

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Bakalářská práce

Analýza čínského průmyslu sdílených jízdních kol

Ziyang HUO

© 2021/2022 ČZU v Praze

Zadání práce

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Ziyang Huo

Ekonomika a management
Provoz a ekonomika

Název práce

Analýza čínského průmyslu sdílených jízdních kol

Název anglicky

Analysis of the Chinese shared bicycle industry

Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsat a analyzovat čínský průmysl sdílených jízdních kol.

Hlavní cíl bude dekomponován do níže uvedených dílčích cílů:

- popsat stav vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol,
- analyzovat, do jaké míry ovlivňuje pozice a konkurenční vztah mezi třemi čínskými značkami pro sdílení jízdních kol udržitelný rozvoj tohoto čínského průmyslu,
- prognozovat budoucí trend vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol.

Metodika

Studium odborné literatury, internetových materiálů subjektů soukromého i veřejného sektoru, právních norem, závěrečných zpráv vědeckých institucí.

Komparace a analýza teoretických a reálných přístupů a dat,

použití statistických analýz/metod a modelů.

Rozhovory s odborníky z oboru.

Aplikace nastudovaných teoretických poznatků na konkrétním příkladu.

Doporučený rozsah práce

40-60 stran

Klíčová slova

Čína, sdílení jízdních kol, Analýza PESTLE, SWOT, zisk, pandemie, udržitelný rozvoj

Doporučené zdroje informací

- Chen, Aimin, Chen, Longhai (2017). „Sharing bicycle: How bicycles arouse a shared earth wave“, 5. vyd. Guangzhou: People's Publishing Guangdong, 2017. pp. 55-60, ISBN: 978-7-218-12025-6
- Lin, Chen, Hua, Ting, Jiang, Zhongyuan, Cheng, Shidong (2017), „A sharing economy feast: the example of shared bicycles“, 1. vyd, Beijing: People's Daily Press, 2017, pp. 14-18, ISBN: 978-7-511-54633-3
- Ran, Hu, Yang, Qiguang, Lu, Wei (2017). „Sharing bicycle: sharing the new wind in the economy“, 5. vyd. Beijing: Democracy and the Building Press, 2017, pp. 5-8, ISBN: 978-7-5139-1578-6
- Zhang, Xinhong (2018), „The Sharing Economy: A New Story for China“, 1. vyd, Beijing: Publishing House of Electronics Industry, 2018, pp. 78-94, ISBN: 978-7-1213-4324-7
-

Předběžný termín obhajoby

2021/22 ZS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Zdeňka Gebeltová, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 1. 11. 2021

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 9. 11. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 10. 11. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Analýza čínského průmyslu sdílených jízdních kol“ zpracoval samostatně pod vedením vedoucí bakalářské práce. Veškerou použitou literaturu a další použité zdroje a materiály, které jsem použil, uvádím v seznamu použitých zdrojů. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne _____

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval paní Ing. Zdeňce Gebeltové, Ph.D. za odborné vedení a nápomoc při zpracování této bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval svému kamarádovi Decong Kong. Rád bych poděkoval své rodině za podporu, České zemědělské univerzitě za to, že mi dala příležitost studovat a umožnila mi, abych se mohl i nadále učit a zlepšovat. Pokaždé jsem narazil na problémy, první věc, kterou jsem udělal, bylo, že jsem se obrátil s prosbou o pomoc na paní Ing. Zdeňku Gebeltovou, Ph. D. a ona udělala maximum pro to, aby mi pomohla. Společně jsme diskutovali řešení. Od výběru téma přes vyhledávání informací a materiálů, stanovení osnovy práce až po revize střednědobé i pozdější práce, mi poskytovala pečlivé vedení.

Analýza čínského průmyslu sdílených jízdních kol

Abstrakt

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsat a analyzovat čínský průmysl sdílených jízdních kol a prozkoumat vývoj čínského průmyslu sdílených jízdních kol. Tato bakalářská práce zahrnuje analýzu současného stavu rozvoje odvětví sdílených jízdních kol v Číně pomocí modelu analýzy PESTLE. Mobike, Hellobike a Qingjubike jsou tři čínské značky sdílených jízdních kol, které jsou zatím relativně reprezentativní pro toto odvětví. A proto tato bakalářská práce použije tyto tři společnosti jako příklady pro SWOT analýzu. Dále je porovnána analýza konkurence, silné a slabé stránky tří čínských společností pro sdílení jízdních kol. Na základě toho popíše budoucí vývojové trendy a vyhlídky tří čínských společností pro sdílení jízdních kol. Analýza ukazuje, že čínské odvětví sdílených kol je v souvislosti s pandemií velmi slibným odvětvím. Sdílená kola se stala nejbezpečnější dopravou pro cestování. Ukázalo se, že po pandemii byla politická podpora cestovního ruchu, jedním z prostředků čínské vlády ke stimulaci ekonomiky. Průmysl sdílených jízdních kol se začal v cestovním ruchu energicky prosazovat a sdílení jízdních kol bylo také pozitivně ovlivněno, takže se sdílení jízdních kol stává nejpopulárnější možností cestování. Pod tímto tlakem se sdílení jízdních kol postupně stává běžnou formou sdílené mobility a postupně nahrazuje jiné produkty sdílené mobility, jako je například sdílení automobilů. Z dlouhodobého hlediska to změní způsob, jakým lidé přemýšlejí o dopravě, ale také to ovlivní budoucí směřování celého odvětví sdílení v Číně.

Klíčová slova: Čína, sdílení jízdní kolo, Analýza PESTLE, SWOT, zisk, pandemie, udržitelný rozvoj

Analysis of the Chinese shared bicycle industry

Abstract

The main objective of this bachelor thesis is to describe and analyze China's bicycle sharing industry and explore the development of China's bicycle sharing industry. This bachelor thesis includes the analysis of the current development status of the bicycle sharing industry in China using the PESTLE model. Mobike, Hellobike and Qingjubike are three Chinese bicycle sharing brands that are relatively representative of the industry so far. Therefore, this bachelor thesis will use these three companies as examples for SWOT analysis. Next, the competitive analysis, strengths and weaknesses of the three Chinese bicycle sharing brands are compared. Based on this, it will describe the future development trends and prospects of the three Chinese bicycle sharing companies. The analysis shows that China's bicycle sharing industry is a very promising industry in the context of the pandemic. Shared bikes have become the safest transportation for travel. It showed that after the pandemic, political support for tourism was one of the means of the Chinese government to stimulate the economy. The bicycle sharing industry has begun to vigorously promote tourism, and bicycle sharing has also been positively affected, making bicycle sharing the most popular travel option. Under this pressure, bicycle sharing is gradually becoming a common form of shared mobility, gradually replacing other shared mobility products such as car sharing. In the long run, it will change the way people think about transportation, but it will also affect the future direction of the whole sharing industry in China.

Keywords: China, bike-sharing, PESTLE analysis, SWOT, pandemic, profit, sustainable development

Obsah

1 Úvod.....	1
2 Cíl práce a metodika	2
2.1 Cíle práce	2
2.2 Metodika	2
2.2.1 Postup.....	2
2.2.2 Metody	3
2.2.3 Datová základna	6
3 Teoretická východiska.....	7
3.1 Pozadí sdílení ekonomiky	7
3.1.1 Vznik a vývoj sdílených jízdních kol	7
3.1.2 Stav vývoje průmyslu sdílených jízdních kol.....	9
3.2 Charakteristika vnějšího prostředí.....	10
3.2.1 Politické faktory	11
3.2.2 Ekonomické faktory	12
3.2.3 Sociální faktory	13
3.2.4 Technologické faktory.....	14
3.2.5 Legislativní faktory	15
3.2.6 Ekologické faktory	16
4 Analytická práce.....	17
4.1 SWOT analýza Mobike.....	17
4.1.1 Silné stránky.....	17
4.1.2 Slabé stránky	18
4.1.3 Příležitosti	20
4.1.4 Hrozby.....	21
4.2 SWOT analýza Hellobike	22
4.2.1 Silné stránky.....	22
4.2.2 Slabé stránky	23
4.2.3 Příležitosti	23
4.2.4 Hrozby.....	24
4.3 SWOT analýza Qingjubike	25
4.3.1 Silné stránky.....	25
4.3.2 Slabé stránky	26
4.3.3 Příležitosti	26
4.3.4 Hrozby.....	27
Následující závěry jsou vyvozeny ze SWOT analýzy.....	27
4.4 Analýza konkurence.....	28
4.4.1 Analýza tržní konkurence mezi třemi čínskými značkami sdílených jízdních kol.....	28
4.4.2 Analýza konkurence mezi třemi značkami sdílených jízdních kol.....	33
4.5 Trendy budoucího vývoje a vyhlídky.....	37
5 Výsledky a diskuse.....	41
6 Závěr	44
7 Seznam použitých zdrojů.....	47

8 Přílohy.....	52
Seznam grafů	52
Seznam tabulek.....	52
Seznam obrázků.....	53
Seznam použitých zkratk	57

1 Úvod

Sdílení kol se v Číně objevilo teprve v roce 2015 a v roce 2016 se stalo v Číně populárním. Sdílená kola jsou všude na ulicích. Tato bakalářská práce se zaměřuje na analýzu čínského průmyslu sdílených kol a jako příklad uvádí tři čínské značky: Mobike, Hellobike a Qingjubike, které mohou odrážet vývoj čínského průmyslu sdílení jízdních kol. Současně se pod vlivem pandemie v roce 2020 stala nejbezpečnějším nástrojem pro cestování, a také hluboce ovlivnila další rozvoj celého čínského odvětví sdílení kol.

Motivací pro bakalářskou práci zabývající se tímto tématem je proto hloubková analýza čínského odvětví sdílení kol, obrovská poptávka na čínském trhu a dostatek kapitálu, který umožňuje další růst čínského odvětví sdílení kol. Na základě čínských národních podmínek může politika „řešení poslední míle cestování“ vyřešit zásadní problém lidí cestujících na krátké vzdálenosti.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíle práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je popsat a analyzovat čínský průmysl sdílených jízdních kol.

Hlavní cíl je dekomponování do níže uvedených dílčích cílů:

- a) popsat stav vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol,
- b) analyzovat, do jaké míry ovlivňuje pozice a konkurenční vztah mezi třemi čínskými značkami pro sdílení jízdních kol udržitelný rozvoj tohoto čínského průmyslu sdílení jízdních kol.
- c) prognózovat budoucí trend vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol.

2.2 Metodika

2.2.1 Postup

- a) V této bakalářské práci bude řešena odborná literatura: např:
 - Chen, Aimin, Chen, Longhai, „Sharing bicycle: How bicycles arouse a shared earth wave“, 2017, pp. 55-60.
 - Ran, Hu, Yang, Qiguang, Lu, Wei, „Sharing bicycle: sharing the new wind in the economy“, 2017, pp. 5-8.
 - Lin, Chen, Hua, Ting, Jiang, Zhongyuan, Cheng, Shidong, „A sharing economy feast: the example of shared bicycles“, 2017, pp. 14-18.
 - Zhang, Xinhong, „The Sharing Economy: A New Story for China“, 2018, pp. 78-94
- b) Na základě těchto odborných literatur bude vysvětlovat historii pojmu sdílení kol. Sdílení kol se stala jedním ze základních nástrojů cestování. A proto v teoretické části by rád uvedl čtenáře do kontextu pomoci vzniku a vývoje sdílených jízdních kol a stav vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol a je analyzována

pomocí PESTLE. Pro čínský průmysl sdílených jízdních kol se používá analýza PESTLE, která je rozdělena do 6 částí, a to politické faktory, ekonomické faktory, sociální faktory, technologické faktory, legislativní faktory a ekologické faktory. Metoda analýzy PESTLE může nejen objektivně vyhodnotit vnější faktory vývoje sdílených jízdních kol v Číně, ale také zjistit nedostatky sdílených jízdních kol v Číně a poskytnout teoretickou podporu pro optimalizaci alokace finančních prostředků a zdrojů. V praktické části se autor zaměří na analytickou práci. Následuje analytická část, která se zaměří na analýzu tržní konkurence či konkurence mezi třemi čínskými společnostmi, které zajišťují sdílení jízdních kol. Další část bude popisovat a analyzovat budoucí vývojové trendy a vyhlídky tří čínských společností sdílených jízdních kol na základě analýzy konkurence a silných či slabých stránek tří čínských společností pro sdílení jízdních kol. Na konci bude analýza SWOT sdílených kol Mobike, Hellobike a Qingjubike, poté naleznete i analýzu silných a slabých stránek. SWOT analýza je rozhodovací metoda, o které lze říct, že je rozhodovací metodou pro analýzu vnitřního a vnějšího prostředí podniku. Slabé a silné stránky se dělají dle analýzy vnitřního prostředí, ohrožení a příležitosti jsou na základě analýzy vnějšího prostředí. Nicméně v bakalářské práci S je na základě dobré pověsti společnosti, dostatečných finančních zdrojů a výhod produktů. W je na základě nedostatečné konkurenceschopnosti a nedostatečné provozní podmínky. O je na základě příznivé konkurenční situací a dalších důvodů. T je na základě nárůstu alternativních produktů a mimořádných událostí. Na základě skutečnosti, že představují relativně velký podíl na celém čínském průmyslu sdílených jízdních kol. Dále aplikace nastudovaných teoretických poznatků na reálných příkladech, což prostřednictvím SWOT analýzy tří čínských společností pro sdílení jízdních kol, které budou uvedeny v kapitole 4.1 až 4.3, pak budou porovnány silné a slabé stránky tří čínských značek pro sdílení jízdních kol.

2.2.2 Metody

V teoretické části a analytické části bude použito dva základní analytické nástroje,

což je analýza PESTLE a analýza SWOT. Analýza PESTLE se aplikuje na rozvoj čínského průmyslu sdílených jízdních kol za účelem analýzy politického faktoru, ekonomického faktoru, sociálního faktoru, technologického faktoru, legislativního faktoru a ekologického faktorů na základě literárního východiska. SWOT analýza se aplikuje na Mobike, Hellobike a Qingjubike.

Dále bude konkurenční analýza, což je analýza tržní konkurence mezi třemi čínskými značkami pro sdílení jízdních kol a analýza konkurence mezi třemi čínskými značkami pro sdílení jízdních kol. Současně lze říct, že Mobike, Hellobike a Qingjubike monopolizují celý čínský průmysl sdílených jízdních kol. U analýzy tržní konkurence používá ekonomickou analýzu a statistickou analýzu dat. U analýzy konkurence používá finanční analýzu a multikriteriální analýzu. Autor udělal vícekriteriální srovnávací tabulku v následujícím textu a podle toho spočítal hodnoty na svém vlastním příkladu k požívání vzorce Mobike = Finance + Produkt + Provoz a strategie + Systém správy vozového parku + Budoucí vývoj = 6 + 9 + 9 + 6.5 + 8 = 38.5, Hellobike = Finance + Produkt + Provoz a strategie + Systém správy vozového parku + Budoucí vývoj = 9 + 7 + 8.5 + 6.5 + 8 = 39 a Qingjubike = Finance + Produkt + Provoz a strategie + Systém správy vozového parku + Budoucí vývoj = 5.5 + 6 + 8 + 9 + 5 = 34.

Tabulka 1: Bodovací standardy tří čínských společností pro sdílení jízdních kol

	Finance	Produkt	Provoz a strategie	Systém správy vozového parku	Budoucí vývoj	Celkem Σ
Mobike	6	9	9	6.5	8	38.5
Hellobike	9	7	8.5	6.5	8	39
Qingjubike	5.5	6	8	9.5	5	34

*Poznámky: Skóre je 1-10 bodů, 6 bodů nebo méně je nekvalifikováno, 6 bodů nebo více včetně 6 bodů je kvalifikovaných, 8-10 je výborný.

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

Jelikož tyto tři společnosti zaujímají významné postavení v podílu na trhu, což bude mít přímý vliv na celý podíl sdílených jízdních kol v čínské distribuci. Po pandemii v Číně byla motivační politika čínského průmyslu cestovního ruchu jedním z prostředků ke stimulaci domácího hospodářského oživení.

Druhou částí analýzy jsou budoucí vývojové trendy a vyhlídky čínského odvětví

sdílených jízdních kol. Mezi nimi se pro statistickou analýzu používá tabulka trendů. Navíc bude autor používat vzorec pro statistickou analýzu jako Tempo růstu = (očekávaná hodnota 2020 - reálná hodnota 2019) / reálná hodnota = (715,65-471,45) / 471,45 = 51,8 %.

