Московский Государственный Технологический Университет

«СТАНКИН»

 «**Межотраслевой Институт Развития Инновационных Технологий**»

Курсовой проект

по дисциплине

«Маркетинг»

на тему:

«Маркетинговое исследование продукции ОАО «АВТОВАЗ»

Выполнил:

студент группы И-7-7

Канин Л.А.

Принял:

Толкачева И.М.

Москва 2011

**Содержание**

Введение………………………………………………………………………..…………3

История развития компании…………………….……………………………………….4

Выпускаемые автомобили…………………………………….…………………..……..6

Влияние экономического кризиса……………..……………………………………….11

Статистика производства автомобилей………………………………………………..13

PR-деятельность………………………………………………………………………....15

Конкурентный анализ…………………………………………………………………...16

Позиционирование товара………………………………………………………………17

Профильный анализ……………………………………………………………………..18

Анализ сильных и слабых сторон………………………………………………………19

Предложения……………………………………………………………………………..20

**Введение**

**Маркетинг** - это комплекс мероприятий по изучению спроса и оптимальному сбыту продукции. Для ведения маркетинга необходимо знать его инструменты. Одним из таких инструментов являются маркетинговые исследования.

В качестве темы данной курсовой работы я выбрал ОАО «АВТОВАЗ» - крупнейший производитель легковых автомобилей в России и Восточной Европе. Его доля в валовом внутреннем продукте нашей страны составляет около 1%.

За период 1970 – 2002 годов предприятием выпущено более 21 млн. автомобилей. Существующий производственный потенциал автомобильного комплекса позволяет выпускать свыше 700 000 автомобилей в год.

ОАО "АВТОВАЗ" является градообразующим предприятием для почти миллионного Тольятти. Именно поэтому в состав акционерного общества входят подразделения, обеспечивающие питание, транспортные услуги, медицинское обслуживание, отдых, а также оказывающие помощь в воспитании детей.

Сборка малолитражных автомобилей по лицензии ОАО "АВТОВАЗ" организована в городах Сызрань, Ижевск (Россия), Луцк, Херсон, Запорожье, Кременчуг (Украина), Кито (Эквадор), Каир (Египет), Монтевидео (Уругвай). В Серпухове и Набережных Челнах собирают "Оку" ВАЗ-1111.

АВТОВАЗ всегда был и остается локомотивом технического прогресса для многих отраслей отечественной промышленности. Руководство автозавода уверено, что ОАО "АВТОВАЗ" сумеет сохранить лидирующее положение в российском автомобилестроении в обозримой перспективе.

**История развития компании**

20 июля 1966 года, после анализа 54 различных строительных площадок, ЦК КПСС и Советским правительством было принято решение о строительстве нового крупного автомобильного завода в городе Тольятти. Подготовка технического проекта была поручена итальянскому автомобильному концерну «Fiat». 15 августа 1966 года в Москве глава ФИАТа Джанни Аньелли подписал контракт с министром автомобильной промышленности СССР Александром Тарасовым по созданию автозавода в городе Тольятти с полным производственным циклом. По контракту на этот же концерн возлагалось технологическое оснащение завода, обучение специалистов.

3 января 1967 года ЦК ВЛКСМ объявил строительство Волжского автозавода Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Тысячи людей, в основном молодёжь, направились в Тольятти на стройку автогиганта. Уже 21 января 1967 года был вынут первый кубометр земли под строительство первого цеха завода — корпуса вспомогательных цехов (КВЦ).

С 1969 года начали формироваться трудовые коллективы завода, в большинстве это были люди, строившие завод. Продолжился монтаж производственного оборудования, произведённого на 844 отечественных заводах, 900 заводах социалистического содружества, фирмами Италии, ФРГ, Франции, Англии, США и других стран.

1 марта 1970 года первые 10 кузовов будущих автомобилей выдал цех сварки, а 19 апреля 1970 года с главного конвейера завода сошли первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 «Жигули», по конструкции в основном повторявших итальянскую модель «FIAT-124», но собранных целиком из локализованных комплектующих. 28 октября 1970 года в Москву был отправлен первый эшелон с автомобилями «Жигули». Таким образом, при расчётном сроке строительства в 6 лет, завод был пущен в эксплуатацию досрочно на 3 года, что позволило СССР сэкономить более 1 млрд советских рублей.

