

Strategie marketingowe wybranych producentów samochodów osobowych

Na czym w istocie zarabiają firmy samochodowe sprzedając różnorodne wersje swoich produktów, jakie odzwierciedlenie w cenie znajdują koncepcje i jakość poszczególnych samochodów. Ten oto problem postanowiłem zbadać za pomocą programu komputerowego STATISTICA [StatSoft, Inc. (1996). STATISTICA for Windows [Computer program manual]. Tulsa, <http://www.statsoft.com>]. Na analizę ekonometryczną zdecydowałem się ze względu na od dawna przewidywany wzrost znaczenia metod ekonometrycznych we współczesnym świecie gospodarczym, jako najlepiej opisujących w rzeczowy sposób „chaos” gospodarczy [W. Welfe (red.), Ekonometryczne modele rynku – analiza, prognozy, symulacja, PWE, Warszawa 1977, s. 9-15.].

Program analizuje wpływ poszczególnych, niezależnych od siebie czynników na ceny. Materiał badawczy stanowi zamieszczone poniżej zestawienie zawierające ceny i podstawowe dane techniczne najczęściej sprzedawanych samochodów w Polsce w czasie bezpośrednio poprzedzającym wydanie numeru 3 miesięcznika „Auto motor i sport” z marca 2000 roku.

Po wstępnej weryfikacji wszystkich zmiennych, do końcowych obliczeń pozostawiono następujące:

- pojemność silnika w centymetrach sześciennych,
- moc silnika w koniach mechanicznych,
- stosowane paliwo (0-benzyna, 1 -olej napędowy),
- ilość drzwi,
- typ nadwozia,

- ciężar pojazdu w kilogramach,
- szerokość auta w milimetrach,
- wysokość,
- długość,
- rok wprowadzenia danego modelu na rynek.

Cechy takie jak: zużycie paliwa, przyspieszenie, elastyczność, droga hamowania, średnica zwracania, poziom hałasu są destymulantą, gdyż im mniejsza ich wartość, tym większy dla nas komfort, bezpieczeństwo, funkcjonalność.

Zużycie paliwa – w obecnych warunkach rynkowych, ma dość ważną pozycję, zważywszy na fakt iż ceny te charakteryzują się ciągłą zmianą w zależności od kursu dolara amerykańskiego. Wszystkie z przedstawionych modeli to samochody napędzane przez silniki diesla, co ma też znaczenie, ze względu na niższy koszt oleju napędowego, jednakże może mieć też wpływ na osiągi auta. Samochody z silnikami diesla charakteryzują się trochę mniejszą dynamiką w stosunku do porównywalnych samochodów z silnikami benzynowymi. W naszym przypadku wszystkie samochody posiadają silniki diesla o pojemnościach od 1.9 do 2.0 litra. Tak więc, im mniej samochód spali oleju napędowego na 100 kilometrów, tym jego ocena będzie korzystniejsza.

Przyspieszenie samochodu jest adekwatne do wielkości silnika, przy czym proporcjonalnie wzrasta też wielkość spalania. Im bardziej dynamiczniej się poruszamy tym bardziej nasz silnik staje się zachłanny na olej napędowy. Jednak im mniej czasu potrzeba do uzyskania określonej prędkości, tym lepiej. Większość przeprowadzanych testów nowych samochodów jest ukierunkowana na pokazanie po jakim czasie samochód uzyska daną prędkość – przyspieszenie od 0 do 50 km/h, lub najczęściej od 0 do 100 km/h

Elastyczność – jest związana z dynamiką silnika i uzależniona od jego mocy, momentu obrotowego i odpowiednich przełożeń skrzyni biegów. Jak ważny to element, możemy się przekonać wyprzedzając inne pojazdy na polskich, niestety jeszcze w większości, jednojezdniowych drogach. Im czas rozpędzania będzie krótszy, tym samochód szybciej będzie wyprzedzał innych użytkowników drogi. Krótsze czasy wyprzedzania to mniejsze prawdopodobieństwo czołowego zderzenia z innymi samochodami. Najczęściej przeprowadzane są testy jak auto zachowuje się na III, IV i V biegu, a prędkości wynoszą zazwyczaj od 60 km/h do 120 km/h

Droga hamowania – jest jedną z wielu cech odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, i im mniejszy czas i długość na wychamowanie pojazdu, tym dla nas większe poczucie bezpieczeństwa. Wszelkie testy wykonywane przez najróżniejsze pisma związane z motoryzacją przedstawiają drogę hamowania pojazdu z prędkości 100 km/h, przy zimnych i ciepłych hamulcach, ważne jest to, gdy poruszamy się w górzystym terenie i naciskamy często pedał hamulca. Z reguły różnica między tymi testami waha się do kilku metrów.

