

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИССЛЕДОВАНИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



Михаил Бучак

7 лет опыта в автобизнесе

10 лет опыта в маркетинг/менеджмент

Английский – свободно

Владеет уникальной методикой маркетингового анализа, исследования рынков легковых автомобилей, коммерческой техники и внешних рынков.

E-mail: m2001b@yandex.ua

В процессе исследования рынка грузовых автомобилей перед специалистом-исследователем неизбежно встает проблема максимально точного определения продуктов конкурирующих компаний, сходных по характеристикам с продуктом, продвигаемым на рынке компанией, и конкурирующих с ним. Эта проблема характерна не только для исследований автомобильного рынка, но также и для исследования любых других продуктов, поэтому рекомендации, изложенные в этой статье, могут быть полезны специалистам по маркетингу не только автомобильного рынка, но и других рынков товаров и услуг. В статье будут рассмотрены отдельные вопросы, связанные с аналитикой рынка грузовых автомобилей.

В настоящее время отечественные и

зарубежные производители грузовых автомобилей конкурируют на рынке Украины. Все производители грузовых автомобилей могут быть условно разделены на несколько крупных групп.

Во-первых, это производители грузовых автомобилей стран СНГ (МАЗ, КамАЗ, ГАЗ и другие).

Во-вторых, это китайские и индийские производители грузовых автомобилей, которым удалось прочно закрепиться на рынке Украины (в том числе путем приобретения производственных мощностей в Украине) и завоевать определенную долю потребителей. В последние годы с целью повышения конкурентоспособности своей продукции китайские и индийские автозаводы усиленно внедряют у себя современные системы контроля

качества и оптимизации производственных процессов, используют в производстве детали, узлы и агрегаты, которые производятся по европейским и японским лицензиям (зачастую на их же собственных мощностях), а также проводят собственные НИОКР.

В-третьих, это мировые компании – лидеры в области грузового автомобилестроения такие, как ИВЕКО, “Скания”, “Вольво”, “Даймлер Крайслер”, МАН, ДАФ, а также американские, японские и южно-корейские фирмы, которые ведут активную борьбу за перспективные рынки Восточной Европы, стран СНГ и Азии. Качество этих автомобилей в настоящее время является эталоном. В последние годы конкурентная борьба на мировых рынках между производителями существенно обострилась, в том числе вследствие глобального финансового кризиса 2008-2009 гг., который стал одной из основных причин падения спроса на основных рынках сбыта (Западная Европа, Япония, Северная Америка). Производители грузовых автомобилей вынуждены искать новые рынки сбыта в Юго-Восточной Азии, Восточной Европе, странах СНГ, Африке. В процессе выхода на новые рынки компании стараются в максимально возможной степени адаптировать свою продукцию к особенностям, условиям и потребностям этих рынков. Производители грузовых автомобилей разрабатывают для новых и уже освоенных рынков более доступные по цене модели.

В-четвертых, это также подержанные автомобили производства мировых фирм-лидеров. Высокое качество продукции этих компаний, качественное дорожное покрытие и строгое соблюдение правил эксплуатации и обслуживания данной техники служат причиной того, что грузовой автомобиль сохраняет

свою работоспособность даже через 15 лет эксплуатации.

Более углубленный анализ потенциальных конкурентов позволяет выделить еще некоторые их группы, в зависимости от задач и объемов исследования.

Рассмотрим на практике выбор конкурентов для определенной модели грузового автомобиля. Прежде чем заняться подбором конкурентов, необходимо определить, к какому классу грузовых автомобилей относится исследуемая модель. Существуют различные подходы, используемые для классификации грузовых автомобилей.

На сегодняшний день не существует единой классификации грузового автотранспорта. Это объясняется тем, что для удобства пользования в их основу могут ложиться различные критерии. Так, например, выделяют следующие классификации:

1. По количеству осей
 - ✓ двухосные
 - ✓ трехосные
 - ✓ четырехосные
 - ✓ пятиосные и более

2. По осевым нагрузкам (на наиболее загруженную ось)
 - ✓ до 6 т включительно
 - ✓ свыше 6 т

3. По соотношению общего числа колес и числа ведущих колес (так называемая «колесная формула»)
 - ✓ 4x2 – двухосный автомобиль с одной ведущей осью
 - ✓ 4x4 – двухосный автомобиль с обеими ведущими осями
 - ✓ 6x6 – трехосный автомобиль со всеми ведущими осями
 - ✓ 6x4 – трехосный автомобиль с двумя ведущими осями

Первая цифра в формуле – это число колес автомобиля, вторая – число ведущих колес. Каждое из сдвоенных ведущих колес считается за одно колесо.