24 марта 1971 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь Волжского автозавода, которая будет выпускать 220 тысяч автомобилей в год. 16 июля 1971 года был выпущен 100-тысячный автомобиль с маркой «ВАЗ». 10 января 1972 года Государственной комиссией подписан акт о приёмке в эксплуатацию второй очереди Волжского автозавода мощностью 220 тысяч автомобилей в год. Официально завод был принят Государственной комиссией с оценкой «отлично» 22 декабря 1973 года — после выпуска миллионного автомобиля; указом президиума ВС СССР Волжский автомобильный завод был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

Проектная мощность завода — 660 тысяч автомобилей в год.

22 декабря 2006 года «АВТОВАЗ» подписал рамочный контракт с канадской компанией Magna International о сотрудничестве в области разработки новой платформы автомобилей Lada и организации в Тольятти нового автосборочного завода. Планировалось, что совокупная стоимость проекта составит $1,6-1,7 млрд; итоговая мощность завода составит 440 тыс. автомобилей в год. Эти планы на 2009 год осуществлены не были.

В 2007 году «АВТОВАЗ» собирался модернизировать свои производственные мощности. Для этого компания собирается привлечь около $900 млн инвестиции за счет сотрудничества с автомобилестроительной корпорацией Renault. Этого должно было хватить для выпуска автомобилей на платформе класса «С». По словам председателя совета директоров компании «АВТОВАЗ» Чемезова, «завершена большая работа, которая проводилась в течение двух лет». «АВТОВАЗ», получивший стратегического партнера в лице Renault, планировал полностью обновить модельный ряд на предприятии к 2013 году, сообщил журналистам в Тольятти вице-президент по техническому развитию ООО «Группа АВТОВАЗ» Максим Нагайцев. По его словам, планы, озвученные ФГУП «Рособоронэкспорт» при получении контроля над «АВТОВАЗом» сохраняются — на заводе планируется выпускать различные модели автомобилей на трёх новых платформах. При этом полностью заменить автомобили, выпускаемые на предприятии, планируется к 2013 году.

В декабре 2009 года Совет директоров ОАО «АВТОВАЗ» принял решение о выделении на предприятии шести отдельных производств. Эта идея по реорганизации завода не является новационной, так как она предлагалась в начале 2000-х годов.

**Выпускаемые автомобили**

Fiat предоставил ВАЗу первую модель - Fiat 124, выпускаемый в СССР под маркой «Жигули» (затем основным торговым именем ВАЗ стала Lada). Мощность четырехцилиндрового двигателя составляла 60 л. с., максимальная скорость — 140 км/ч. «Жигули» задумывались как народный автомобиль, который при сравнительно невысокой цене мог бы насытить «ненасытный» советский рынок. Но конструкторы и заводские инженеры и механики в дальнейшем столкнулись с массой проблем, которые помешали эффективно решать поставленные задачи. Сразу же пришлось отказаться от мысли о доступности автомобиля для рядового человека. С каждой новой моделью цена на «Жигули» значительно росла.

ВАЗ-2102 - пятидверный классический универсал первого семейства, с задней дверью, открывавшейся вверх, выпускался в 1972-1986 годах. В свое время он заслуженно получил славу "лучшего друга" советского дачника, которая со временем перешла на его преемника в лице ВАЗ-2104.

В 1972 году АвтоВАЗ запустил в производство более мощную версию "Жигулей" - ВАЗ-2103, которая многими воспринималась как совершенно новая, более мощная и комфортабельная модель. Естественно, для абсолютного большинства населения - гораздо более престижная и дорогая. На деле это была лишь модификация "Люкс", полностью соответствующая FIAT 124 Speciale 1968 года, конструкцию которой переработали аналогично тому, как базовый FIAT 124 превратился в ВАЗ-2101. Освоение ее производства предусматривалось соглашением с концерном FIAT несколько позже базовых моделей, а для ее комплектации предусматривался 1,5-литровый двигатель модели 2103 мощностью 77 л.с.

Когда в 1976 году на заводе в Тольятти освоили производство модели ВАЗ-2106, которая была переработана для отечественных условий эксплуатации из RAT 124 Speciale образца 1972 года, никто не мог и предположить, что именно она станет самой популярной и массовой продукцией Волжского автозавода.

Вездеход "Нива" (ВАЗ 2121/2123/21213/2131) произвел сенсацию на мировом рынке в конце 1970-х - начале 1980-х годов. Тогда этот автомобиль испытывал трудности со сбытом на отечественном рынке. И это при вечном дефиците легковых автомобилей в бывшем Союзе. В 1980 автомобилю "ВАЗ-2121" присуждена золотая медаль 53-й Международной ярмарки в Познани.