Średnica zawracania – cecha na którą większość osób nie zwraca uwagi, a jest dość użyteczna, w szczególnie większych miastach, gdzie często musimy manewrować by zaparkować, wtedy przydaje się gdy samochód potrafi w jak najmniejszym stopniu korzystać z biegu wstecznego. Im średnica zawracania mniejsza tym samochód jest łatwiejszy w użytkowaniu.

Poziom hałasu – cecha ta ma wpływ na komfort jazdy, wraz ze wzrostem prędkości wzrasta poziom hałasu wywołanego pracą silnika, oporem powietrza o różne części samochodu, tarciami kół o podłoże jezdni, oraz innymi czynnikami. Cecha ta ma duże znaczenie dla których samochód służy w pracy i podróżowaniu na duże odległości, duży hałas wywołuje migreny i ból głowy.

Cechy takie jak: moc maksymalna, ładowność, pojemność bagażnika, zasięg; są stymulantą, gdyż im większa ich wartość,

tym większa dla nas funkcjonalność.

Moc maksymalna – jest cechą dość często uwzględnianą przy zakupie nowego samochodu, charakteryzuje ona przyspieszenie oraz elastyczność, z tego względu im większa jej wartość, tym lepszy komfort, z drugiej strony wraz z jej wzrostem, wzrasta spalanie.

Ładowność – cecha ta mierzona jest w kilogramach, i określa, jaki maksymalny ciężar możemy przewozić, im większa jej wartość, tym większa wartość dla potencjalnego nabywcy, jeśli zamierza wykorzystywać często samochód do przewozu ciężkich przedmiotów, natomiast zwiększenie wagi przewożonych osób, rzeczy, ma wpływ na charakter samochodu – zwiększone spalanie, mniejsze możliwości skrętne, mniejszy komfort.

Pojemność bagażnika – cecha jest powiązana z ładownością, z tym, że jest wyrażona w litrach objętości, którą można przewieźć w samochodzie. Większość samochodów oferuje dodatkowo możliwość dzielenia tylnych siedzeń, co umożliwia na indywidualne dostosowanie wielkości przestrzeni bagażowej dla potrzeb przyszłego użytkownika.

Pojemność baku – dla mnie jest to cecha mało istotna ponieważ w większości naszego kraju, oraz w prawie całej Europie zachodniej i centralnej ilość stacji benzynowej jest wystarczająca na tyle, by nie myśleć, jak duży mamy zbiornik paliwa i czy wystarczy nam na dojechanie do następnej stacji. Możemy ją brać pod uwagę w specyficznych przypadkach oraz dla niektórych klientów – (rynek wschodniej Europy).

Cechę prędkości maksymalnej uznałem za dominantę, z tego względu iż nie jest zbytnio ważne, czy nasz samochód ma dużo większą przewagę nad konkurentami. Cecha ta nie przynosi określonych, wymiernych korzyści. Optymalną wielkość przyjąłem jako średnią z największej i najmniejszej wartości. Jeśli nasz ranking przeprowadzony byłby dla klientów, którzy są kierowcami rajdowymi, wówczas cecha ta odgrywałaby znacząco

rolę jako stymulanta. Tabela którą znajduje się poniżej jest odzwierciedleniem zastosowanych wzorów na destymulantę, stymulantę, nominantę, dla cech które wyodrębniłem wcześniej.

Analiza porównawcza pięciu modeli samochodów: Toyota Avensis 2.0, Peugeot 406 2.0, VW Golf 1.9, Renault Laguna 1.9 oraz Ford Mondeo 2.0 została przeprowadzona na podstawie szeregu cech, które zostały podzielone na trzy kategorie: dynamika (D), nadzwyczajne osiągi (N) oraz samochodowe cechy użytkowe (S).

Dynamika (D)

W zakresie dynamiki uwzględniono takie cechy jak przyspieszenie 0-50 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h, zużycie paliwa, droga hamowania od 100-0 km/h, elastyczność na 4. oraz 5. biegu, hałas przy 100 km/h oraz 130 km/h, jak również średnicę zawracania.

VW Golf osiągnął najlepsze wyniki w przyspieszeniu 0-100 km/h oraz drodze hamowania, co świadczy o jego dynamicznym charakterze. Toyota Avensis wykazała się najniższym zużyciem paliwa oraz bardzo dobrą drogą hamowania, co może przemawiać na jej korzyść dla osób szukających oszczędności paliwowych.

Renault Laguna i Ford Mondeo wykazały się dobrą elastycznością na 5. biegu, co może wpływać na komfort jazdy przy wyższych prędkościach. Peugeot 406 z kolei uzyskał najwyższą ocenę w przyspieszeniu na 4. biegu, co wskazuje na jego zwinność przy średnich prędkościach.