V třetí části se analýza aplikuje na Mobike, Hellobike a Qingjubike pomocí analytické strategie „SWOT“, což je analýza jejich silných a slabých stránek prostřednictvím finanční analýzy nebo ekonomické analýzy pomocí příkladů „Mobike“, „Hellobike“ a „Qingjubike“ také u finanční analýzy autor používá vzorec míry obratu kapitálu. Jelikož v čínských zdrojích a v českých zdrojích je rozdíl. Respektive v čínských zdrojích je Míra obratu kapitálu = (peněžní prostředky + krátkodobá investice + pohledávky) / celkové dlouhodobé závazky * (100 %), ale v českých zdrojích je likvidita II. Stupně = (peněžní prostředky + krátkodobý finanční majetek + pohledávky) / krátkodobé závazky * (100 %), proto v čínských zdrojích existuje vzorec, ale v českých zdrojích neexistuje žádný vzorec, takže míra obratu kapitálu společnosti Meituan v roce 2018: $194,436,957 \div 7,678,054 \approx 25.3237$, v roce 2019: $209,578,202 \div 11,107,661 \approx 18.8679$ a v roce 2020: $205,008,774 \div 58,716,524 \approx 3.4915$. Navíc autor spočítá prostřednictvím tohoto vzorce třeba s dlouhodobými závazky spočítá v letech (2018, 2019, 2020). Likvidní kapitál je (peněžní prostředky + krátkodobá investice + pohledávky). Pak je analýza příležitostí a hrozeb Mobike, Hellobike a Qingjubike, na základě toho autor udělal grafické znázornění SWOT matice v následujícím kontextu:

Obrázek 1: Grafické znázornění SWOT matice



Zdroj: SWOT Analysis, Magdalena Čevelová, 2021

2.2.3 Datová základna

Zde je uveden základní výčet literárních zdrojů a dat, která byla základem pro zpracování této bakalářské práce:

- 1) Analysys (Výroční zpráva o analýze čínského trhu mobilního cestování v roce 2019 i v roce 2020)
- 2) Chen, Aimin, Chen, Longhai (Popsání vznik a vývoj sdílených jízdních kol)
- 3) Čínská sdílená jízdní kola (např. Mobike, Hellobike a Qingjubike)
- 4) GNSS & LBS Association of China (Beidou podporuje vylepšený provoz sdílených jízdních kol, tak Mobike, Hellobike a Qingjubike vylepšují přesný systém určování polohy)
- 5) Liu, Linlin (příspěvek Číny k celosvětovému hospodářskému růstu představuje jednu třetinu čínského hospodářského růstu, silnou osobní spotřebu, vyšší vývoz a makroekonomické politiky)
- 6) Meituan (Pro Meituan finanční údaje za rok 2018/2019/2020)
- 7) National Bureau of statistics of the People's Republic of China (2020 HDP, 2020 CPI, 2020 Sčítání lidu)
- 8) THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (Zpráva z 19. národního kongresu Komunistické strany Číny, což popisuje politiku sdílených jízdních kol a stav)
- 9) Ran, Hu, Yang, Qiguang, Lu, Wei (Popsání stavu vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol)
- 10) Wang, Lulu (Podporování zdravého a udržitelného rozvoj sdílených jízdních kol)

3 Teoretická východiska

3.1 Pozadí sdílení ekonomiky

18. října 2017 uspořádala Komunistická strana Číny v Pekingu 19. národní kongres Komunistické strany Číny. Od (P.C.R, 2017) byl kladen důraz na „kultivaci nových růstových bodů a formování nové kinetické energie v oblastech špičkové spotřeby, inovačního vedení, zelené a nízkouhlíkové ekonomiky, sdílení ekonomiky, moderního dodavatelského řetězce, služby lidského kapitálu atd. “se stala řešením rozporů nové cesty. Ve městech je znečištěné ovzduší a situace v oblasti životního prostředí není optimistická. Podle čínských národních podmínek je hlavní koncepcí „řešení poslední míle cesty¹“ byl předložen na 17. národním kongresu Komunistické strany Číny. Současně podle (P.C.R, 2017) ekonomika sdílení podpořila vznik sdílených jízdních kol v Číně. Účinně zlepšila městské prostředí a dopravní problémy, a také výrazně zlepšila formování měst. Vznik sdílených jízdních kol v Číně odráží nejen rychlý rozvoj čínské síťové technologie, ale také usnadňuje cestování lidí. Je také hluboce milován lidmi a stala se důležitou součástí městské dopravy. Sdílená kola jako zelený způsob dopravy, který může postupně zlepšit kvalitu ovzduší ve městech. Pro vznik sdílených jízdních kol je však nutné důkladné porozumění.

3.1.1 Vznik a vývoj sdílených jízdních kol

Sdílení kola se zrodilo v Amsterdamu v roce 1965. Z pohledu procesu vývoje cyklu nemůže vývoj sdílených jízdních kol opustit tzv. veřejný systém jízdních kol. Veřejný systém jízdních kol byl v té době zcela zdarma a občané jej mohli libovolně používat bez dozoru, což vedlo ke krádeži jízdních kol, vandalismus či odstavení na nevhodných místech. Poté, po vývoji první generace sdílených jízdních kol, se v Kodani objevila

¹ Tato čínská politika je ideální vzdálenost od autobusové zastávky domů by neměla přesáhnout 800 metrů, s cílem může vyřešit potřeby na krátké vzdálenosti pro lidi.

druhá generace, která potřebovala k odblokování minci. Bylo zde vyhrazené úložiště pro jízdní kola. Správa jízdních kol byla však velmi obtížná a bylo také velmi snadné odcizit a vandalizovat kola. Poté byl příchod třetí generace, která se objevila v Rennes a sdílená kola byla změněna na základě druhé generace. K vyzvednutí sdíleného kola se používala čipová karta. Prvních 30 minut bylo zdarma a poté byl účtován malý poplatek po stanovenou dobu přes zónu, ale stále bylo obtížné napravit nedostatky předchozích dvou generací sdílených kol. Na konci 90. let se s rozvojem současné technologie objevil model založený na informačních technologiích a řízení členství, který poskytoval současný vládní model. V roce 2005 byla v Budapešti uvedena na trh čtvrtá generace sdílených jízdních kol. Měla pokročilejší model správy a provozu, který je podobný k současnému modelu sdílených jízdních kol. Rovněž odmění sdílené uživatelé penězi na propagaci jejich sdílených jízdních kol. Prototypy sdílených jízdních kol byly konečně vytvořeny v roce 2010. Americký poskytovatel technologie Social Bicycles navrhla kreativní využití mobilních aplikací a instalaci systému GPS pro určování polohy na každém sdíleném kole. (Ran, 2017) A tak se zrodila bezdotyková sdílená jízdní kola².

Na čínský trh se sdílená kola dostala v roce 2017. Na každém rohu města jsou hustě odstavená sdílená kola. Je vidět, že sdílená kola se v Číně nevědomky stala populární. V tomto roce sdílená kola předznamenala období skutečného rychlého rozvoje. Tento rok se nazývá „první rok sdílených jízdních kol“. Přesně to je příliv několika násobných kapitálů, kterým je takzvané vícestranné financování. (Chen, 2017) Větší a větší počet sdílených jízdních kol v ulicích neustále roste. Výše uvedený vývoj jsou všechny změny v obchodní logice sdílených jízdních kol. U sdílených jízdních kol v Číně je již před světem, díky čemuž je domácí trh se sdílenými jízdními koly monopolizován a nadále se rozvíjí. To však také vedlo ke zvýšeným potížím s řízením, nedokonalým předpisům na trhu sdílených kol, náhodnému odstavením a dokonce k blokování běžného provozu chodců a silničního provozu.

V současné době se model sdílených jízdních kol postupně vytvořil. Každé sdílené

² To znamená, že všechna osvědčení o registraci jsou provozována online kdykoli a kdekoli. Není třeba se vracet do konkrétní oblasti, aby kolo vrátili, a není třeba žádné další vybavení. Platba se provádí také online.

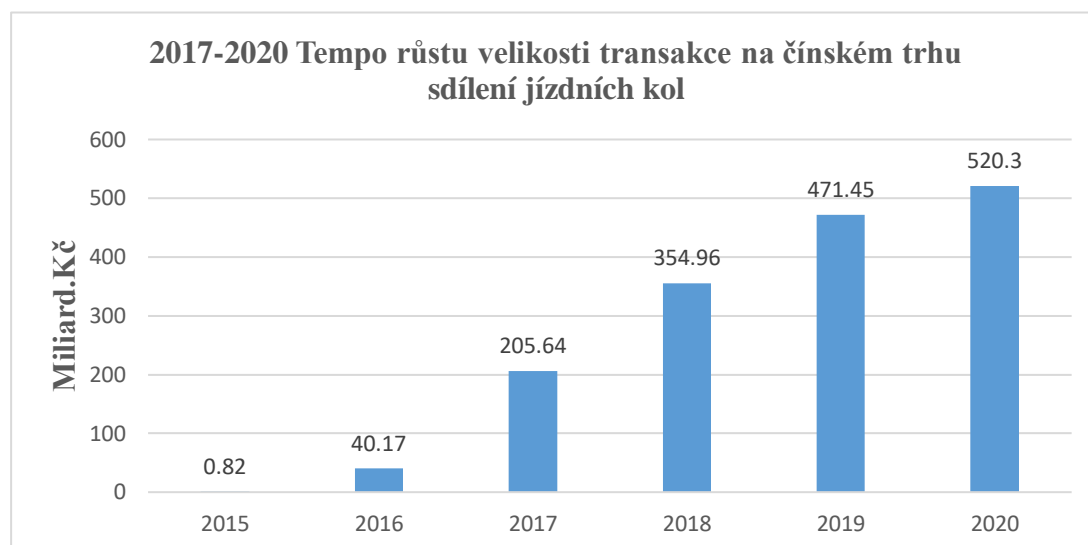
kolo má neomezené možnosti rozvoje. Za předpokladem musí vycházet z čínských národních podmínek a nadále splňovat potřeby lidí a vládního předpisu.

3.1.2 Stav vývoje průmyslu sdílených jízdních kol

Poukázáno na (Yu, 2020), Původní očekávaný počet uživatelů sdílených jízdních kol v roce 2020 byl 25,30 milionu, ale ve skutečnosti počet sdílených uživatelů jízdních kol v Číně v roce 2020 dosáhla 235 milionů, což je o 7 % méně než původní očekávání. Navíc může být ovlivněna pandemií, možná může být ovlivněna jinými sdílenými cestovními nástroji. Ačkoli Čína neviděla vznik sdílených jízdních kol až do roku 2015, na čínském trhu se technologie sdílených jízdních kol a mechanismy postupně dostali do vyspělé fáze. Sdílená kola lze vidět všude ve městě a také můžeme o ně říci, že jsou univerzální. V Číně má 80 % lidí chytré telefony. (ZDC, 2020) A proto tačí mít chytrý telefon, stáhnout si určenou aplikaci pro sdílené jízdní kolo a poté můžeme pomocí QR kódu odemknout kolo. Je to pohodlné, levné a vítané.

V roce 2018 došlo k uzavření a reorganizaci mnoha společností pro sdílení jízdních kol a mnoho platform pro sdílení jízdních kol, jako jsou Bluegogo a Unibike. Zbyly pouze dvě společnosti pro sdílení jízdních kol: Ofo a Mobike, kteří si navzájem konkurují. Bohužel v roce 2019 se přerušil řetězec financování Ofo, nenašli dalšího investora a tak se oficiálně stáhl z čínského trhu sdílených kol. V roce 2020 je Qingjubike zaujímá poloviční podíl na trhu oproti Mobike a Hellobike, a také úspěšně předběhl Mobike a Hellobike a zaujímá první pozici na trhu sdílených kol v Číně. (Lin, 2017) S rozvojem vlastní společnosti, požadavky společnosti a změnami ve schopnosti lidí ji přijímat jsou chytré telefony plně popularizovány a aplikace pro sdílení jízdních kol lze kdykoli stáhnout, tak to poskytuje základ pro popularizaci sdílených kola. Důvodem, proč se v Číně sdílení jízdních kol rychle rozvíjela je podpora čínské politiky řešení „poslední míle“, která poskytuje větší rozvojový prostor a politickou podporu pro rozvoj čínského průmyslu sdílených jízdních kol. (Zhang, 2018)

Graf 1: 2017-2020 Tempo růstu velikosti transakce na čínském trhu sdílení jízdních kol



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Jak ukazuje graf 1, od roku 2015 do roku 2020 vykazuje celková velikost transakce čínského trhu se sdílenými koly rostoucí trend. Ukázalo se, že očekávaná hodnota celkové velikosti transakce na čínském trhu se sdílenými koly v roce 2020 překročila 71 565 miliard korun. (Analysys, 2020) Kvůli dopadu na pandemii se v Číně na začátku roku 2020 však celková velikost transakce čínského trhu se sdílenými koly činil ve skutečnosti 52,03 miliardy korun, což je pokles o 19,535 miliardy korun z očekávané hodnoty. Ale ve srovnání s rokem 2019 je to nárůst o 4,885 miliardy korun, tempo růstu o 10,4 %. To je také založeno na výrazném zlepšení pandemické situace v Číně na konci roku 2020. Pro lidi jsou sdílená kola bezpečnějším způsobem dopravy jako omezený kontakt a nárůst poptávky se také stal důvodem, proč budou sdílená kola i nadále růst po roce 2020.

3.2 Charakteristika vnějšího prostředí

Pro čínský průmysl sdílených jízdních kol se používá PESTLE analýza, která je rozdělená do 6 částí, a to politické faktory, ekonomické faktory, sociální faktory, technologické faktory, legislativní faktory a ekologické faktory. Metoda analýzy PESTLE může nejen objektivně vyhodnotit vnější faktory vývoje sdílených jízdních

kol v Číně, ale také zjistit nedostatky sdílených jízdních kol v Číně a poskytnout teoretickou podporu pro optimalizaci alokace finančních prostředků a zdrojů.

3.2.1 Politické faktory

Život v ekologickém a nízkouhlíkovém cestování, větší a větší počet lidí klade důraz na zdravý a ekologický model cestování, proto se vláda zasazuje o tento ekologický model a přístup k podpoře tohoto modelu. Čínská sdílená kola vstoupila do další nové éry, a to do éry 3.0³ společného budování a sdílení mezi podniky a vládou (Jin, 2020), čímž posunulo čínské sdílení jízdních kol na novou úroveň. Vláda podporuje a bude podporovat rozvoj čínského odvětví sdílených jízdních kol a vynakládá více pracovních sil, materiálních a finančních zdrojů na řešení problémů v tomto průmyslu. Dosud stát prosazoval model PPP⁴ a musí energicky propagovat ekologické, nízkouhlíkové a ekologické cestování. Podniky by měly převzít hlavní odpovědnosti za řízení a zlepšení úrovně služeb. Lidé musí cestovat civilizovaně a používat sdílená kola civilizovaným způsobem. Inovace v oblasti veřejných služeb, navzdory dopadům pandemie, mají lidé méně cestovních aktivit, což snížilo počet uživatelů, kteří používali sdílená kola. To neznamená, že počet sdílených kol v Číně roste. Na základě čínské politiky „poslední míle“ to také znamená, že lidé mohou používat sdílená kola, aby se dostali do cíle během krátké cesty, což je pohodlné a v krátké době dokáže vyřešit problémy lidí. Kromě toho, v roce 2020 „Two Sessions“⁵ poukázalo na (Wang L. , 2020), že posílí vymáhání práva a zajistí udržitelné cestování. Z tohoto návrhu však vyplývá, že musí být zdokonalena politika dohledu v průmyslu sdílených jízdních kol, musí být proveden komplexní projekt čištění a musí být pod dohledem společností, aby včas recyklovali a opravovali stará, poškozená a vadná kola a musí být zaslány k výrobním společnostem k recyklaci. Zároveň se prostřednictvím politických pokynů doporučuje více

³ U sdílených jízdních kol v Číně je možné najít nové metody společné správy a pokračovat v integraci do městských služeb.

⁴ Public-Private Partnership, To znamená, že spolupráce mezi vládou a sociálním kapitálem je režimem provozu projektu ve veřejné infrastruktuře.

⁵ „Two Sessions“ se jedná o souhrnný název pro Národní lidový kongres Čínské lidové republiky a Čínskou lidovou politickou poradní konferenci.

společnostem pro sdílení jízdních kol, aby zavedly inteligentní technologické inovace, a které jsou založeny na technologiích ke zlepšení účinnosti provozu a údržby.