4. По типу шасси
 - ✓ колёсные
 - ✓ гусеничные
5. По составу
 - ✓ одиночное транспортное средство
 - ✓ автопоезд в составе прицепа или полуприцепа
6. По типу двигателя
 - ✓ бензиновые
 - ✓ дизельные
 - ✓ другие

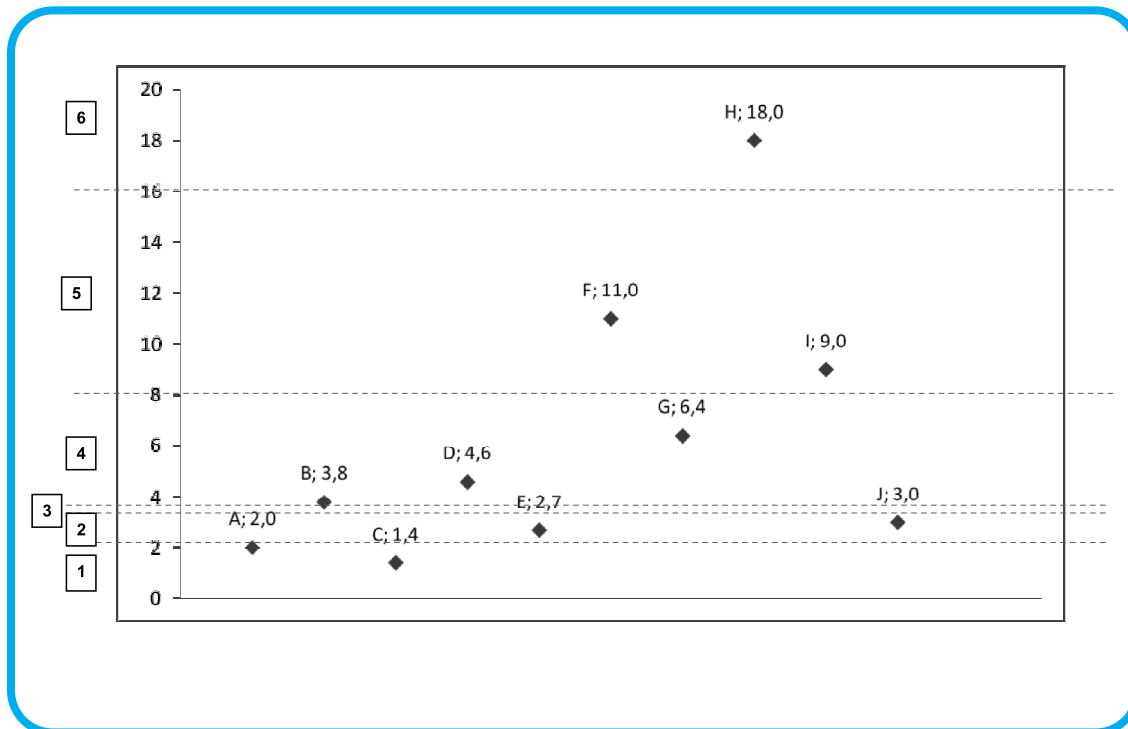
Классификация автомобилей по типу водительского удостоверения

Список оснований для классификаций

может быть изменен или продолжен. Например, достаточно востребованной является классификация автомобилей по типу водительского удостоверения («водительских прав»), необходимого для управления тем или иным транспортным средством при осуществлении грузоперевозок:

Категория В – автомобиль, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг либо автомобиль, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 3 500 кг.

Категория С – автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг.



