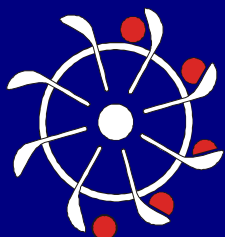


МАРКЕТИНГОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ И АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА И СОПУТСТВУЮЩЕЙ РЫНКУ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА НИЖНИЙ НОВГОРОД

ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ ВЕРСИЯ

**Дата выпуска отчета:
декабрь 2007 г.**

Данное исследование подготовлено MA Step by Step исключительно в информационных целях. Информация, представленная в исследовании, получена из открытых источников или собрана с помощью маркетинговых инструментов. MA Step by Step не дает гарантии точности и полноты информации для любых целей. Информация, содержащаяся в исследовании, не должна быть прямо или косвенно истолкована покупателем, как рекомендательная к вложению инвестиций. MA Step by Step не несет ответственности за убытки или ущерб, причиненный вследствие использования информации исследования третьими лицами, а так же за последствия, вызванные неполнотой представленной информации. Данные материалы не могут распространяться без разрешения MA Step by Step.



**STEP BY STEP
МАРКЕТИНГОВОЕ
АГЕНТСТВО**

г. Москва

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ	2
Аннотация	3
Цель исследования.....	3
Описание исследования.....	3
Полное содержание исследования	4
Введение	4
Список диграмм	6
Список таблиц	7
Выдержки из исследования	9
Описание парка грузовых автомобилей региона	12
Основные количественные показатели.....	12
Основные проблемы автотранспортной отрасли России	14
Транспортная инфраструктура региона	14
Описание наиболее оживленных транснациональных магистралей регионов.....	16
Анализ рынка сбыта	17

АННОТАЦИЯ

Цель исследования

Цель исследования - провести анализ особенностей рынка грузового автотранспорта. Изучение сопутствующей рынку инфраструктуры города Нижний Новгород.

ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

В ходе исследования было определено число предприятий в регионе, пользующихся услугами грузовых автоперевозок, определены численные и марочные характеристики по грузовым автомобилям, зарегистрированным в исследуемом регионе и получение данных по прицепному хозяйству. Ранжированы и получены численные характеристики по грузовым автомобилям и прицепах по дате регистрации (периоды 2005 – 2006 годы), по стране производства и по состоянию автомобиля (новый – подержанный). Произведено ранжирование всех зарегистрированных грузовых автомобилей по маркам и по стране производства (количественное выражение), корреляция данных между подержанными и новыми автомобилями. Определены максимальные ценовые значения регистрируемого грузового автотранспорта;

Составлен список игроков кредитно-финансовых организаций занимающихся крупным средним и мелким коммерческим кредитованием и ранжирование по финансовым инструментам.

Описаны наиболее оживленные транснациональные магистрали региона.

Описаны грузоперевозки внутри региона (плечевые, линейные, челночные, транзитные и т.д). Описана инфраструктура складских комплексов на территории исследования.

Кол-во страниц: 82 стр.

Язык отчета: русский

Отчет содержит: 9 диаграмм, 28 таблиц, 1 схема, 6 приложений

ПОЛНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

ОПИСАНИЕ ТИПА ИССЛЕДОВАНИЯ

ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ

ЦЕЛЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

ГЕОГРАФИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

МЕТОДЫ СБОРА ДАННЫХ

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА РЫНОК

ОБЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ

ДИНАМИКА ВАЛОВОГО ВНУТРЕННЕГО ПРОДУКТА

УРОВЕНЬ ИНФЛЯЦИИ

УРОВЕНЬ ДОХОДОВ НАСЕЛЕНИЯ

МЕСТО РЕГИОНА В РЕЙТИНГЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РФ

ОПИСАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ РЕГИОНА

ХАРАКТЕРИСТИКИ РЕГИОНА В РАЗРЕЗЕ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИЛИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ОПИСАНИЕ И СЕГМЕНТАЦИЯ ПРОДУКЦИИ

СЕГМЕНТАЦИЯ ПРОДУКЦИИ ПО ОСНОВНЫМ НАИМЕНОВАНИЯМ

СЕГМЕНТАЦИЯ ПРОДУКЦИИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ

СЕГМЕНТАЦИЯ ПО МАРКАМ

СЕГМЕНТАЦИЯ ПРОДУКЦИИ ПО ЦЕНАМ

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗЛИЧНЫХ СЕГМЕНТАХ ПРОДУКЦИИ

ОПИСАНИЕ ПАРКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РЕГИОНА

ОСНОВНЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

ТЕНДЕНЦИИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЫНКА

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА

ОПИСАНИЕ НАИБОЛЕЕ ОЖИВЛЕННЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ РЕГИОНА.