3.2.2 Ekonomické faktory

Ve 21. století dosáhla Čína na pozoruhodných úspěchů v ekonomickém rozvoji, udržela si silnou dynamiku růstu a stala se nejrychleji rostoucí zemí na světě, a máme důvod věřit, že tato dynamika růstu bude pokračovat ještě dlouho. V uplynulém roce byla výrazně zasažena nová pandemie korunní pneumonie, složité a drsné domácí i zahraniční prostředí. Všechny regiony a různá oddělení vědecky koordinovaly prevenci a kontrolu pandemie, jak hospodářský tak sociální rozvoj, což účinně podporovalo obnovení výroby a životní řád, průmyslové služby pokračovaly v oživování investice a spotřeby. Díky neustálému zlepšování se HDP Číny v roce 2020 zvýšil o 2,3% oproti předchozímu roku, což z ní činí jedinou zemí na světě, která v roce 2020 dosáhla pozitivního růstu. (NBSPRC, 2020) Po pandemii se národní hospodářství neustále zotavovalo. Z makroekonomického hlediska, protože domácí prevence a kontrola pandemie dosáhla významných strategických výsledků a podpora obnovení práce a výroby dosáhla pozitivních výsledků, meziroční tempo růstu ve 2. čtvrtletí 2020 ve srovnání s 1. čtvrtletím se zvýšil z negativního na pozitivní, což je nárůst o 3,2% (NBSPRC, 2020), aby dosáhlo oživení domácí ekonomiky. Z pohledu mikroekonomie se však růst a zlepšování kvality vyvíjí dobrou rychlostí, pákový poměr je nepřímě úměrný efektivitě podniku a efektivita stále roste. Stabilní rozvoj národní ekonomiky je ekonomickým základem a předpokladem pro zajištění rozvoje průmyslu sdílených jízdních kol jako typické průmysly však zásada rigidní poptávky a zjevné slabé periodické charakteristiky určují, že čínský průmysl sdílených jízdních kol má určitý stupeň obrany proti makro-kontrolě. Proto je tento průmysl relativně méně ovlivněn domácími ekonomickými kolísání. Podle (Liu, 2020) poukázalo na to, že příspěvek Číny k celosvětovému hospodářskému růstu představuje jednu třetinu čínského hospodářského růstu, silnou osobní spotřebu, vyšší vývoz a makroekonomické politiky.

Z výše uvedeného hlediska má čínské sdílení kol dobré ekonomické prostředí. Urbanizace se bude nadále zrychlovat s růstem národní ekonomiky, životní úroveň lidí se bude i nadále zlepšovat a čínská technologická úroveň se bude i nadále inovovat a zlepšovat. V dnešní době rychlý rozvoj a neustálé inovace čínského internetu a vývoj éry internetu přinesly pohodlí do každodenního života, díky čemuž je čínské vývojové prostředí pro sdílení jízdních kol lepší. Dobré ekonomické prostředí musí mít velký příliv kapitálu a čínská sdílená kola mají místo na čínském trhu sdílení, což je také v souladu se současným modelem sdílení. Kromě toho z analýzy (NBSPRC, 2020), v roce 2019 čínské spotřebitelské ceny vzrostly o 2,9% a v roce 2020 čínské spotřebitelské ceny vzrostly o 2,5%. Je vidět, že pod dopadem pandemie 2020 ukazuje, že čínská tržní poptávka dosáhla významných výsledků. Znamená to také, že Čína dosáhla po pandemii hospodářského oživení a celková cenová hladina vykázala stabilní stav. Zároveň standard poplatků za sdílená kola v Číně ve městech první úrovně v roce 2019 činí 3,3 korun za půl hodiny. Jak se však postupně zvyšuje úroveň spotřeby čínských obyvatel, standard poplatků za sdílená kola ve městech první úrovně v roce 2020 činí 4,93 korun za půl hodiny. Proto standard poplatků pro sdílená kola v Číně závisí na zvýšení úrovně spotřeby čínských obyvatel.

3.2.3 Sociální faktory

S neustálými změnami v sociálním faktoru se život lidí neustále zlepšuje a lidé jsou obecně vnímavý k novým cizím věcem a čínský průmysl sdílení kol bude čelit rychlejšímu rozvoji. Ve městech první úrovně se objevuje dopravní tlak. V dnešní době se život lidí zlepšil, mnoho rodin vlastní alespoň jedno auto. Je vidět, že nárůst počtu vozidel způsobuje dopravní zácpy ve městech, zejména ve špičkách. Přestože vláda od té doby zavedla politiku, včetně omezení lichých a sudých čísel vozidel, nemůže zásadně vyřešit stále vážné problémy s urbanizací a různé problémy s dopravní zácpou ve městech první úrovně. Současně je znečištění ovzduší také velmi důležitým problémem v urbanizaci. Jelikož se problémy v urbanizaci, jako je znečištění životního

prostředí a dopravní zácpy ve městech, stávají stále vážnějšími, zvyšuje se také vládní poptávka po zlepšování životního prostředí, tak mezi uživatelem a podnikem pozornosti se také úzce zvýšila. Čínská sdílená kola využívají svůj ekologický, zdravý, lehký, nákladově efektivní a efektivní model cestování, aby získala plnou podporu vlády a dobré vůle společnosti. Čím více sdílených jízdních kol je však umístěno, tím více problémů bude. Můžeme zjistit, že pokud jsou sdílená kola umístěna nepravidelně, je možné, že umístění velkého počtu sdílených jízdních kol na jednom místě může vážně ovlivnit vzhled měst. Ještě horší je, že sdílená kola jsou zlomyslně poškozena, pošlapána, odcizena a nebo jsou uzamčena na zámek a považována za jejich vlastní kolo. Tato různá necivilizovaná chování přinesla vážné dopady na města, a také způsobila potíže uživatelům, kteří skutečně potřebují sdílet jízdní kola, čímž rovněž ovlivňují rozvoj čínského průmyslu sdílení jízdních kol.

3.2.4 Technologické faktory

Díky rychlému rozvoji čínských informačních technologií a popularizaci aplikací, jakož i popularizaci chytrých telefonů v životech lidí také poskytuje technickou platformu pro propagaci a používání sdílených jízdních kol. Zároveň s rychlým rozvojem čínského leteckého průmyslu. Čína vyvinula vlastní satelitní poziční systém „Beidou Satellite“ a technologie Beidou hraje důležitou roli v oblasti sdílených jízdních kol. Lidé používají aplikaci pro sdílení kol smartphone k otevření přesného systému určování polohy telefonu k vyhledání polohy sdíleného kola. Po úspěšném určení polohy mohou vidět sdílená kola v okolí a pomocí funkce softwaru „skenování“ nebo mohou zadat číslo sdíleného kola, které chtějí odemknout. Sdílená kola integrují technologii Beidou a GPS pro určování polohy. Mobike, Hellobike a QingJubike zatím neúčtují zálohu a uživatelé mohou přímo naskenovat kód, aby jej odemkli a mohli používat. Musíme však také vědět, že sdílená kola mají také své nedostatky. Když používáme sdílená kola a zjistíme, že systém pro určování polohy kol je někdy nepřesný. Toto ovlivní uživatelský zážitek a musí strávit více času hledáním přesného. Ale nyní

se poziční systém čínských sdílených jízdních kol postupně zlepšuje a zdokonaluje. Mobike, QingJubike a Hellobike také podporují satelitní polohovací systém Beidou + GPS. (GLAC, 2020) Proto jsou tři sdílená jízdní kola v Číně vybavena vysoce přesnou polohovací technologií Beidou, která pomáhá regulovat odstavení kol a usnadňuje uživatelům najít dostupná kola. Kromě tří společností poskytujících sdílení jízdních kol, které mají své vlastní aplikace, Alipay také podporuje používání sdílených kol a registraci sdílených kol pod skutečným jménem. Po registraci jsou chráněny osobní údaje uživatelů sdílených kol.

3.2.5 Legislativní faktory

Ze sociálního faktoru je patrné, že tato legislativa je nezbytná. Podpora politiky „poslední míle“ způsobila řadu problémů, včetně vylepšení příslušných zákonů. Pokud jde o čínský průmysl sdílených jízdních kol, existuje řada problémů při jeho uvádění do měst. Např. za první, je odstavení na nevhodných místech v souladu s předpisy, který má vliv na vzhled města. Za druhé, poškozené kolo a chybějící obsluha a údržba. Za třetí, obtížné vrácení zálohy a pomalé vrácení peněz. Za čtvrté, nezletilí nedodržují pravidla silničního provozu, což představuje skrytá nebezpečí. V roce 2019 vydalo ministerstvo dopravy Čínské lidové republiky oznámení o (MOT, 2019) Uvádí se, že pokud jde o vydávání sdílených jízdních kol, je jasně stanoveno, že bude nulová záloha pro provozní společnosti a pokud je nutné vyzvednout zálohu, bude tato částka vrácena uživateli denně. Kromě toho, aby uživatelé mohli používat internet k registraci skutečného jména, musí být podepsána smlouva o poskytování služeb, která vyjasní práva a povinnosti obou stran a standardizuje požadavky na uživatele, pokud jde o jízdu a odstavení. Kromě toho je nutné zlepšit technologii ověřování hesla pro používání jízdních kol, aby se zabránilo nezletilým v odemykání a používání účtů mobilních telefonů jejich rodičů a jiných neobvyklých prostředků, a účinně se vyhnout rizikům nezletilých při používání sdílených jízdních kol. (Wu, 2018) Čínský průmysl sdílených jízdních kol má proto politickou podporu a standardizované řízení a čínský průmysl

sdílených jízdních kol bude nadále vylepšen a regulován.

3.2.6 Ekologické faktory

Řízení v oblasti životního prostředí je jednou z priorit 13. pětiletého plánu⁶, v oblasti kontroly znečištění životního prostředí bylo dosaženo významných úspěchů a bylo dosaženo významného pokroku ve všech aspektech ochrany životního prostředí. Na „Two Sessions“ v roce 2020 poukázáno podle (Wang L. , 2020) , že posílí vymáhání práva a zajistí udržitelné cestování. Sdílená kola mají vysoký stupeň volnosti pro jízdu a odstavení, což vyžaduje jak online inteligentní správu, tak offline rafinované fungování. V této souvislosti navíc vývoj sdílených jízdních kol získal větší politickou podporu. Nicméně čínský průmysl sdílení jízdních kol je však ve fázi vývoje a často se vyskytují problémy mezi sdílených jízdních kol a uživateli. Například sdílená kola jsou zlomyslně poškozena, pošlapána, odcizena a jsou uzamčena na zámek a jsou považována za svá vlastní kola. To je obzvláště závažnější ve městech první úrovně. Například počet sdílených kol opuštěných v Guangzhou přesáhl 300 000 ks (He, 2019). Tyto různé necivilizované chování, mělo vážný dopad na město, a také způsobilo škody na ekologickém prostředí. Vzhledem k tomu, že čínský průmysl sdílených jízdních kol má řadu standardizovaných systémů řízení, čínská sdílená jízdní kola postupně vstoupila do fáze racionálního vývoje. Čínská sdílená jízdní kola budou i nadále hrát aktivní roli při podpoře ekologického cestování, zmírňování dopravních zácp a snižování emisí znečištění. Proto, díky tomu je čínský průmysl sdílení kol udržitelný.

⁶ Je národní hospodářský a sociální rozvoj Čínské lidové republiky.

4 Analytická práce

Model analýzy PESTLE se používá k analýze vývoje čínského průmyslu sdílení jízdních kol. Naproti tomu v čínském průmyslu sdílení jízdních kol dominují tři značky pro sdílení kol: Mobike, Hellobike a Qingjubike, které jsou pod značkami Meituan, Alibaba a Didi, tak tedy podíl na trhu sdílených jízdních kol těchto tří značek činil dohromady 98.7 %. (Analysys, 2020) Je vidět, že tyto tři značky sdílených jízdních kol mají v odvětví sdílených jízdních kol monopolní postavení. V analytické práci proto budou tři společnosti se sdílenými jízdními koly podrobně analyzovány formou SWOT analýzy.

4.1 SWOT analýza Mobike

4.1.1 Silné stránky

1. Mnoho potenciálních zákazníků. Tencent⁷ spolupracuje se společností Meituan. WeChat⁸ APP společnosti Tencent lze platit na platformě Meituan a zákazníci si mohou přímo vyzvednout QR kód v programu WeChat Mini⁹ a odemknout si sdílené kolo. Kromě toho aplikaci WeChat používá 1,1 miliardy uživatelů. (Chyxx, 2020) Proto s pomocí aplikace WeChat APP používá více potenciálních zákazníků Mobike, což je přímé a pohodlné a tím výrazně zvyšuje využití Mobike.

2. Satelitní satelit Beidou a inteligentní určování polohy GPS jsou přesné. Díky rychlému rozvoji a inovaci čínského leteckého průmyslu a internetu se zlepšila přesnost systému Beidou a určování polohy pomocí GPS. Aplikace pro smartphony umožňuje uživatelům vyhledávat a používat blízka jízdní kola Mobike, aby mohli umožnit pohodlí pro zákazníky k využívání sdílená kola.

⁷ Společnosti čínské platformy založené na internetu používají technologii k obohacení životů uživatelů internetu a pomáhají podnikům s modernizací jejich digitalizace.

⁸ Jedná se o bezplatnou aplikaci spuštěnou společností Tencent, která poskytuje služby rychlého zaslání zpráv pro inteligentní terminály.

⁹ Jedná se o aplikaci, kterou lze použít bez stahování a instalace. Uživatelé mohou aplikaci skenovat nebo hledat.

3. Výhody produktu, vyrobené samostatně. Mobike je navržen a vyroben samostatně, takže kvalitou a bezpečností daleko předčí ostatním konkurentům v tomto průmyslu. Mobike používá celohliníkovou karosérii, pneumatiky odolné proti výbuchu a technologii inteligentního zámku. Jedná se o nový typ inteligentního kola, které integruje bezpečnost, odolnost a špičkovou technologii. Na těle Mobike je téměř 50 patentovaných technologií. V současné době nejnovější produkty šetří více než 30% předchozího úsilí Mobike, což uživatelům umožňuje lepší zážitek z Mobike.

4. Zvýšené povědomí o značce. 3. dubna 2018 společnost Meituan¹⁰ zakoupila Mobike za celkovou cenu 56,3 miliard korun. (Wang X. , 2018) Proto se Mobike stal druhým největším podnikem v rámci společnosti Meituan. Meituan má svou vlastní nezávislou platformu a vlastní své jedinečné marketingové metody. Kromě toho má Mobike své vlastní výhody. Získáte více umístění a dalších údajů, takže jak používat platformu Meituan k plné hře s vlastními výhodami, aby Mobike mohlo zažít více uživatelů.

5. Uživatel se musí zaregistrovat v systému skutečným jménem. Na základě standardizovaného systému správy vozového parku pro sdílená kola se uživatelé musí zaregistrovat v systémech se skutečnými jmény pomocí internetu a musí podepsat smlouvu o poskytování služeb, aby vyjasnili práva a povinnosti obou stran a standardizovali požadavky na uživatele, pokud jde o jízdu a odstavení. (Zhang, 2018) Proto může takový regulační systém zlepšit bezpečnostní faktory Mobike.

4.1.2 Slabé stránky

1. Cena je vysoká. Vysoké náklady na Mobike jsou stejné jako jeho špičková kvalita. Naopak Hellobike a Qingjubike jsou levnější než Mobike.

¹⁰ Je přední čínská platforma elektronického obchodování pro životní služby.

Tabulka 2: Rozdíl nákladů za výrobu sdílených jízdních kol

Značky	Náklady na výrobu
Mobike	9 800 Kč/kus
Hellobike	2 500 Kč/kus
Qingjubike	1 600 Kč/kus

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

Z tabulky 2 je cena Mobike čtyřikrát vyšší než cena Hellobike a šestkrát vyšší než cena Qingjubike. To ukazuje, že jsou náklady na Mobike extrémně vysoké. Kromě nákladů na pořízení a umístění společnosti Mobike potřebuje také nepřetržitou údržbu kola, aby utratila spoustu lidských zdrojů. Je známo, že účtovací cena Mobike je nízká, takže čím vyšší jsou náklady, tím větší je investice do počátečního kapitálu, tím delší je doba návratnosti nákladů, která zabírá velké množství peněžních toků společnosti, ale není to příznivý dlouhodobý rozvoj společnosti. Mobike má ale delší životnost než ostatní dvě společnosti pro sdílení jízdních kol jako Hellobike a Qingjubike.

2. Ovlivněna pandemií, slabá schopnost splácet dluh.

Tabulka 3: Finanční údaje týkající se rychlého poměru Meituanu od roku 2018 do roku 2020

Položky \ Období	2018	2019	2020
Pohledávky	1,538,922,000 Kč	2,233,314,600 Kč	3,402,128,400 Kč
Krátkodobý finanční majetek (dočasná investice)	138,038,881,200 Kč	163,137,476,700 Kč	145,197,901 Kč
Peněžní prostředky	56,244,183,600 Kč	44,207,410,500 Kč	56,408,744,700 Kč
Likvidní kapitál	195,821,986,800 Kč	209,578,201,800 Kč	205,008,774,300 Kč
Dlouhodobé závazky	7,678,053,900 Kč	11,107,661,400 Kč	58,716,523,800 Kč
Směnný kurz: 1 CNY = 3.30 CZK			

Zdroj: Vlastní zpracování dle výroční zprávy Meituanu, 2018/2019/2020

Z výše uvedených údajů v tabulce 3 lze vypočítat míru obratu kapitálu společnosti Meituan od roku 2018 až do roku 2020 podle vzorce: Míra obratu kapitálu = (peněžní prostředky + krátkodobá investice + pohledávky) / celkový dlouhodobý závazky * (100%), to znamená, míra obratu kapitálu = likvidní kapitál / dlouhodobých závazků * (100%).

