

В 2000 году в ГосНИИ ГА были начаты работы по оценке аутентичности компонентов ВС. Позднее в рамках этих работ была создана Центральная база данных информационно-аналитической системы мониторинга летной годности воздушных судов ГосНИИ ГА, информация в которой постоянно пополняется. Анализ источников поставок авиакомпаний — один из критериев оценки аутентичности компонентов ВС.

Около половины рынка поставок АТИ осуществляют организации-посредники

В результате проведения этих работ в Центральной базе данных ИАС МЛГ ВС числится 594 организации-поставщика АТИ. Из них

- 272 — предприятия-изготовители компонентов ВС;
- 28 — ремонтных предприятий;
- 12 — авиапредприятия и организации по ТОиР;
- 282 — организации, занимающихся посреднической деятельностью на рынке поставок АТИ, компонентов ВС и услуг в авиапредприятии (организации-посредники).

На основании анализа имеющихся данных, можно сделать некий вывод о положении дел с поставками АТИ в отрасли в целом. В среднем по отрасли распределение организаций-поставщиков АТИ (здесь и далее в процентах от общего количества) выглядит следующим образом (см. таблицу):

Распределение источников поставок в АК в 2009 г.			
Предприятия изготовителя	АПЗ и ТОиР	Организации—посредники 37%	
		Имеющие сертификат	Не имеющие сертификата
40%	23%	12%	25%

Как показывает проведенный анализ, разброс организаций поставляющих АТИ в авиакомпании составляет 20-50 процентов.

Распределение источников поставок в АК в 2005 г.			
Предприятия изготовителя	АПЗ	Организации—посредники 68%	
		Имеющие сертификат	Не имеющие сертификата
25%	7%	11%	57%

На основании таблиц можно сделать несколько выводов:

- 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 2005 годом;
- Несколько увеличилась относительная доля организаций-посредников, имеющих сертификаты;
- Половину рынка поставок АТИ осуществляют организации-посредники, из которых 25 процентов не имеют сертификата (сертификат Системы добровольной сертификации объектов гражданской авиации).

Система добровольной сертификации объектов ГА и ее роль в оценке аутентичности компонентов ВС

В соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании», 25 декабря 2006 года Федеральным государственным унитарным предприятием «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» разработана и введена «Система добровольной сертификации объектов гражданской авиации».

Система (далее 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.

СДС ОГА имеет соглашения с Росавиацией и Ространснадзором, данные соглашения определяют порядок взаимодействия при организации работ по оценке соответствия объектов сертификации в гражданской авиации.

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

В период с 2007 года по февраль 2010 гг. в соответствии с нормативными документами системы проводились работы по сертификации организаций, занимающихся поставками АТИ для авиапредприятий.

За это время:

- Рассмотрена доказательная документация, оформлены экспертные заключения, проведены инспекторские проверки и выданы сертификаты соответствия 32 организации-поставщику АТИ.

— Создан и ведется Реестр организаций-поставщиков АТИ, имеющих Сертификат, в который внесена информация о 32 организациях. 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 авиапредприятия.

В связи с тем что ГосНИИ ГА является создателем СДС ОГА и также проводит работы по оценке аутентичности компонентов ВС, это позволяет проводить работы по оценке аутентичности включенных в систему мониторинга и сертифицированных поставщиков АТИ.

Одним из требований Органа по сертификации является ежеквартальный отчет организации-поставщика АТИ о поставляемых им компонентах ВС (где агрегат приобретался и в какую авиакомпанию поставлялся).

Информационно-аналитическая система мониторинга, разрабо-

Где тонко, там и рвется

танная в ИАЦ ГосНИИ ГА, обеспечивает обратную связь Эксплуатанта и предприятия-изготовителя 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 цепочке их жизненного цикла от предприятия-изготовителя, напрямую или через организацию-посредника, к Эксплуатанту. Выполняется это использованием результатов сертификации в процедурах оценки аутентичности компонентов ВС.

Для автоматизации процесса обратной связи и включения организации-поставщика АТИ в ИАС МЛГ ВС в ИАЦ ГосНИИ ГА разрабатывается пользовательский модуль «Поставщик».

Необходимо так же учитывать, что организации-поставщики АТИ — это элемент системы послепродажного обеспечения поставок авиационной техники. Поэтому просто так работу организаций-посредников АТИ игнорировать нельзя, целесообразнее скоординировать их работу и направить усилия в русле обеспечения работ по поддержанию летной годности ВС, путем поставок компонентов ВС, соответствующих нормативным требованиям.

Добиться решение данной проблемы, на наш взгляд, можно было, в том числе, и введением системы государственного регулирования, которая позволила бы упорядочить процесс функционирования организаций, работающих в данной сфере деятельности (организации-поставщики АТИ).