Тем не менее процесс усовершенствования «Жигулей», а затем в 80-е годы экспортного варианта «Лада» никогда не приостанавливался. За советский период существования был освоен выпуск девяти моделей, среди которых самыми популярными стали, кроме первой, шестая и с ведущими передними колесами девятая модели («шестерка» выпускается до сих пор, ее постепенное замещение «десяткой» началось в 1997).

ВАЗ-2107("семерка") выпускался с 1982 года, и пользовался значительной популярностью.

С конца 1984 года пятиместный универсал ВАЗ-2104 классической компоновки, относящийся ко второму поколению "классики", сменил на конвейере универсал "первого" поколения-ВАЗ-2102, но еще год их выпускали вместе.

Представшая публике в конце 1984 года клиновидная "Самара" с трехдверным кузовом хэтчбек стала воистину эпохальным событием не только для Волжского автозавода, но и для отечественных автолюбителей. Модель ВАЗ-2108 Спутник/Lada Samara положила начало массовому выпуску в стране переднеприводных легковых автомобилей.

В отличие от своей соплеменницы "восьмерки" ВАЗ-2109 Спутник/Lada Samara, который начали продавать с 1987 года, рассматривается как более "солидная" машина для семейного человека - сказывается наличие пяти дверей и, как следствие, менее экспрессивный облик. Модель ВАЗ-21099 Спутник/Samara Forma это, в сущности, "девятка" с четырехдверным кузовом седан.

1989 Внешнеторговому объединению "АвтоЛАДА" присужден международный приз совета торговых руководителей "Трейд Лидерз Клаб" за выход на ведущие позиции в торговле и вклад в развитие национальной экономики африканских стран.

После распада Советского Союза АвтоВАЗ, как и все остальные отечественные промышленные гиганты, вступил в полосу полной перестройки своей деятельности. Кризис оказался затяжным, но к середине 90-х годов АвтоВАЗ сумел переломить ситуацию и постепенно стал наращивать производство.

Микролитражная ВАЗ-11113 "Ока" более десятилетия остается самым дешевым отечественным легковым автомобилем. В свое время ее даже прочили на роль -народного автомобиля и определяли местом ее производства гигантский промышленный комплекс в Елабуге, намереваясь покончить с многолетним автомобильный дефицитом. Но мечты и проекты так и ocтались неисполнимыми, а столь досаждавшая АвтоBA3y сборка "Оки" была в середине 1990-х окончательно передана на заводы СеАЗ (который вошел в состав АвтоВАЗа) и КамАЗ.

На Парижском автосалоне в 1994 году впервые было представлено семейство "десятых" автомобилей - ВАЗ-2110. С 1998 года расширяется сборка пятидверных ВАЗ-2111 - первых вазовских переднеприводных универсалов.

В 1995 Собран 16-миллионный автомобиль.

На инвестиционной выставке "Технологии из России", проходившей в Риме в 1996 году, ВАЗ представил роторно-поршневой двигатель для малой авиации. В СКП собран 250-й товарный автомобиль ВАЗ-2110.

В 1997 на автосалоне в Москве состоялась презентация моделей "2120", "2129", длиннобазной "Нивы" - "2329", "2131" и спортивной модели "21107".

В этом же году общее количество произведенных автомобилей составило 730 тыс. В ближайшее время предполагается увеличить их выпуск на 18 тыс. штук.

В 1998 с заводского конвейера сошла новая модель 2111, а автомобили «десятого» семейства начали оснащаться новейшими 16-клапанными двигателями.

В этом же году вышел автомобиль ВАЗ-2120 "Надежда" - полноприводный семиместный "мини-вэн", отличительной особенностью которого является оригинальный кузов со cдвижной задней правой дверью.

В настоящее время из-за сравнительно невысокого качества «Жигулей» российские рынки захватывают корейские и японские автофирмы. Вследствие этого АвтоВАЗ предпринимает определенные шаги, чтобы противостоять рыночной конъюнктуре. В ближайшей перспективе АвтоВАЗа совместное производство вместе с компанией «Адам ВАЗ АГ» новейшей модели «ВАЗ Астра». В настоящее время ВАЗ выпускает более 50% общего количества легковых российских автомобилей.

В 2004 году началось производство нового семейства моделей «Калина» в европейском размерном классе «В». Пока существуют три модели: ВАЗ-1117 (универсал), ВАЗ-1118 (седан) и ВАЗ-1119 (хэтчбек). Предполагается появление и ВАЗ-1120 (УПВ). Так называемая платформа семейства «Калина» унифицирована с «десятым» семейством, а сама машина лишь немного короче. Базовым мотором стал модернизированный 1,6-литровый агрегат (на блоке цилиндров мотора ВАЗ-21083).