Míra obratu kapitálu společnosti Meituan v roce 2018: 25.5041

Míra obratu kapitálu společnosti Meituan v roce 2019: 18.8679

Míra obratu kapitálu společnosti Meituan v roce 2020: 3.4915

Mobike se stala druhým největším podnikem v rámci společnosti Meituan. Je vidět, že pod vlivem pandemie byl dlouhodobý dluh Meituanu v roce 2020 velmi vážný a jeho schopnost splácet dlouhodobý dluh byla slabá, zatímco v letech 2018 a 2019 byla schopnost splácet dlouhodobý dluh společnosti Meituan silná a v posledních třech letech existovalo mnoho důvodů pro fluktuace, například interní provozní problémy společnosti a vnější vlivy, jako je COVID-19.

4.1.3 Příležitosti

1. Po pandemii čínský turistický průmysl stimuloval používání Mobike. Podle (NBSPRC, 2020) ukazuje, že stabilizací pandemie v Číně přispěl turistický průmysl na 11% čínského HDP a čínský turistický průmysl stimuloval domácí ekonomické oživení. Meituan tento vývojový trend využíval a letos se Meituan také přidává k turistickému průmyslu a bude pokračovat v rozšiřování trhu. Ve výsledku se také zvyšuje počet použitých Mobike.

2. Účast na světových a charitativních aktivitách. Podle (Sun, 2020) ukazuje, že po pandemii Mobike reagoval na výzvu státu, aby pomohla ekonomice zotavit se z toho. Mobike spojil své síly ze všech oblastí společností, aby se zúčastnil charitativní akce zahájené 22. dubna, Světového dne Země. Uživatelé mohli pomocí APP skenovat kód zdarma ve stejný den a mohli jezdit zdarma. Kromě toho se tato událost stala kladná

odezva a podpora mnoha podniků a veřejnosti byly distribuovány různé výhody¹¹, s cílem povzbudit veřejnost k účasti na aktivitách v oblasti veřejného blaha se používání Mobike významně zvýšilo.

4.1.4 Hrozby

1. Interní hrozby. Od akvizice Mobike společností Meituan v roce 2018, kdy se zvýšila poptávka lidí po cestování, byl na trh uveden také další sdílený produkt pod značkou Meituan, „Elektrické vozidlo“. Může získat rychlejší jízdní rychlost pomocí baterie a může uspokojit potřeby uživatelů pro cestování na krátké a střední vzdálenosti do 3 až 10 kilometrů, což je delší než Mobike. Standard poplatku pro sdílené elektrické vozidlo je navíc stejný jako standard Mobike, a to činí 4,92 korun za půl hodiny. Jelikož však města prvního řádu sdílené elektrické vozidlo nepovolují, a politika čínské vlády v oblasti nízkouhlíkového a ekologického cestování, většina uživatelů si vybere Mobike k cestování, díky čemuž bude Mobike stále zaujímat důležité postavení na trhu sdílených kol. I když budou v budoucnu náklady na sdílené elektrické vozidlo vyšší než u Mobike, jeho flexibilita, rychlost a cena jsou výhodnější než Mobike. Z dlouhodobého hlediska to Mobike bude největší „Konkurent“ v budoucnu.

2. Hrozby od externích konkurentů. V roce 2019 průměrná měsíční uživatelská stupnice Mobike činila 25,27 milionů a průměrná měsíční uživatelská stupnice Hellobike činila 27,77 milionů. (Analysis, 2019) V roce 2019 proto kola Hellobike zaujímali vedoucí pozici v celém čínském průmyslu sdílených jízdních kol. V roce 2020 se však Qingjubike stala největším konkurentem v ostatních průmyslů sdílených jízdních kol. Průměrná měsíční uživatelská stupnice Qingjubike byla 34,91 milionů, průměrná měsíční uživatelská stupnice Hellobike byla 31,53 milionů a průměrná měsíční uživatelská stupnice Mobike je 22,63 milionů. (Analysys, 2020) Lze vyvodit závěr, že na konci roku 2019 společnost Didi oficiálně vstoupila do oblasti sdílených kol, tj. Poté, co Qingjubike vstoupila na trh sdílených kol také obsadila část uživatelů

¹¹ Elektronické vouchery, cyklistické karty a bezplatná cykloturistika atd.

Mobike. V důsledku toho se průměrná měsíční uživatelská stupnice Mobike v roce 2020 snížila.

4.2 SWOT analýza Hellobike

4.2.1 Silné stránky

1. Má silný kapitál. V roce 2017 získala Hellobike strategickou investici od společnosti Alibaba¹², která se v roce 2018 stala největším akcionářem Hellobike. (Zhou, 2019) Nicméně Alipay je však dceřinou společností Alibaba, prostřednictvím platformy Alipay k realizaci online plateb a skenování kódu Hellobike, tak se silnou podporou Alibaba Hellobike rychle získala kapitál, technologie a prostředky platformy pro vstup do měst první úrovně. Aplikace Alipay je navíc v životě lidí nepostrádatelná. Hellobike se začli používat ve městech první úrovně. Hellobike využívá výhody platformy Alipay k rozšíření svého podnikání, což nepochybně výrazně zvýšil využití Hellobike. Přestože bezdrátové sítě ve městech třetí a čtvrté úrovně jsou méně rozvinuté než ve městech první úrovně. Alipay, která má 1 miliardu uživatelů (ASKCI, 2020), může přímo skenovat kód a jezdit bez stahování samostatné aplikace, což zvyšuje pohodlí uživatelů.

2. Používá také satelitní systém Beidou. Hellobike má také satelit Beidou a inteligentní přesnost určování polohy GPS a sdílená kola se nevztahují žádné zásady vkladu, ale Hellobike dává přednost kreditní hodnotě Zhima¹³.

3. Provozní účinnost je vysoká. Hellobike je založen na technickém systému nezávisle vyvinutém umělou inteligencí. Vizuální interaktivní systém Argus¹⁴ může uživatele vést k řádnému odstavení ve stanovené oblasti, aby mohlo zlepšit efektivitu provozu Hellobike a lépe jim umožnit zažít Hellobike.

¹² V roce 2020 je celosvětová tržní hodnota na pátém místě.

¹³ Jedná se o nezávislou úvěrovou agenturu třetí strany spadající pod Alipay.

¹⁴ Systém dokáže identifikovat, inteligentně posoudit a spravovat sdílená kola a sociální vozidla v dané oblasti v reálném čase a dosáhnout dynamické rovnováhy mezi celkovým počtem jízdních kol, poptávkou po jízdě a řízením parkování.

4. K dispozici jsou také sdílená kola pro jiné účely. Podle (Hellobike, 2021) ukazuje, že míra využití jízdních kol v Hellobike scénické oblasti dosahuje až 70% a průměrná doba jízdy je 35,2 minut. Tento ukazatel je však zjevně způsoben tím, že další dvě společnosti se sdílenými jízdními koly nevloužily svá vlastní sdílená kola na scénický spotový trh, takže konkurence na trhu se sdílenými jízdními koly v scénickém spotovém oblasti je relativně malá a cenový prostor je také velký. Spolupráce s Alipayem zároveň přinesla značný provoz uživatelů Hellobike. Proto může Hellobike získat vyšší podíl na trhu a zisk na tomto scénickém spotovém trhu.

5. Uživatel se musí zaregistrovat v systému skutečných jmen. K dispozici je standardizovaný systém řízení, který může regulovat požadavky uživatelů na jízdu a odstavení. Proto může takový regulační systém zlepšit bezpečnostní faktory Hellobike.

4.2.2 Slabé stránky

Schopnosti přijímání signálu je slabá. Ačkoli všechny tři společnosti pro sdílení jízdních kol mají systém Beidou a systém přesného určování polohy GPS, ale schopnosti Hellobike přijímání signálu je slabší než u ostatních dvou společností pro sdílení jízdních kol. U Mobike a Qingjubike mohou uživatelé v oblastech se slabým signálem přímo naskenovat kód, aby vyzvedli kolo a mohli jezdit prostřednictvím svých chytrých telefonů. Ve srovnání s Hellobike, které jsou umístěny v oblastech se slabým signálem, musí uživatelé zapnout Bluetooth na svých smartphonech a přijímat signál, než budou moci naskenovat kód, aby vyzvedli kolo a jeli. Tato vada proto nepochybně sníží užívání Hellobike a tím sníží jeho důvěru v používání jízdních kol.

4.2.3 Příležitosti

Je zahájen plán venkova a ve venkovských oblastech budou uvedena do provozu sdílená jízdní kola. Od února 2021, podle (MOC, 2021) se uvedlo, že do roku 2025 bude učiněn významný pokrok v modernizaci zemědělství a venkovských oblastí,

zpočátku bude realizováno usnadnění venkovských životních zařízení a bude významně dosažena úroveň vyrovnání základních a veřejných služeb v městských a venkovských oblastech vylepšen. V souvislosti s podporou revitalizace venkova Hellobike aktivně reagovala na národní politice, ekologická a venkovská výstavba se stala jedním z ohnisek budoucího rozvoje Hellobike, jelikož další dvě společnosti pro sdílení jízdních kol neplánují dát své vlastní společnosti pro sdílení jízdních kol pro venkovské použití. Podle (NBSPRC, 2020) ukazuje, že míra čínské urbanizace v roce 2020 je 60 %, což odráží, že 40 % čínských venkovských oblastí se stále nachází. U Hellobike to tedy naznačuje, že potenciální trh je velký a konkurence na venkovském trhu sdílených jízdních kol je relativně malá. V budoucnu Hellobike získají vyšší podíl na trhu a zisk na tomto venkovském trhu, ještě s rychlým ekonomickým rozvojem na venkově Alipay využívají také lidé žijící ve venkovských oblastech, a tak to přinese velkému počtu uživatelů Hellobike.

4.2.4 Hrozby

1. Interní hrozby. Jak se zvyšují cestovní potřeby lidí, v květnu 2019 uvedla společnost Hellobike na trh další sdílený produkt „Elektrické vozidlo“. Sdílení elektrického vozidla podle potřeb lidí však může být náhradou za Hellobike, což pro Hellobike představuje hrozbu.

2. Hrozby od externích konkurentů. Podle příslušných výše zmíněných údajů je průměrná velikost uživatele Qingjubike v roce 2020 srovnatelná s velikostí Hellobike a dokonce překonala Hellobike, a také pro Hellobike jsou jeho konkurenty nejen původní Mobike, ale také Qingjubike.

4.3 SWOT analýza Qingjubike

4.3.1 Silné stránky

1. Je tu příliv nového kapitálu. V roce 2020 získala společnost Qingjubike financování od společnosti Didi¹⁵ ve výši více než 20,8 miliard korun. (EM, 2020) Jednalo se také o první financování společnosti Qingjubike. Qingjubike díky obrovské kapitálové podpoře společnosti Didi rychle získala kapitál, technologie a prostředky platformy pro vstup do měst první úrovně, a tak tedy zahájili tržní soutěž s dalšími společnostmi, které sdílejí kola. I když pod vlivem pandemie kleslo v počátečním stádiu celkové množství Qingjubike, ale Qingjubike využilo tržní výhody služeb Didi on-line taxi. Celkový objem objednávek Qingjubike se zatím rychle zvyšuje a jeho podíl na trhu zaujímá také důležité postavení na trhu sdílených jízdních kol v Číně.

2. Qingjubike má také satelit Beidou a přesnost přesného určování polohy pomocí GPS a žádné zásady vkladu pro sdílená kola.

3. Existuje vyspělý systém správy kol. V roce 2014 podle (CACE, 2020) ukazuje, že Čína rozvíjí oběhové hospodářství a buduje strategii ekologické civilizace. Následně po 6 letech vývoje a inovací Qingjubike získávalo finanční prostředky od společnosti Didi, pak v roce 2020 zahájila Qingjubike strategii udržitelné správy vozidel. Od konstrukce vozidla, výroby, přepravy až po sešrotování je realizovaná životnost všech dílů. Když vozidlo dosáhne konce své životnosti, Qingjubike projde neškodným a sníženým regeneračním zpracováním zdrojů a je nezbytně nutná ochrana životního prostředí celého procesu. Mobike a Hellobike proto dosud nejsou v řízení kol dospělí a stále jsou v procesu inovací a vývoje. A Qingjubike vstoupilo do vyspělé fáze správy kol, komplexní uspořádání je obchodní výhodou Qingjubike.

4. Mnoho potenciálních zákazníků. Stejně jako Mobike, WeChat Mini Program spolupracuje s Qingjubike a Kromě toho aplikaci WeChat používá 1,1 miliardy uživatelů. (Chyxx, 2020) S pomocí aplikace WeChat proto více potenciálních zákazníků používá Qingjubike, což je přímé a pohodlné, což značně zvyšuje využití

¹⁵ Jedná se o vynikající mobilní platformu pro cestování na světě.

Qingjubike. To také umožňuje Mobike a Qingjubike soutěžit na čínském trhu sdílených kol.

5. Uživatel se musí zaregistrovat v systému skutečným jménem. Pro sdílená kola existuje standardizovaný systém správy vozového parku, který může zlepšit bezpečnostní faktory Mobike.

4.3.2 Slabé stránky

Pro uživatele je nepohodlné zavřít zámek a vrátit sdílení kolo. Poté, co uživatel dokončí jízdu na Qingjubike, je nutné provést následnou operaci návratu na WeChat Mini Program, aby bylo možné sdílené kolo vrátit. Ve srovnání s Mobike a Hellobike nepotřebují k realizaci uzamčení a návratu použít Wechat Mini Program nebo mobilní aplikaci a přímo zamknout a vrátit sdílené kolo ručně.

4.3.3 Příležitosti

Poskytovat uživatelům různé formy cestovních služeb. Vzhledem k tomu, že Qingjubike získala financování od společnosti Didi, tak tedy s pomocí výhody Qingjubike při dosažení důležitého postavení na čínském trhu sdílených kol rozšířila společnost Didi své domácí podnikání. V dubnu 2020 společnost Didi podle (CACE, 2020) ukazuje, že s každodenním servisem více než 100 milionů objednávek a domácí penetrací přes 8 % u všech cest, Qingjubike hraje v této strategii důležitou roli. V budoucnu bude domácí podnikání Didi i Didi online taxi a veřejná doprava spolupracovat s Qingjubike prostřednictvím „cestovní platformy na jednom místě“. Prostřednictvím této platformy však může vytvořit synergii s online službami Didi, což může poskytovat globální optimální možnosti cestování, poskytovat uživatelům trojrozměrné informační služby založené na poloze. Globální cestovní služby mohou uživatelům pomoci lépe se rozhodovat o cestování, poskytovat lepší zážitek z destinace a efektivněji uspokojovat potřeby uživatelů při dlouhé i krátké vzdálenosti. Proto

poskytují uživatelům různé formy cestovních služeb, díky čemuž mají uživatelé větší sklon k používání Qingjubike.

4.3.4 Hrozby

1. Hrozby od externích konkurentů. I když v roce 2020 Qingjubike zaujímalo vedoucí pozici v celém čínském průmyslu sdílených jízdních kol, ale pro Qingjubike to také bylo ohrožení. Pro své konkurenty třeba Hellobike a Mobike, jsou na trhu již 5 let a mají rozsáhlé zkušenosti s provozem a postavení na trhu sdílených kol a proto je obtížné je nahradit. Qingjubike je z hlediska provozu stále ve fázi vývoje a inovací, proto existují určitá rizika.

2. Docházelo k porušení zákonů a předpisů. Dne 9. července 2021 prošla Didi kontrolou a ověřením Ústředního úřadu pro kybernetickou bezpečnost a informace Komunistické strany Číny. Aplikace Didi při shromažďování a používání osobních údajů vážně porušila zákony a předpisy. Všechny 25 jejích aplikací se toho dopustila. (CAC, 2021) Proto, v budoucnu je možné, Didi bude mít dopad na Qingjubike. Pokud bude situace vážná, bude ovlivněn také podíl Qingjubike na trhu.

Následující závěry jsou vyvozeny ze SWOT analýzy

Ze SWOT analýzy Mobike vyplývá, že Mobike i Qingjubike spolupracují s WeChat Mini Program z hlediska kladů, což naznačuje, že existuje více potenciálních zákazníků. Hlavní výhodou Mobike spočívá ve vlastním designu a vlastní výrobě, takže kvalitou a bezpečností předčí ostatním konkurentům v daném odvětví. Životnost Mobike je tedy delší než u ostatních dvou společností pro sdílení jízdních kol. Pokud jde o zápory, náklady na Mobike jsou vyšší a čím delší je doba návratnosti nákladů, bude zabírat velké množství peněžních toků společnosti, což nepříspěvá k dlouhodobému rozvoji společnosti. Ale zároveň je Mobike druhým největším podnikem Meituan. Pod vlivem pandemie byl dlouhodobý dluh Meituan v roce 2020 velmi vážný a jeho schopnost

splácet dlouhodobý dluh byla slabá. To může vést ke snížení finančních prostředků investovaných společností Meituan do Mobike.

