

ОСОБЕННОСТИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Е. В. Рябова, студентка III курса экономического факультета ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н.П.Огарёва»

Т. П. Шарашкина, канд. экон. наук доцент кафедры управления качеством ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н.П.Огарёва»

В статье рассматриваются современные особенности и тенденции развития управления качеством в автомобильной промышленности России и за рубежом, необходимость и проблемы внедрения на отечественных предприятиях по производству автомобилей и запчастей к ним международного отраслевого стандарта на системы менеджмента. На основании выявленных данных автор предлагает свои альтернативные варианты по планированию и организации работ, направленных на повышения качества российских автомобилей.

Ключевые слова: система менеджмента качества, стандарты в области качества, сертификат ISO/TS 16949:2009

В современных условиях главная составляющая конкурентоспособности любого предприятия способность обеспечить постоянно возрастающие требования потребительского рынка и конкретных заказчиков. Одним из путей решения этой непростой задачи является разработка и внедрение постоянно совершенствующейся системы качества (СК), отвечающей самым высоким международным требованиям. Однако СК, соответствующая требованиям МС ИСО серии 9000, не в полной мере удовлетворяет большинство крупнейших западных производителей автомобилей и компонентов для них.

Практика показывает активную заинтересованность организаций в разработке не только систем менеджмента, основанных на стандартах ИСО серии 9000, но и в разработке интегрированных систем, а также систем, учитывающих отраслевые особенности применения этих стандартов, например, широко используется производителями и поставщиками автомобильной промышленности ГОСТ Р 51814.1-2004 (ИСО /ТУ 16949:2002).

В 2009г. в связи с выходом нового международного стандарта ИСО 9001:2008 запланирован выход новой версии национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 51814.1.

Автомобильная промышленность – ведущая отрасль машиностроения, значительно влияющая на решение экономических, социальных, экологических и научно-технических проблем в любой индустриально развитой стране. Особую роль играет автомобильная промышленность в кризисных ситуациях, когда отрасль выступает локомотивом, вытягивающим всю экономику страны из экономического кризиса. Это обусловлено особенностями автомобилестроительного производства с его масштабностью, массовостью, высоким уровнем кооперации с другими отраслями промышленности. При этом во всем комплексе финансово-экономических, организационно-технических, технологических задач, стоящих перед автомобилестроением, главной, обобщающей задачей является повышение качества, а значит, и конкурентоспособности выпускаемых автомобилей.

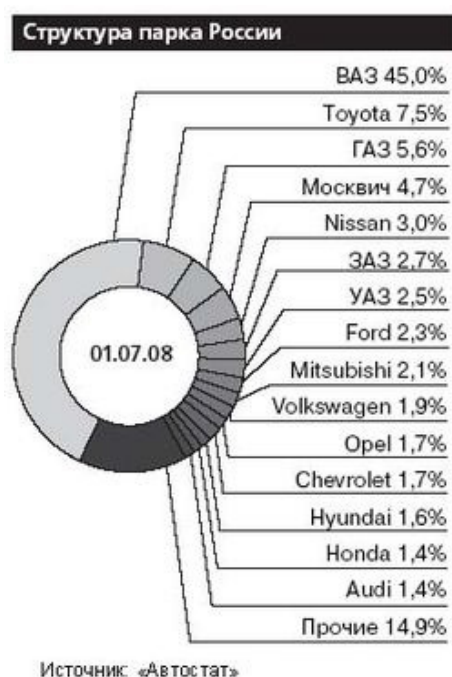
То, что такая постановка правомочна, подтверждает опыт развитых стран. Так, в 1930-е годы США, в послевоенные – Япония, Германия, в 1950-е – Южная Корея и Италия выходили из экономического кризиса, опираясь в первую очередь на развитие автомобильной отрасли. Важную роль в этих странах сыграла проводимая государством национальная промышленная политика. Ее целью в области автомобилестроения было создание благоприятных условий для стабильного развития национальной автомобильной промышленности как одной из приоритетных отраслей в стране.