ОПИСАНИЕ НАИБОЛЕЕ ОЖИВЛЕННЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ РЕГИОНОВ
ГРУЗООБОРОТ И ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК
ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК РЕГИОНА
ОПИСАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА
СТО
ОРГАНИЗАЦИИ ПО ПРОДАЖЕ ЗАПЧАСТЕЙ
АВТОШКОЛЫ
ФИНАНСОВЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ
Выводы
Анализ рынка предложения
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА
ОАО «ГАЗ»
ДИЛЕРЫ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА
Анализ рынка сбыта
ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ОТЧЕТУ
ОПИСАНИЕ ВЛИЯЮЩИХ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ
МАРОЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ОПРЕДЕЛЕНИЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК РАЙОНА В РАЗРЕЗЕ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИЛИ
СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗВИТОСТИ РЫНКА СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ НА ТЕРРИТОРИИ ИССЛЕДОВАНИЯ
ПРИЛОЖЕНИЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Дилеры рынка
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Игроки рынка складских услуг
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Станции техобслуживания Нижегородской области
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Торговые организации по продаже запасных частей и аксессуаров для
ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. КРЕДИТНО-ФИНАНСОВЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РЕГИОНА, ОКАЗЫВАЮЩИЕ УСЛУГИ
КРЕДИТОВАНИЯ
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ПОТРЕБИТЕЛИ

СПИСОК ДИГРАММ

Диаграмма 1. Динамика и прогноз ВВП РФ за 2002-2007 гг., %

Диаграмма 2. Динамика изменения показателя инфляции, %

Диаграмма 3. Динамика реально располагаемых денежных доходов населения, в процентах к соответствующему периоду предыдущего года

Диаграмма 4. Структура оборота организаций по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства» за январь-декабрь 2006 года

Диаграмма 5. Доля Нижегородской области в российском производстве отдельных видов продукции (на начало 2006 г.)

Диаграмма 6. Размещение складских комплексов в Нижегородской области, %, 2006г.

Диаграмма 7. Структура предложения по автоперевозкам по видам транспорта в Нижегородской области

Диаграмма 8. Доля Группы компаний «ГАЗ» в сегменте полноприводных большегрузных автомобилей

Диаграмма 9. Доля Группы компаний «ГАЗ» в сегменте среднетоннажных грузовых автомобилей

СПИСОК ТАБЛИЦ

Схема 1. Сегментация грузовых автомобилей иностранного происхождения по ценовым характеристикам, 2006г.

Таблица 1. Инвестиционный рейтинг региона

Таблица 2. Ранги составляющих инвестиционного риска, 2005-2006 гг.

Таблица 3. Ранги составляющих инвестиционного потенциала, 2005-2006 гг.

Таблица 4. Основные показатели развития сельского хозяйства в регионе

Таблица 5. Парк грузовых автомобилей и прицепного хозяйства в исследуемых регионах, шт.

Таблица 6. Количество грузовых автомобилей в Нижегородской области

Таблица 7. Ранжирование грузовых автомобилей по сроку эксплуатации, шт.

Таблица 8. Ранжирование грузовых автомобилей по грузоподъемности, шт.

Таблица 9. Интенсивность движения транспорта по основным автомагистралям Нижегородской области

Таблица 10. Описание наиболее оживленных транснациональных магистралей регионов

Таблица 11. Количество грузоперевозок за единицу времени

Таблица 12. Тарифы местных автоперевозчиков на внутригородские перевозки по г. Нижнему Новгороду в зависимости от марки машины

Таблица 13. Количество автошкол в регионе, 2006г.