Ze SWOT analýzy Hellobike vyplývá, že z kladných hledisek je nejdůležitější mít silný kapitál a sdílená kola s jinými účely jsou umístěna na tomto scénickém spotovém trhu, a spolupráce s Alipay také přinesla spoustu uživatelského provozu do Hellobike. Hellobike využívá platformu Alipay k rozšíření svého podnikání a má svůj vlastní systém technologie výzkumu a vývoje nezávislého na umělé inteligenci, který výrazně zvýšil využití Hellobike, takže Hellobike může získat vyšší podíl na trhu a zisk na tomto scénickém spotovém trhu. Pokud jde o zápory, schopnost signálu Hellobike je slabší než u ostatních dvou společností pro sdílení jízdních kol. Tím se tedy nepochybně sníží používání Hellobike a sníží se důvěra uživatele v jeho používání.

Ze SWOT analýzy Qingjubike vyplývá, že pokud jde o klady, jedná se o příliv nového kapitálu a vyspělého systému správy vozového parku. Komplexní uspořádání Qingjubike je provozní výhodou Qingjubike. Pokud jde o zápory, operace uzamčení a vrácení Qingjubike přináší uživatelům nepohodlí a může snížit počet využívání.

4.4 Analýza konkurence

4.4.1 Analýza tržní konkurence mezi třemi čínskými značkami sdílených jízdních kol

V současně době na čínském trhu existují pouze tři čínské značky pro sdílení jízdních kol: Mobike, Hellobike a Qingjubike, zároveň tři čínské značky pro sdílení jízdních kol v Číně zahájily tvrdou konkurenci. Výsledkem je, že rozsah transakcí celého čínského trhu sdílených kol vykazuje rostoucí trend.

Kromě toho mají tři čínská sdílená jízdní kola navíc vlastní standardy pro zálohy a poplatky. V následující tabulce 4 jsou uvedena pravidla pro zálohy a jednotné poplatky tří značek sdílených jízdních kol.

Tabulka 4: Pravidla pro zálohy a jednotný poplatek tří čínských značek sdílených kol ve městech první úrovně v roce 2020

Značky	Mobike	Hellobike	Qingjubike
Zálohy	Žádná záloha	Žádná záloha v případě dosažení Kreditu ZHIMA v hodnotě 650	Žádná záloha
Začátní cena	4.92 Kč	4.92 Kč	4.92 Kč
Startovací čas	30 min.	30 min.	30 min.
Cena za více než 30 minut	9.84 Kč	9.84 Kč	9.84 Kč
Cena za více než jednu hodinu	19.67 Kč	19.67 Kč	19.67 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

Podle tabulky 4, jde o cenu, pro města první úrovně. Všechny tři značky sdílených jízdních kol účtují stejnou částku, zatímco pro města druhé a třetí úrovně lze příslušné standardy zpoplatnění určit flexibilně v závislosti na úroveň místní spotřeby. Podle národní politiky „Celonárodně bez vkladů“, Mobike i Qingjubike používají metodu bez vkladů¹⁶, zatímco metoda bez vkladů Hellobike se liší v tom, že uživatel musí často používat sdílené kolo prostřednictvím platformy Alipay a za včasné vrácení, může uživatel získat hodnotu kreditu Alipay's Zhima¹⁷ a zvýšit hodnotu kreditu každého uživatele. Jakmile však kreditní hodnota uživatele Zhima dosáhne 650 bodů, může uživatel využívat kola Hellobike bez vkladu, což je porovnání s přístupem bez vkladu u kol Hellobike náročnější. Proto u této podmíněné metody bez vkladu zálohy může společnost zabránit v nepravdělném používání sdíleného jízdního kola uživateli, sníží riziko a jednoduše odfiltrovat lepší uživatele na základě jejich kreditního skóre a rychle navázat důvěru v transakci s uživatelem, což zákazníkovi umožní lepší zkušenosti s jízdním kolem. Naopak kola Mobike a Qingjubike nemají systém kreditní hodnoty, ale nemohou lépe omezit uživatele v nepravdělném používání sdílených jízdních kol a zvyšuje riziko.

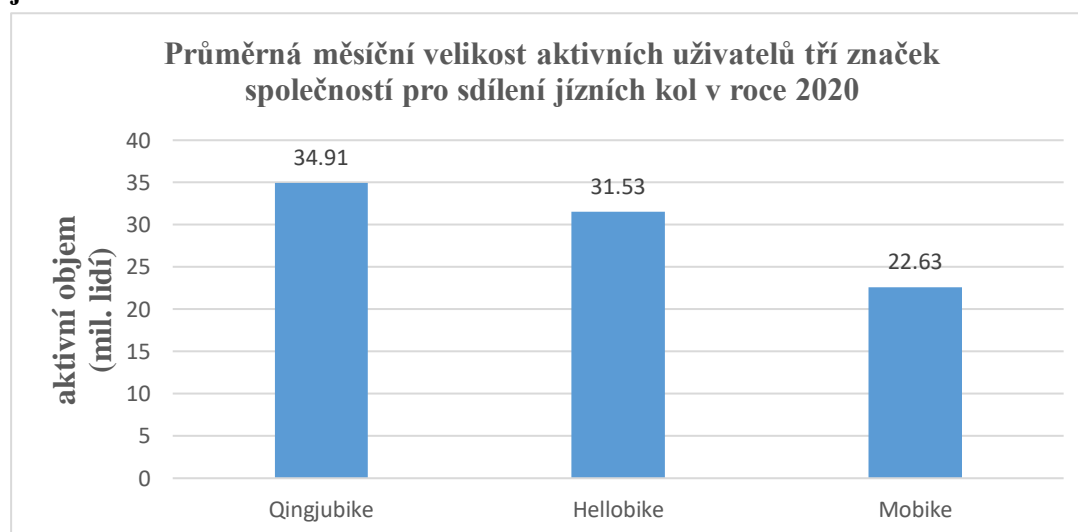
Ačkoli tři čínské společnosti pro sdílení jízdních kol prováděly různé propagační aktivity, jako jsou hotovostní slevy, odměny a hotovostní slevy, aby se rozšířil počet

¹⁶ Tj. to je bez zálohy.

¹⁷ Jedná se o úvěrovou agenturu třetí strany, kterou je vlastněna společností Alipay.

uživatelů, a někdy dokonce existují i akce na bezplatné použití sdíleného kola. Ale Hellobike má systém kreditních hodnot a vlastní operační strategii, která přitahuje velké množství uživatelů, což zvyšuje důvěru v transakce s uživateli a poskytuje uživatelům lepší zážitek z jízdy na kole. Jelikož však společnost Qingjubike nadále rozšiřuje své obchodní zaměření a má vyspělý systém správy vozového parku. Ve srovnání s Hellobike a Mobike je provozní strategie Qingjubike výhodnější.

Graf 2: Průměrná měsíční velikost aktivních uživatelů tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



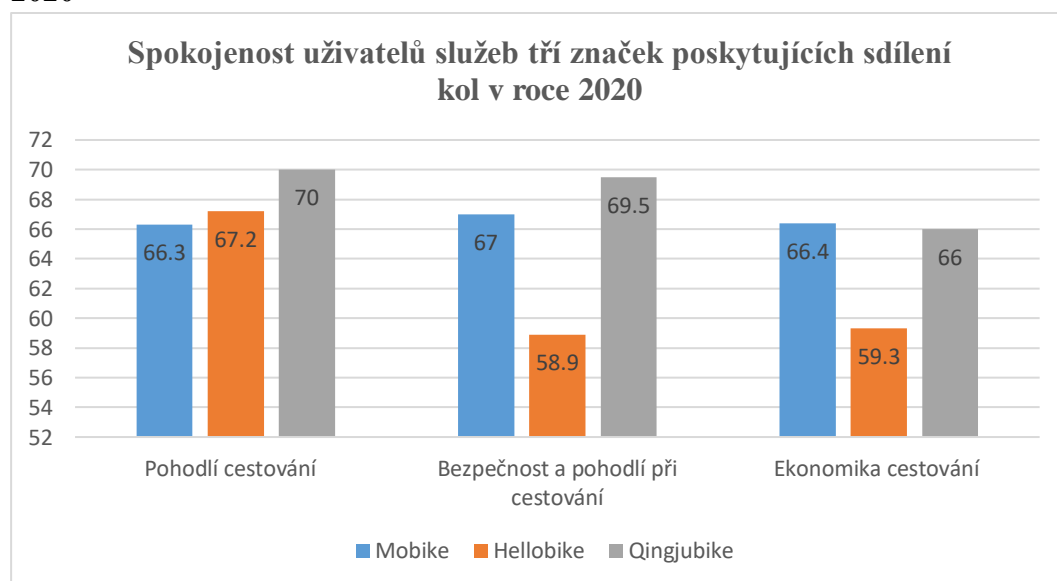
Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Podle grafu 2 se v roce 2020 společnost Qingjubike umístila na prvním místě s průměrným počtem aktivních uživatelů 34,91 milionů měsíčně na čínském trhu sdílených kol, Hellobike na druhém místě s 31,53 milionů a Mobike na třetím místě s 22,63 milionů. V roce 2020 ve srovnání s Mobike a Hellobike, Qingjubike podíl na trhu zaujímal 42,5 %, tak tedy úspěšně předčil Mobike a Hellobike a zaujímá první pozici na trhu sdílených kol v Číně. Přestože Hellobike mají dva trhy pro každodenní cestování městem a scénickou spotovou oblastí, což zaujímají významný podíl na trhu. Pod vlivem pandemie však byla v první polovině roku 2020 vážně zasaženy turistické oblasti a následně ovlivnil Hellobike. Kromě toho je Qingjubike součástí produktové řady Didi a Didi má svůj vlastní systém, který získává body pomocí online taxi Didi atd., možná nyní poptávka lidí po cestování na dlouhé vzdálenosti, online taxi se také stalo hlavním proudem. Pro Qingjubike čím vyšší body a vyšší úroveň členství, tím více práv a výhod. Ve srovnání s Qingjubike však Hellobike nemá samostatný bodový

system. Jelikož Hellobike využívá hlavně velké množství uživatelů Alipay, Prostřednictvím kreditní hodnoty Zhima ve výši 650 bodů lze vklad vyjmout vztahující se politiky a Mobike nemá samostatné bodový systém. Naproti tomu Qingjubike má nejen svůj vlastní bodový systém, ale zahrnuje také bodový systém Didi, který více uspokojuje potřeby uživatelů při cestování na dlouhé vzdálenosti. To nejen podporuje uživatele, kteří převážně používají sdílená jízdní kola, aby více používali Qingjubike, ale také povzbuzuje uživatele, kteří obvykle používají cestovní software, aby přišli na platformu Didi a poskytli uživatelům různé cestovní produkty prostřednictvím internetu. A protože je aplikován na platformu Didi, což jsou členská práva rozmanitější a zvyšují atraktivitu bodového systému a umožňují více uživatelům zvolit si Qingjubike jako dopravní prostředek.

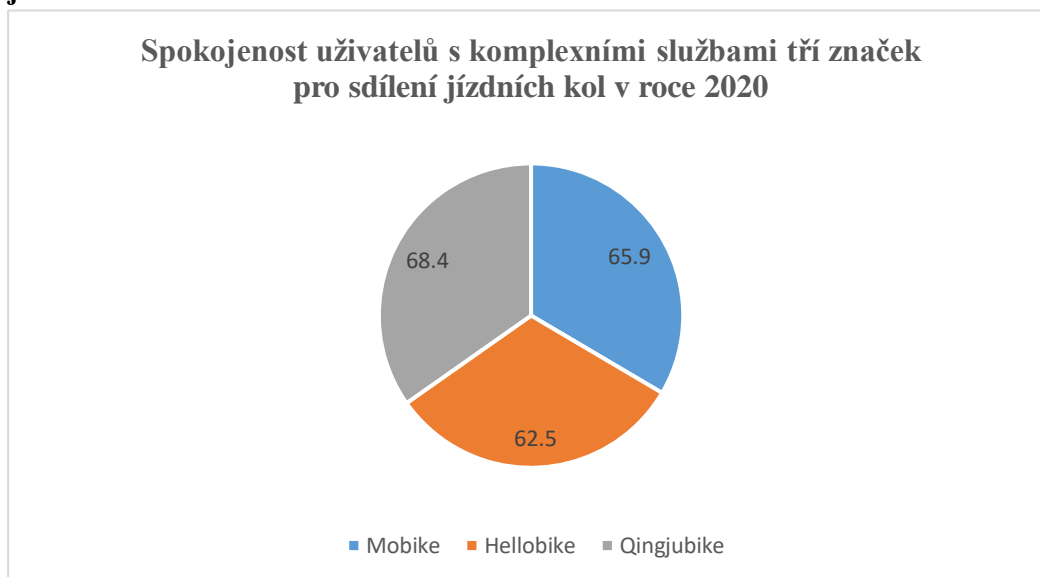
Zároveň se postupně zvýšila spokojenost uživatelů příslušných služeb platformy Qingjubike, Hellobike a Mobike. Jak je znázorněno na grafu níže:

Graf 3: Spokojenost uživatelů služeb tří značek poskytujících sdílení kol v roce 2020



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

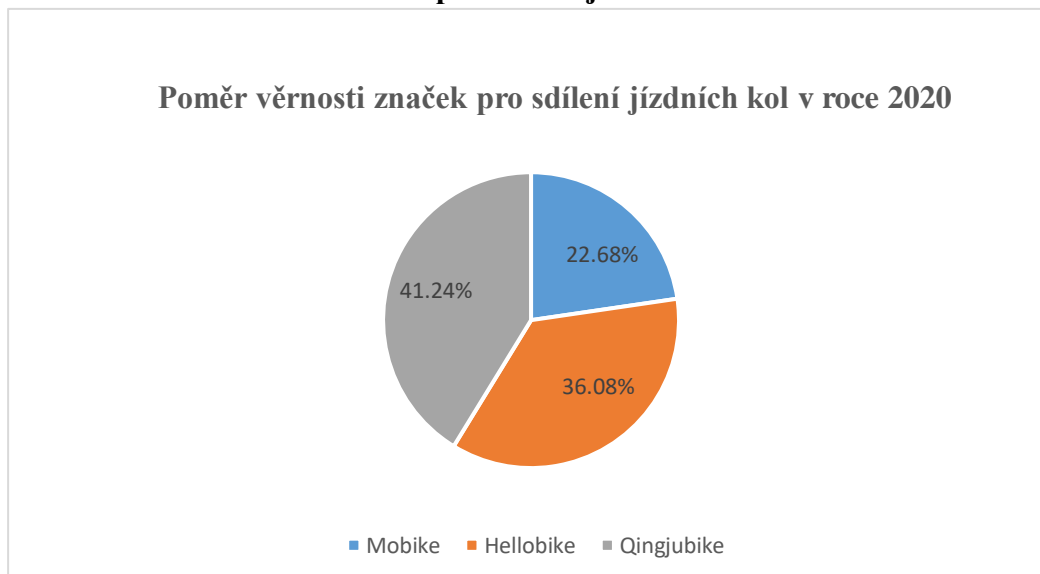
Graf 4: Spokojenost uživatelů s komplexními službami tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Z grafu 3 a grafu 4 lze vyvodit, že spokojenost uživatelů Qingjubike je před Hellobike a Mobike, avšak Qingjubike zaujímala na čínském trhu sdílených kol na prvním pozici. O Qingjubike má zájem většina uživatelů, pokud jde o pohodlí při cestování, bezpečnost a pohodlí při cestování a ekonomiku cestování. Kromě toho má o Qingjubike zájem většina uživatelů z hlediska stylového a krásného vzhledu, který přitahuje více uživatelů k používání Qingjubike, čímž zvyšuje jejich příznivost pro Hellobike. Z hlediska provozní strategie má tedy Qingjubike zjevnější výhodu než ostatní dvě hlavní konkurenční společnosti pro sdílení jízdních kol. Samozřejmě, protože Qingjubike nevstoupilo do života lidí stejně dlouho jako Mobike a Hellobike, takže Mobike a Hellobike v krátké době nevyloučí své konkurenty. Pokud jsou Mobike a Hellobike ve svých provozních strategiích inovativnější a předpokládá se, že tyto dvě čínské společnosti pro sdílení jízdních kol zaujmají po dlouhou dobu větší podíl na sdíleném trhu. Ve stejnou dobu volba uživatele není jednotná, ale různorodá. Obvykle nepoužívají pouze sdílení kola na jedné společnosti. Proto těmto třem čínským společnostem pro sdílení jízdních kol může formulace marketingových strategií, díky nimž budou uživatelé ochotnější používat jejich produkty a umožní jim prosadit se na čínském sdíleném trhu.

