

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ СТАНДАРТИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ КАЧЕСТВОМ

ВСЕГДА ПЕРВЫЙ

WWW.RIA-STK.RU

СТАНДАРТЫ И КАЧЕСТВО

ИЗДАЕТСЯ С 1927 ГОДА

11 (917) 2013



■ АДМИРАЛ КАСАТОНОВ:
КОРАБЛИ И КОРАБЕЛЫ
4

■ ИСО СЕРИИ 9000
И КРИЗИС ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
28

■ ИННОВАЦИИ И СТАНДАРТЫ
44

■ КАЧЕСТВО И ВЛАСТЬ:
10 ЛЕТ ПРОТИВОРЕЧИЙ
54



ISSN 0038-9692
9 770038 969006 >

СТАНДАРТЫ
И КАЧЕСТВО

ЕСЛИ ТЫ ЧТО-НИБУДЬ ДЕЛАЕШЬ,

ДЕЛАЙ ЭТО ХОРОШО.

ЕСЛИ ЖЕ ТЫ НЕ МОЖЕШЬ

ИЛИ НЕ ХОЧЕШЬ

ДЕЛАТЬ ХОРОШО,

ЛУЧШЕ СОВСЕМ НЕ ДЕЛАЙ.

ЛЕВ ТОЛСТОЙ



К

Как-то быстро и незаметно пролетело лето, отпускники с новым зарядом энергии приступили к работе, школьники и студенты — к учебе, на селе собрали урожай. И сейчас в эти осенние дни вспоминаются мне встречи в деревне с родственниками, друзьями детства и знакомыми. С каждым годом настроение селян ухудшается. Да и как иначе? Мой друг, бывший председатель колхоза, боготворит президента Путина. «Одна надежда на него, — говорит он. — Памятник при жизни ему надо поставить, если его послание Федеральному Собранию будет выполнено».

А задачка-то непростая: в течение четырех—пяти лет полностью обеспечить продовольственную безопасность страны. Я тоже задумался над этой проблемой. Более полугода прошло после того, как Президент РФ обратился с посланием к Федеральному Собранию, а изменений никаких нет.

Давайте вместе поразмышляем. На 2020 г. намечено произвести 115 млн т зерна (в 1978 г. в РСФСР собирали 128 млн т). Где же прогресс? Где новые технологии?

Сегодня мелиорация полностью загублена. Вспоминаю, какой в советские времена был напряженный план в министерстве судостроительной промышленности по поставкам дождевальных машин типа «Фрегат», которые экспортировались за рубеж. Их вечно не хватало. Мы с министром мелиорации летали в Волгоградскую и Саратовскую обл., чтобы во всех деталях разобраться в ситуации с орошаемыми полями и принять экстренные меры.

Что у нас сейчас происходит с минеральными удобрениями? Производим 18 млн т и только 2 млн т используем у себя. О какой урожайности можно говорить? Соседняя Белоруссия собирает зерновых на 10 ц с гектара больше, чем мы, нам до мировых показателей еще очень далеко.

Не поддаются объяснению такие цифры: к 2020 г. произвести мяса в убойном весе до 8,5 млн т, молока — 38 млн т. Так в 1990 г. мы уже производили мяса 10 млн т и 56 млн т молока.

Рядовые сельские труженики говорили мне, что с нашими капиталистами сделать страну конкурентоспособной не удастся, потому что они думают только о своем кармане, а не о государстве. Нет у нас хороших капиталистов-патриотов. Грустно...

Несколько слов о материально-технической базе села. Техника и технологии более чем на 65% формируют себестоимость сельской продукции. В пылу реформ выпуск отечественных тракторов уменьшился в 70 раз. Производство комбайнов сократилось в 23 раза! Технологическое оборудование изношено более чем на 70%, поэтому производительность труда в отрасли в 10—15 раз ниже, чем за рубежом. Из пяти комбайновых заводов уничтожены четыре. Иначе как варварством это назвать нельзя.

Мы по-хорошему завидуем Германии, где 767 тыс. тракторов обрабатывают около 12 млн га земли, т.е. в 10 раз меньшую пахотную площадь. В среднем в мире на 1000 га пашни приходится 21 трактор, а в России — 4.

