

Отзыв на автореферат диссертации
Мельника Дмитрия Михайловича на тему

«Метод выявления критических сочетаний элементов систем качества и безопасности полётов при аудите и мониторинге деятельности авиационного предприятия на основе нечёткого многокритериального показателя эффективности»

на соискание учёной степени кандидата технических наук

Предложенная тема важна и скорее не своевременна, но больше того, давно уже требует поиска новых организационных методик для интеграции системы УБП и Системы УК, при том что СУБП именно просится на первое место. Из опыта – недостатки в Системе УБП влекут худшие последствия, чем пробелы в Системе качества. Особая потребность имеется в оценке показателей эффективности систем, не зависящих от частного мнения проверяющего, инспектирующего персонала. Назрела необходимость в системе оценок, измеряемых единицами, баллами, в том числе и для возможного сравнения систем УБП и качества в различных предприятиях отрасли. Очевидно, автор взял на себя такую ответственную задачу.

Если обсудить обоснованность научных положений и выводов, то к позиции, вызывающей сомнение, можно отнести последовательность рассуждений, изложенных на стр. 37. На основе «Карты сбалансированных показателей качества и безопасности полётов авиационного предприятия» утверждается что «Представленная модель ССП устанавливает первичность качества, безопасность же является обеспечивающим компонентом качества:» и сразу «...основная цель любого авиационного предприятия –прибыль» и в заключение «Именно показатели в области качества определяют показатели в области безопасности полётов.» Вот тебе раз! Что же для чего? Опыт и здравый смысл голосуют за последнее из двух утверждений. Автор сам подтверждает это на переходе со стр.39 на стр.40.

Если обсуждать выводы после анализа Таблицы 2.5 на стр.42 «Показатели качества и безопасности полётов в авиационном предприятии», то возникают следующие сомнения.

1. В разделе «Качество» под №1 «Выполняемые процедуры сертификации ВС». Данные процедуры носят единовременный характер, в крайнем случае с годовой периодичностью. Тогда что будет контролироваться ежемесячно? Возможно показатель включён искусственно?

2. В разделе «Безопасность» под №10, каким образом здесь размещено «Нарушение стандартов качества обслуживания пассажиров» (в практической деятельности эксплуатантов это ФАП -82 2007г.). Каким образом качество обслуживания пассажиров прямо влияет на безопасность?

3. Каким образом №8 «Авиационные события» и №11 «Нарушения стандартных процедур SOP членами экипажей» стали независимыми компонентами? Факты - по результатам Анализа БП в Приволжском МТУ Росавиации «Отклонения от лётных ограничений, нарушения технологии работы экипажем» (это всё нарушения SOP) составили 52,8% от всех авиационных событий, а по результатам Анализа за истекшие 15 лет они же составили 49,6%. То есть нарушения SOP послужили причиной авиационных событий. Однако в Работе на стр. 46 делается вывод – «Минимальные значения в области безопасности имеют значения, связанные с выполнением экипажами стандартных процедур SOP.» Очень трудно согласиться.

В отношении достоверности материала следует обратить внимание на некоторые моменты. В частности, на стр.21-22 автореферата сообщается, что «В настоящее время в РФ проверка поставщиков услуг проводится в соответствии с методическими рекомендациями территориальным органам Росавиации, размещённым на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта.» Далее приведены формула усреднённых сумм разного рода показателей и таблица значений коэффициента эффективности СУБП.

В действительности, персонал территориальных органов методическую подготовку для применения указанной методики не проходил, официального указания о её внедрении при проведении базовых объектов не поступало. Проверки проводятся на основе заполнения контрольных карт, скорректированных и утверждённых в июне 2021 года.

Таким образом, даже упомянутая методика, предполагающая объективную оценку СУБП с суммой баллов в практику не внедрена по ряду причин.

На странице 83, предложенной Работы автор утверждает «При такой оценке процессов СУБП интегрируется с СУК в соответствии с требованиями Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации». При подробном изучении указанного Приложения 19 упоминания о СУК не удалось обнаружить. Напротив, там нет рекомендаций по показателям качества вообще, при том что требование по наличию показателей эффективности системы безопасности полётов определено.

Не меньший интерес вызывает, какие аспекты деятельности авиации и в частности факторы опасности и риски технических систем были освещены в статьях Ивана Ильина, поскольку на стр.135 Работы под №38 как использованная литература значится: Ильин И.А. «О русском национализме» (Сборник статей).

Предлагаемый Автором подход, до настоящего времени, в деятельности поставщиков авиационных услуг и в частности, эксплуатантов воздушных судов не применялся. Далее предположений и теоретических рекомендаций ничего не предлагалось. Представляется, что задача во истину новая, но ещё более многотрудная. В реальных авиапредприятиях Системы УБП и Система УК возложена на различный персонал, с различными целями, отличающимися организационными методиками и несвязанными показателями.

Это то и вызывает сомнение в отношении выводов о практической интеграции систем безопасности полётов и системы качества на основе многоокритериального показателя эффективности в сколько ни будь обозримом будущем. Но путь, безусловно, верный.

После анализа актуальности, оценки обоснованности предложенных математических моделей и последовательных выводов, с учётом новизны подхода и практического использования при дальнейшей проработке уместно сделать заключение о соответствии диссертации установленным критериям.

Автор отзыва:

Мосунов Валерий Анатольевич

Республика Татарстан, г. Казань, ул. Курчатова 10 кв.41.

8 960 038 02 13

v.mosunov@uvtaero.ru

Заместитель генерального директора по обеспечению безопасности полётов авиакомпании АО «ЮВТ АЭРО».

В.Мосунов

31.03.2022г.

Подпись **Валерия Анатольевича Мосунова** подтверждают

Генеральный директор АО «ЮВТ АЭРО»

П.В. Грубаев