Graf 5: Poměr věrnosti značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Podle grafu 5 je věrnostní poměr společnosti Qingjubike nejvyšší než ostatní značky sdílených jízdních kol s věrnostním poměrem 41,24%. Lze vyvodit závěr, že uživatelé jsou více ochotni zvolit si Qingjubike jako cestovní nástroj, díky kterému se používání Qingjubike stále zvyšuje, a tím se Qingjubike zaujímají vyššího postavení v podílu na trhu čínských sdílených jízdních kol.

Bohužel kvůli porušení zákonů a předpisů Didi společnost může ovlivnit budoucí vývoj Qingjubike. To v budoucnu povede k poklesu konkurenceschopnosti Qingjubike.

Prostřednictvím konkurenční analýzy je vidět, že Mobike, Hellobike a Qingjubike mají obrovský dopad na celý čínský průmysl sdílených jízdních kol a zaujímají vedoucí postavení v podílu na trhu sdílených jízdních kol.

4.4.2 Analýza konkurence mezi třemi značkami sdílených jízdních kol

Mobike, Hellobike a Qingjubike jsou značky tří velkých společností, z nichž každá má silnou podporu za velkým podnikem, který bude mít na čínském trhu sdílených jízdních kol různé výhody.

Tabulka 5: Údaje o ziskovosti velkých společností stojících za třemi značkami sdílených jízdních kol v roce 2020

Položky \ Společnost	Meituan	Alipay	DiDi
VH za účetní období (čistý zisk)	5,705,634 Kč	191,400,000,000 Kč	20,855,709,256 Kč
Směnný kurz: 1 CNY = 3.30 CZK			

Zdroj: vlastní zpracování dle výroční zprávy Meituan, finanční zprávy Alipay a finanční data DiDi, 2020

Z tabulky 5 lze vyvodit, že **pokud jde o finance**, naproti tomu čistý zisk společnosti Alipay je výrazně vyšší než čistý zisk ostatních dvou společností. Lze vyvodit závěr, že se silnou podporou společnosti Alipay bude mít Hellobike významnou výhodu v podílu na trhu sdílených jízdních kol v Číně.

Pod vlivem pandemie však v souvislosti se změnami na trhu existují v konkurenci mezi třemi čínskými společnostmi pro sdílení jízdních kol také některé odstranitelné nevýhody. Podle výše uvedených údajů je čistý zisk společnosti Meituan nejnižší ve srovnání s ostatními společnostmi. Ve stejnou dobu pod vlivem pandemie byl dlouhodobý dluh Meituan v roce 2020 velmi vážný a jeho schopnost splácet dlouhodobý dluh byla slabá. Ve srovnání s Qingjubike a Hellobike to tedy pravděpodobně nepřímo ovlivnilo tržní podíl Mobike a snížil jejich konkurenční tlak.

Pokud jde o provoz a strategii, díky rychlému rozvoji a neustálé inovaci internetu v Číně jsou lidé neoddělitelní od smartphonů. Mezi nimi používá aplikaci WeChat 1,1 miliardy uživatelů. Mobike a Qingjubike spolupracují s WeChat Mini Program. S pomocí aplikace WeChat bude těchto 1,1 miliardy uživatelů potenciálními uživateli těchto dvou společností pro sdílení jízdních kol. Uživatelé mohou přímo naskenovat QR kód a vyzvednout si sdílené kolo, aby uživatelé mohli používat jejich produkty příměji a pohodlněji, toto jsou výhody pro Mobike a Qingjubike. Ačkoli Hellobike spolupracuje s Alipay. Alipay má také velký počet 1 miliardu uživatelů. Naproti tomu počet potenciálních uživatelů Mobike a Qingjubike je větší než počet Hellobike, což ukazuje, že Mobike a Qingjubike mají v budoucím podílu na trhu více výhod. Pokud

jde o vklady, Qingjubike i Mobike navíc používají metodu bez vkladů, zatímco Hellobike jsou podmíněně bez vkladů a hodnota kreditu uživatele se hodnotí prostřednictvím Zhima Kreditu. Když kreditní skóre Zhima dosáhne 650, uživatel nemusí nic vkládat. Oproti tomu je způsob bez vkladů Mobike a Qingjubike nižší. Hellobike si zároveň vybírá scénickou spotovou oblast na kole a navíc konkurence založená na trhu sdílených kol v scénickém spotu oblasti je relativně malá a cenový prostor je také velký, což ukazuje, že Hellobike plně využívá jejich tržních výhod. Proto Hellobike přijímá diferencovanou strategii a úspěšně získává zisk vyšší, než je průměrná úroveň ostatních společností se sdílenými jízdními koly na scénickém spotovém trhu a prostřednictvím vstupu na scénický spotový trh na sdílené kole. A Systém kreditních hodnot společnosti Hellobike může lépe chránit zájmy uživatelů i společnosti a z dlouhodobého hlediska může zlepšit loajalitu a příznivost uživatelů.

Pokud by neexistoval vyspělý systém správy vozidel, nedodržování podmínek pronájmu sdílených jízdních kol, chaos a neukázněnosti v oblasti, kde jsou sdílená jízdní kola umístěna, úmyslné zničení nebo nepříjemnosti způsobené uživateli odstavení sdílených jízdních kol po použití vedoucí k dopravních potížím atd. Tak by problémy měly vážný dopad na město. Proto **pokud jde o systém správy vozového parku**, má vyspělý systém řízení vozidla, který je velmi důležitý. Společnost Qingjubike zahájila strategii udržitelné správy vozového parku a má vyspělý systém správy vozidel, který umožňuje umístit Qingjubike do měst s vysokou přesností a může snížit míru ztráty kol a vylepšit správu uživatelů, aby se snížila míra poškození. Proto udržitelný a posílený offline standardizovaný systém správy Qingjubike umožňuje uživatelům pocítit významné výhody Qingjubike oproti jiným průmyslům sdílených kol. Mobike a Hellobike dosud nejsou v řízení vozidel vyspělé a stále jsou v procesu inovací a vývoje. Qingjubike vstoupilo do vyspělé fáze správy kol a komplexní uspořádání Qingjubike je provozní výhodou Qingjubike. Právě díky této jedinečné provozní strategii má Qingjubike velký podíl na čínském trhu sdílených kol a je to také jeden z důvodů, proč Qingjubike může za tak krátkou dobu zaujímat tak velký trh.

Pokud jde o produkty, Důvodem vysokých nákladů na Mobike je design a samostatná výroba. Z důvodu používají celohliníkového těla, pneumatiky odolné proti

výbuchu a technologii inteligentního zámku, také nový typ inteligentního sdíleného kola, které integruje bezpečnost, odolnost a špičkovou technologii. A na těle Mobike je téměř 50 patentovaných technologií. Za těchto podmínek nejnovější produkt Mobike ušetří více než 30% úsilí ve srovnání s podobnými sdílenými jízdními koly v minulosti, což uživatelům umožní lepší zážitek z Mobike. Proto kvalitou a bezpečností daleko předčí Hellobike a Qingjubike.

Kromě toho díky neustálé inovaci a rychlému rozvoji čínského leteckého průmyslu mají všechny tři společnosti pro sdílení jízdních kol všechny systémy Beidou a přesný systém určování polohy GPS. U Mobike a Qingjubike mohou uživatelé v oblastech se slabým signálem přímo naskenovat QR kód, aby vyzvedli sdílené kolo a mohli jezdit prostřednictvím svých chytrých telefonů. Ve srovnání s Hellobike, které jsou umístěny v oblastech se slabým signálem, musí uživatelé zapnout Bluetooth na svých smartphonech a přijímat signál, než budou moci naskenovat QR kód, aby vyzvedli sdílené kolo a jeli. Zároveň u kol Mobike a Qingjubike mají jejich srovnání v oblastech se slabšími signály také vady. Poté, co uživatel dokončí jízdu s Qingjubike, tak musí být následný návrat kola spuštěn na WeChat Mini Program, aby bylo možné vrátit kolo se zajištěným zámkem, což pravděpodobně způsobí krizi důvěry uživatelů. Protože pokud je zámek neúspěšný, budou účtovány poplatky za systém a dokonce přidá nevinného zákazníka do černé listiny kreditů. Naopak Mobike nepotřebuje takový způsob zamykání a vracení sdíleného kola, což zvyšuje důvěru uživatele. A proto znevýhodňuje čínské společnosti na sdílení jízdních kol ve stejném konkurenčním prostředí.

Ze souhrnu autor odvodil následující tabulku porovnávající bodová kritéria pro tři značky sdílených kol.

Tabulka 6: Bodovací standardy tří čínských značek pro sdílení jízdních kol

	Finance	Produkt	Provoz a strategie	Systém správy vozového parku	Budoucí vývoj	Celkem
Mobike	6	9	9	6.5	8	38.5
Hellobike	9	7	8.5	6.5	8	39
Qingjubike	5.5	6	8	9.5	5	34

*Poznámky: Tentokrát je skóre 1-10 bodů, 6 bodů nebo méně je nekvalifikováno, 6 bodů nebo více včetně 6 bodů je kvalifikovaných, 8-10 je velmi dobré.

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

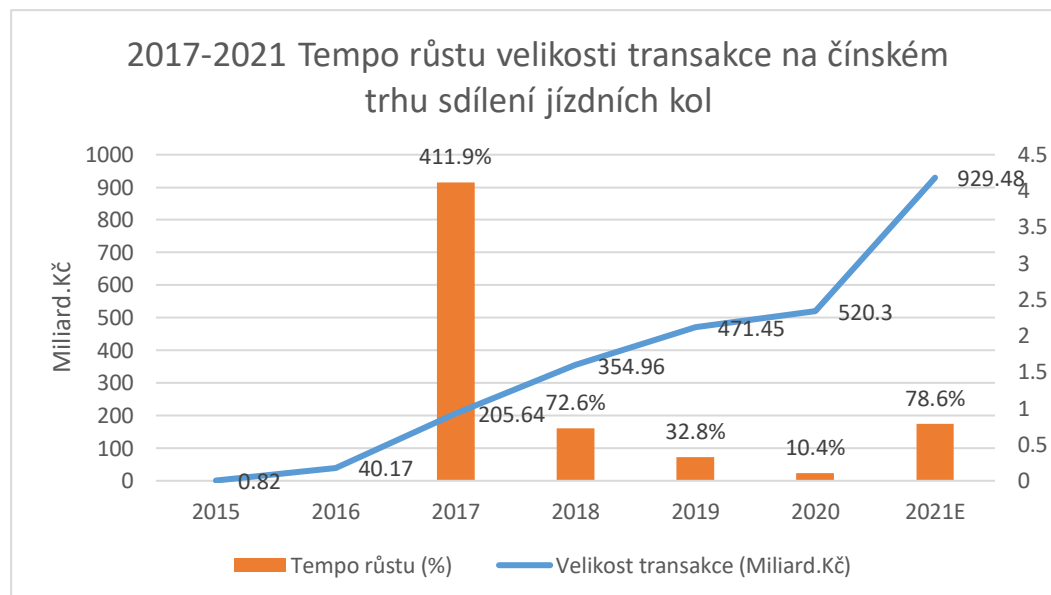
Podle tabulky 6 má Hellobike díky bohaté finanční podpoře nejvyšší bodovací standard ze tří čínských sdílených jízdních kol. Naopak, výhoda Qingjubike spočívá v jejím dobrém provozu a strategii a vyspělém systému správy vozového parku. Ve srovnání s dalšími 2 čínskými sdílenými jízdními koly z hlediska financí je to relativně znepokojivé. To ukazuje, že dobrá finanční situace je velmi užitečná pro základní konkurenceschopnost společnosti. U Mobike jsou všechny ukazatele na průměrné úrovni a celková úroveň je jen mírně za Hellobike. Proto jsou Mobike a Hellobike v těchto letech v divoce konkurenčním prostředí. Je to také kvůli porušení zákonů a předpisů ze strany společnosti Didi. V budoucnu to může přímo ovlivnit provozní strategii Qingjubike, a tím ovlivnit její podíl na trhu.

4.5 Trendy budoucího vývoje a vyhlídky

Pod vlivem pandemie v Číně byla během jejího vývoje odhalena řada problémů, kterými čelí sdílená kola. Tyto problémy jsou také oblastmi, kde musí všechny tři čínské společnosti se sdílenými jízdními koly tvrdě pracovat na změnách a zlepšování. V procesu používání sdílených jízdních kol uživatelé také předkládají své vlastní názory na směr budoucího vývoje sdílených jízdních kol. To jsou směry, na kterých musí společnosti se sdílenými jízdními koly tvrdě pracovat. Pokud by co nejvíce vyhovovali přiměřeným potřebám uživatelů může trh se sdílenými jízdními koly existovat delší dobu. Porovnáním konkurenční analýzy a silných i slabých stránek tří čínských

společností pro sdílení jízdních kol bude následovat diskuze o budoucích vývojových trendech a vyhlídkách tří čínských společností pro sdílení jízdních kol.

Graf 6: 2017-2021 Tempo růstu velikosti transakce na čínském trhu sdílených jízdních kol



Zdroj: Vlastní zpracování dle Analysys, 2020

Z grafu 6 je patrné, že od roku 2015 do roku 2020 vykazovala transakční velikost čínského trhu se sdílenými koly rostoucí trend, zejména v roce 2017 vykazovala transakční velikost čínského trhu se sdílenými koly explozivní růst s tempem růstu až na 411.9 %. Očekávaná hodnota celkové transakční velikosti čínského trhu se sdílenými koly v roce 2020 navíc přesáhne 71 565 miliard korun s tempem růstu 51.8 %¹⁸. Od minulého roku 2020 do současnosti začalo tempo růstu stupnice transakcí na čínském trhu se sdílenými jízdními koly vykazovat rostoucí trend. V důsledku dopadu pandemie v Číně na začátku roku 2020 však ve skutečnosti celková velikost transakcí na čínském trhu sdílených kol poklesla o 19,535 miliard korun, než se očekávalo, a tempo růstu kleslo na 10.4 %. Sdílená kola jsou zároveň pod vlivem pandemie nejbezpečnějším dopravním prostředkem pro lidi. Společnosti zabývající se sdílených jízdních kol také zavedly komplexní dezinfekci sdílených jízdních kol, což uživatelům umožnilo bezpečnější používání sdílených jízdních kol a uživatelé se mohli vyhnout nakažením veřejnou dopravou, a vedlo to k neustálému zvyšování v užívání sdílených jízdních kol.

¹⁸ Vzorec: $\text{Tempo růstu} = (\text{očekávaná hodnota 2020} - \text{reálná hodnota 2019}) / \text{reálná hodnota} = (715,65 - 471,45) / 471,45 = 51,8\%$

Pandemická situace v Číně se na konci roku 2020 významně zlepšila, spolu s energickou podporou cestovního ruchu a investicemi sdílených kol do scénických spotových míst po pandemii. Více a více uživatelům doporučuje k cestování použít sdílená kola. Všechny tři čínské společnosti pro sdílení jízdních kol proto také urychlují rozsáhlé zavádění vozidel pro sdílení jízdních kol do měst, aby dosáhly podílu na trhu a dalších faktorů. V roce 2021 dosáhne velikosti transakce na trhu sdílení jízdních kol 92,948 miliardy korun, tempo růstu 78.6 %. Hlavní růst je také způsoben zvýšením poptávek uživatelů po sdílených kolech, lidé mají více cestovních aktivit a zvyšuje se také počet sdílených jízdních kol. V budoucnu bude mít transakční velikost na trhu sdílených kol rostoucí trend. Mobike, Hellobike a Qingjubike budou mít obrovský dopad na celý čínský průmysl sdílených jízdních kol a mohou přímo monopolizovat celý čínský průmysl sdílených jízdních kol, pouze tři společnosti pro sdílení jízdních kol ovlivňují vývoj celého čínského průmyslu sdílených kol.

Po pandemii v Číně se všechny tři čínské společnosti pro sdílení jízdních kol poučily z minulých chyb a poskytly inteligentnější služby pro budoucí rozvoj. V důsledku pandemie se sdílení kol postupně dostává do popředí zájmu a pomalu nahrazuje veřejnou a soukromé automobily jako preferovaný způsob dopravy. Z dlouhodobého hlediska to změní koncepci dopravy. Lidé stále více vnímají dopravu jako službu, a proto nemusí nutně kupovat auta nebo jízdní kola. Ale stávají se z nich lidé využívající sdílená kola a rádi to i zaplatí. Právě tak Mobike, Hellobike a Qingjubike inovují více ve svých provozních strategiích v souladu s dlouhodobými potřebami lidí. Například dnešní době se sdílení jízdních kol prosazují do povědomí o životním prostředí, aby provedly zcela nové změny ve svých provozních strategiích. Jakmile vozidlo dosáhne konce své životnosti, podstoupí sdílené kolo neškodné a omezené ošetření regenerace zdrojů. Kromě toho je v oblasti, kde jsou sdílená kola odstavena, jsou zde umístěné řady systémů pro správu sdílených jízdních kol, aby bylo možné efektivně řešit problémy ve městě. Proto je v Číně tento koncept „Cestovní platforma na jednom místě“ veřejností je postupně přijímán a sdílená kola lze vyvíjet a provozovat udržitelným způsobem podle zeleného a ekologického modelu, což také přináší výhody v rozvoji celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol. A změny v způsobu

cestování lidí a nové provozní strategie společností, které se účastní sdílení kol, však mají dlouhodobý potenciální vliv a zároveň mají hlubší dopad na celý čínský průmysl sdílených kol, čímž si uvědomují jednu z hlavních čínských konceptů „udržitelného rozvoje“.