Как ни грустно, но приходится констатировать, что технический уровень и качество машин отечественного производства крайне низкие. Так, например, в нормативах на сложный отказ у тракторов заложено 1000—1500 моточасов, а фактически имеем 250—500.

Об удручающем состоянии сельского хозяйства мы говорим много, но жить-то надо, село же нужно спасать. При таком состоянии дел мы не только полмира не сможем накормить (желание нашего правительства), но и себя не прокормим.

Нельзя забывать, что продовольственная безопасность и оборонная безопасность — основные слагаемые существования государства.

Мои дорогие читатели, не расслабляйтесь! Работайте с полной отдачей сил. Помогите президенту страны в реализации его послания.

Геннадий ВОРОНИН





ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ КАЧЕСТВА



**Губернатор, председатель Правительства
Нижегородской области
В.П. ШАНЦЕВ**

УЧАСТНИКАМ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА, ПОСВЯЩЕННОГО ВСЕМИРНОМУ ДНЮ КАЧЕСТВА И ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛЕ КАЧЕСТВА

Уважаемые друзья!

От имени Правительства Нижегородской области приветствую всех гостей и участников Всероссийского форума «Лучший опыт — для лучшей жизни!», посвященного Всемирному дню качества и Европейской неделе качества!

Важность решения задачи повышения эффективности производства, особенно в контексте сохранения природы, трудно переоценить. Модернизация мощностей, новые подходы в области менеджмента позволяют создать современную высокую культуру производства, заставляют целые отрасли выходить на качественно новый уровень развития.

Мне особенно приятно, что на форум в Нижнем Новгороде собрались представители ведущих для Нижегородской области отраслей, таких как авиа- и автомобилестроение, производство вооружений.

Принципиальные решения проблемы качества, найденные в сфере машиностроения, часто становятся универсальными: примером может служить Производственная система «ГАЗ», внедренная на Горьковском автозаводе, по лекалам которой сегодня повышают качество своего производства предприятия АПК, нефтепереработки и даже банки.

В рамках форума вместе с учеными и руководителями органов власти вам предстоит обсудить целый комплекс проблем и найти их эффективные решения. Искренне желаю вам успехов и плодотворной работы!

Пусть Всероссийский форум «Лучший опыт — для лучшей жизни!» станет для всех его участников источником новых идей, площадкой для перспективных переговоров и обмена опытом в сфере повышения качества!



ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ КАЧЕСТВА



**Руководитель Федерального
агентства по техническому
регулированию и метрологии
Г.И. ЭЛЬКИН**



**Президент
Всероссийской
организации качества
Г.П. ВОРОНИН**

Уважаемые участники и гости, организаторы Всероссийского форума, посвященного Всемирному дню качества!

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) совместно с Правительством Нижегородской области и Всероссийской организацией качества 14—15 ноября 2013 г. проводит Всероссийский форум, посвященный Всемирному дню качества и Европейской неделе качества.

Форум проходит вскоре после 36-й Генеральной ассамблеи Международной организации по стандартизации, обсудившей важные вопросы влияния стандартизации на повышение качества и конкурентоспособности продукции, устойчивого развития производственных структур стран и регионов. Решения и выводы ассамблеи полностью совпадают с нашим стремлением повысить эффективность деятельности в области качества, систем менеджмента качества, экологии и социальной ответственности.

Росстандарт рассматривает проведение в 2013 г. Всероссийского форума в Нижнем Новгороде как признание больших успехов данного региона в экономическом и социальном развитии.

Нижегородская область имеет богатые традиции в управлении качеством, славится добротностью своей продукции гражданского назначения. В соответствии с государственными программами ведется модернизация мощного оборонно-промышленного комплекса, растет качество жизни населения области, хорошеет древний город, расположенный на Волге и Оке.

Предприятия и организации области принимают активное участие в проводимых Росстандартом выставках и конкурсах. Одним из самых авторитетных является Всероссийский конкурс Программы «100 лучших товаров России», в котором постоянно участвуют производители Нижегородской области. За 10 лет лауреатами и дипломантами Программы «100 лучших товаров России» стали 627 нижегородских товаров и услуг.

Убежден, что обмен опытом и активные дискуссии в ходе работы форума послужат совершенствованию механизмов управления во всех отраслях и сферах общественной жизни, повышению качества продукции и услуг, качества жизни граждан России.