Таблица 14. Грузовые автомобили ОАО «ГАЗ»

Таблица 15. Дилеры грузовых автомобилей Группы компаний «ГАЗ»

Таблица 16. Дилеры по продаже запчастей к грузовым автомобилям Группы компаний «ГАЗ»

Таблица 17. Число предприятий, пользующиеся услугами грузоперевозок, 2006г.

Таблица 18. Рынок складских помещений региона

Таблица 19. Официальные дилерские подразделения производителей грузовых автомобилей в Нижегородской области

Таблица 20. Продавцы грузовых автомобилей в Нижегородской области

Таблица 21. Складские комплексы Нижегородской области

Таблица 22. Склады временного хранения Нижегородской области

Таблица 23. Станции ТО грузового автотранспорта в Нижегородской области



Таблица 24. Магазины запчастей для грузового автотранспорта в Нижегородской области

Таблица 25. Список игроков кредитно-финансовых организаций занимающихся крупным средним и мелким коммерческим кредитованием

Таблица 26. Кредитно-финансовые организации, занимающиеся крупным, средним и мелким коммерческим кредитованием на территории Нижегородской области

Таблица 27. Работа грузового автотранспорта Нижегородской области по видам экономической деятельности

Таблица 28. Территориальное расположение основных предприятий (потенциальных потребителей услуг грузоперевозок) Нижегородской области

Рисунок 1. Рейтинг «Инвестиционный климат российских регионов»

Приложение 1. Дилеры рынка

Приложение 2. Игроки рынка складских услуг

Приложение 3. Станции техобслуживания Нижегородской области

Приложение 4. Торговые организации по продаже запасных частей и аксессуаров для грузового автотранспорта на территории Нижегородской области

Приложение 5. Кредитно-финансовые организации региона, оказывающие услуги кредитования

Приложение 6. Потребители

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ИССЛЕДОВАНИЯ

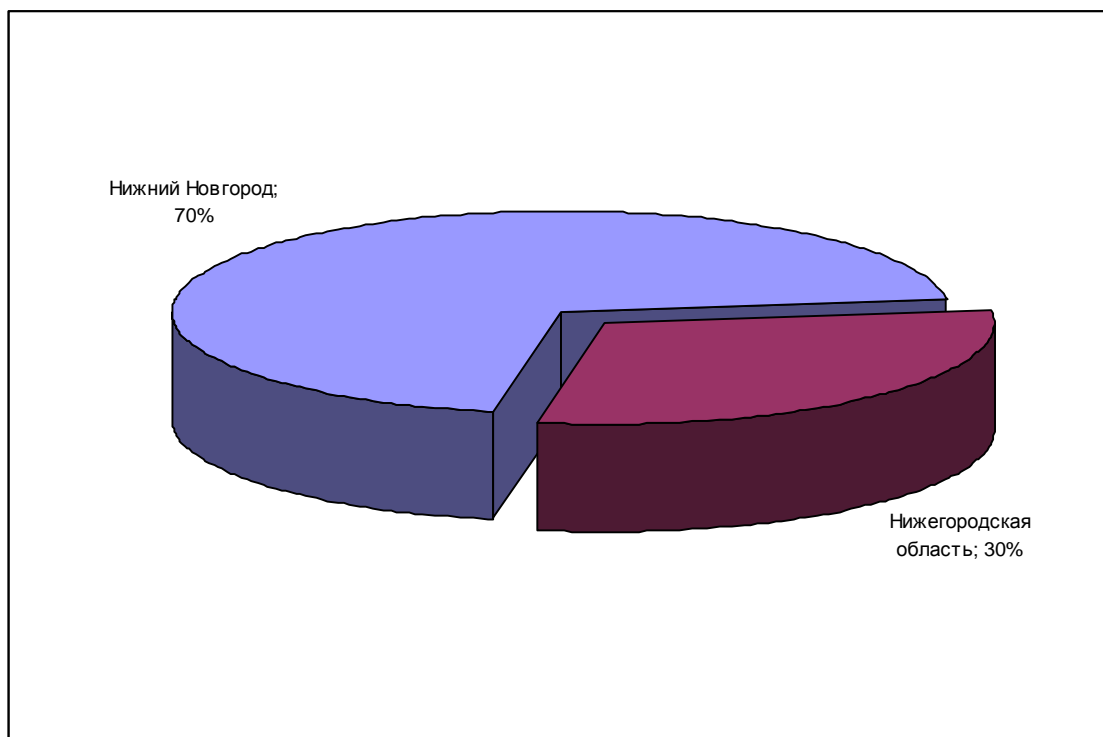
СКЛАДСКАЯ И ЛОГИСТИЧЕСКАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ В РЕГИОНЕ