Категория D - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобиль категории D, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

Категория BE - автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобиль категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, а общая разрешенная максимальная масса такого состава превышает 3 500 кг;

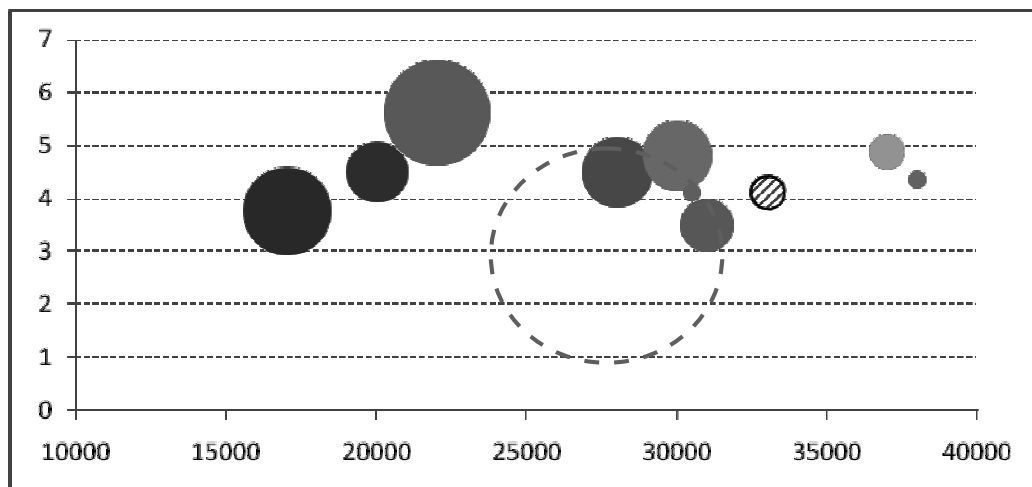
Категория CE - автомобиль категории C, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг;

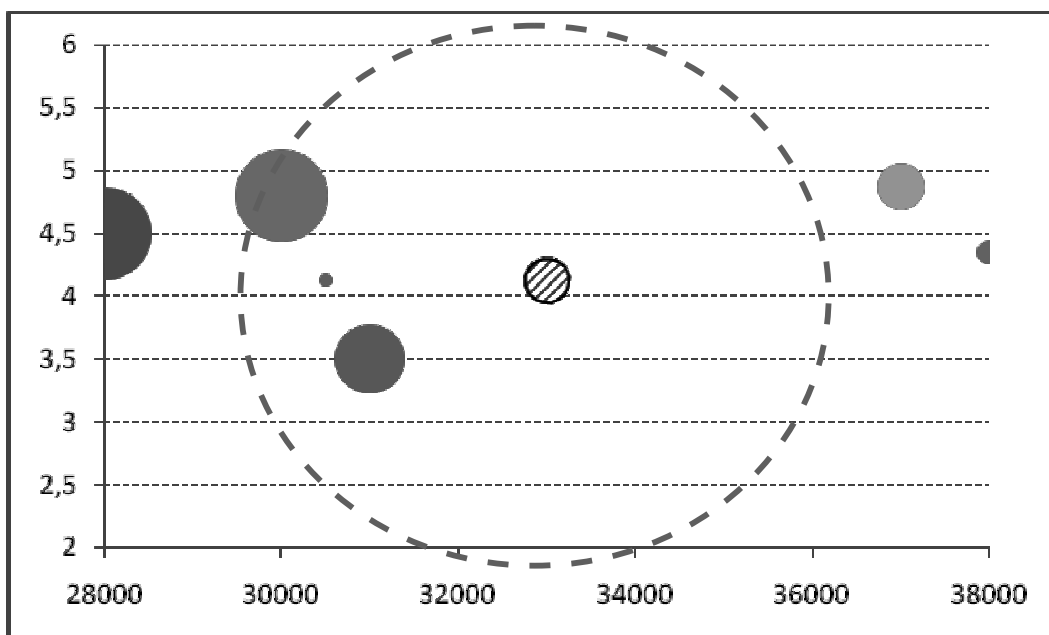
Категория DE - автомобиль категории D, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг.

Национальные классификационные системы

Американская классификация

Существуют также национальные системы классификаций, довольно существенно отличающиеся друг от друга. Так, американская классификация грузовых автомобилей основывается на размере разрешённой максимальной массы и включает в себя 8 основных классов, каждый из которых может подразделяться на подклассы: 1 класс - от 0 до 2722 кг, 2 класс - от 2723 до 4536 кг, 3 класс - от 4537 до 6350 кг, 4 класс - от 6351 до 7257 кг, 5 класс - от 7258 до 8845 кг, 6 класс - от 8846 до 11793 кг, 7 класс - от 11 794 до 14969 кг, 8 класс - от 14 969 кг и выше. Классы 1, 2 и 3 - это легкие грузовики; 4, 5 и 6 - грузовики средней грузоподъемности, 7 и 8 - большегрузные автомобили.