Nadzwyczajne osiągi (N)

W tej kategorii uwzględniono jedynie prędkość maksymalną. Najlepsze wyniki osiągnęły Toyota Avensis oraz Renault Laguna, które oferują najwyższą prędkość maksymalną, co może zainteresować kierowców preferujących szybką jazdę na autostradach. Ford Mondeo również uzyskał wysoki wynik w tej kategorii, natomiast Peugeot 406 i VW Golf wypadły najslabiej.

Samochodowe cechy użytkowe (S)

Do tej grupy zaliczono moc maksymalną w KM, ładowność, pojemność bagażnika (normalna oraz po złożeniu siedzeń) oraz zasięg w kilometrach.

VW Golf dominuje pod względem mocy maksymalnej, co przekłada się na lepsze osiągi przy dużych prędkościach. Renault Laguna oferuje największą ładowność, co może być korzystne dla osób potrzebujących przestrzeni do przewozu cięższych przedmiotów. Toyota Avensis zdobyła najwyższe oceny pod względem pojemności bagażnika oraz zasięgu w kilometrach, co czyni ją atrakcyjną propozycją dla osób planujących długie podróże.

Analiza pięciu modeli samochodów ujawnia ich zróżnicowane mocne strony w zależności od kategorii cech. VW Golf wyróżnia się najlepszymi osiągnięciami w zakresie dynamiki, a także oferuje największą moc maksymalną. Toyota Avensis imponuje najniższym zużyciem paliwa, bardzo dobrą drogą hamowania oraz dużą pojemnością bagażnika i zasięgiem. Renault Laguna oferuje największą ładowność oraz wysoką prędkość maksymalną, co czyni ją funkcjonalnym pojazdem do dłuższych tras.

Peugeot 406 osiągnął najlepszy wynik w przyspieszeniu na 4. biegu, co może przemawiać na jego korzyść w przypadku jazdy miejskiej i podmiejskiej. Ford Mondeo uzyskał wysokie wyniki pod względem elastyczności oraz prędkości maksymalnej, co przekłada się na komfort jazdy przy wyższych prędkościach.

Ostateczny wybór zależy od indywidualnych preferencji kierowcy oraz priorytetów dotyczących dynamiki, osiągnięć czy cech użytkowych. Każdy z analizowanych modeli ma swoje zalety i może spełniać różne oczekiwania potencjalnych nabywców.

Poszczególne liczby są odzwierciedleniem cech, uzyskanych ze wzorów:

1 – najlepszy w swojej klasie

(1 ; 0,75) – dobry

(0,75 ; 0,50) – średni

(0,50 ; 0,25) – słaby

(0,25 ; 0) – zły

0 – najgorszy w swojej klasie

Najwięcej najlepszych ocen uzyskał Volkswagen Golf – sześć razy najwyższa ocena, następny to Toyota Avensis i Peugeot 406 – cztery razy, Renault Laguna – trzy razy i Ford Mondeo – jeden raz.

Najwięcej dobrych ocen (0 ; 0,50) uzyskał także Volkswagen Golf – 8 razy, natomiast na drugim miejscu uplasowały się 2 samochody Renault Laguna i Ford Mondeo z siedmioma cechami, na trzecim samochody marki Toyota i Peugeot z sześcioma cechami.

W tabelce powyżej przedstawione są zsumowane cechy dla każdego pojazdu, suma cech danego samochodu może być brana pod uwagę jako średnia ocena cech danego auta, im mniejsza suma, tym samochód jest lepszy od innego. Jest to jednak ocena czysto teoretyczna i uśredniona przez zastosowane wzory.

Wyniki otrzymane po wstawieniu odpowiednich procentów ważności cech są precyzyjniejszą odpowiedzią jaki samochód wybrać, o ile dane procenty charakteryzują osobę, która będzie miała auto takowe nabyć.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że najściślejszą i najbardziej prawdopodobną (prawdopodobieństwo wynosi 95%) regułę stworzyły: moc silnika, stosowane paliwo, masa samochodu oraz jego długość. Według obliczeń każdy dodatkowy koń mechaniczny pod maską kosztuje średnio nieco ponad 161 złotych, a za możliwość korzystania z silnika dieslowskiego należy zapłacić dodatkowo 5908 złotych. Każdy dodatkowy kilogram auta wart jest średnio około 38,4 złotego, a za auto dłuższe o centymetr zapłacimy o 29 złotych mniej [Weryfikację

statystyczną przeprowadzono na podstawie podręcznika: Edward Nowak, Zarys metod ekonometrii, PWN, Warszawa 1997.].