Автомобилестроение и в отечественной промышленности играет ключевую роль. Автомобилестроение – это около 13% всего объема производства промышленности, это более 10 млн человек, занятых в производстве. Поэтому развитие отечественного автомобилестроения – важная стратегическая задача, актуальность которой еще более повышается в связи с вступлением России в ВТО.

Чтобы быть конкурентоспособным, необходимо особое внимание уделить проблемам сертификации и проблемам экологии самих автомобилей и производств. С каждым годом экологические требования в развитых странах стремительно возрастают. И отставание в этом вопросе может привести к очень печальным последствиям, когда транспорт, нарушающий принятые нормы, просто не сможет выйти на дороги цивилизованных стран.

Отечественные автомобилисты неохотно пересекаются на более новые автомобили, отмечают специалисты. Почти половина машин, которые колесят по российским дорогам, старше 12 лет. В итоге обновление парка происходит медленно.

По мнению специалистов, это связано с тем, что у россиян по-прежнему не хватает средств, чтобы менять машины с той же регулярностью, что в Европе или США.



Р и с у н о к 1 Структура автопарка в России на 1.07.08

Основу автопарка России составляют «Жигули» – на их долю приходится почти половина всего автопарка. В то же время специалисты отмечают постепенное вытеснение машин отечественных марок «иностранками». На Рисунке 1 мы наблюдаем, что лидером среди моделей иностранного

производства является японская Toyota. На нее приходится 7,5% от всех автомобилей в стране. На втором месте Nissan – 3%. Большинство из этих машин праворульные и сосредоточены на Дальнем Востоке и в Сибири. На третьем месте Ford. Эта марка занимает первое место по популярности среди иномарок во многих регионах в центральной части России, на северо-западе и в Поволжье. Положение в российской автомобильной промышленности сейчас такое, что приукрасить его невозможно. Отрасль пребывает в затяжном кризисе, который все время обостряется. Суть его в том, что все большее число людей отказываются покупать отечественные автомобили, отдавая предпочтение иномаркам. Ни весьма крутые меры в виде повышения ввозных пошлин, ни изощренная реклама, ни призывы проявлять патриотизм и покупать российское картину не изменили. Причина у всех на слуху: качество наших машин ни в какое сравнение не идет с качеством большинства иномарок.

По данным, представленным на Международной конференции Развитие через качество, распределение интересов отечественных потребителей при выборе автомобиля сводится к следующему: 33,7% приходится на технические характеристики транспортного средства, 23,5% – на безопасность вместе с оснащением и удобством, 22,8% – на цену, 14,8% – на внешний вид. Лишь 5,2% покупательского внимания уделяется сервису.

Для повышения качества отечественной автомобильной техники возможно при внедрении на предприятиях системы менеджмента качества, основанной на международных стандартах серии ИСО 9000 и их приведение в соответствие с требованиями стандарта ИСО/ТУ 16949:2002 "Системы менеджмента качества. Особые требования по применению стандарта ИСО 9001-2000 в автомобилестроении и организациях, поставляющих соответствующие запасные части". Этот стандарт возник в результате сотрудничества национальных объединений автопроизводителей (из Германии, Франции, Италии, Японии) – Международной автомобильной группы IATF (InternationalAutomotiveTask Force) при поддержке технического комитета

международной организации стандартизации ISO/TC 176, занимающегося системами менеджмента качества.

Впервые стандарт QS-9000 (позднее ставший ИСО/ТУ 16949) применен в сентябре 1994 года в Северной Америке для всех внутренних и внешних поставщиков "большой тройки" (Chrysler, Ford Motor Company и General Motors Corporation) и проходил переработку в феврале 1995 года. В связи с глобализацией мировой экономики с декабря 2004 года, ведущие зарубежные производители автомобильной техники переходят на единый стандарт ISO/TS 16949:2002. Новая редакция спецификации принята 12.06.2009 г., заменяет версию 2002 г. ISO/TS 16949:2009 «Системы менеджмента качества Особые требования по применению ИСО 9001:2008 для организаций-производителей серийных и запасных частей для автомобильной промышленности».