Уровень развития рынка логистических услуг **Нижегородской области** невысок. По словам президента Поволжской логистической ассоциации Андрея Иванова, услуги высокого качества предоставляют всего две компании — «Логопром» и «Алиди». В целом, крупные компании (Грузовозофф, DHL, Автотрейдинг, Dimex) занимают не более 20% рынка.

В Нижегородской области, по мнению экспертов, ощущается недостаток качественных складских терминалов классов А и Б. По мнению одного из участников рынка (ООО «Предприятие АЛИДИ»), область нуждается в 300-400 тыс. кв.м. терминалов категории А.

По данным Нижегородского центра научной экспертизы, в **Нижегородской области** около 360 000 кв. м складских площадей, из них примерно 70% находятся в областном центре.

ДИАГРАММА 1. РАЗМЕЩЕНИЕ СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСОВ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ, %, 2006г.



Источник: Транспортно-логистические компании. // Деловой квартал. – 2006г.

В 2006 г. к строительству складов приступили крупные оптовые компании региона. При этом некоторый процент площадей планируется под сдачу в аренду, в то время как оставшаяся часть будет использована под собственные нужды компаний-застройщиков.

Немаловажным фактом является и то, что на данный момент на нижегородском рынке отсутствуют компании, предлагающие полный спектр логистических услуг. Нельзя не дополнить, что это связано как с **общим невысоким уровнем развития рынка логистики в области**, но и с тем, что запросы на услуги такого масштаба пока не часты и осуществляются, в основном, крупными компаниями.

В городе 84% складов и складских комплексов расположены в заречной части, где сосредоточено большинство промышленных предприятий, а 16% – в нагорной, где находится административный центр. Но только 30% всех складов – отапливаемые.



В планах управляющей компании «Кстовский индустриальный парк» инвестирование индустриально - логистического парка в Кстовском районе Нижегородской области. Объект расположится в 7 км от Нижнего Новгорода на федеральной трассе Нижний Новгород-Казань. Предполагаемый срок реализации проекта – 5 лет, общая площадь индустриального парка «Кстово» составит 130 га. Предполагается, что на территории будут находиться несколько двухэтажных промышленных зданий по производству комплектующих изделий для автомобилей, бытовой техники и электроники, пять одноэтажных складов площадью более 7,5 тыс. м², административно-деловой, торговый и развлекательный центры, офисы, представительства фирм, банков и др.

ОПИСАНИЕ ПАРКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РЕГИОНА

ОСНОВНЫЕ КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

ТАБЛИЦА 1. ПАРК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРИЦЕПНОГО ХОЗЯЙСТВА В ИССЛЕДУЕМЫХ РЕГИОНАХ, ШТ.

Регион	Количество грузовых автомобилей (на крупных, средних и малых предприятиях, в собственности физических лиц)		Количество прицепов (на крупных, средних и малых предприятиях)	
	2005 год	2006 год	2005 год	2006 год
Нижегородская область	88 166			

Источник: Статистические органы Нижнего Новгорода, МА Step by Step

Средний темп роста парка грузовых автомобилей в исследуемом регионе – 3,5%.

Доля грузовых автомобилей иностранного производства в Нижнем Новгороде составляет 8,6%, в области и того меньше – 6,5%.