Jak należy zinterpretować przedstawione powyżej wyniki? Otóż większa moc stosowana jest, by polepszyć osiągi samochodu. Z jednej strony jej zwiększenie jest wynikiem bardziej zaawansowanej konstrukcji silnika, z drugiej zaś strony większa moc to większe obciążenia dla całego auta. Jako, że poszczególne wersje kompaktów produkuje się na wspólnych podstawach, nadwoziach, które przewidują już pewien znaczny zakres obciążeń, różnice polegają na zastosowaniu różnych wersji zawiesznień, układów przeniesienia napędu i kierowniczego. Zwiększenie mocy o 20 koni mechanicznych to średni wydatek 3220 złotych, co jest kwotą porównywaną z poszczególnymi przypadkami na rynku. Średni wzrost wydatków o blisko 6000 złotych w momencie zakupu silnika Diesla należy tłumaczyć tym, że zdecydowana większość obecnych na rynku konstrukcji to najnowsze silniki wyposażone w drogie turbosprężarki, wielozaworowe głowice, czy wreszcie instalacje bezpośredniego wtrysku paliwa do cylindrów. Wydatek taki może wydawać się zbyt dużym, jednak korzyści wypływające z posiadania od maską nowoczesnego turbodiesla są znaczące. Silniki tego typu swoimi osiąganiami nie ustępują wcale porównywalnym pojemnością silnikom benzynowym stosowanym w tej klasie aut jednocześnie zużywając dużo mniej tańszego paliwa. Pozostałe koszty użytkowania takiego silnika również są porównywalne do analogicznych „benzynowców”. Wszystko to zebrane razem pozwala przewidywać szybki wzrost poniesionego nakładu i dalszą bardzo taną eksploatację.

Stosunkowo niską ceną charakteryzuje się masa sprzedawanych w Polsce kompaktów. Średnio tylko nieco ponad 38 złotych za każdy następny kilogram pozwala przypuszczać, że zwiększające masę wyposażenie większości samochodów nie jest kupowane w większych ilościach lub nie jest drogie. Praktyka pokazuje, że większość sprzedawanych w Polsce kompaktów, to ubogie wersje. Tych naprawdę dobrze wyposażonych w standardzie jest niewiele.

Widocznie Polacy częściej korzystają z możliwości dokupienia pojedynczych urządzeń z pakietu opcji, czego nie uwzględniają oficjalne statystyki.

Ciekawie natomiast „sprawuje się” długość samochodów. Mianowicie auta dłuższe o metr winny być średnio tańsze o 2907 złotych. Zjawisko to powodowane jest według mnie dwoma zasadniczymi powodami. Po pierwsze w ofercie sprzedawców znajduje się pewien odsetek samochodów krótkich i relatywnie drogich (np. usportowione wersje), a po drugie – wiele czołowych firm chcąc uatrakcyjnić swoją ofertę np. dla słabiej zarabiających rodzin, zrównują ze sobą ceny aut trzy i pięciodrzwiowych, co z kolei ma skusić nabywców do zakupów aut większych (np. Ford).

Głównym zadaniem powyższego badania było wskazanie najistotniejszych prawidłowości występujących na rynku aut klasy C w naszym kraju. Prawidłowości owe z dużą dozą prawdopodobieństwa można rozciągnąć na cały rynek kompaktów i zastanawiać się nad pośrednimi powodami takiego akurat stanu rzeczy. Ważniejsze są wnioski natury rynkowej, jakie można tutaj wysnuć. Otóż najlepszy interes na samochodach robią ci, którzy oferują dłuższe auta (wygodniejsze, pięciodrzwiowe) o stosunkowo niskiej cenie. Jednak w miarę wzrostu możliwości nabywczych poszczególnych klientów sprzedają się coraz lepiej auta mniejsze i lepiej wyposażone czy to od strony czysto technicznej, czy też posiadające więcej różnych innych dodatków ułatwiających użytkowanie samochodu. Ogólna tendencja jest taka, że przy stałym wzroście liczby nowych samochodów w naszym kraju i rosnącym udziale w tej liczbie aut klasy C najwięcej będzie samochodów na średnim poziomie technicznym, gdyż w obecnych warunkach gospodarczych stosunkowo niewielką część nabywców będzie stać na doinwestowanie swoich samochodów w choćby podstawowe ulepszenia (bardziej wydajny silnik, podstawowe dodatki polepszające komfort czy nawet bezpieczeństwo jazdy). Z tego wynika najważniejszy wniosek na przyszłość : najważniejszym czynnikiem kształtującym nasz

rynek samochodowy ciągle jest cena, co dość jednoznacznie ukierunkowuje jego rozwój w najbliższym okresie czasu. Samochodów naprawdę dobrze wyposażonych w standardzie jest niewiele. Widocznie Polacy częściej korzystają z możliwości dokupienia pojedynczych urządzeń z pakietu opcji, czego nie uwzględniają oficjalne statystyki.

Z przeprowadzonej analizy i moich subiektywnych wniosków, uważam, że najlepszym samochodem spośród badanych, jest Volkswagen Golf napędzany silnikiem diesla o pojemności 1.9.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.