В 2007 году "АвтоВАЗ" снял с производства модель Lada 110, называемую в народе "десяткой". Начиная с июля на конвейерах "АвтоВАЗ" вместо нее собираются автомобили нового поколения Lada Priora.

В настоящее время серийно выпускаются автомобили:

* семейство «Lada Classic» («Лада Классик») — седаны с приводом на задние колёса, так называемая «классика»;
* семейство «Lada Samara II» («Лада Самара II») — седан, 3-дверный и 5-дверный хэтчбеки с приводом на передние колёса;
* семейство «Лада Приора» — седан, 5-дверный хетчбек и универсал;
* семейство «Лада Калина» — очередное семейство легковых автомобилей, выпуск которых начался 18 ноября 2004 года;
* «Lada 4×4» («Лада 4×4») — полноприводный автомобиль повышенной проходимости, до 2005 года именовавшийся «Lada Niva» («Лада Нива»).

Серийно выпускаемые заводом двигатели:

* модификации двигателя ВАЗ-2101 для «Лада Классик»;
* модификации двигателя ВАЗ-2108 для «Лада Самара», «Лада 110» и «Калина»;
* двигатель ВАЗ-2112 и его версии для «Лада 110», «Калина» и «Приора»;
* версии двигателя ВАЗ-2121 для «Лада Нива»;
* двигатель ВАЗ-1118 для «Лада Калина».

Кроме того, «АВТОВАЗ» продолжает выпуск комплектующих и запасных частей для моделей, снятых с производства или производящихся в других городах России и за рубежом.

ОАО «АВТОВАЗ» с 2012 года прекращает производство классических моделей, говорится в программе развития предприятия до 2020 года, которая имеется в распоряжении «Интерфакса». С 2011 года планируется запуск нового седана и хэтчбека Low Cost на базе «Калины», с 2012 года — автомобиля на платформе B0, с 2015 года — хэтчбека B-сегмента и кроссовера C-сегмента, с 2016 года — новой модели Priora, кроссовера В-сегмента и седана С-класса. Одновременно с 2012 года «АВТОВАЗ» собирается прекратить производство классических моделей, а Sаmara — с 2014 года. В 2020 году компания намерена производить 9 моделей на 3 (или 4) платформах в шести сегментах. На три модели — Low Cost, новая «Приора» и C-класс — будет приходиться 70 % объемов производства, следует из программы.

**Влияние экономического кризиса**

В результате экономического кризиса 2008—2009 годов и вызванных им проблем со сбытом продукции в начале 2009 года «АВТОВАЗ» попал в сложную финансовую ситуацию. На конец марта 2009 года долг поставщикам составил около 14 млрд руб. За 9 месяцев 2009 года производство упало на 43,5 % к соответствующему периоду предыдущего года.

30 марта 2009 года Правительством России было принято решение о выделении государственной корпорации «Ростехнологии» 25 млрд руб., которые та, в свою очередь, в виде беспроцентной ссуды сроком на год передаст «АвтоВАЗу».

Также модельный ряд «АвтоВАЗ» попал под государственную программу субсидирования процентных ставок по автокредитам.

В сентябре 2009 года руководством компании было объявлено о массовом сокращении персонала: до конца 2009 года будет сокращено 27,6 тыс. работников из 100 тысяч. По словам представителей «АВТОВАЗа», это будет одной из мер на пути к недопущению банкротства крупнейшей российской автомобилестроительной компании. Впрочем, уже в начале октября стало известно, что в Правительстве России было согласовано увольнение только 5 тыс. человек, а первый вице-премьер Правительства Игорь Шувалов заявил: «Никаких увольнений и сокращений на предприятии не планируется. Это все вранье».

В то же время, в октябре 2009 года Министерство промышленности и торговли Российской Федерации в письме в аппарат правительства заявило, что в нынешнем виде «АВТОВАЗ» фактически является нежизнеспособным, находясь в предбанкротном состоянии (по расчётам министерства, на начало 2010 года долг завода будет составлять 76,3 млрд руб.). По мнению Минпромторга, дальнейшая государственная поддержка предприятия нецелесообразна, а спасти ситуацию в Тольятти можно лишь сократив до 50 тыс. сотрудников «АВТОВАЗа» и потратив средства, которые предполагается выделить «АвтоВАЗу», на стабилизацию рынка труда в Самарской области.

