

УДК

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ СЕРТИФИКАЦИИ ОРГАНИЗАЦИЙ-ПОСТАВЩИКОВ АТИ В РАМКАХ ЗАКОНА О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ

д.т.н. И.Г. Кирпичев, к.т.н. А.Н. Шарыпов, А.Ю. Коньков

Рассматриваются вопросы сертификации поставщиков авиационно-технического имущества, обеспечивающих деятельность авиационных предприятий. На основе материалов по сертификации таких организаций представлен некий информационно-аналитический облик организаций-поставщиков АТИ.

1. Введение

В соответствии с Федеральным законом "О техническом регулировании" от 27.12.02 N184-ФЗ 25 декабря 2006 года Федеральным государственным унитарным предприятием "Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации" разработана и введена "Система добровольной сертификации объектов гражданской авиации".

Система добровольной сертификации объектов гражданской авиации (СДС ОГА) зарегистрирована Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии в Едином реестре зарегистрированных систем добровольной сертификации. Регистрационный номер РОСС RU.В402.04ЦА00 от 19 марта 2007 года.

Объектами сертификации Системы добровольной сертификации являются 23 объекта в том числе и организации-поставщики АТИ.

Более подробно остановимся на работе по сертификации организаций-поставщиков АТИ

В качестве нормативной базы проведения работ по сертификации организаций-поставщиков АТИ были разработаны:

- § СДСОГА АТИ-01 «Требования к организациям, осуществляющим поставку;
- § СДСОГА АТИ-02 «Положение о порядке проведения добровольной сертификации организаций, осуществляющих поставку авиационно-технического имущества»;
- § СДСОГА АТИ-03 «Перечень кодов авиационно-технического имущества, входящего в сферу деятельности организаций-поставщиков АТИ»;

Введенные в действие документы распространяются на организации, не имеющие разрешительных документов (сертификатов или лицензий) на право эксплуатации, ремонта и производства АТ (организации-поставщики АТИ).

В период с 2007 года по 2009 гг. в соответствии с нормативными документами системы проводились работы по сертификации организаций, занимающихся поставками АТИ для авиапредприятий.

Помимо непосредственной работы по сертификации организаций-поставщиков Органом по сертификации проводилась работа по отработке механизма взаимодействия Органа по сертификации и организаций-поставщиков АТИ по их участию в проведении работ по оценке аутентичности поставляемых компонентов ВС и мониторингу их технического состояния на этапе поставки в авиа-

предприятия.

В рамках работ по оценке аутентичности была создана Центральная база данных информационно-аналитической системы мониторинга летной годности воздушных судов (ЦБД ИАС МЛГ ВС), информация в которой постоянно пополняется. Анализ источников поставок АТИ, является одним из критериев оценки аутентичности компонентов ВС на основе которого проводится актуализация ЦБД ИАС МЛГ ВС ГосНИИ ГА.

Общие данные, предоставленные авиакомпаниями о поставщиках, отражены в сводной таблице.1.

Таблица.1

№.№ пп.	МТУ ВТ ФАВТ	Число Авиакомпаний	% предос- тавления информа- ции	Сведения в базе данных ИАЦ ГосНИИ ГА
1.	Росавиация	7	29%	2
2.	Центральное	57	27%	15
3.	Северо-Западной	12	34%	4
4.	Архангельское	4	75%	3
5.	Коми	2	50%	1
6.	Татарское	5	40%	2
7.	Приволжское	11	64%	7
8.	Южное	16	50%	8
9.	Приобское	9	56%	5
10.	Уральское	5	40%	2
11.	Западно-Сибирское	10	20%	2
12.	Красноярское	10	70%	7
13.	Восточно-Сибирское	7	15%	1
14.	Саха (Якутское)	5	0	0
15.	Дальневосточное	10	60%	6
16.	Северо-Восточное	2	50%	1
17.	Камчатское	3	0	0
	Итого	175	38%	66

Как видно из таблицы, наибольшее количество авиакомпаний, предоставивших сведения, расположены в 3-х МТУ ВТ: Приволжское, Красноярское, Приволжское и Дальне-

восточное. От авиакомпаний двух МТУ ВТ, Саха (Якутского) и Камчатского, информация отсутствует.

В среднем по отрасли распределение организаций-поставщиков (здесь и далее в процентах от общего количества) выглядит следующим образом (табл. 2):

Таблица.2

Распределение организаций-поставщиков АТИ

Год	Предприятия-изготовители	Авиаремонтные заводы	Организации-посредники		
			Общее количество	Имеющие сертификат	Не имеющие сертификата
2009	40%	23%	37%	12%	25%
2006	43%	10%	47%	12%	35%
2004	25%	7%	68%	11%	57%

Как показывает проведенный анализ, в основном при закупке АТИ авиакомпании пользуются услугами организаций-посредников, примерно 20-50%.

