

Шалаев А.П.

Добрый день, уважаемые коллеги, действительно задача предстоит непростая. Вопросы нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения нашей авиационной промышленности и как, следствие – процессов стандартизации и сертификации - постараюсь рассмотреть с другой точки зрения, а именно, не как цель, а как инструмент и средство повышения конкурентоспособности.

В прошлом году нами было выполнено исследование, посвященное качеству создаваемой авиационной техники гражданского назначения. Качеству - с точки зрения, наличия дефектов, наличия несоответствий, наличии рекламаций. Общие результаты оказались удивительными, но тем не менее статистика есть статистика. Техники производится меньше, а уровень дефектности, как ни странно, несколько повышается. Из-за чего это происходит? На слайде приведена диаграмма отдельно по самолетостроению, вертолетостроению, по моторостроению, по агрегатостроению, по приборостроению. Результаты исследований демонстрируют, что есть ряд системных препятствий для развития и повышения качества продукции авиационной техники. Что же это за системные препятствия? Отсутствие эффективности эффективно действующих систем менеджмента качества у многих предприятий-производителей. Причем производителей не столько авиационной техники как готового продукта, сколько предприятий по всей многоуровневой цепочки поставщиков, участвующих в процессе создания авиационной техники.

Обратите внимание на такое препятствие, как отсутствие эффективно действующей системы менеджмента качества. Зачастую у всех этих предприятий есть сертификаты, подтверждающие соответствие требованиям стандартов ГОСТ Р ИСО 9001 или ГОСТ РВ 15-002, однако результативность применяемых ими на практике методов управления качеством вызывает большой вопрос. Среди других факторов: недостаточность нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения на предприятиях, регламентирующих фактическое применение методов менеджмента качества; недостаточная степень гармонизации с международными общепринятыми нормативными документами, что становится все более

значимым фактором по мере участия отечественных предприятий в проектах международной кооперации; отсутствие единой системы учета производства и оборота комплектующих изделий на тех же этапах жизненного цикла; снижение внимания предприятий к подготовке, переподготовке, аттестации сотрудников; использование устаревшего оборудования, контрольно-измерительных приборов; отсутствие единых требований к системе послепродажного сопровождения. И вновь делаю акцент, что в значительной степени это относится к производителям материалов и покупных комплектующих изделий, которые во многом и определяют конечные потребительские свойства продукции. Ситуация осложняется тем, что в течение целого ряда лет указанные материалы и комплектующие зачастую обладают проблемой не только связанной с качеством, но и с их аутентичностью - проблема контрафакта в авиационной промышленности стоит достаточно серьезно.

Решение всех указанных проблем, безусловно, носит комплексный характер, и зависит от деятельности всех предприятий по всей цепочке на всех этапах создания жизненного цикла продукции. Соответственно именно нормативно-правовое обеспечение, нормативно-техническое обеспечение в конечном итоге стандартизация может и должна стать инструментом результативных решений каждой из указанных проблем. Но стандартизация не ради стандартизации, а стандартизация с активным вовлечением предприятий промышленности.

Крайне интересен опыт других государств. Ведь дело в том, что стандартизация в авиационной отрасли за предыдущие 15 лет сделала скачок на международном уровне за счет использования таких документов как отраслевые стандарты. Появилось множество международных организаций, разрабатывающих отраслевые стандарты авиационной промышленности. Это такие организации, как SAE International, ASD STAN, ASTM, в конце концов это Международная организация по стандартизации (ИСО), уделяющая весьма существенное внимание разработке международных стандартов для авиационной промышленности.

Стандарты, приношу извинение за подобное сравнение, в мире растут «как на дрожжах». Почему это происходит? Да потому, что гармонизация стандартизации подходов к управлению качеством на общеотраслевом

уровне ведет к образованию единообразия в определениях правила игры по всей цепочке, начиная от научных организаций, конструкторских организаций, производственных организаций, поставщиков, обслуживающих организаций. Обратите внимание, практическое использование этих стандартов дает возможность защищаться от недобросовестных поставщиков, от контрафактной продукции, от фальсификата, что в конечном итоге минимизирует риски для участников аэрокосмической отрасли и для потребителей авиационной промышленности. В мире, на протяжении вот уже почти 20 лет, и об этом сегодня во вступительном докладе упоминал Юрий Борисович, обеспечено наличие единой международной базы данных одобренных поставщиков аэрокосмической промышленности, "OASIS". Необходимо обратить внимание на то, что это не просто база данных, в которую можно включить любое предприятие, работающее в отрасли. В неё попадают предприятия, выполнившие требования определенных международных, гармонизированных, отраслевых и прочих стандартов, при этом статус отраслевых стандартов – стандартов промышленности - возрастает.