Желаю всем участникам форума плодотворной работы, крепкого здоровья, счастья, успехов и благополучия!

Уважаемые участники и гости форума!

Реалии современного мира убедительно доказывают необходимость самого внимательного и ответственного отношения к проблемам качества.

Такое внимание особенно необходимо сейчас, когда Россия вступила во Всемирную торговую организацию. Без повышения качества невозможны успешное осуществление перспективных задач развития экономики, поставленных президентом страны, программ развития оборонно-промышленного комплекса, сельского хозяйства, а также решение социальных вопросов.

Высокое качество поможет внедрить новые технологии, будет способствовать развитию науки, образования и здравоохранения.

Надеюсь, что участники форума обменяются опытом и выработают рекомендации по практическому применению современных методов управления качеством, инструментов «бережливого производства», а также вовлечению в этот процесс персонала.

Все это повысит эффективность экономики и качество жизни.

Желаю всем участникам форума успешной и плодотворной работы!

[PERSONA GRATA]



Игорь КАСАТОВ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ: КОРАБЛИ И КОРАБЕЛЫ

Если есть в нашей стране человек, который знает о военно-морском флоте все, то это определенно Игорь Владимирович Касатонов. Из 74 лет жизни адмирала И.В. Касатонина не было ни одного дня, когда он не был бы так или иначе связан с морем. Родился во Владивостоке, школьные годы провел в других приморских городах, куда забрасывала служба его отца — адмирала В.А. Касатонина. В 1960 г. с отличием окончил Черноморское высшее военно-морское училище им. П.С. Нахимова в Севастополе, затем окончил Высшие специальные офицерские классы ВМФ, Военно-морскую академию, Военную академию Генерального штаба Вооруженных сил им. К.Е. Ворошилова, Севастопольский приборостроительный институт, командовал советскими и российскими кораблями, возглавлял флотилии и флоты, был первым заместителем Главнокомандующего ВМФ России. Сейчас адмирал И.В. Касатонов занимается общественной деятельностью.

Современные проблемы нашего флота, качество кораблей, состоящих на вооружении и строящихся, инфраструктура флота и многие другие вопросы стали темой беседы главного редактора журнала «Стандарты и качество» Г.П. ВОРОНИНА с адмиралом И.В. КАСАТОНОВЫМ.

— Игорь Владимирович, как вы оцениваете состояние современного российского кораблестроения? Удалось ли хоть в какой-то мере сохранить внушительный потенциал отрасли, накопленный в дореформенные годы?

— Россия на протяжении веков была великой морской, а следовательно и великой кораблестроительной державой. Наши военные корабли ни до, ни после 1917 г. практически ни в чем не уступали кораблям европейских стран и США и вполне отвечали задачам обороноспособности страны. Так продолжалось до 80-х гг., когда экономика страны столкнулась с проблемами, вызванными переходом на рыночные рельсы.

Строительство военных кораблей — часть судостроения. В дореформенные годы гражданское судостроение также находилось на высоком техническом уровне. Страна получала неплохие речные и морские грузовые суда, пополнялся рыболовный флот. Часть судов — и гражданских, и даже военных — закупалась в братских социалистических странах: ГДР, Польше, Болгарии и др., но и они создавались при участии советских конструкторских бюро и в тесной кооперации со многими отечественными предприятиями.

Судостроительная отрасль пережила перестройку экономики очень трудно. Создатели гражданских судов старались вписаться в рыночную экономику, но объемы производства все еще далеки от уровня 80-х гг.

С военной ветвью судостроения — кораблестроением — сложнее. Дело в том, что военные корабли нужно строить значительно быстрее, чем гражданские суда. Любое промедление здесь чревато моральным старением, отставанием от мирового уровня кораблестроения, а значит снижением обороноспособности страны. Кроме того, важно наличие заказов оборонного ведомства, а с этим в 90-х гг. были проблемы. Так что корабли, пополнявшие российский военный флот за последние 20 лет, можно сосчитать по пальцам одной руки.