На основании Таблицы.2 можно сделать несколько выводов:

- Особых изменений с 2006 года не произошло, лишь увеличилась доля авиаремонтных заводов, что связано со старением парка ВС;
- Произошел явный прогресс в сторону увеличения объемов работ с предприятиями-изготовителями и авиаремонтными заводами за счет уменьшения доли организаций-посредников по сравнению с 2004 годом;
- Несколько увеличилась относительная доля организаций-посредников, имеющих сертификаты;
- Половину рынка поставок АТИ осуществляют организации-посредники, из которых 25% не имеют сертификата (сертификат Системы Добровольной Сертификации Объектов Гражданской Авиации).

Наибольший объем не сертифицированных посредников, в среднем, имеют авиакомпании, непосредственно подчиненные Татарскому МТУ ВТ (64,5%) и красноярского МТУ ВТ (45,7%), наименьший – авиакомпании Северо-Западного (21%) и Приобского (24%).

Надо отметить, что в абсолютных цифрах количество организаций-поставщиков для различных авиакомпаний различаются на порядок, поэтому приведем относительные показатели наиболее крупных авиакомпаний (табл. 3).

Таблица.3

Распределение поставщиков АТИ наиболее крупных авиакомпаний

Авиакомпания	Предприятия-изготовители	Авиаремонтные заводы	Организации-посредники		
			Общее количество	Имеющие сертификат	Не имеющие сертификата
Аэрофлот	44%	0%	56%	7%	49%
Волга-Днепр	84%	0%	16%	4%	12%
ЮТэйр	57%	8%	35%	6%	29%
Сибирь	55%	2%	43%	6%	37%

Информационно-аналитическая система мониторинга, разработанная в ИАЦ ГосНИИ ГА, обеспечивает обратную связь Эксплуатанта и предприятия-производителя по всем поставляемым через посредников компонентам ВС. Включение в эту систему организаций-поставщиков АТИ позволяет организовать оценку аутентичности и мониторинг состояния компонентов ВС по всей цепочки их жизненного цикла от предприятия-производителя, напрямую или через организацию-посредника, к Эксплуатанту. Выполняется это использованием результатов сертификации в процедурах оценки аутентичности компонентов ВС.

По результатам проводимой работы в базе данных ИАЦ ГосНИИ ГА числится 625 организации-поставщика АТИ. Из них:

272 - Предприятия-изготовители компонентов ВС;

28 - Ремонтных предприятий;

11- Авиапредприятия и организации по ТОиР

314 - Организации, занимающихся посреднической деятельностью на рынке поставок АТИ, компонентов ВС и услуг в авиапредприятия (организации-посредники).

На данный момент Орган по сертификации имеет официальные данные, заявленные самими поставщиками, только по 31-ой организации-поставщику АТИ. Таким образом, из организаций-посредников, числящихся в базе данных Органа по сертификации, 283 организаций находятся «в тени» и не спешат проходить какую-либо регистрацию своей деятельности.

2. Информационно-аналитический облик организации-поставщика АТИ.

На основании работ проведенных Органом по сертификации по сертификации организаций-поставщиком АТИ можно представить Информационно-аналитический облик организации-поставщика АТИ.

Результаты анализа можно условно разбить примерно на 3 группы:

I. Основные общие данные об организациях-поставщиках АТИ.

По месту расположения организации-поставщики АТИ в основном располагаются в г. Москве, на втором месте Самара - по 2 организации. Семь городов представляют по одной организации, причем одна организация расположена в Республике Беларусь (табл.4.).

Таблица.4

Месторасположение

№№	Город	Количество
1	Москва	21
2	Екатеринбург	1
3	Санкт-Петербург	1
4	Самара	2
5	Саранск	1
8	Новосибирск	1
6	Пермь	1
7	Воронеж	1
8	Уфа	1
9	Минск	1

По форме собственности это в подавляющем большинстве частные организации (ЗАО или ООО) (табл.5).

Таблица.5

Форма собственности

Форма собственности	Учредители	31	
	Физические лица	23	
	Физические лица и юридические лица	8	
ОАО			3
ЗАО			10
ООО			15
ЧТУП			1

Из 31-х частных организаций 23 учреждены физическими лицами, причем 9 в виде единственного акционера, в остальных - учредителями являются физические и юридические лица.