Вернемся в то же время к базе "OASIS". На сегодняшний день, в базе данных содержится подробная информация об одобренных поставщиках в количестве 15 150 поставщиков по всему миру - от производителей комплектующих до конечных сборных предприятий. Естественно, возникает вопрос, какое количество из 15150 предприятий, присутствующих на сегодняшний день в базе данных представляют Российскую Федерацию? 49. Меньше, чем 0,3%. Цифры действительно страшные, однако они ни в коем случае не свидетельствуют о недостаточном уровне развития отечественной авиационной промышленности. Подобные цифры означают то, что мы недостаточно учитываем в своей работе международные стандарты, ставшие общепринятыми правилами – если хотите, мы «играем по этим правилам», и недостаточно участвуем в процессе создания самих подобных правил. В частности, мы должны учитывать сложившиеся требования одобрения поставщиков промышленности первого, второго, третьего уровня, требования о наличии у них

внедренных методов управления качеством, методов обеспечения качества, соответствующих требований международных стандартов. На самом деле это большой пласт работы, который необходимо делать, если мы хотим полноценно, в том числе нормативно-техническим обеспечением участвовать в процессах международной кооперации.

Что для этого необходимо? Основные направления могут быть таковы. Развитие стандартизации, гармонизации нормативных требований при активном вовлечении в эти процессы предприятий. Единая система оценки соответствия поставщиков отрасли, как инструмента внедрения стандартов в промышленность. Еще две цифры с вашего позволения готов привести. На сегодняшний день в Российской Федерации зарегистрировано более 1000 добровольных систем сертификации. Из них несколько десятков работают по оценке соответствия предприятий авиационной промышленности. Свидетельствует ли это о достижении этими системами сертификации своих целей? К сожалению, нет. Помимо этого, среди направлений необходимо отметить: развитие поставщиков, внедрение передовых инструментов менеджмента и управления качеством; развитие персонала отрасли; наличие единой стандартизованной информационной поддержка жизненного цикла и учета комплектующих. Все это должно вести к повышению качества и развитию конкурентоспособности предприятий отрасли. Что сделано в данных направлениях? В первую очередь с 1 июля 2012 года в РФ введены в действие первые стандарты из серии ГОСТ Р ЕН 9100, предъявляющие требования к системам менеджмента и качества поставщиков авиационной промышленности. В настоящее время идет работа, разработка еще целого ряда стандартов этой серии – в частности, еще 15 стандартов предполагается разработать в 2013-2014 годах. Эти стандарта являются гармонизированными с требованиями IAQG (Международный аэрокосмический группы качества).

Далеко не всегда, гармонизация осуществляется исключительно «методом обложки». Гораздо в большей степени необходимо говорить об адаптации - то есть, о возможности применения стандарта, исходя из отечественных условий, исходя из отечественной нормативной базы и создание документа, адаптированного,

модифицированного относительно существующих стандартов IAQG. И здесь мы должны отметить, что с прошлого года активно включились в работу по участию в разработке данных стандартов предприятия промышленности, ОАК делегировал своих специалистов, ЦАГИ, Вертолеты России - так что работа действительно пошла.

В 2011 году в Российской Федерации была зарегистрирована национальная система добровольной сертификации поставщиков аэрокосмической промышленности Базис, инициатором и учредителем которой выступил в том числе и Союз авиапроизводителей. Основная задача системы состоит в развитии соответствия поставщиков в аэрокосмической промышленности посредством оценки их соответствия требованиям национальных стандартов ГОСТ Р ЕН 9100, максимальная гармонизация с требованиями международной аэрокосмической группы качества. Система является добровольной, но основанной на международных требованиях. Система является открытой, и функционировать может в ней любой орган по сертификации. Задача состоит в том, чтобы увеличить на глобальном уровне присутствие российских предприятий в качестве одобренных поставщиков авиационной промышленности. Все необходимые шаги для этого сделаны.

Одним из подобных шагов также считаю утверждение в марте 2013 года новой редакции такого документа, как положение о создании авиационной техники гражданского назначения. Нельзя не признать тот факт, что впервые подобный документ прописывает взаимодействие всех участников проекта создания авиационной техники гражданского назначения, в том числе с их обязательствами и правами в части управления качеством и контроля качества, отслеживания качества по всей цепочке, по всему жизненному циклу. На наш взгляд, это еще одно свидетельство использования нормативно-правового документа в качестве инструмента для общего повышения конкурентоспособности предприятий авиационной техники. У меня все, большое спасибо.