В ноябре 2009 года Кристиан Эстев, генеральный директор Renault в России заявил, что по предложениям французской стороны, на «АВТОВАЗе» планируется организовать производство автомобилей марок Renault, Nissan и Lada на базе единой платформы В0 (платформа Logan), а также оставить производство своих автомашин класса ultra low cost (возможно, на базе «Калины»).

В ноябре 2009 года российское Правительство заявило о готовности оказать «АВТОВАЗу» поддержку в размере 54,8 млрд руб. Из этой суммы 38 млрд — это невозвратные долги, ещё 12 млрд руб. пойдет на создание и запуск в производство нового модельного ряда и ещё 4,8 млрд руб. необходимо для реализации программы создания новых рабочих мест.

Госкорпорация «Ростехнологии» и Renault подписали 27 ноября 2009 года протокол о сотрудничестве в рекапитализации «АВТОВАЗа». Соглашение предусматривает финансовую помощь «АВТОВАЗу» со стороны РФ в обмен на помощь Renault в использовании технологий Renault и Nissan.

10 марта 2010 года совет директоров «АВТОВАЗа» одобрил бизнес-план до 2020 года, по которому планируется рост производства автомобилей до 1,2 млн штук в год к концу 2010-х годов, а также инвестиции в предприятие за 2010—2020 годы в размере до 3 млрд евро.

26 августа 2010 года президент «АВТОВАЗа» Игорь Комаров сообщил, что чистая прибыль «АВТОВАЗ» за январь-июль 2010 года составила 24 миллиона рублей по РСБУ против убытка за аналогичный период 2009 года.

**Статистика производства автомобилей**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1990** | **1991** | **1992** | **1993** | **1994** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** | **2003** | **2004** | **2005** | **2006** | **2007** | **2008** | **2009** |
| 743619 | 674884 | 673821 | 656403 | 529403 | 607091 | 679570 | 740526 | 542522 | 677087 | 706377 | 767300 | 702963 | 699899 | 712000 | 721500 | 724000 | 770000 | 801600 | 294700 |

|  |
| --- |
|  |

По подсчётам компании Ernst&Young, в 2007 году в России было продано около 2,65 млн автомобилей, из которых «АВТОВАЗ» продал 663,5 тыс. автомобилей (что на 6,2 % больше, чем в 2006 году).

Выручка компании по МСФО в 2008 году составила 192,07 млрд руб. (в 2007 году — 187,6 млрд руб.), чистый убыток — 24,66 млрд руб. (в 2007 году — чистая прибыль 3,7 млрд руб.).

В 2009 году в ОАО «АВТОВАЗ» изготовлено 294737 автомобилей LADA (в том числе для экспорта — 34756 автомобилей всех семейств LADA). Также выпущено 43047 сборочных комплектов. Лидером по объему производства стало семейство LADA PRIORA: изготовлено более 91 тысячи этих автомобилей.

В I квартале 2010 года убыток АВТОВАЗа составил 2,6 млрд рублей, во II квартале чистая прибыль по РСБУ составила 1 млрд рублей. Объём продаж АВТОВАЗа во II квартале повысился в два раза по сравнению с I кварталом.

Чистая прибыль ОАО «АВТОВАЗ» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в 2010 году ожидается на уровне 1,5 млрд руб. против убытка за предыдущий год, об этом рассказал президент АВТОВАЗа Игорь Комаров. По его словам, операционная прибыль компании в текущем году может превысить 3 млрд руб. По итогам 2010 года также ожидается выручка в объеме около 140 млрд руб. (рост в 1,7 раза к 2009 году).

В 2010 году в России продано 517 147 автомобилей LADA. По сравнению с 2009 годом реализация автомобилей LADA в России выросла на 48 %. По программе утилизации в 2010 году продано 221 584 автомобиля. На экспорт отправлено за 2010 год 41 577 автомобилей.

**PR-деятельность**

**PR (Public Relations, cвязи с общественностью) -** технологии создания и внедрения при общественно-экономических и политических системах конкуренции образа объекта (идеи, товара, услуги, персоналии, организации — фирмы, бренда) в ценностный ряд социальной группы, с целью закрепления этого образа как идеального и необходимого в жизни.

Регулярно проводятся соревнования «Кубок ЛАДА», а также кольцевые трековые гонки и различные российские соревнования по ралли, где участвуют автомобили производства «АВТОВАЗа» или спонсором соревнований является «АВТОВАЗ», в частности — автокросс «Серебряная ладья».