Год образования организаций имеет определенный разброс. Можно отметить всплеск с 2007 года. Причем около 30% всех организаций было образовано в 2007 – 2008 гг.(рис.1) из чего можно сделать вывод, что новые организации, в соответствии с повышением требований по государственному контролю за рынком поставок АТИ предпочитают проходить процедуру сертификации в государственном органе сертификации.

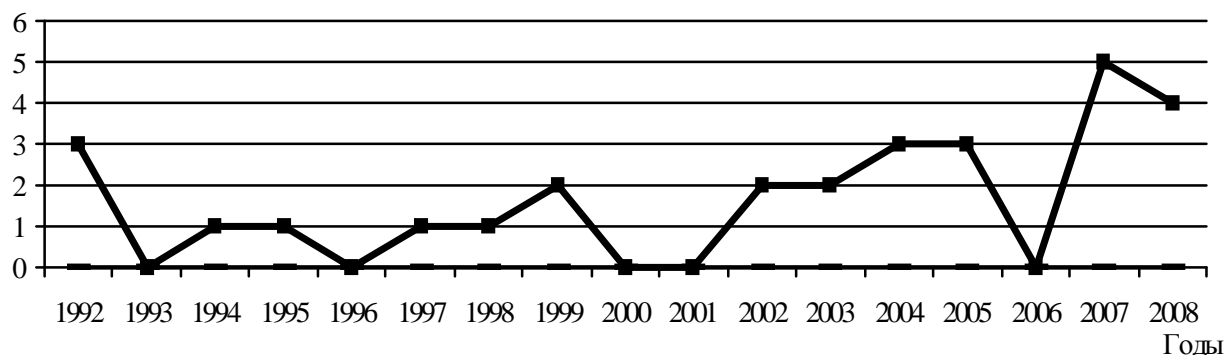


Рис.1. Год образования организаций

II. Специализация организаций-поставщиков АТИ.

Распределение организаций по кодам заявляемого АТИ можно прокомментировать следующим образом. Большая часть организаций заявляет до 20 кодов ЕКПС, что говорит о том, что в основной своей массе сертифицированные поставщики АТИ являются специализированными организациями, которые выбирают вполне определенную номенклатуру (рис.2).

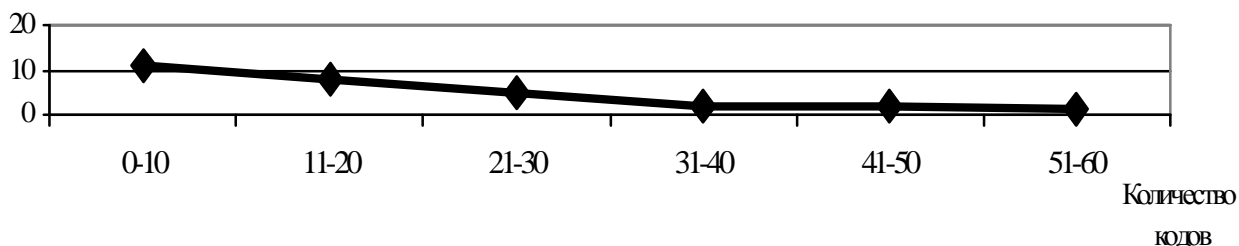


Рис.2. Распределение организаций по кодам заявляемого АТИ

Наряду со специализированными организациями существуют и поставщики, которые пытаются охватить как можно более широкий спектр поставляемого АТИ. Как правило, по сравнению с первыми, это более многочисленные организации. Однако среди таких организаций встречаются и организации с малой численностью, что, скорее всего, говорит об определенном непрофессионализме организации работы. Но в целом это нетипичное явление, т.к. в основном поставщики правильно взвешивают свои возможности.

В основном все поставщики занимаются компонентами ВС и для самолетов и для вертолетов, но есть среди них и специализированные организации - 1 организация занимается поставками АТИ для вертолетов, и четыре, узко специализированные, из которых две занимаются поставками только авиационных шин, 1 - двигателями и 1 - спец.одеждой (Табл.6).

Таблица.6

Специализация организаций-поставщиков АТИ по типу АТ

Тип АТ	Количество организаций
Самолеты и вертолеты	26
Вертолеты	1
Двигатели	1
Авиационные шины	2
Спец. одежда	1

По видам групп поставляемого АТИ наибольшее количество организаций занимается поставками компонентов систем АиРЭО и компоненты систем ВС, далее идут организации занимающиеся поставками элементов конструкции планера и элементами конструкции СУ. Гораздо меньше организаций, которые занимаются наземной авиационной техникой и авиационными шинами. Далее следуют единичные группы АТИ: лакокрасочные материалы, расходные материалы для обработки данных, летная специальная одежда и принадлежности (рис.3).