ТАБЛИЦА 2. КОЛИЧЕСТВО ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

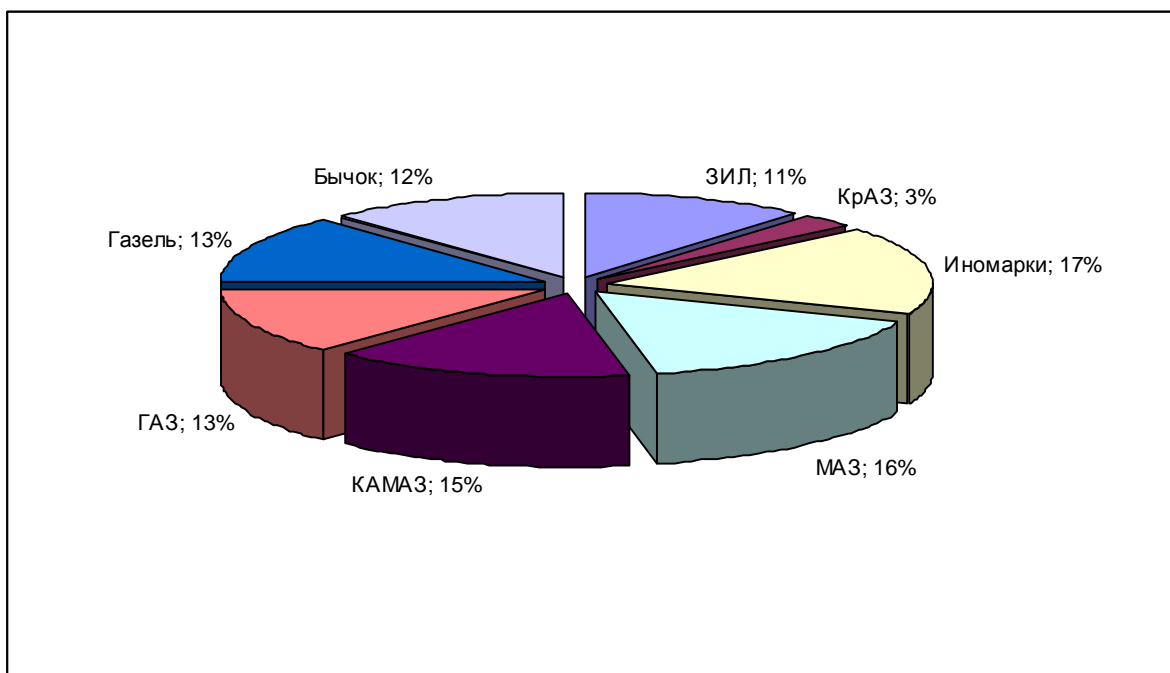
	Всего грузовых автомобилей, шт.	Количество иномарок, шт.	Доля иномарок, %
Нижний Новгород	45 543	3 936	
Нижегородская обл.			

Источник: ГИБДД, МА «SV Market», Нижний Новгород

По данным Поволжской логистической компании, в настоящее время основную часть автопарка транспортных компаний составляют машины отечественного производства – 83%. Доля иномарок пока не велика, однако соотношение постепенно меняется в пользу иностранной техники. Как отмечают игроки рынка, сегодня покупатели все чаще приобретают автомобили импортного производства. Причин тому несколько: более длительный срок эксплуатации, комфорт водителя, снижение стоимости иномарок и как следствие уменьшение разницы между ними и отечественными грузовиками, а также необходимо отметить укрупнение

основных потребителей и появление у них возможности для покупки более дорогой техники.

ДИАГРАММА 2. СТРУКТУРА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АВТОПЕРЕВОЗКАМ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ



Источник: МА «SV Market», Нижний Новгород

По полученным данным от статистических структур видно, что значительная доля грузовых автомобилей находится в эксплуатации уже более 13 лет. Сравнительно новых автомобилей со сроком эксплуатации до 2 лет очень мало.

ТАБЛИЦА 3. РАНЖИРОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПО СРОКУ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ШТ.

Регион	Года	Грузовые автомобили, в том числе находящиеся в эксплуатации, лет					
		до 2	2,1 - 5	5,1 - 8	8,1 - 10	10,1 - 13	свыше 13
Нижегородская область	2005 год	1 551	2 648	2 938	2 643	5 385	10 573
	2006 год	1 446	2 546	2 626	2 156	4 156	10 487

Источник: Статистические органы региона, МА Step by Step

Можно предположить, что в связи с этим в данных регионах при благоприятных финансовой обстановке спрос на грузовые автомобили будет более высоким.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Основные опасения у сотрудников автотранспортной отрасли вызывают большая конкуренция в сфере данного бизнеса, а также криминализация общества.