Создание СДС ОГА позволяет регламентировать работу поставщиков в рамках системы

Проведение работ в системе добровольной сертификации также дало возможность наиболее подготовленным организациям вполне осознанно подойти к решению данного вопроса. Их никто не принуждал в виде навязанной обязанности — они сами, понимая целесообразность наведения порядка в данной сфере деятельности, с целью исключения недобросовестных поставщиков, дезорганизующих рынок поставок АТИ, пришли к решению «открыть» свои организации, широко заявив о своих методах работы, источниках приобретения АТИ и т.п., т.е. узаконив свою деятельность и поставить ее под контроль авиационных властей гражданской авиации.

Небольшой круг таких организаций, говорит о том, что еще не все организации-посредники готовы к этому. Одной из причин такого положения, как нам видится, является непоследовательность действий государственных авиационных органов по данному вопросу ранее и некая несогласованность их действий в настоящее время.

Информационно-аналитический облик организации-поставщика АТИ

1. Основные общие данные об организациях-поставщиках АТИ По месту расположения организации-поставщики АТИ в основном располагаются в г. Москве и Московской области, на втором месте Самара — по 2 организации. Восемь городов представляют по одной организации, причем одна организация расположена в Республике Беларусь.

Месторасположение				
№	Город	Кол-во		
8	Новосибирск	1		
1	Москва	21	6	Пермь
1	Екатеринбург	1	7	Воронеж
3	Санкт-Петербург	1	8	Уфа
4	Самара	2	9	Минск
5	Саранск	1	10	Смоленск

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

Из 32-ой частной организацией 24 учреждены физическими лицами, причем 9 в виде единственного акционера, в остальных — учредителями являются физические и юридические лица.

Форма собственности		
		32
Учредители — физические лица	24	
Учредители — физические лица и юридические лица	8	
ОАО		3
ЗАО		12
ООО		16
ЧТУП		1

Год образования организаций имеет определенный разброс. Можно отметить всплеск с 2007 года. Причем около 30% всех организаций было образовано в 2007 — 2008 гг. из чего можно сделать вывод, что новые организации предпочитают начинать свою работу с процедуры сертификации в государственном органе сертификации.

2. Распределение организаций по численности и кодам ЕКПС Распределение организаций по численности персонала показывает, что наиболее типичной организацией является ООО с численностью от 7 до 20 человек. Реже встречаются организации до 7 человек и от 20 до 30 человек и, единственная организация больше 100 человек.

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.

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, или о перспективе развития данных организаций. Но в целом это нетипичное яв-

ление, 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.

Специализация организаций-поставщиков АТИ по типу АТ	
Тип АТ	Количество организаций
Самолеты и вертолеты	27
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.

3. Возраст руководителей организаций-поставщиков АТИ и уровень их образования

В основном руководство организаций-поставщиков АТИ это, люди 40-50 лет. Руководителей более старшего возраста, практически единицы. Мы наблюдаем также, что год от года увеличивается количество более молодых руководителей.

Из общего числа представленных организаций в 11-ти организациях руководители имеют высшее авиационное образование, это 35 процентов. 21 руководитель не имеет высшего авиационного образования, из них 1 чел. прошел обучение на специализированных семинарах, что увеличивает это соотношение до 38 процентов. 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.

Численность	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Новое % соотношение
32	11 — да	35%		12
	21 — нет	65%	1	
				20
				62%

Из 51 человека руководящего состава только 65 процентов имеют высшее авиационное образование.

Средний возраст руководящего состава ниже, чем у руководителей организаций 35-45 лет

Численность	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Новое % соотношение
51	33 — да	65%		33
	18 — нет	35%		
				18
				35%

Так же надо отметить, что авиационное образование в организациях имеет около 59 процентов персонала, который непосредственно занимается осуществлением поставок АТИ.

Численность	Имеющие авиационное образование	% соотношение	Прошли обучение	Новое % соотношение
371	217 — да	58%		220
	154 — нет	42%	3	
				151
				41%

Из всего изложенного выше напрашиваются следующие выводы:

— При закупке авиационно-технического имущества авиакомпании примерно на 37 процентов пользуются услугами организаций-посредников;

— Информационно-аналитическая система мониторинга, разработанная в ИАЦ ГосНИИ ГА, обеспечивает обратную связь Эксплуатанта и предприятия-изготовителя по всем поставляемым через посредников компонентам ВС. Применение данного подхода к организации системы сертификации позволит организовать оценку аутентичности и мониторинг состояния компонентов ВС по всей цепочке их жизненного цикла от предприятия-изготовителя, напрямую или через организацию-посредника, к Эксплуатанту, включение организаций-поставщиков АТИ в единое информационное пространство.

— В целях повышения эффективности государственного регулирования процессов поставки авиационно-технического имущества, необходима разработка и внедрение Федеральных авиационных правил, регламентирующих действия субъектов в сфере поставок авиационно-технического имущества и введение обязательной системы сертификации организаций-поставщиков авиационно-технического имущества.

Игорь КИРПИЧЕВ, заместитель генерального директора — директор Информационно-аналитического центра ГосНИИ ГА, доктор технических наук;
Андрей ШАРЫПОВ, начальник отдела ИАЦ ГосНИИ ГА, кандидат технических наук;
Александр КОНЬКОВ, старший инженер ИАЦ ГосНИИ ГА