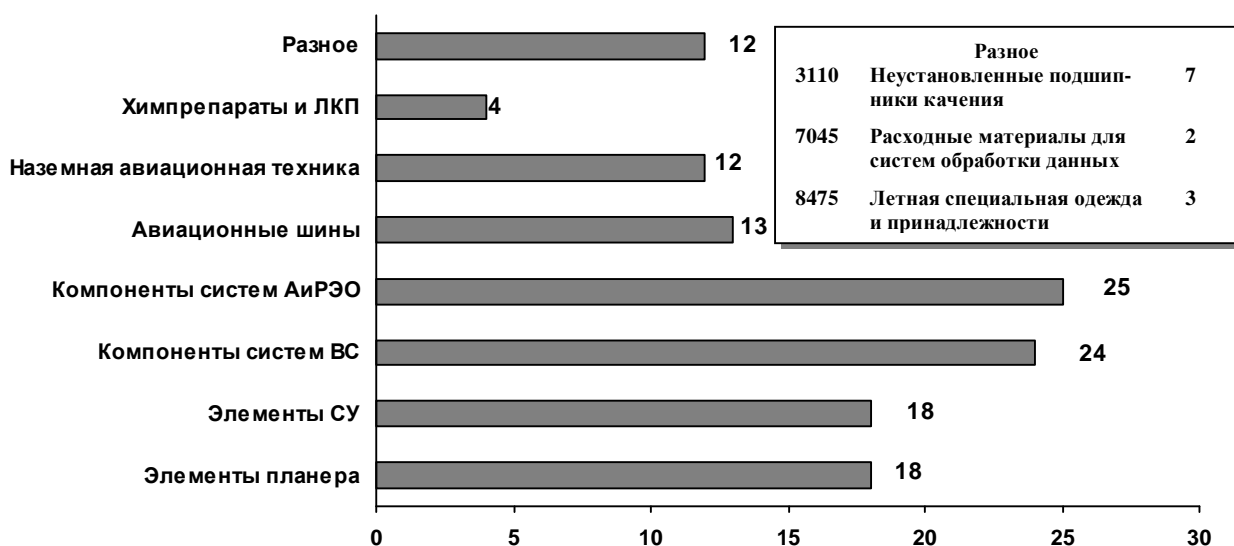


Рис.3. Распределение по видам групп поставляемого АТИ

III. Персонал организации-поставщика АТИ

Уровень образования руководителей представлен в таблице.7.

Таблица.7

Численность организаций	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Численность с учетом обучения	Новое % соотношение
31	10 – да	32%		11	36%
	21 – нет	68%	1		
				20	64%

Из общего числа представленных организаций в 9-ти организациях руководители имеют высшее авиационное образование, это 32%, и 21 руководителей, не имеют высшего авиационного образования, из них 1 чел. прошли обучение на специализированных семинарах, что увеличивает это соотношение до 36 %. В связи с тем, что основная задача руководителя это общая организация работы в целом картина положительная, но этого нельзя сказать в общем о руководящем составе организаций-поставщиков АТИ.

Из 51 человека руководящего состава среднего звена только 65% имеют высшее авиационное образование (табл.8).

Таблица.8

Численность организаций	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Численность с учетом обучения	Новое % соотношение
51	33 – да	65%		33	65%
	18 - нет	35%			
				18	35%

Так же надо отметить, что авиационное образование в организациях имеет около 59% персонала который непосредственно занимается осуществлением поставок АТИ (табл.9).

Таблица.9

Численность организаций	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Численность с учетом обучения	Новое % соотношение
371	217 – да	58%		220	59%
	154 - нет	42%	3		
				151	41%