5 Výsledky a diskuse

Zde je výsledek analýzy čínského odvětví sdílených jízdních kol. Ukázalo se, že pod vlivem a podporou pandemie v roce 2020 byl podíl na trhu Qingjubike na přední pozici v čínském průmyslu sdílených jízdních kol, čímž úspěšně překonalo Mobike a Hellobike. Bohužel z důvodu porušení zákonů a předpisů Didi bylo odstraněno všech jejích 25 aplikací. To by mohlo ovlivnit plán budoucího vývoje Qingjubike. Je-li situace vážná, bude ovlivněn také tržní podíl Qingjubike a sníží se také konkurenceschopnost Qingjubike. Fakta prokázala, že pojem „cestovní platformy na jednom místě“ v Číně si postupně získává na popularitě, udržitelný rozvoj a provoz sdílených jízdních kol v rámci ekologického modelu také přináší výhody ve rozvoji celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol. Nicméně změny v způsobu cestování a nové provozní strategie společností, které poskytují sdílení kol, však mohou mít dlouhodobý vliv a zároveň mají udržitelný rozvoj pro celý průmysl sdílených kol v Číně.

Analýza odvětví sdílení jízdních kol v Číně poskytuje určitě podněty pro základní výsledky nebo diskusi, ale mnoho otázek zůstává nezodpovězeno a vyžaduje další výzkum.

Pozitivním výsledkem sdílených jízdních kol mohou být také volba provozní strategie nebo dobrá finanční situace. Dobrá finanční situace může rozšířit produktový cyklus ve větší míře a uvést na trh lepší produkty prostřednictvím investic do výzkumu a vývoje. Dobrá provozní strategie může ovládnout podíl na trhu sdílených jízdních kol v Číně a její úspěch lze teoreticky postavit na vyspělém systému správy vozidel, jako je Qingjubike. Další strategií je mít kreditní systém jako Hellobike a poskytovat různé slevy a věrnostní kupóny. Dobrá provozní strategie je hlavním faktorem ovlivňující úspěch společnosti, ale také přináší výhody rozvoji celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol a ovlivňuje rozvoj celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol.

Dalším faktorem pozitivních výsledků může být vnější prostředí v roce 2020. Během pandemie existuje velké riziko během cestování veřejnou dopravou nebo taxíkem. Kromě toho se jízda na sdíleném kole může stát zdravým cvičením. Některé společnosti

pro sdílení jízdních kol poskytují národní instituce „první linie“ nebo zdarma jízdy pro jednotlivce, což má také dopad na konkurenční vztah v průmysl sdílených jízdních kol. To může pomoci řízení dopravy v blízkosti nemocnic a institucí, které může usnadnit provoz dispečerských vozidel a může uspokojit pracovní a cestovní potřeby zaměstnanců a zlepšit úspěšnost prevence pandemie. Pod vlivem pandemie může být podíl sdílených jízdních kol na trhu vyšší než v jiných průmyslech sdílené ekonomiky. Pandemie má obrovský dopad na celý průmysl sdílených jízdních kol v Číně.

Tato diskuse se týká budoucího rozvoje čínského průmysl sdílených jízdních kol. Může mít dva aspekty: pozitivní a negativní. Z hlediska pozitivního, se města obrací k přivítání sdílených elektrických jízdních kol. Sdílená elektrická kola čelí více technickým výzvám a řadě systémů správy kola než sdílená jízdní kola. To znamená, že města musí vytvořit bezpečná a pohodlná dobíjecí místa a standardizovaná opatření pro řízení bezpečnosti pro sdílené elektrické kolo. Některé značky pro sdílení jízdních kol již spolupracovaly s výrobcí baterií na řešení technických výzev. Například uživatelé mohou přímo vyměňovat baterie v servisních místech, aniž by je museli připojovat. Navíc, důvodem rychlého nárůstu sdílených elektrických vozidel je to, že během pandemie čínští dojíždějící stále častěji používali sdílená kola pro delší cesty. Během pandemie se počet sdílených jízd na kole přes 3 km meziročně zdvojnásobil. Díky tomu vzrostlo používání sdílených elektrických kol, která jsou výhodnější pro cestování na dlouhé vzdálenosti, zejména u mladé populace. Ačkoli stávající předpisy neumožňují umístování sdílených elektrických kol do měst první úrovně. V budoucnu, jak budou potřeby lidí stále větší a větší, budou vyřešeny otázky krátké vzdálenosti, aby se zlepšila efektivita práce. Rovněž v souladu s čínskými národními podmínkami bude politika Číny pro sdílení elektrických kol ve městech první úrovně také postupně zlepšována a implementována s cílem dosáhnout udržitelného rozvoje. Z negativního hlediska je rychlý rozvoj průmysl sdílených kol v Číně krizové a přináší novou krizi. Podstatou krize bude, jak vláda bude reagovat na sdílená kola, včetně účinného dohledu nad řízením sdílených elektrických kol a rozvoje politik na podporu zeleného cestování prosazovanou vládou. Současně čínská dopravní infrastruktura dosud nedosáhla nejvyspělejšího stádia, přírodní zdroje jsou omezené, konkrétní zákony a předpisy v

různých oblastech ještě nejsou dokončeny. Vláda musí sdílená kola a sdílená elektrická kola do určité míry omezit a účinně dohlížet na stávající zdroje a životní prostředí. Proto tyto odpovědi na výše uvedené otázky pocházejí z naší vlastní kontroly a diskuse, která bude přesná a věcná. Zároveň bude po pandemii ovlivněn budoucí vývojový trend celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol.

Tato diskuse se týká vývoje nových produktů pro sdílení jízdních kol v Číně. Protože společnost Qingjubike vyvinula svůj vlastní nový produkt. Ačkoli zatím nebyly na trh uvedeny žádné nové produkty Hellobike a Mobike, Hellobike má dobrou finanční pozici a Mobike má nezávislé výrobní a produktové výhody. V budoucnu budou tyto dvě sdílená jízdní kola vyvíjet své vlastní produkty a konkurence v čínském odvětví sdílení jízdních kol bude stále tvrdší.

Analýza zachycuje, že na začátku dubna 2020 byla pandemická situace v Číně postupně kontrolována a zlepšována a čínský průmysl sdílení jízdních kol byl v procesu rychlých změn. V současné době monopolizují celý čínský průmysl sdílení jízdních kol tyto společnosti: Mobike, Hellobike a Qingjubike. Na druhé straně fakta prokázala, že pod vlivem pandemie mohou takové vnější faktory přinést prospěšný impuls pro čínský průmysl sdílených jízdních kol a mají také významné výhody pro čínský průmysl sdílených jízdních kol, a také ovlivňuje udržitelný rozvoj čínského průmyslu sdílených jízdních kol.

6 Závěr

Účelem této bakalářské práce je popsat a analyzovat čínský průmysl sdílených jízdních kol. Teoretická část této práce se zaměřuje na popis stavu vývoje čínského průmyslu sdílených jízdních kol a využívá model analýzy PESTLE, který je rozdělen do čtyř částí, a to politické faktory, ekonomické faktory, sociální faktory, technologické faktory, legislativní faktory a ekologické faktory. Vzhledem k dopadu pandemie v Číně na začátku roku 2020 je skutečné využití nižší, než se očekávalo, stále však vykazuje vzestupný trend. To je také založeno na významném zlepšení pandemické situace v Číně na konci roku 2020. Pro cestování během a po zlepšení pandemické situace jsou sdílená kola nejbezpečnějším dopravním prostředkem, což vedlo ke zvýšení poptávky po sdílených kolech. Navíc tři čínská sdílená jízdní kola zaujímají dominantní postavení na čínském trhu sdílených jízdních kol, což bude mít obrovský dopad na čínský průmysl sdílených jízdních kol.

Analytická část této bakalářské práce se zaměřuje na analýzu čínského průmyslu sdílených jízdních kol. Zatím čínský průmysl sdílených jízdních kol je založen na třech čínských značkách pro sdílení jízdních kol jako Mobike, Hellobike a Qingjubike, tak tržní podíl těchto tří značek dohromady činil 98.7 %. Lze vidět, že tyto tři sdílená jízdní kola mají monopolní postavení v průmyslu sdílených jízdních kol. Proto jsou tři čínské společnosti pro sdílení kol podrobně analyzovány ve formě SWOT analýzy. Analýza ukazuje, že každá ze tří čínských značek sdílení kol má za sebou silnou podporu velké společnosti, která bude mít v čínském odvětví sdílení kol různé stupně výhod. Pod vlivem pandemie v roce 2020 má Qingjubike vlastní provozní strategii a vyspělý systém správy kol. Qingjubike vyvinula vlastní operační strategii, aby přilákala uživatele a má zájem o většinu zákazníků, a tato strategie je úspěšná. Mobike má své vlastní výhody a vyrábí se samostatně. Ve srovnání s Hellobike a Qingjubike má Mobike významné výhody v kvalitě a bezpečnosti. Hellobike je podporován silným finančním řetězcem a způsob bez vkladů se systémem kreditních hodnot může rychle vytvořit důvěru uživatelů v používání Hellobike. Hellobike je zároveň první čínskou

společností se sdílenými jízdními koly, která se rozhodla rozvíjet v oblasti scénického spotu. Podle současné situace společnost Didi porušila zákony a předpisy. V budoucnu bude ovlivněna Qingjubike a bude také ovlivněn její podíl na trhu. Proto je zjevně ovlivněna konkurenceschopnost Qingjubike. Nicméně, dosud čínská značka pro sdílení jízdních kol s nejlepší komplexní úrovní je Hellobike a její největší výhodou jsou bohaté finanční prostředky. Všechny ukazatele Mobike jsou na kvalifikované úrovni, což ukazuje, že tato společnost si udrží větší konkurenceschopnost na čínském trhu sdílených kol z dlouhodobého hlediska.

Navíc, v dnešní době konkurence v čínském průmyslu sdílených jízdních kol je velmi tvrdá a zároveň díky této tvrdé konkurenci podpoří všechny tři čínské společnosti sdílených jízdních kol, aby neustále zlepšovaly své služby, produkty a inovace a poskytovaly inteligentnější služby. Pouze tímto způsobem může udržovat trvalou vitalitu a udržovat současný podíl na trhu sdílených jízdních kol, což ovlivní udržitelný rozvoj celého čínského průmyslu sdílených jízdních kol. Kromě toho prostřednictvím analýzy silných a slabých stránek lze vidět, že existují zjevné rozdíly v kladech a záporech společností Mobike, Hellobike a Qingjubike.

Po pandemii v Číně se všechny tři čínské společnosti sdílených jízdních kol poučily z minulých chyb a poskytly inteligentnější služby pro budoucí rozvoj. Po dopadu pandemie se postupně stávají hlavním trendem sdílená kola. Jak přilákat více uživatelů se stalo hlavním problémem, který potřebují vyřešit. Proto se přemýšlí o tom, jak zvýšit vlastní klíčovou konkurenceschopnost společnosti, pokud jde o provozní strategii, systém správy vozového parku a inovaci produktů, tak se tedy stane klíčovým faktorem v novém kole obsazení čínského sdíleného trhu s jízdními koly. Současně se udržitelný rozvoj a provoz sdílených jízdních kol v rámci ekologického modelu šetrného k životnímu prostředí, lepší dodržování zásad a dobré využívání podpory politik stanou jádrem budoucího rozvoje těchto tří společností sdílených jízdních kol nebo některých nově vznikajících značek sdílených jízdních kol. Zjednodušeně řečeno, ta značka, která bude více odpovídat konceptu "udržitelnosti" na čínském trhu sdílení jízdních kol, bude příští vedoucí značkou v odvětví sdílení jízdních kol. V tomto prostředí, kde má každá značka pro sdílení jízdních kol své vlastní klíčové kompetence, bude čínský průmysl

sdílení jízdních kol velmi prosperovat, což povede k větší inovaci a bude mít pozitivní dopad na čínský průmysl sdílení jízdních kol a světový průmysl sdílení jízdních kol.

7 Seznam použitých zdrojů

Citace knihy:

1. Chen, Aimin, Chen, Longhai (2017). „Sharing bicycle: How bicycles arouse a shared earth wave“, 5. vyd. Guangzhou: People's Publishing Guangdong, 2017, pp. 55-60, ISBN: 978-7-218-12025-6
2. Lin, Chen, Hua, Ting, Jiang, Zhongyuan, Cheng, Shidong, „A sharing economy feast: the example of shared bicycles“, 1. vyd, Beijing: People's Daily Press, 2017, pp. 14-18, ISBN: 978-7-511-54633-3
3. Ran, Hu, Yang, Qiguang, Lu, Wei (2017). „Sharing bicycle: sharing the new wind in the economy“, 5. vyd. Beijing: Democracy and the Building Press, 2017, pp. 5-8, ISBN: 978-7-5139-1578-6
4. Zhang, Xinhong (2018), „The Sharing Economy: A New Story for China“, 1. vyd, Beijing: Publishing House of Electronics Industry, 2018, pp. 78-94, ISBN: 978-7-1213-4324-7

Citace webové stránky:

5. Analysys (2019), „Výroční zpráva o analýze čínského trhu mobilního cestování v roce 2019“, Yijing Zhi Ku Network Technology, Peking, 2020, [online]. (PDF)
Dostupný z WWW:
<<https://max.book118.com/html/2019/0417/7101052065002021.shtm>>
[cit: 26. června, 2021]
6. Analysys (2020), „Výroční zpráva o analýze čínského trhu mobilního cestování v roce 2020“, Yijing Zhi Ku Network Technology, Peking, 2020, [online]. (PDF)
Dostupný z WWW:
<<https://max.book118.com/html/2020/0706/6133055004002215.shtm>>
[cit: 26. června, 2021]
7. ASKCI, China Business Intelligence Network (2020), „Roční aktivní uživatelé aplikace Alipay“, srpna 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://www.askci.com/news/chanye/20200827/1455021200142.shtml>>

- [cit: 26, června, 2021]
8. Chyxx, Čínská Průmyslová Informační Síť (2020), „Měsíčně aktivní uživatelé WeChat mezi čínskými netizeny v roce 2020“, února 2020, [online]. Dostupný z WWW: <<https://www.chyxx.com/industry/202002/836124.html>>
[cit: 26, června, 2021]
 9. CACE, China Association Of Circular Economy (2020), „QingjuBike je první, kdo si uvědomil „udržitelnost celého řetězce“ jízdních kol“, srpna 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://www.chinacace.org/news/view?id=11785>> [cit: 26, června, 2021]
 10. CAC, Cyberspace Administration of China (2021), „Aplikace Didi byla upuštěna“, července 2021, [online]. Dostupný z WWW: http://www.cac.gov.cn/2021-07/09/c_1627415870012872.htm [cit: 20, července, 2021]
 11. EM, East Money (2020), „Qingjubike získávalo financování od společnosti Didi“, dubna 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<http://finance.eastmoney.com/a/202004191459264819.html>>
[cit: 26, června, 2021]
 12. GLAC, GNSS & LBS Association of China (2020), „Beidou podporuje sdílení operací zdokonalování jízdních kol“, května 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<http://www.glac.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=140&id=6659>> [cit: 26, června, 2021]
 13. He, Ruiqi (2019), „Guangzhou opustil sdílení kolo“, Guangzhou Daily, Guangzhou, června 2019, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://www.gzdaily.cn/amucsite/web/index.html#/detail/190582>> [cit: 26, června, 2021]
 14. Hellobike (2020), „Zpráva o scénické spotové oblasti pro sdílení kolo z roku 2020 v Číně“, IMOVING s.r.o, Shenzhen, 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://min.news/travel/17331b88768519c3772d812b03175121.html>>
[cit: 26, června, 2021]
 15. Jin, Zhigang (2020), „Sdílení jízdních kol vstoupilo do éry 3.0“, Xinmin večerní zprávy, Peking, května 2020, [online]. Dostupný z WWW:

<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1665931430153219094&wfr=spider&for=pc>

[cit: 26, června, 2021]

