

---

## ИМПЕРАТИВ АДАПТАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ К СОВРЕМЕННЫМ УСЛОВИЯМ

С.В. Сергеев

Российский университет дружбы народов  
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье анализируются подходы к трактовке сущности термина «адаптация» с точки зрения выявления значимости разных групп факторов — внешних и внутренних, воздействующих в условиях экономической нестабильности на параметры деятельности отдельных отраслей и их предприятий. Основное внимание уделяется адаптации к новым экономическим условиям, в которых функционируют хозяйствующие субъекты российской автомобильной отрасли, — членство России в ВТО, создание Таможенного союза и др. Предложена усовершенствованная классификация факторов, воздействующих на процесс адаптации: дополнена критериями направленности результирующего воздействия адаптации и степени ее последствий.

**Ключевые слова:** адаптация, оценка рисков, внешние факторы, внутренние факторы, классификация факторов адаптации.

Как известно, в научной литературе императив (от лат. *imperativus* повелительный) обычно трактуется как требование, приказ, закон. И. Кант в «Критике практического разума» определял императив как общезначимое нравственное предписание, в противоположность личному принципу. При этом он различал *гипотетический* императив, имеющий силу лишь при определенных условиях, и *категорический* императив — безусловный принцип нравственного поведения, выражающий безусловное, неуклонное долженствование, а также устанавливающее форму и принцип, которым нужно следовать в поведении [2]. Применительно к предпринимательской деятельности рассматриваемый нами императив адаптации предприятий отечественного автомобилестроения в современных условиях также может рассматриваться как категорический, как настоятельное требование ее осуществления, обусловленное усилением разнонаправленного влияния факторов изменяющейся бизнес-среды.

**Анализ подходов к оценке сущности и факторов адаптации.** «Адаптация» — термин, довольно широко используемый в различных дисциплинах, причем некоторые авторы в качестве проявления адаптации выделяют эволюцию, привыкание, обучение и самообучение, самоорганизацию и др. [3. С. 15]. В экономической литературе термин «адаптация», как правило, используется применительно к предприятиям и организациям, хотя в последние годы он применяется и в отношении экономических систем, регионов, персонала и проч.

Е.А. Пастухова раскрывает сущность адаптации в разных аспектах [5. С. 78—79]:

1) качественных признаков экономической системы, ее подсистем и отдельных компонентов, обеспечивающих выживание систем в конкретных условиях внешней среды, среди которых выделяют качественные (свойство, способности),

обеспечивающие возможности осуществлять привычные виды деятельности; совокупность характеристик, направленных на поддержание целостности, стабильности, устойчивости системы; безопасность, способствующая защите интересов системы, гармонизации интересов государства, хозяйствующих субъектов, личности;

2) адаптивности, обусловленной всей организацией системы, ее специфическими особенностями, достигаемой за счет потенциальной возможности и способности реагировать на изменения, способности к постоянному обновлению, соблюдения этических норм и наличия изменяющихся внутренних идеалов, мотиваций, ценностей, задач, получения новых навыков, умений, знаний, технологий;

3) непрерывного процесса взаимодействия и приспособления, «подстройки» социально-экономической системы, ее подсистем и отдельных адаптационных признаков к изменениям условий среды.

На наш взгляд, данное определение нуждается в уточнении. Во-первых, в самом начале определения автором почему-то указывается, что целью адаптации предприятия является его выживание в конкретных условиях внешней среды, хотя во многих организациях адаптация преследует цели повышения конкурентоспособности, обеспечения роста и развития. Во-вторых, речь идет только о необходимости учета лишь факторов внешней среды, тогда как зачастую оказывают влияние и факторы внутренней среды — корпоративная культура и т.д. И, наконец, некоторые выделяемые аспекты определения адаптации довольно близки между собой: «...потенциальная возможность и способность реагировать на изменения, способность к постоянному обновлению» (п. 2 определения), «непрерывный процесс взаимодействия и приспособления, „подстройки“ социально-экономической системы... к изменениям условий среды» (п. 3 определения), что даже позволило самому автору это заметить и далее по тексту уточнить, что «все перечисленные аспекты адаптации, определяющие ее сущность, взаимосвязаны, взаимозависимы и взаимообусловлены, в силу чего они отчасти дублируют друг друга».