Тем не менее большинству судостроительных предприятий все же удалось выжить в это нелегкое время. Только выжить! Сохранились и коллективы конструкторов, но «усохшие» до предела выживания. А в строительстве подводных лодок, в том числе атомных, благодаря накопленному ранее научно-техническому потенциалу, а также таланту, мастерству и энтузиазму главных конструкторов — И.Д. Спасского, С.Н. Ковалева, П.П. Пустынцева, Ю.Н. Кормилицына и др., — нам даже удалось не потерять темп. Поэтому наши субмарины находятся на вполне современном уровне и ничем не хуже зарубежных аналогов.

Не могу не поделиться некоторыми своими предположениями. Фактическое господство советского военно-морского флота в мировом океане (наряду с ВМФ США) и ракетно-ядерная составляющая нашего

флота всегда вызывали озабоченность Запада. И в рядах приехавших в Россию в 90-х гг. зарубежных «советников» наверняка находились такие, которые хотели бы ослабить наш военно-морской флот, разрушить российское судостроение, прежде всего строительство военных кораблей. И это им в значительной степени удалось. В частности, были приостановлены работы по созданию системы «Тайфун», состоящей из шести подводных лодок с ядерным оружием, действующих в разных частях Мирового океана. Объяснялось это тем, что ремонт и обслуживание субмарин стратегического назначения «Тайфун» обходится так дорого, что на эти средства можно построить две подлодки более простого класса. Правда, подобная система в конце концов была создана.

Серьезный ущерб был нанесен и надводному флоту. Как это ни парадоксально, в 90-х гг. в первую очередь списывались и направлялись в металлолом недавно построенные корабли последних поколений. Из 17 эсминцев 456-го проекта осталось всего 4 или 5. Из 12 противолодочных кораблей проекта 1155 — чуть больше половины. Мотивами списания чаще всего были дорогие обслуживание и ремонт, нехватка кадров моряков.

Я и сегодня не вижу удовлетворительного объяснения тому, что в «лихие девяностые» многие заказы на военные суда аннулировались, верфи закрывались, а почти готовые корабли либо продавались за границу по цене металлолома, либо направлялись на переплавку на отечественные металлургические заводы.

Серьезный удар был нанесен по кадровому составу военно-морского флота. За минувшие двадцать лет были смещены со своих постов и заменены два главкома, два начальника штабов, одиннадцать командующих флотами, причем замены не всегда были оправданными. Для сравнения замечу, что руководивший ВМФ страны почти тридцать лет адмирал С.Г. Горшков заменил за этот срок всего двух командующих флотами.

Трудные времена в судостроительной отрасли еще не миновали: слишком часто меняются руководители Объединенной судостроительной корпорации, принимаются подчас противоречивые стратегические решения. Но я с удовлетворением вижу, что вопросам развития отрасли все больше внимания уделяет руководство страны и эти проблемы все чаще становятся предметом обсуждения в высших органах власти. Я считаю, что государство должно активнее вмешиваться в ценообразование в отрасли, назначение сроков строительства кораблей, регулирование рыночных отношений между предприятиями.

— Что вы можете сказать о морских кораблях и гражданских судах начала XXI в. с позиций качества их постройки, технического уровня и эксплуатационных свойств?

— Непростой вопрос. Новые военные корабли в нашей стране в последние 20 лет фактически не строились, а о тех, что не сошли еще со стапелей, говорить рано. Те, что были построены в 70—80-х гг., но еще находятся в строю, неоднократно модернизировались, оснащались новой техникой. Конечно, они в чем-то отстают от современных кораблей передовых в технологическом отношении зарубежных стран, но, берусь утверждать, ненамного.

Кроме того, в последние два десятилетия во всем мире несколько изменился сам подход к судостроению. Место специализированных кораблей, например ударных ракетных, противолодочных, занимают корабли универсальные, способные выполнять сразу несколько разных боевых задач. Таких у нас пока просто нет. А попытки модернизации, точнее — универсализации ранее построенных кораблей, обладающих прекрасными для своего времени технико-эксплуатационными качествами, успеха не имели. Предстоят серьезные перемены в структуре ВМФ, на которые потребуется значительное время.

— Каков облик современных кораблестроительных предприятий, какие перемены произошли на них за последние годы?

— Судостроение в нашей стране сильно изменилось за четверть века. В другом государстве — в Украине, в Николаеве, оказался крупнейший блок предприятий отрасли. Побывав несколько лет назад на николаевском Судостроительном заводе им. 61 коммунара, я обнаружил, что он фактически не работает, пробавляется случайными заказами, оборвались его кооперационные связи со многими российскими предприятиями. А ведь это был прекрасный, в высшей степени современный завод, способный справиться с любыми самыми сложными задачами.