С 2008 года «АВТОВАЗ» принимает участие в Мировом чемпионате в классе туринг на автомобилях Лада 110. С 2009 года в кольцевых гонках чемпионата WTCC (считающегося третьим по престижности после «Формулы-1» и мирового чемпионата по ралли WRC) участвует Lada Priora.

В сезоне 2010 года на болидах команды «Формулы-1» «Рено» размещён логотип LADA.

**Конкурентный анализ**

**Конкурентоспособность** – совокупность потребительских свойств продукции, которая обеспечивает превосходство над аналогичной продукцией и позволяет успешно реализовывать её на рынке.

Основными конкурентами автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» являются автомобили B-класса, собираемые в России: Renault Logan, Daewoo Nexia, Nissan Almera Classic. По стоимости данные авто немного выше стоимости «топовой» модели «АВТОВАЗа» - Lada Priora. Другими не менее опасными конкурентами автомобилей «АВТОВАЗа» являются китайские автомобили – Brilliance, Chery, Great Wall, BYD, Gelly и другие. Низкая цена и приемлемое качество сборки в глазах российских потребителей не может загладить непродуманность конструкции: китайские автомобили в краш-тестах получают низкие оценки и порой представляют собой «коробку смерти на колесах».

Полагается, что к 2012 году автомобиль Прохорова «Ё-МОБИЛЬ» сможет составить сильную конкуренцию продукции ОАО «АВТОВАЗ» - как по качеству, так и по цене.

## **Позиционирование товара**

**Позиционирование товара –** обеспечение товару четко отличного от других желательного места на рынке и в сознании целевых потребителей.

Схема позиционирования товара:



Чем ближе на данной схеме расположены наименования фирм, тем более конкурентны они между собой, т.к. в сознании потребителей они рассматриваются как удовлетворяющие одну и ту же потребность.

Данная схема выполнена в большом приближении: при нанесении на данную схему немецких и японских автомобилей, изображенные три точки сливаются в одну, размещенную практически в начале координат.

# **Профильный анализ**

Профильным анализом сравнивается продукция рассматриваемого производителя с продукцией главных конкурентов.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | **АВТОВАЗ** | **Nexia, Logan** | **Китай** |  |
| 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |  |
| 1. Авторитет (репутация);
 | **о** |  |  |  | **о** |  | **о** |  |  |
| 1. Стоимость авто
 |  |  | **o** |  | **o** |  |  | **o** |  |
| 1. Качество продукции
 | **о** |  |  |  | **о** |  | **о** |  |  |
| 1. Технологичность продукции
 | **о** |  |  |  | **о** |  |  |  | **о** |
| 1. Безопасность пассажиров (активная и пассивная)
 | **о** |  |  |  | **о** |  | **о** |  |  |
| 1. Ассортимент
 |  | **о** |  |  | **о** |  |  | **о** |  |
| 1. Стоимость обслуживания
 |  |  | **о** |  | **о** |  | **о** |  |  |
| 1. Негативное влияние на окружающую среду
 | **о** |  |  | **о** |  |  |  | **о** |  |

 На основании профильного анализа делается анализ сильных и слабых сторон предприятия, шагов и рисков.

#

# **Анализ сильных и слабых сторон предприятия**

|  |  |
| --- | --- |
| **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
| 1. Низкая стоимость авто
2. Низкая стоимость обслуживания
 | 1. Авторитет (репутация)
2. Низкое качество продукции
3. Отсутствие в автомобилях новых технологий
4. Низкая безопасность пассажиров
5. Негативное влияние на окружающую среду
 |
| **Возможности** | **Угрозы** |
| 1. Повышение качества продукции
2. Применение в автомобилях современных систем – ESP, ABS, AirBag и т.д.
3. Дотации от государства
 | 1. Новые источники конкуренции (Китайские авто, Ё-мобиль)
2. Высокая степень инфляции
 |

#

# **Предложения**

Предложения:

1. Повышать качество выпускаемых автомобилей.
2. Повышать уровень активной и пассивной безопасности автомобилей путем проведения краш-тестов, усиления каркаса безопасности, добавления подушек безопасности, электронных систем помощи в вождении: ABS, ESP, систем усиления экстренного торможения.
3. Применять современные технологии в автомобилях – качественные сплавы металлов, оснащение автоматической коробкой переключения передач, тонкие регулировки водительского места и другие.
4. Использовать тесное сотрудничество с мировыми гигантами автопрома путем перенимания положительного опыта.