16. Liu, Linlin (2020), „Čína přispívá k 2021 světovému ekonomickému růstu“, People's Daily, Peking, prosince 2020, [online]. Dostupný z WWW: <http://cpc.people.com.cn/n1/2020/1203/c64387-31953163.html> [cit: 26, června, 2021]
17. MOT, Ministry of Transport of the People's Republic of China (2019), „Opatření pro správu uživatelských fondů v nových formách dopravy“, května 2019, [online]. Dostupný z WWW: <https://www.mot.gov.cn/zxft2019/xinyetgl/> [cit: 26, června, 2021]
18. MOC, MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (2021), „Stanoviska ke komplexní podpoře revitalizace venkova a urychlení modernizace zemědělství a venkova“, 2021, [online]. Dostupný z WWW: <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/d/202102/20210203040412.shtml> [cit: 26, června, 2021]
19. Meituan (2018-2020), „Výroční zprávy Meituanu za období 2018/2019/2020“, Meituan datový centrum, Peking, 2018-2020, [online]. (PDF) Dostupný z WWW: http://media-meituan.todayir.com/2019041121050100103461370_tc.pdf
http://media-meituan.todayir.com/2020041708160230919238681_tc.pdf
http://media-meituan.todayir.com/2021041908000317739722495_tc.pdf [cit: 26, června, 2021]
20. Mobike, Hellobike, Qingjubike, datová oficiální webová stránka, Peking, [online]. Dostupný z WWW: <https://about.meituan.com/home>
<https://www.hello-inc.com/><https://www.didiglobal.com/travel-service/bike> [cit: 26, června, 2021]
21. NBSPRC, National Bureau of statistics of the People's Republic of China (2020), „2020 GDP“, 2020, [online]. Dostupný z WWW: <https://data.stats.gov.cn/search.htm?s=GDP> [cit: 26, června, 2021]
22. NBSPRC, National Bureau of statistics of the People's Republic of China (2020), „2020 CPI“, 2020, [online]. Dostupný z WWW:

- <<https://data.stats.gov.cn/search.htm?s=CPI>> [cit: 26, června, 2021]
23. NBSPRC, National Bureau of statistics of the People's Republic of China (2020), „2020 Sčítání lidu“, 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01&zb=A0305&sj=2020>>
[cit: 26, června, 2021]
24. P.R.C, THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (2017), „Zpráva z 19. národního kongresu Komunistické strany Číny“, 2017 , [online]. Dostupný z WWW:
http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm [cit. 20. června.2021]
25. Sun, Hongyang (2020), „Zpráva o zveřejněných datech za rok 2020 Mobike“, Beijing Daily, Peking, dubna 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://ie.bjd.com.cn/5b5fb98da0109f010fce6047/contentApp/5b5fb9d0e4b08630d8aef954/AP5e9f85d1e4b0b1fafa136940.html?isshare=1>> [cit. 20. června.2021]
26. Wang, Lulu (2020), „Návrh na podporu zdravého a udržitelného rozvoje sdílených jízdních kol“, China Youth On Line, Peking, května, 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<http://zqb.cyol.com/html/2020-05/23/nw.D110000zgqnb_20200523_5-07.htm>
[cit: 26, června, 2021]
27. Wu, Qiuyun (2018), „Návrhy na normativní správu sdílení kol a sdílení elektrických kol“, The People's Government of Hainan Province, Hainan, března 2018, [online]. Dostupný z WWW: <<https://www.hainan.gov.cn/rdjydata-6737.html>>
[cit: 26, června, 2021]
28. Wang, Xing (2018), „Meituan získal Mobike“, Sohu News, Peking, června 2018, [online]. Dostupný z WWW: <https://www.sohu.com/a/237740088_104421>
[cit: 26, června, 2021]
29. Yu, Zi (2020), „Přehled čínského sdíleného trhu s jízdními koly v roce 2020“, Datové centrum iiMedia, Peking, srpna 2020, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://www.iimedia.cn/c1061/73647.html>> [cit: 26, června, 2021]
30. ZDC, ZOL Data Centre (2020), „Podíl čínských uživatelů mobilních telefonů na populaci“, 2020, Dostupný z WWW: <https://zdc.zol.com.cn/> [cit: 26, června, 2021]

31. Zhou, Xing (2019), „Alibaba investovala do Hellobike“, E-commerce newspaper, Peking, července 2019, [online]. Dostupný z WWW:
<<https://www.dsb.cn/102691.html>> [cit: 26, června, 2021]

8 Přílohy

Seznam grafů

Graf 1: 2017-2020 Tempo růstu velikosti transakce na čínském trhu sdílení jízdních kol.....	10
Graf 2: Průměrná měsíční velikost aktivních uživatelů tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020.....	30
Graf 3: Spokojenost uživatelů služeb tří značek poskytujících sdílení kol v roce 2020	31
Graf 4: Spokojenost uživatelů s komplexními službami tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020.....	32
Graf 5: Poměr věrnosti značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020.....	33
Graf 6: 2017-2021 Tempo růstu velikosti transakce na čínském trhu sdílených jízdních kol.....	38

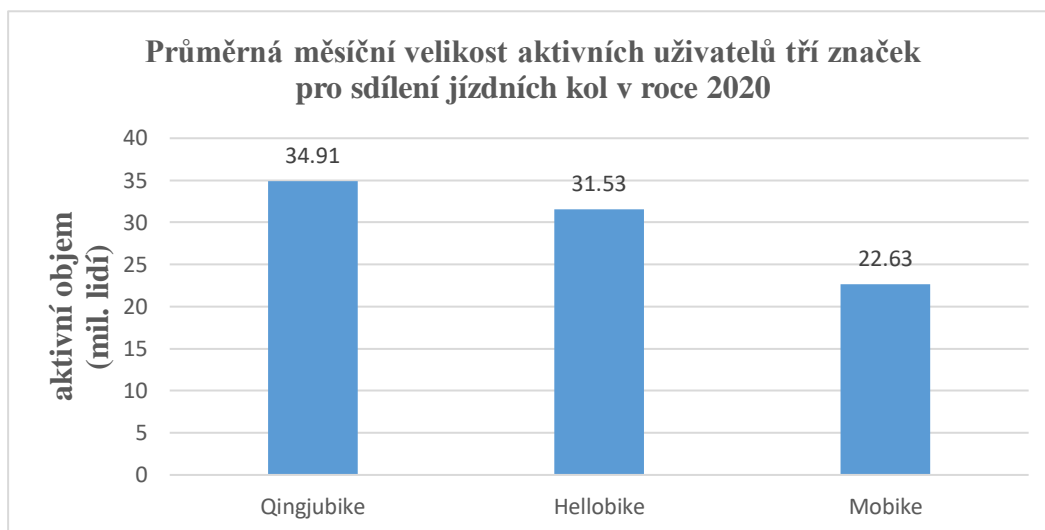
Seznam tabulek

Tabulka 1: Bodovací standardy tří čínských společností pro sdílení jízdních kol	4
Tabulka 2: Rozdíl nákladů za výrobu sdílených jízdních kol.....	19
Tabulka 3: Finanční údaje týkající se rychlého poměru Meituanu od roku 2018 do roku 2020	19
Tabulka 4: Pravidla pro zálohy a jednotný poplatek tří čínských značek sdílených kol ve městech první úrovně v roce 2020	29
Tabulka 5: Údaje o ziskovosti velkých společností stojících za třemi značkami sdílených jízdních kol v roce 2020.....	34
Tabulka 6: Bodovací standardy tří čínských značek pro sdílení jízdních kol...	37

Seznam obrázků

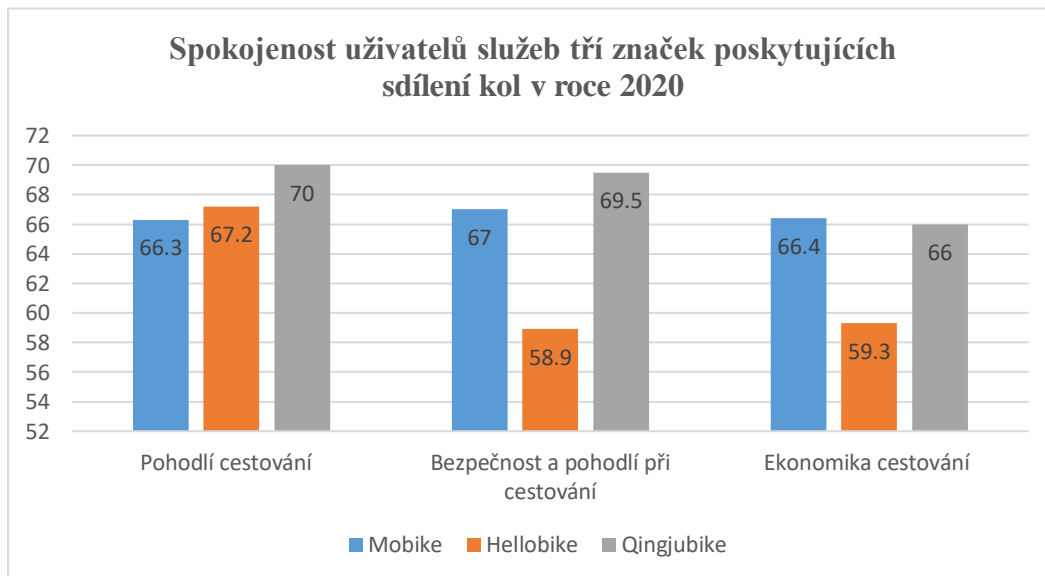
Obrázek 1: Grafické znázornění SWOT matice..... 5

Graf PŘÍLOHA 1: Průměrná měsíční velikost aktivních uživatelů tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



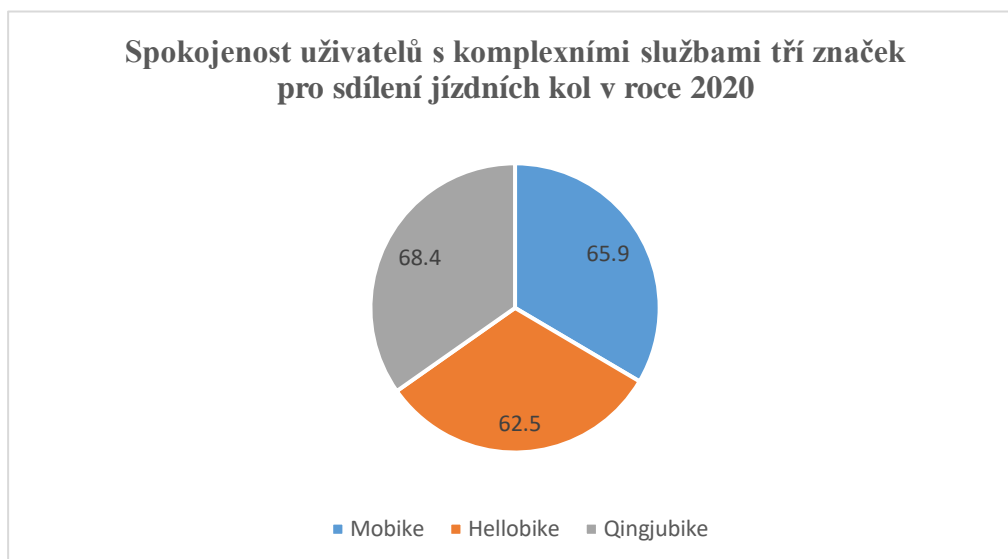
Zdroj: Analysys, Yi Liu,2020

Graf PŘÍLOHA 2: Spokojenost uživatelů služeb tří značek poskytujících sdílení kol v roce 2020



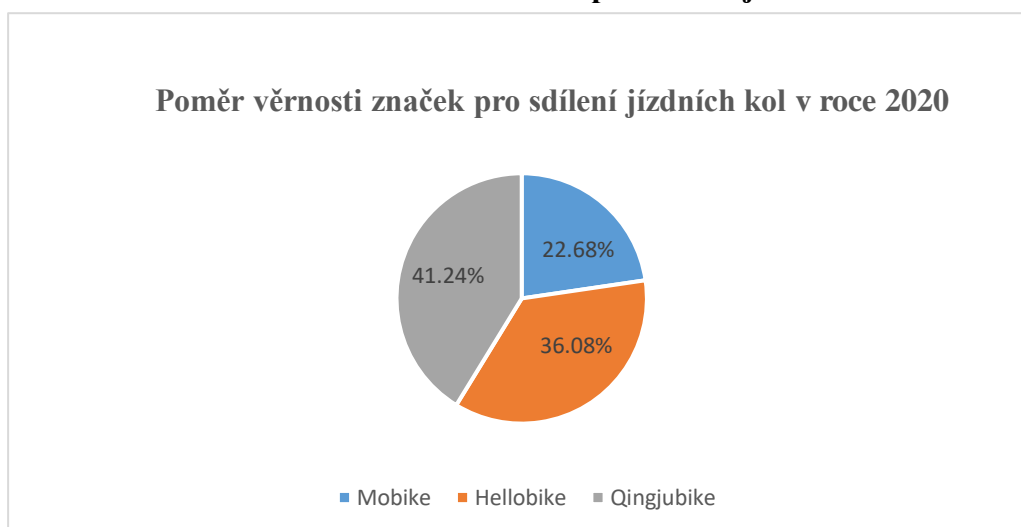
Zdroj: Analysys, Yi Liu,2020

Graf PŘÍLOHA 3: Spokojenost uživatelů s komplexními službami tří značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Graf PŘÍLOHA 4: Poměr věrnosti značek pro sdílení jízdních kol v roce 2020



Zdroj: Analysys, Yi Liu, 2020

Tab. PŘÍLOHA 1: Rozdíl nákladů za výrobu sdílených jízdních kol

Značky	Náklady na výrobu
Mobike	9 800 Kč/kus
Hellobike	2 500 Kč/kus
Qingjubike	1 600 Kč/kus

Zdroj: Vlastní zpracování dle oficiální datový web Mobike, Hellobike a Qingjubike

Tab. PŘÍLOHA 2: Finanční údaje týkající se rychlého poměru Meituanu od roku 2018 do roku 2020

Položky (Kč) Období (rok)	2018	2019	2020
Pohledávky	153,892 Kč	2,233,315 Kč	3,402,128 Kč
Krátkodobý finanční majetek (dočasná investice)	138,038,881 Kč	163,137,477 Kč	145,197,901 Kč
Peněžní prostředky (peněžní fondy)	56,244,184 Kč	44,207,411 Kč	56,408,745 Kč
Likvidní kapitál	194,436,957 Kč	209,578,202 Kč	205,008,774 Kč
Dlouhodobé závazky	7,678,054 Kč	11,107,661 Kč	58,716,524 Kč
Směnný kurz: 1 RMB = 3.30 Kč			

Zdroj: Vlastní zpracování dle výroční zprávy Meituanu, 2018/2019/2020

Tab. PŘÍLOHA 3: Údaje o ziskovosti velkých společností stojících za třemi značkami sdílení kol v roce 2020

Položky(Kč) Podnik	Meituan	Alipay	DiDi
Provozní výsledek hospodaření (čistý zisk)	5,705,634 Kč	191,400,000,000 Kč	20,855,709,256 Kč
Směnný kurz: 1 RMB = 3.30 Kč			

Zdroj: vlastní zpracování dle výroční zpráva Meituanu, finanční zpráva Alipay a finanční data Didi, 2020

Tab. PŘÍLOHA 4: Pravidla pro zálohy a jednotný poplatek tří čínských značek sdílených kol ve městech první úrovně v roce 2020

Značky	Mobike	Hellobike	Qingjubike
Zálohy	Žádná záloha	Žádná záloha v případě dosažení Kreditu ZHIMA v hodnotě 650	Žádná záloha
Začátení cena	4.92 Kč	4.92 Kč	4.92 Kč
Startovací čas	30 min.	30 min.	30 min.
Cena za více než 30 minut	9.84 Kč	9.84 Kč	9.84 Kč
Cena za více než jednu hodinu	19.67 Kč	19.67 Kč	19.67 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

Tab. PŘÍLOHA 5: Bodovací standardy tří čínských sdílených jízdních kol

	Finance	Produkt	Provoz a strategie	Systém správy vozového parku	Budoucí vývoj	Celkem
Mobike	6	9	9	6.5	8	38.5
Hellobike	9	7	8.5	6.5	8	39
Qingjubike	5.5	6	8	9.5	5	34

*Poznámky: Tentokrát je skóre 1-10 bodů, 6 bodů nebo méně je nekvalifikováno, 6 bodů nebo více včetně 6 bodů je kvalifikovaných, 8-10 je velmi dobré.

Zdroj: Vlastní zpracování dle Mobike, Hellobike a Qingjubike, 2021

Obr. PŘÍLOHA 1: Grafické znázornění SWOT matice



Zdroj: SWOT Analysis, Magdalena Čevelová, 2021

Seznam použitých zkratk

ASKCI—China Business Intelligence Network

CPI—Index Spotřebitelských Cen

CHYXX—Čínská Průmyslová Informační Síť

CACE—CHINA ASSOCIATION OF CIRCULAR ECONOMY

EM—East Money

GLAC—GNSS & LBS Association of China

HDP—Hrubý Domácí Produkt

MOC—MINISTRY OF COMMERCE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

MOT—Ministry of Transport of the People's Republic of China

NBSPRC—National Bureau of statistics of the People's Republic of China

P.C.R—THE STATE COUNCIL THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

PPP—Public-Private Partnership