Что касается другого крупного предприятия — Черноморского завода, специализировавшегося в 70—80-х гг. на строительстве крупных авианесущих кораблей, то фактически оно разорено. К счастью, на заводе и по сей

день трудятся многие из тех, кто строил первые наши авианосцы. В их числе генеральный директор И.Н. Гордиенко и главный конструктор И.О. Винник. Это вселяет надежду, что, используя наработки прежних лет, предприятие вновь займется созданием авианосцев — и для украинского, и для российских флотов.

Сейчас у николаевских заводов есть собственники. Мое же мнение таково: предприятия, определяющие индустриальное лицо большой страны, не могут находиться в частных руках, ими должно владеть, определяя техническую и экономическую политику на многие годы вперед, государство — и только оно.

В России в свое время было принято решение о создании на севере крупного центра атомного судостроения, включающего несколько крупных заводов и ряд относительно небольших предприятий-смежников. Эта идея себя оправдала: строительство атомных субмарин заметно ускорилось. Хочу отметить выдающуюся роль в создании центра замечательного руководителя североморских заводов из числа «красных директоров» Н.Я. Калистратова: он буквально вытащил некоторые предприятия из прорывов, казавшихся совершенно безнадёжными.

Основное предприятие другого кораблестроительного комплекса в Санкт-Петербурге — завод «Северная верфь» — полностью загружено заказами, на нем планируется построить несколько современных корветов. Завершились модернизация и капитальный ремонт (продолжавшийся 21 год) крейсера «Адмирал Кулаков». Я думаю, что есть перспективы и у других петербургских предприятий.

— В СМИ появлялись сообщения о переводе в другое место Балтийского завода, который оказался не то что в пределах городской черты — фактически в центре Санкт-Петербурга...

— Да, я знаю о таких планах. И не одобряю их. Переместить такую махину нелегко — это связано с многомиллиардными затратами, кадровыми проблемами и т.д. Часто ссылаются на опыт Великой Отечественной

Я и сегодня не вижу удовлетворительного объяснения тому, что в «лихие девяностые» многие заказы на военные суда аннулировались, верфи закрывались, а почти готовые корабли либо продавались за границу по цене металлолома, либо направлялись на переплавку на отечественные металлургические заводы. Серьезный удар был нанесен по кадровому составу военно-морского флота. За минувшие двадцать лет были смещены со своих постов и заменены два главкома, два начальника штабов, одиннадцать командующих флотами, причем замены не всегда были оправданными. Для сравнения замечу, что руководивший ВМФ страны почти тридцать лет адмирал С.Г. Горшков заменил за этот срок всего двух командующих флотами

Мое же мнение таково: предприятия, определяющие индустриальное лицо большой страны, не могут находиться в частных руках, ими должно владеть, определяя техническую и экономическую политику на многие годы вперед, государство — и только оно

войны, когда за считанные дни эвакуировались и возникли буквально на голом месте сотни крупных предприятий. Но то было иное время, другие экономические условия.

Новая весть, что хотят перевести и Адмиралтейские верфи, меня просто шокировала. Кому это выгодно?

— У нас есть еще один крупный кораблестроительный завод — Сормовский — в Нижнем Новгороде. Как там обстоят дела?

— Это очень хорошее предприятие. За год на этом заводе строили по две атомных и три дизельных субмарины. Сейчас он переживает не лучшие времена, и его, я считаю, нужно поднимать в первую очередь. На заводе прекрасные кадры, он недалеко от Москвы, имеет хорошие, налаженные связи с крупными столичными КБ и НИИ. Я надеюсь, что это предприятие еще внесет значительный вклад в наше кораблестроение.

— Как вы относитесь к закупкам Россией военных кораблей за рубежом, в частности во Франции? Неужели наши корабли не могут спроектировать и изготовить по-настоящему качественные и современные суда?

— Могут и строят. Мало кто знает, но корабли различного назначения для нашего ВМФ производились за рубежом и раньше: в ГДР (противолодочные корабли, вспомогательный флот), Польше (там построена половина наших десантных кораблей), Болгарии, Румынии, Финляндии и Швеции. В разных странах закупалось и судовое оборудование. Так что ничего необычного в таких торговых сделках нет. Полагаю, что подобные закупки следует расширять.