Европейская классификация

В основе европейской классификации грузовиков лежит критерий грузоподъемности:

- ✓ особо малой грузоподъёмности - до 1 тонны;
- ✓ малой грузоподъёмности - 1-2 тонны;
- ✓ средней грузоподъёмности - 2-5 тонны;
- ✓ большой грузоподъёмности - свыше 5 тонн;
- ✓ особо большой грузоподъёмности (внедорожный автомобиль) - свыше предела, установленного дорожными габаритами и весовыми ограничениями автомобиля.

Российская классификация

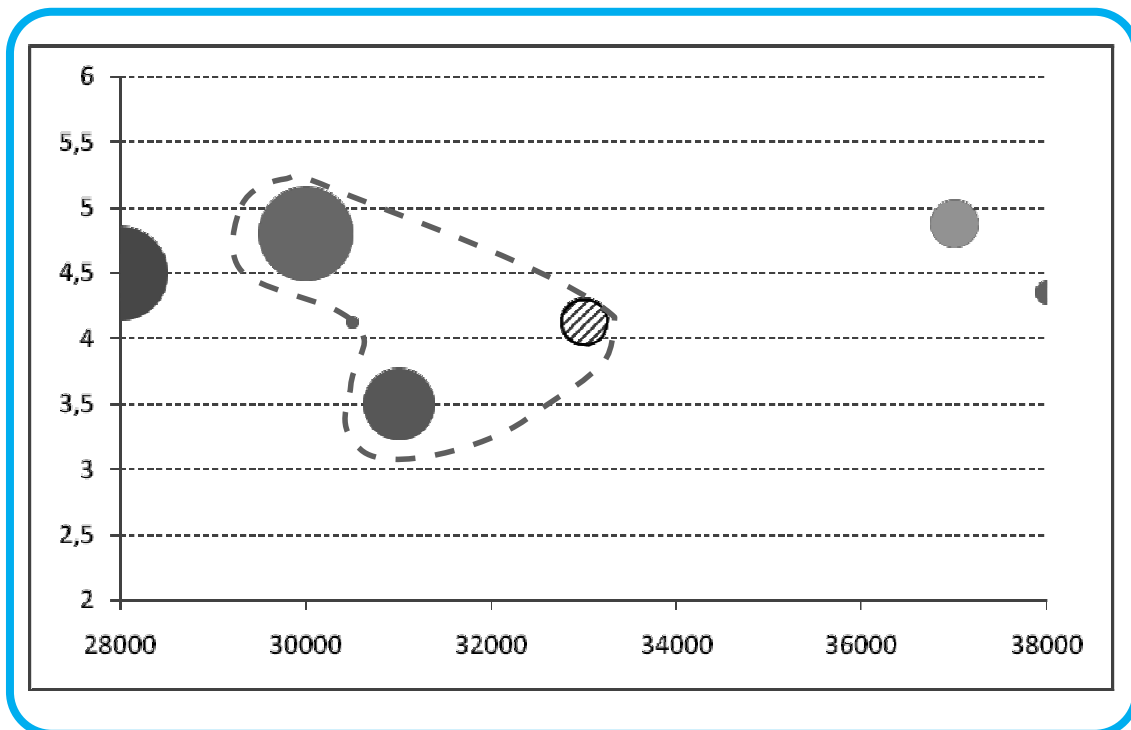
Близкой к ней, но не идентичной, является российская версия классификации грузовых автомобилей. В связи с тем, что данный вариант классификации

является наиболее запрашиваемым на отечественных просторах интернета, особенно при запросах, связанных с междугородными перевозками, рассмотрим его подробнее, основываясь на конкретных примерах.

- 1) Легкий класс грузовиков (грузоподъемность - до 1 т.)
- 2) Среднетоннажные грузовики (грузоподъемность - от 1,5 до 6 т.)
- 3) Тяжелые грузовики (грузоподъемность - от 6 до 16 т):
- 4) Сверхтяжелые грузовики (грузоподъемность – свыше 16 т):

Классификация по типу кузова

Не менее популярной в России и на бывшем постсоветском пространстве является классификация серийных грузовых автомобилей по типу кузова. При этом учитывается назначение грузовика: транспортный (только для перевозки гру-



зов) и специальный (являются носителями спецоборудования).

Классификация транспортных грузовиков:

Борт, борт-тент, тент-полуприцеп, рефрижератор-полуприцеп, автосцепка (седельный тягач, автопоезд), вездеход (Jumbo truck), контейнеровоз, автоцистерна, автовоз, зерновоз, самосвал, лесовоз, панелевоз, сортиментовоз, тягач, шасси.