Некачественное дорожное покрытие, трудности в получении кредитов и привлечения инвестиций, дорогое и некачественное сервисное обслуживание, рост цен на дизтопливо, высокая стоимость автотранспортных средств – основные факторы, вызывающие недовольство сотрудников автотранспортных предприятий.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА

Транспортная система Нижегородской области развивается в соответствии с основными направлениями транспортной политики Российской Федерации. Сеть автомобильных дорог общего пользования является инфраструктурой автомобильного транспорта, на долю которого приходится 28,9% всех отправляемых грузов и 54,6% отправляемых пассажиров из Нижегородской области.

Сеть автомобильных дорог Нижегородской области по состоянию на 01.01.2007г. составляла 18 370 км, в т.ч. 458 км (2,49%) автодорог федерального значения, 13127 км (71,46%) территориальных дорог и 4785 км (26,05%) – ведомственных и частных дорог.

Большинство автодорог области – 17 935 км (97,7%) имеют твердое покрытие. Причем, федеральные дороги исключительно с твердым покрытием. В отношении территориальных и ведомственных дорог ситуация иная. Из общей протяженности территориальных дорог твердое покрытие имеют 13 036 км (99,4%), а ведомственных и частных дорог – 4 441 км (92,8%).

По плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (территориальных и федеральных) в расчете на 1000 кв. км территории Нижегородская область находится на 3 месте среди регионов, входящих в Приволжский федеральный округ. Плотность всех автодорог региона в расчете на



1000 жителей приближается к уровню России, а в расчете на 1000 кв. км территории - превышает показатель в целом по России в 5 раз.

Законодательным собранием Нижегородской области планируется расширения федеральной трассы «Волга» в районе ТЦ «Мега», строительство второго кольца на дороге Ольгино-Ельня и съезда на дорогу Нижний Новгород – Казань в сторону Нижнего Новгорода.

Одной из основных проблем дорожного хозяйства Нижегородской области является дефицит переправ постоянного типа через такие крупные, как реки Волга, Ока, Сура. Так, связь разобщенных Волгой северной и южной частей Нижегородской области осуществляется в настоящее время по двум переправам постоянного типа: мостовому переходу через р. Волга на автодороге Нижний Новгород - Шахунья - Киров и участку дороги Линда - Городец - Заволжье, проходящему по гребню плотины Горьковского водохранилища.

Среднесуточная загруженность Борского моста (единственного на 300 км участке) равна 24-26 тыс. автомобилей, в часы «пик» загруженность моста достигает 45 тыс. автомобилей, из которых 30% приходится на Кировское направление и 70% на Борское. При этом пропускная способность моста составляет 12 тыс. автомобилей в сутки. До сих пор нет мостового перехода через Оку в районе Навашино — там действует только понтонный мост, по которому движение грузовиков невозможно.

В настоящее время на Борском мосту проводятся ремонтные работы. Ожидается, что это позволит увеличить скорость движения автотранспорта по мосту до 40 км в час и пропускную способность в 1,6 раза. Плановый срок окончания ремонтных работ проезжей части моста – ноябрь 2007 года, с устройством верхнего слоя – июнь 2008 года.

Вторая существенная проблема связана с отсутствием обходов городов и крупных населенных пунктов. При значительно возросших за последние годы объемах движения, в том числе транзитного, существующие автодороги на подходах к городам работают на пределе пропускной способности. Это в первую очередь

касается областного центра - Нижнего Новгорода, а также таких городов области, как Заволжье и Балахна, Шахунья, поселков Лукоянов, Шатки.

Региональная Программа развития территориальных автомобильных дорог общего пользования Нижегородской области до 2011 года, одобренная Губернатором Нижегородской области В.П.Шанцевым, направлена на решение существующих проблем.