Т а б л и ц а 1

Сертификация по ISO/TS 16949:2002

	Число выданных сертификатов	Прирост за год	Количество стран, в которых расположены сертифицированные компании
Декабрь, 2007	35 198	7 199	81
Декабрь, 2006	27 999	10 952	78
Декабрь, 2005	17 047	7 028	80
Декабрь, 2004	10 019	-	62

Источник: The ISO Survey of Certifications 2007

Анализируя данные таблицы 1 и таблицы 2 мы видим, что на конец 2007 г. в 81 стране мира осуществляли деятельность 35198 компаний с системами менеджмента качества, сертифицированными на соответствие ISO/TS 16949 (в России – 78), а на конец 2008 г. по данным ISO в 81 странах мира осуществляли деятельность 39300 компаний с СМК, сертифицированными на соответствие ISO/TS 16949 (в России – 78).

Страны с наибольшим количеством сертифицированных компаний по ISO/TS 16949

Страна	Было на 31.12.2006	Стало на 31.12.2007	Прирост
Китай	4 758	7 732	2 974
США	3 852	4 288	436
Республика Корея	2 621	3 453	832
Германия	2 763	3 068	305
Индия	1 588	2 008	420
Франция	1 127	1 165	38
Япония	939	1 106	167
Италия	935	1 024	89
Бразилия	846	972	126
Мексика	758	947	189
Страны СНГ			
Россия	42	78	36
Украина	8	12	4

Источник: *The ISO Survey of Certifications 2007*

Российский покупатель считает отечественные машины плохими из-за низкого качества узлов и деталей и плохой сборки. На Западе наши автомобили тоже считают никуда не годными, но на первый план выступает другой их недостаток, о котором большая часть наших автомобилистов даже не подозревает.

В мировой экономике постепенно формируются единые стандарты менеджмента, что заставляет российские предприятия, которые не желают быть аутсайдерами на общем рынке, решительно менять привычную систему управления. В России полностью пересмотрена система стандартизации и сертификации. Вступил в действие федеральный закон "Об основах технического регулирования в Российской Федерации". Он охватывает комплекс вопросов, касающихся технических регламентов, стандартизации, подтверждения соответствия продукции, аккредитации органов по сертификации, ответственности органов государственного контроля и изготовителей.

Целью создания и сертификации систем менеджмента качества на отечественных предприятиях автомобильной промышленности является рационализация деятельности органов по оценке соответствия, способствующая свободному распространению товаров и услуг. Это возможно при создании условий, гарантирующих всем заинтересованным сторонам, что продукция, прошедшая испытания или сертификацию не нуждается в повторных проверках. Таким образом, обеспечивается отход от обеспечения качества путем сертификации продукции и переход к выпуску качественной продукции путем внедрения систем обеспечения качества, что ведет к предупреждению появления на рынке недоброкачественных товаров и услуг.

Неудовлетворительное качество отечественных автомобилей – в значительной мере результат низкой производственной и трудовой дисциплины на предприятиях, плохо организованного технического контроля. Отечественный покупатель предпочитает иномарки не только из-за более качественной сборки и высокой долговечности узлов, деталей и машины в целом. Западный автомобиль более надежен, удобен и комфортабелен благодаря применению ряда новейших технических узлов, которые не производятся и, похоже, пока даже не проектируются отечественными инженерами и конструкторами. Речь идет, прежде всего, об электронике, которой буквально напичканы иномарки даже не самого высокого класса. Электронизация отечественных автомобилей – важнейшее направление их совершенствования, если мы хотим, чтобы они рано или поздно стали, наконец, конкурентоспособными.