Поскольку любая отрасль, ее предприятия (организации) являются открытыми системами, их состояние и возможности развития во многом зависят от окружающей среды. Такой системный подход распространился еще во второй половине XX в., в нем обосновывалась целесообразность рассмотрения предприятия как открытой производственной системы, которая обращена во внешнюю среду. Впоследствии в теории менеджмента стали выделять две группы факторов, оказывающих прямое или косвенное воздействие со стороны ближнего и дальнего окружения, постоянно изменяющейся микро- и макросреды. И хотя до настоящего времени в экономической теории и практике нет единого подхода к выделению факторов внешней и внутренней среды, а также оценки степени их воздействия, авторы солидарны в том, что общее количество изменяющихся внешних и внутренних факторов постоянно увеличивается, что приводит к усилению неопределенности и нестабильности экономики предприятий.

В целях упрощения учета воздействующих изменений бизнес-среды и осуществления адаптации к ним некоторые экономисты считают целесообразным ограничиться выявлением и мониторингом ограниченного набора факторов. В частности, раскрывая сущность адаптации экономического поведения фирмы, принято

выделять три базовых фактора — неценовую конкуренцию, географическое местоположение, занятость и управление запасами внутри фирмы [6].

Учеными с противоположным подходом предлагается проведение полного анализа всех воздействующих факторов, в максимальной степени отражающих современные процессы и тенденции. При этом в качестве дополнительных элементов внешней среды обосновывается необходимость учета правовой и международной среды [1]. Применительно к автомобилестроению целесообразно в группе внешних факторов особо учитывать также экологические факторы, во многом регламентирующие производственную и сбытовую политику предприятий отрасли.

На наш взгляд, истина, как всегда, посередине: безусловно, следует учитывать такие свойства внешней среды, как сложность и множественность воздействующих факторов, постоянную их изменчивость и подвижность, неопределенность, но для облегчения процесса адаптации организации следует выявлять и осуществлять постоянный мониторинг лишь основных факторов, воздействующих на данную отрасль и ее предприятия. Кроме того, следует иметь в виду, что любая адаптация требует определенных финансовых ресурсов, минимизацию которых можно обеспечить при грамотной классификации факторов, ее вызывающих.

Поэтому при обязательном выявлении максимально возможного количества воздействующих на деятельность предприятий отрасли автомобилестроения внешних факторов особое внимание следует уделять наиболее существенным изменениям рыночных условий, экономической политике государства, последствиям интернационализации деятельности, усилению конкуренции, которые, с одной стороны, обуславливают необходимость ускорения процесса адаптации, а с другой — увеличивают затраты на ее осуществление.

По нашему мнению, адаптацию организации следует рассматривать как осознание и осуществление ею преобразований к постоянно изменяющимся условиям макро, мезо- и микросреды, повлекшее за собой пересмотр ее стратегии и направлений деятельности в целях обеспечения возможностей повышения результативности деятельности, финансовой устойчивости и соблюдения баланса интересов всех заинтересованных сторон (повышения ценности для всех заинтересованных лиц — акционеров, клиентов, персонала и др.).

**Новые экономические условия функционирования российского автомобилестроения.** С нашей точки зрения, необходима активизация участия государства в осуществлении адаптации предприятий автомобилестроения к новым экономическим условиям и их дальнейшего развития. До присоединения России к ВТО государство имело возможности в определенный период времени для поддержки развития национального производства ограничивать доступ продукции иностранных автомобильных компаний на внутренний рынок, а также стимулировать экспорт автомобилей, обеспечивать загрузку производственных мощностей предприятий государственными закупками автомобилей и т.д.

Обусловленные замедлением темпов роста мировой и национальной экономики изменения и сокращение потребительского спроса в условиях либерализации экспортно-импортной деятельности и снижения импортных пошлин могут гу-

бительно повлиять на состояние отечественного автомобилестроения. Наиболее серьезной эта угроза представляется в отношении легкового автомобилестроения, в то же время она достаточно велика и для производителей грузовых автомобилей.

В странах с более низким уровнем конкурентоспособности грузового автомобилестроения в силу изменения таможенного законодательства и сокращения таможенных пошлин на импортную технику при вступлении в ВТО возникают существенные проблемы, обуславливающие снижение объемов национального производства и продаж.

