

EKSAMEN

Emnekode: SFB10502	Emne: Markedsføring og foretaksstrategi
Dato: 26.05.14	Eksamenstid: kl. 09.00 til kl. 13.00
Hjelpemidler: Ingen tillatte hjelpemidler	Faglærer: Marjo-Riitta Rynning
Eksamensoppgaven: Oppgavesettet består av 6 sider inklusiv 1 forside, 2 oppgavesider og 3 sider med casetekst. Kontroller at oppgaven er komplett før du begynner å besvare spørsmålene. Alle oppgavene skal besvares. Det står i parentes hvor mye hver deloppgave teller. Fordel din tid hensiktsmessig	
Sensurdato: 19.06.14 Karakterene er tilgjengelige for studenter på studentweb senest 2 virkedager etter oppgitt sensurfrist. Følg instruksjoner gitt på: www.hiof.no/studentweb	

OPPGAVESIDENE

1 a. Noen forbrukere er tidligere ute med å ta i bruk ny teknologi enn andre. Det er vanlig å kategorisere brukere basert på hvor lang tid det tar for dem å anskaffe seg et nytt «produkt» (adopsjonsprosessen). Hvilke adopsjonsgrupper finnes det i befolkningen, og hva kjennetegner de ulike gruppene? (10 %).

1 b. I CASET får du en kort presentasjon av Urban Tabby. Foreslå et godt gjennomtenkt kundesegment for denne bilen. Bruk i din besvarelse ulike kjennetegn ved et bra segment fra pensum. (10 %)

2. Ulike aktører tilknyttet en «bransje» kan beregne markedsandelen på svært ulike måter. Demonstrer ulike måter å definere markedet for biler og bilkjøring på for TRE ulike aktører i CASET. Vis også ulike beregningsmåter for markedsandelen i forbindelse med CASET. Du skal bare skrive hva du ville hatt som teller og nevner i brøken i hver beregning, siden du ikke har tilgang til selve tallene. (10 %)

3 a. Ifølge Michael Porter er det fem konkurrerende krefter som avgjør om et marked eller et markedssegment er attraktivt og lønnsomt på lengre sikt. Gjør rede for disse fem kreftene. (10 %)

3 b. Drøft ved hjelp av Porters modell fra 3.a. konkurransesituasjonen for en forhandler av et bilmerke som foreløpig bare har tradisjonelle bensin- og dieselmotorer i sitt modellsortiment. (10 %)

4. Hva er merkevarer? Hvilke fordeler har en merkevare vanligvis for dem som selger varen (produsenten og mellomleddet/distributøren) og dem som kjøper en merkevare? Statoil solgte bensinstasjonene, men den nye eieren kan i flere år framover bruke «Statoil» som merke for stasjonene. Ville du, hvis du var den nye eieren, valgt å fortsette med Statoil-merket i Norge? Forklar. (10 %)

5. En anskaffelse av et større innkjøp innebærer både goder og kostnader for en forbruker. Godene og kostnadene kan være av ulike typer og løpe over perioder av varierende lengde. Hvordan ser verdiberegningen for et bilkjøp for en ung student ut? Hvilke poster inngår i beregningen? (10 %)

- 6 a. Redegjør for Maslows behovshierarki. (10 %)
- 6 b. Bruk Maslows teori for å drøfte ulike behov hos ulike mennesker i forbindelse med tre ulike beslutninger: å skaffe seg bare et førerkort, å lease/leie/låne en bil av og til, og å eie/disponere en bil kontinuerlig. (10 %)

7. Ta utgangspunkt i opplysningene i CASET «**Bråstopp for vekst i bilbruken? Hvem bryr seg?**» Bruk ditt kjennskap til forbrukere i Norge, og diskuter faktorer som du ville ha utredet som mulige grunner til vekststoppen i bilkjøring per person. Du trenger IKKE å gå nærmere på hvilken utredningsmetode du ville ha brukt for å teste din(e) hypotese(r). (10 %)

CASE: Bråstopp for vekst i bilbruken? Hvem bryr seg?

Aftenposten hadde den 30. april en nyhet om bråstopp for vekst i **bilbruken**. Ifølge nyheten viser **bilkjøringen pr. person** en fallende trend blant annet i USA, Storbritannia, Frankrike og Japan. I Norge ble toppen nådd i 2008. **Andelen nordmenn** mellom 18 og 64 år **med førerkort** har gått ned fra 86 % i 1992 til 82 % i 2012. Men fallet er størst blant de yngste. Andelen nordmenn mellom 18 og 24 år som hadde lappen i 1992 var 80 %, i 2012 bare 67 %. Mange unge i Oslo, for eksempel, synes at de klarer seg fint uten bil takket være kollektivtilbudet. Dessuten slipper de å tenke på parkering.

I bladet Trafikkskolen (Nr.1 2014), utgitt av Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), sier fungerende styreleder følgende til medlemmene sine i lederspaltten: «I vår bransje så har det blitt tøffere tider. Pågangen av elever har avtatt og både usikkerhet og misnøye slår rot. For 15 år siden hadde vi en lignende periode. Det går over, men vi må ha ... en plan for hvordan det skal håndteres, uten at hele bransjen blir skadelidende». Trafikkskolene gir ikke bare læring for førstegangselever, men også ulike typer oppfriskningskurs og kurs i økonomisk kjørestil.

Bilkjøring pr nordmann har praktisk talt stoppet opp. Det er ikke lenger sterk sammenheng mellom inntekstvekst i befolkningen og bilbruk. Men selv om bilkjøring har stoppet opp, faller ikke **nybilsalget** i Norge. I 2013 var det 57 biler pr 100 innbyggere, i følge tall fra Statistisk sentralbyrå.