В связи с ужесточением требований к поставщикам комплектующих со стороны ведущих производителей автомобилей, компании, занятые в автомобильном секторе, испытывают растущую необходимость соответствовать промышленным стандартам. Проведение такой сертификации в автомобильной отрасли, имеет не только коммерческое значение для поставщиков автомобильного сектора, но и способствует росту доверия среди покупателей.

Как спланировать и организовать работу по повышению качества российских автомобилей? Возможно, имеет смысл обратиться к известным и старым как мир рекомендациям: выявить слабые звенья и направить все силы на его устранение. Известно, в МВД России есть обширный банк данных об авариях на дорогах, происшедших из-за заводских дефектов отечественных автомобилей. На первом месте – часто выходящие из строя, не отрегулированные должным образом приборы освещения – фары, подфарники, габаритные огни. На втором – дефекты тормозной системы. И так далее. По-видимому, в этом порядке – в направлении совершенствования и улучшения выявленных самых слабых звеньев наших автомобилей – и надо действовать, чтобы повысить их надежность и безопасность. Наши автозаводы при всех трудностях их нынешнего финансового положения должны изыскивать возможности для вложения средств в автомобильную науку, включающую совершенствование технологии изготовления, улучшение конструкций, новейшие дизайнерские решения автомобилей. Во всем мире все шире ведутся исследования и уже есть конструкторские разработки транспортных средств, работающих на водороде, на солнечных батареях. Давайте и этому уделим внимание, чтобы в очередной раз не оказаться в роли догоняющих. Целесообразно провести своеобразную инвентаризацию и составить полную картину – как используются в отрасли резервы и возможности современного менеджмента качества и международных стандартов и ввести их в действие там, где это не сделано. В любой из автомобильных стран – США, Японии, Корее, Германии – ежегодно вкладывают в автомобильную промышленность средств в несколько раз больше, чем весь наш годовой бюджет, а в науку, в исследование научно-технических проблем, связанных с автомобилями, столько, сколько мы не вложили за все годы существования страны. На их заводах трудятся тысячи прекрасных дизайнеров, а у нас и полсотни не наберется. Из их вузов выходят прекрасные специалисты-автомобилестроители, которых обучает уже третье-четвертое поколение профессоров, опять же тесно связанных с автопромом и фактически

обслуживающих автопром. Где это все у нас? Будем реалистами - хорошо, если отечественная автопромышленность сможет наладить выпуск действительно качественных конкурентоспособных автомобилей году к 2020-2025.

Учитывая важность и необходимость создания стандартов в автомобильной промышленности России:

Во-первых, необходимо убедить всех, что речь должна идти о качестве работы каждого сотрудника и каждого подразделения завода. Это является определяющим по отношению к качеству конкретных изделий. Современное производство – сложнейший механизм, и качество изделий можно обеспечить только при качественной работе всех звеньев этого механизма. Отсюда сам по себе напрашивается вывод – система качества трансформируется в систему управления организацией. Во-вторых, необходимо (на что в первую очередь обращают внимание аудиторы) тщательное соблюдение всех требований, что невозможно без тщательного документирования всех процедур. Документация должна быть очень аккуратно оформлена, понятна, достаточна, конкретна, все необходимые действия должны быть максимально учтены. Это очень важный организационный момент. В-третьих, доказательство выполнения. Здесь надо отметить сбор, обработку и анализ информации. Обязательно надо постараться найти взаимозависимость, провести подробный анализ, разработать мероприятия по совершенствованию и обеспечить действенный контроль. Принцип непрерывного совершенствования увязан с тщательным анализом, разработкой и контролем намеченных мероприятий. В настоящее время он реализуется в отношении качества готовых изделий, документации и процедур управления. Ежегодно каждое подразделение разрабатывает планы совершенствования и цели для каждого подразделения и в целом по заводу.