В отрасли грузового автомобилестроения российские предприятия испытывают конкуренцию как со стороны производителей из развитых стран, так и со стороны компаний стран СНГ, прежде всего Белоруссии и Украины. Другой причиной усиления конкуренции в отрасли является появление новых конкурентов, наращивающих быстрыми темпами выпуск грузовых автомобилей. Речь идет о компаниях Китая и Кореи, осуществляющих мощную экспансию в последнее десятилетие. Однако помимо конкуренции на автомобильном рынке нельзя не учитывать конкуренцию, проявляющуюся на рынках сырья и ресурсов, рынке рабочей силы и рынке капитала, оказывающую колоссальное воздействие на все бизнес-процессы организации. Как следствие, фактор усиления конкуренции в последние годы становится определяющим для отрасли грузового автомобилестроения как отрасли, характеризующей инновационный уровень страны и способной стать точкой роста и развития национальной экономики.

На конкурентоспособность продукции отечественных автомобилестроителей существенно влияет уровень инфляции. Поскольку данная отрасль имеет высокий уровень материалоемкости, ее состояние во многом будет определяться ценами на металлы и металлоемкие комплектующие, на долю которых приходится около 25—35% себестоимости. Поэтому более быстрый рост цен на металлы и другие используемые в производстве товары и услуги (газ, электроэнергию) может нивелировать успехи самой отрасли.

Следует отметить двоякое воздействие на ведущих производителей грузовых автомобилей динамики валютного курса. Осуществляемое ими обновление модельного ряда, как правило, сопровождается приобретением импортных комплектующих изделий, причем в РФ значимость данного фактора усиливается, поскольку в последние годы доля затрат на приобретение импортных комплектующих в совокупных затратах постоянно растет. В результате колебаний валютного курса в сторону увеличения (девальвация национальной валюты), а также изменения таможенных пошлин на импортируемые комплектующие возможно резкое повышение себестоимости отечественных автомобилей. В то же время укрепление национальной валюты приводит к снижению экспортной выручки этих предприятий.

Возможности отрасли, ее предприятий (организаций) мобилизовывать необходимые финансовые ресурсы во многом определяются проводимой в стране денежно-кредитной политикой. Ужесточение денежно-кредитной политики приводит к существенному сокращению объемов заимствований и удорожанию кредитных средств, а также к сжатию лизингового рынка.

Кроме того, вследствие ужесточения ограничений по выхлопным газам в мировом автомобилестроении постоянно расширяется применение энергосберегающих технологий. Грузовые автомобили технически совершенствуются, проектируются современные двигатели внутреннего сгорания с существенным уменьшением уровня расхода топлива. Для отечественного грузового автомобилестроения большой интерес представляет опыт Китая по адаптации к современным условиям этой отрасли, который достиг за последние 10 лет большого прогресса в разработке современных технологий производства и пробной эксплуатации автомобилей [4].

В период современного глобального кризиса, а также в посткризисный период российским автопроизводителям пришлось адаптироваться к сокращению спроса на выпускаемую ими продукцию и усилению страновой конкуренции в данной сфере. Как следствие, компании вынуждены реорганизовывать структуру бизнеса, изыскивать возможности сокращения себестоимости производства грузовых автомобилей, осуществлять ресертификацию системы менеджмента качества, активизировать работу по постпродажному обслуживанию потребителей.

**Классификация воздействующих на процесс адаптации факторов.** Подытоживая обзор воздействующих на процессы адаптации факторов, можно выделить несколько основных критериев их классификации:

— по способу воздействия на объект адаптации — факторы прямого (например, решение вышестоящей организации, уход крупных покупателей или поставщиков) и факторы косвенного воздействия (макроэкономические факторы);

— степени реагирования объекта адаптации — факторы, обуславливающие необходимость мгновенной адаптации (ими могут являться рост цен, изменение налогообложения и таможенно-тарифного регулирования), и факторы, вызывающие пролонгированную адаптацию, т.е. реакция на них может последовать лишь через какой-то период времени (изменение предпочтений потребителей);

— продолжительности воздействия — факторы однократного воздействия (изменение технических регламентов), факторы периодического воздействия (изменение налоговых льгот), постоянно воздействующие факторы (конкуренция, рост цен ресурсы);

— возможности прогнозирования — прогнозируемые (изменение спроса, рост цен на сырье и материалы) и непрогнозируемые факторы (введение запрета на импорт автомобилей в какой-либо стране);

— возможности управления — управляемые (изменение предпочтений потребителей) и неуправляемые факторы (изменение валютных курсов, объемы перевозок грузов и др.).