Den **totale mengden bilkjøring** har likevel gått opp pga. befolkningsvekst. Befolkningsveksten i Norge skyldes hovedsakelig økt innvandring.

Forskerne har ikke noen entydig forklaring på vekststoppen. Svak økonomisk utvikling duger ikke som forklaring, i og med at utviklingen begynte i mange rike land før den økonomiske krisen. Nedgangen har heller ikke stoppet etter at mange av disse økonomiene begynte å vokse igjen. Enkelte forskere lurer på om utviklingen har noe å gjøre med urbaniseringen. Andre foreslår endret mønster i tidsbruk, prioriteringer og adferd som forklaringer. Det er nærmest slutt på å ta søndagsturer i bil bare for å kjøre rundt. En engelsk professor trekker fram at unge menn har sluttet å mekke på biler og driver med dataprogrammering og spill i stedet. Mobiltelefoner, nettbrett og digitale apparater skaffes for å gjøre inntrykk på andre. Biler trengs ikke lenger som statussymboler.

Kommunikasjonssjefen i Norges Automobilforbund mener likevel at i et så variert land som Norge vil bilen være svært relevant som transportmiddel også i fremtiden. Man skal fortsette å bygge ut veier av hensyn til sikkerhet, fremkommelighet, og for å redusere kostbare køer som er skadelig for det globale og lokale miljøet. Den engelske professoren derimot synes at man skal satse primært på utvikling av byer i fremtiden. Å samle smarte hoder på ett sted, reise kortere distanser, droppe bilen og slippe mindre CO2 er positivt! Jo trangere folk bor, jo mindre energi blir brukt til oppvarming, sier han.

Transportsektoren står for 60-70 % av verdens oljeforbruk. Oppvarming har flere substitutter til olje. Men selv om det utvikles substitutter for olje i transportmidler, bruker de fleste båter,

biler og fly fortsatt oljebaserte produkter som drivstoff. Oljeforbruket i OECD-landene nådde toppen i 2005 og har falt siden den tiden. Prisen på Norges viktigste eksportvare, olje, er likevel forventet å bli høy takket være stor etterspørsel fra Kina, India og mange afrikanske land. På verdensbasis forventes bilproduksjonen å øke med 50 % på de tre neste år.

Statoil solgte i 2012 sitt selskap Statoil Fuel & Retail (SFR) til det canadiske selskapet Alimentation Couche-Tard (ACT). SFR drev i 2012 over 2 000 bensinstasjoner i Skandinavia, Polen, Baltikum og Russland og leverte drivstoff til fly i ti europeiske land. ACT er en av verdens største kjeder med nærbutikker. Over 70 % av butikkene selger også bensin. I tillegg til Canada og USA har ACT operasjoner i Mexico, Japan, Kina, Indonesia, Guam, og nå altså også i Europa.

Opplysningsrådet for Veitrafikken har utgitt følgende statistikk om utviklingen i **bilbestanden** i Norge etter hvilket drivstoff som benyttes:

Personbilbestanden per 31. 12. 2013 fordelt på drivstoff

Drivstofftype	Bestand per 31.12.2012	Andel i %	Bestand per 31.12.2013	Andel i %	Endring 2012 - 2013 i %
Bensin	1 388 963	57,1	1 341 915	53,9	- 3,4
Diesel	1 026 388	41,8	1 098 148	44,1	+ 7,0
Hybrid	19 465	0,8	28 703	1,2	+47,5
Hybrid, Plug-In	339	0,0	688	0,0	+ 102,9
Elektrisitet	8031	0,3	17 770	0,7	+ 121,3
Gass	36	0,0	87	0,0	+ 141,7
Hydrogen	20	0,0	20	0,0	0,0
Parafin	18	0,0	18	0,0	0,0

Det kommer også hele tiden nye typer biler og transportmidler på markedet. Denne nyheten med tilhørende bilde var å finne i begynnelsen av februar 2014 på teknofil.no:



«Tro det eller ei, den oppgraderte utgaven av dette spesielle kjøretøyet – kalt Urban Tabby – oppfyller kravene for å kunne legges ut på britiske veier. Nå er el-bilen du bygger selv lagt ut på forhåndssalg.

Det spesielle med Tabby er at dette er en bil du må sette sammen selv, omtrent som et Ikea-møbel. Å sette sammen chassiset skal angivelig bare skal ta en time, selv om du ikke er mekaniker. Kjøretøyet kan skreddersys etter ønske, blant annet med batteripakker, ulike typer motorer, og inntil fire seter. Skal du ha en fullspekket Urban Tabby som går i 80 km/t, vil det koste deg om lag 25.000 kroner».

Samtidig som noen spår nedgangstider for bilbruk, satser andre på teknologi relatert til bilkjøring. Rajeev Suri, den nye administrerende direktøren i Nokia, annonserte den 5. mai 2014 at Nokia ser store vekstmuligheter i teknologi som brukes i biler. Kjøretøy vil i følge ham bli plattformer i likhet med mobiltelefoner. Nokias enhet for vekststrategier administrerer en stiftelse som nylig har satset 100 mill. USD på teknologi som brukes i biler. Geografiske satsingsområder er USA, India, Kina og Europa. Noen måneder tidligere hadde det blitt kjent at Nokias kartutviklingselskap Here holdt på med å lage nøyaktige tredimensjonale kart for selvstyrte biler, også kal førerløse biler. Testing i samarbeid med Mercedes hadde gitt oppmuntrende resultater.