На сегодняшний момент ISO/TS 16949 – это альтернатива национальным стандартам для поставщиков. Имеет место тенденция перехода от разнообразных национальных стандартов к международному стандарту. Сертификация по стандарту ISO/TS 16949 позволит:

- Повышать качество поставки серийной продукции и процессов на предприятии;
- Применять общепринятые требования международных систем качества к автомобильной индустрии;
- Участвовать в тендерах на производство комплектующих как для отечественных, так и для иностранных автопроизводителей и фирменных автосервисов;
- Удерживать свою долю рынка, расширяя ее за счет не прошедших сертификацию поставщиков;
- Оценивать поставщиков;
- Проводить аудиты "третьей стороны", с гарантированной идентичностью требований;
- Проводить аудиты в интересах клиента;
- Получить сертификат по международному, т.е. признанному во всём мире, стандарту ISO/TS 16949:2002, вместо множества сертификатов по каждому из национальных стандартов.

Сегодня вопрос стоит так – или в течение 6-7 лет российские предприятия автомобильной промышленности будут реконструированы, качество выпускаемой продукции будет доведено до мирового уровня, или через 7-8 лет на российских дорогах не останется российских автомобилей. Чтобы стать законодателями моды в автомобильной промышленности для предприятий, занятых производством автокомплектующих, обеспечение стабильного качества продукции будет предполагать наличие сертификата ISO/TS 16949:2009. Работа по международным стандартам в области менеджмента качества способствует позитивным изменениям в целом спектре производственных процессов компании. Так, постоянно идет процесс не только улучшения качества продукции, но и повышения эффективности бизнеса в целом. Работа по столь строгим стандартам позволяет как повышать качество поставки серийной продукции, так и увеличивать свою долю рынка за счет не прошедших сертификацию конкурентов. По оценкам команды менеджеров

завода, повысилась управляемость бизнес-процессов. Обладатели сертификата по праву претендуют на лидирующие позиции в своей отрасли. Надеюсь, что в скором времени Россия может по праву составлять конкуренцию мировым лидерам, внедряя стандарты и совершенствуя системы качества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Зажигалкин А., Панкратова Н. Промышленности России нужна международная стандартизация / А. Зажигалкин, Н. Панкратова // Стандарты и качество. – 2009. – №9.
2. Исаев С. В. Принимайтесь за ISO/TS 16949:2002 сегодня! / С. В. Исаев // Методы менеджмента качества. – 2005. – №2.
3. Кравченко Ю. МГС - отлаженный механизм/ Ю. Кравченко // Стандарты и качество. – 2004. – №4.
4. Официальный сайт «International Organization for Standardization» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.iso.org/iso/home.htm>
5. Официальный сайт IATF Oversight Offices [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.iatfglobaloversight.org/default.aspx>
6. Промышленный стандарт "Требования к системам качества. QS-9000" [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://old.centerprioritet.ru/ska9000/lib/qs9000.htm>
7. Смирнов В. А. QS-9000/ В. А. Смирнов, А. В. Брувер, А. А. Амяльев // Методы менеджмента качества. – 2002. – №8.
8. Статистические данные о сертификации по ISO/TS 16949:2002 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.qcert.ru/docs/cert-count/cert-world-16949/>
9. Цуканов Е. Как живется стандартам сегодня / Е. Цуканов // Стандарты и качество. – 2009. – №2.
10. Шалин А.П. Комплексная система технического регулирования [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.standard.ru/publications/article.phtml?i=17>
11. <http://www.tpc72.ru/3.php>
12. http://www.vniis.ru/5479/Certification/Document_Design/
13. <http://quality.eup.ru/STANDART/tehreg-razval.htm>
14. <http://www.icgrp.ru/docs/list/standards/iso-ts-16949/>
15. <http://www.standard.ru/>
16. http://www.ru.sgs.com/ru/iso_ts_16949?serviceId=8906&lobId=55006
17. http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=36155