Данная классификация может быть расширена за счет включения в нее следующих критериев:

— по степени последствий — допускаемые и принимаемые организацией факторы (не ведущие к ухудшению условий и параметров функционирования организации и затраты на адаптацию к которым сопоставимы с прибылью организации), факторы критического воздействия (затраты на адаптацию к которым сопо-

ставимы с выручкой организации) и факторы катастрофического воздействия (затраты на адаптацию к которым сопоставимы с капиталом организации);

— степени результирующего воздействия — факторы улучшающие параметры функционирования организации и факторы (снижение налоговых ставок, снижение закупочных цен на сырье), способные привести к ухудшению параметров функционирования организации (появление новых конкурентов).

В настоящее время в условиях членства России в ВТО необходимым требованием поддержания и повышения конкурентоспособности предприятий отрасли грузового автомобилестроения становится постоянное обновление оборудования и технологий, внедрение инноваций. Как следствие, актуализируются вопросы повышения квалификации работников, повышения эффективности, маневренности и гибкости управленческих решений.

При этом следует иметь в виду, что в кризисные для предприятий периоды основными параметрами их деятельности являются количественные — объемы производства, продаж и др., поэтому цели адаптации носят краткосрочный характер, тогда как в период стабильности, когда приоритетными целями выступают качественные параметры, — расширение продуктовой линейки, выход на новые рынки, улучшение условий работы сотрудников и проч., цели адаптации становятся средне- и долгосрочными.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Виханский О.С., Наумов А.И.* Менеджмент. 4-е изд., перераб. и доп. — М.: Экономика, 2006.
- [2] URL: <http://www.slovopedia.com/2/200/227874.html>
- [3] *Глаголев С.Н.* Методологические основы формирования механизма адаптации промышленных предприятий в условиях изменяющейся рыночной среды. — М.: Изд-во БГТУ, 2007.
- [4] *Карпусь Н.П., Ли Сянжун.* Энергосберегающие и альтернативные автомобили в автопроме Китая // Российское предпринимательство. — 2011. — № 1. — С. 132—137.
- [5] *Пастухова Е.А.* Адаптация экономической системы к изменениям среды // Современные наукоемкие технологии. — 2006. — № 5. — С. 77—80.
- [6] *Шаститко А.Е.* Новая институциональная экономическая теория. — М.: ТЕИС, 2002.

#### LITERATURA

- [1] *Vikhanskiy O.S., Naumov A.I.* Menedzhment. — M.: Ekonomist, 2006.
- [2] URL: <http://www.slovopedia.com/2/200/227874.html>
- [3] *Glagolev S.N.* Metodologicheskie osnovy formirovaniya mekhanizma adaptatsii promyshlennykh predpriyatii v usloviyakh izmenyayuscheysya rynochnoy sredy. — M.: Izd-vo BG TU, 2007.
- [4] *Karpus N.P., Li Syanzhun.* Energozberegayushchie i alternativnye avtomobili v avtoprome Kitaya // Rossiyskoe predprinimatelstvo. — 2011. — № 1. — S. 132—137.
- [5] *Pastukhova E.A.* Adaptatsiya ekonomicheskoy sistemy k izmeneniyam sredy // Sovremennyye naukoemkie tekhnologii. — 2006. — No. 5. — S. 77—80.
- [6] *Shastitko A.E.* Novaya institutsionalnaya ekonomicheskaya teoriya. — M.: TEIS, 2002.

## **THE IMPERATIVE FOR ADAPTATION OF ENTERPRISES TRUCK INDUSTRY TO MODERN CONDITIONS**

**S.V. Sergueev**

People's Friendship University of Russia  
*Miklukho-Maklay str., 6, Moscow, Russia, 117198*

This article is devoted to the analysis of approaches to treatment of essence of the term «adaptation» from the point of view of detection of the importance of different groups of factors — external and internal, influencing parameters of activity of separate branches and their enterprises. The question of new economic conditions in which managing subjects of the Russian automobile branch — membership of Russia in the WTO function, creation of the Customs Union within the certain states of the CIS, etc. is separately investigated. An improved classification of the factors affecting the process of adapting.

**Key words:** adaptation, assessment of risks, external factors, internal factors, classification of factors of adaptation.