ОЦЕНКА ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ОСНОВНЫХ МАГИСТРАЛЯХ

ОПИСАНИЕ НАИБОЛЕЕ ОЖИВЛЕННЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ РЕГИОНОВ

ТАБЛИЦА 4. ОПИСАНИЕ НАИБОЛЕЕ ОЖИВЛЕННЫХ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ РЕГИОНОВ

Регион	Номер трассы, дороги федерального значения	Направление	Пропускная способность/ Интенсивность	Примечание
Нижегородская область	М-5«Урал»	Москва - Челябинск		Среднесуточная загруженность Борского моста (единственного на 300 км участке) равна 24-26 тыс. автомобилей, в часы «пик» загруженность моста достигает 45 тыс. автомобилей, из которых 30% приходится на Кировское направление и 70% на Борское. При этом пропускная способность моста составляет 12 тыс. автомобилей в сутки. До сих пор нет мостового перехода через Оку в районе Навашино — там действует только понтонный мост, по которому движение грузовиков невозможно.

АНАЛИЗ РЫНКА СБЫТА

Используя данные, предоставленные статистическими органами Самарской области по параметру работа грузового автотранспорта по видам экономической деятельности и соотнесение соответствующих отраслей на исследуемый регион, а также используя открытые источники информации, были определены все предприятия каждой из отраслей региона.

Наибольшей интенсивностью грузопотока в исследуемом регионе обладает трасса М7 (при въезде в данный регион). Несколько меньшее число потребителей (в основном это сельскохозяйственные и строительные предприятия) сосредоточено на трассе Р-158.

По данным Нижегородстата «Сведения о производстве и отгрузке товаров и услуг» крупными и средними предприятиями всех видов экономической деятельности - перевезено грузов автомобильным транспортом, были определены отрасли региона, наиболее часто пользующиеся услугами грузоперевозок:

- § Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство,
- § Обрабатывающие производства (в большей степени, производство пищевых продуктов),
- § Строительство,
- § Оптовая и розничная торговля,
- § Деятельность автотранспортных предприятий.

Сегментация потребителей

В следующей таблице приведено количество предприятий – потенциальных потребителей услуг грузоперевозок.

Таблица 5. Число предприятий, пользующиеся услугами грузоперевозок, 2006г.

Регион	
Количество предприятий по видам деятельности	Нижегородская область



Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	
Добыча полезных ископаемых	
Обрабатывающие производства (всего)	
производство пищевых продуктов, текстильное производство, производство нефтепродуктов, химическое производство	
металлургическое производство, производство машин и оборудования	
другое	
Производство и распределение электроэнергии	
Строительство	
Деятельность автомобильного грузового автотранспорта (транспортные предприятия)	

Источник: МА Step by Step



Группа Компаний Step by Step работает на рынке 7 лет, осуществляет полный комплекс консалтинговых и маркетинговых услуг, создавая возможность поддержки управленческих решений и развития бизнеса своих клиентов в следующих областях:

- Управленческий и маркетинговый консалтинг
- Брендинг
- Маркетинговые исследования
- Исследования и консалтинг в недвижимости

В состав Группы Компаний Step by Step входят такие подразделения, как:

- Step by Step Консалтинг
- Step by Step Исследования
- Step by Step Недвижимость
- Аналитический центр SbS Аналитика
- Call-центр MarketPhone

Ведущие специалисты Группы Компаний Step by Step состоят в таких профессиональных организациях, как Международная Ассоциация Профессионалов в области исследований общественного мнения и маркетинга (ESOMAR), НГПК (Национальная Гильдия Профессиональных Консультантов), Гильдия Маркетологов, РАРИ (Российская Ассоциация Рыночных Исследований), Московская ТПП.

На сегодняшний день в портфеле Группы Компаний Step by Step более 300 реализованных проектов. Мы гордимся сотрудничеством с такими организациями, как ОАО "Связьинвест", РАО "ЕЭС РФ", "АйТи", Компания "Русский бисквит", ТД "Снежная королева", кофейни "Мокко", ЗАО RENOVA, группа компаний РБК, группа компаний ТЕКОН, HITACHI Ltd, Honeywell, ассоциации экспортеров Бразилии (APEX), ЗАО «Детский мир», Blackwood, Система Галс.