Классификация грузовой спецтехники:

Мусоровоз, бетоновоз-миксер, автовышка, эвакуатор, снегоборщик, манипулятор, бурильная машина.

В Украине многие компании основным критерием классификации грузовых автомобилей является полная масса транспортного средства (GVW, Gross Vehicle Weight). Согласно этой классификации, все грузовые автомобили можно условно разделить на 6 классов:

- 1) GVW до 2 т;
- 2) GVW 2,1 – 3,4 т

- 3) GVW 3,5 т
- 4) GVW 3,6-8 т
- 5) GVW 8,1 – 16 т
- 6) GVW свыше 16 т.

При этом 3 «младших» класса формируют сегмент «легких коммерческих автомобилей» (LCV, Light Commercial Vehicles), а три «старших» класса вместе составляют сегмент «тяжелых коммерческих автомобилей» (HDT, Heavy Duty Trucks).

Условно классификацию грузовых автомобилей можно отобразить с помощью данной диаграммы.

Однако определения, к какому классу принадлежит исследуемая модель грузового автомобиля, явно недостаточно для качественного выявления ее конкурентов. С целью более детального анализа необходимо сузить диапазон поиска, выбрав модели, относящиеся к тому же классу, что и исследуемая модель, и произвести дополнительную сегментацию в пределах класса по критерию «Грузопо-

дъемность», который является основным показателем эффективности грузового автомобиля, поскольку перевозка грузов является основной функцией данного типа транспортных средств.

Дальнейшую выборку конкурентной группы при анализе рынка грузовых автомобилей можно отобразить с помощью данной диаграммы. Анализируемая модель выделена с помощью диагональной штриховой заливки.

С целью выборки конкурентной группы грузовых автомобилей мы отбираем из всего многообразия моделей, представленных в данном классе, модели, которые можно сопоставить с анализируемой моделью по 2 основным критериям: минимальная стоимость шасси данной модели и его грузоподъемность согласно данным из технического паспорта данной модели. В случае отсутствия технического паспорта можно почерпнуть технические данные о модели на сайте производителя, официального дистрибьютора или дилера. Для дальнейшего анализа мы отбираем модели, которые отличаются от анализируемой модели по грузоподъемности не более чем на 20%. На диаграмме такая выборка обозначена красным пунктиром.

При более детальном анализе конкурентной группы мы рассматриваем уже не класс в целом, а выделенный сегмент, соответствующий заложенным нами критериям выборки. Для более точного определения моделей-конкурентов мы выделяем из анализируемого сегмента только те модели, цена которых отлича-

ется от цены анализируемой модели не более чем на 10%. Далее мы определяем наиболее значительных участников в анализируемом сегменте, исходя из статистики продаж за определенный период, и очищаем анализируемый сегмент от моделей, имеющих единичные или крайне незначительные на фоне других моделей продажи. В конечном итоге конкурентная группа может выглядеть на диаграмме не как окружность, а как сложный многоугольник:

В дальнейшем при необходимости можно произвести дальнейшую сегментацию моделей в анализируемой конкурентной группе по другим критериям (колесная формула, тип привода и т.д.) в зависимости от поставленных задач и целей исследования. Описанный здесь метод не является единственным инструментом практикующего аналитика, однако благодаря своей относительной простоте он позволяет с высокой степенью точности определить конкурентов исследуемой модели и пользуется вполне заслуженной популярностью у многих профессиональных аналитиков.

Джерела:

- 1) Сокол М.П. "Маркетинг на рынке легковых автомобилей. Современное пособие для практикующего маркетолога". Библиотека УАМ, г. Киев, 2012 г.
- 2) Шабанов М.Ю. «Оценка конкурентных возможностей предприятия». Журнал "Автомобильная промышленность", 2004 год, № 4

От автора Михаила Бучака: Особая признательность руководителям, друзьям и специалистам автобизнеса за помощь в написании статьи, рекомендациях в написании, советах: Ирине Лылык, Рудольфу Арзуманяну, Дмитрию Писаному, Виктор Оранский, Игорю Игнатъеву, Олегу Мищенко, Николаю Джуле, Виталию Старосуду, Владимиру Антонову, Михаилу Соколу, Григорию Ханенко, Евгению Дужнову, Кристине Максимович.