Возраст руководителей организаций показан на рисунке.4

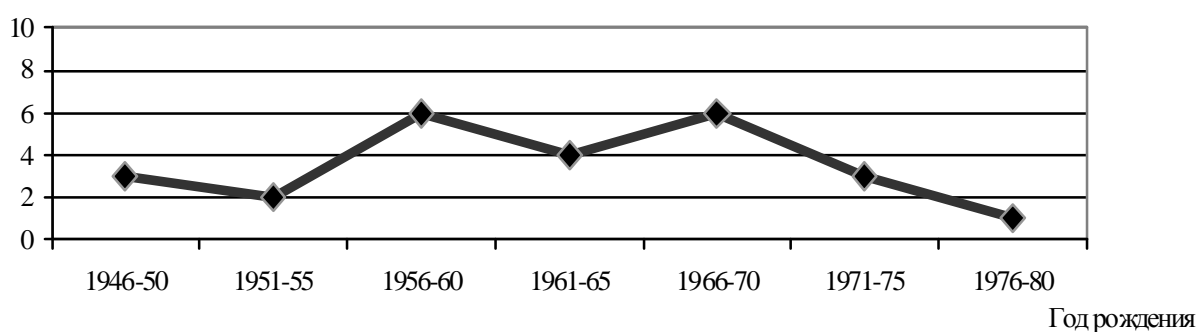


рис.4. Возраст руководителей организаций

В основном руководство организаций-поставщиков АТИ это, люди 40-50 лет. Руководителей более старшего возраста, как видно из представленных материалов, практически единицы. Из представленных материалов также видно что увеличивается количество более молодых руководителей

Средний возраст руководящего состава среднего ниже чем у руководителей организаций 35-45 лет (рис.5)

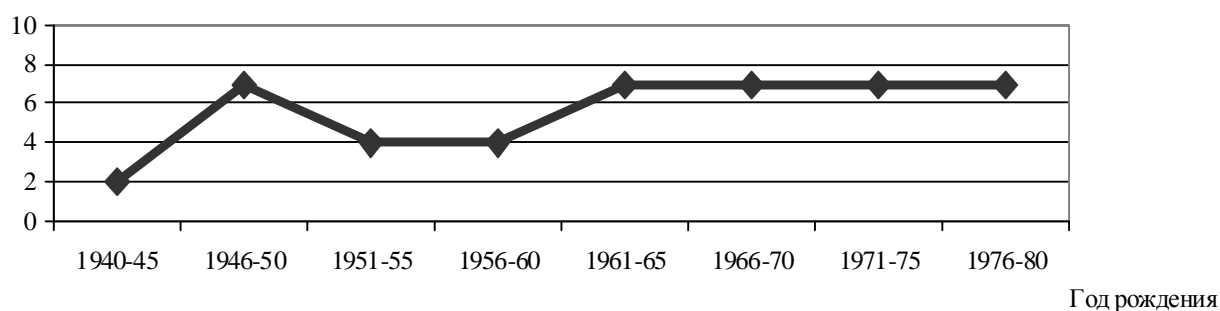


рис.5. Возраст руководящего состава

3. Выводы

Анализ позволяет сделать следующие обобщенные выводы, необходимо:

1. При закупке авиационно-технического имущества авиакомпания примерно на 37% пользуются услугами организаций-посредников.

2. Вопреки приказу Минтранса РФ от 08.05.07 №78, с момента отмены «Федеральных авиационных правил обязательной сертификации организаций, осуществляющих поставку авиационно-технического имущества» (ФАП-112) так и не был разработан нормативный правовой акт, регулирующий вопросы, связанные с поставкой АТИ.

3. В целях повышения государственного регулирования процессов поставки авиационно-технического имущества, необходимо разработать и внедрить Федеральные авиационные правила, регламентирующие действия субъектов в сфере поставок авиационно-технического имущества и введение обязательной системы организаций-поставщиков авиационно-технического имущества.

ANALYSIS AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT THE SYSTEM OF PROCEDURES OF THE SUPPLIERS OF AVIATION PRODUCTS AND PARTS UNDER THE LAW TECHNICAL REGULATION

Kirpichev I.G., Sharypov A.N., Konkov A.U.

The problems of certification procedures of the suppliers of aviation products and parts ensuring activity of the aviation company are considered. Some general experience of activities on certification procedures of such organization are adduced. A series of problematic question of certification procedures of the companies-suppliers of aviation products and parts is put.

Сведения об авторах

Кирпичев Игорь Геннадьевич, 1960 г.р., окончил МИИГА (1986), доктор технических наук, Заместитель генерального директора- директор Информационно-аналитического центра ГосНИИ ГА, эксперт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России, эксперт Межгосударственного авиационного комитета, автор 3 монографий и более 30 научных работ, область научных интересов – информационные системы, послепродажное сопровождение технической эксплуатации авиационной техники.

Шарыпов Андрей Николаевич, 1948 г.р., окончил Иркутский политехнический институт (1971) кандидат технических наук, начальник отдела Информационно-аналитического центра ГосНИИ ГА, Директор Центра по сертификации СДС ОГА, автор более 50 научных работ, область научных интересов – организация технической эксплуатации воздушных судов и поставок авиационной техники.

Коньков Александр Юрьевич, 1979 г.р., окончил МГТУ ГА (2001) Старший инженер Информационно-аналитического центра ГосНИИ ГА, эксперт СДС ОГА, область научных интересов – организация технической эксплуатации воздушных судов и поставок авиационной техники.