В разных странах строятся отличные плавающие доки, плавбазы, сборные деревянные дома для наземных служб. В изготовленных в Финляндии сборных казармах отдыхают между рейсами наши подводники — что плохого в таких зарубежных закупках?

Что касается закупок во Франции «Мистралей», я бы их приостановил. В Министерстве обороны много противоречивых суждений по этому вопросу.

Деловые международные связи нашего флота не исчерпываются Францией. Недавно в Болгарии прошел ремонт и техобслуживание учебный корабль «Смольный». Я был на болгарском заводе и констатировал высокое качество работ.

Такую практику надо продолжать, не оставляя, разумеется, без дела и наши судостроительные и судоремонтные заводы.

— В Индии на несколько лет затянулся процесс «доводки» проданного этой стране авианесущего крейсера, который у нас назывался «Адмирал Горшков». Индусы вроде бы сетовали на низкое качество некоторых его элементов?

— Не думаю, чтобы это было так. У ВМФ Индии, к сожалению, слабая ремонтная база, не хватает квалифицированных кадров ремонтников. Я объясняю задержку именно такими причинами. А сегодня этот крейсер уже прошел все испытания.

— Известно, что в России, в том числе и на флоте, существовал институт военпредов — специалистов по приемке построенных судов в постоянную эксплуатацию. Это были морские офицеры, на которых ложилась исключительно большая ответственность за качество кораблей и судового оборудования. Сохранились ли военпреды на предприятиях сейчас, как они вписались в рыночные условия работы?

— Да, институт военных представителей был и остается очень важным звеном в кораблестроении. Военпреды, как правило, специалисты высочайшего класса, до тонкостей знающие «науку качества». При сокращении объемов работ большинство из них попало под сокращение, и сейчас действующих военпредов не очень много. Трудятся они в нелегких условиях: в погоне за прибылью новые хозяева заводов нередко оказывают на них давление, заставляют закрывать глаза на недостатки. Но большинство из военпредов не поступаются своими принципами. Сохранившийся костяк специалистов этого профиля настолько силен и крепок, что, опираясь на них, восстановить прежнюю школу военпредов, полагаю, не составит труда. Это надо делать быстрее.

— Известно, что в строительстве каждого корабля кроме головного завода принимают участие десятки предприятий-смежников, поставляющих оборудование, от которого во многом зависит качество судна в целом. Что вы можете сказать об этой части судостроительной отрасли?

— Насколько я знаю, у головных предприятий нет особых претензий к смежникам, большинству из которых удалось сохранить прежний высокий технический уровень выпускаемых изделий. Качество навигационного

оборудования превосходное, на уровне лучших мировых образцов. Сейчас оно целиком базируется на передовой электронной технике, хотя, к сожалению, элементная база — зарубежная. В капитанской рубке рядом с традиционными приборами и аппаратами — ряд экранов-дисплеев, на которых представлена дополнительная информация об окружающей обстановке. Бывая на кораблях и флотах, я не слышал замечаний офицеров по такому оборудованию.

— А каков уровень кадровой подготовки будущих моряков?

— Понятно, что квалификация людей, имеющих дело с подобной техникой, должна быть очень высокой. С удовлетворением скажу, что качество подготовки молодых офицеров флота в последние годы повысилось. На корабли все чаще приходят моряки во втором и третьем поколениях, исключительно ответственно относящиеся к морской службе и стремящиеся не посрамить авторитет отцов.

Недавно нашим военным училищам вновь разрешили принимать на учебу выпускников средних школ, до этого контингент абитуриентов состоял из выпускников нахимовских училищ и молодых людей, отслуживших по призыву или по контракту во флоте. Таким образом, расширились возможности по отбору будущих морских офицеров.

Не могу не отметить, что при общем сокращении числа военных училищ в системе Министерства обороны удалось не допустить закрытия ни одного учебного заведения ВМФ. Преподавательский состав за последние 20 лет, естественно, обновился, но дух и традиции училищ ВМФ сохранились, и поэтому флот получает прекрасно подготовленные молодые офицерские кадры.

То же скажу о НИИ и КБ, разрабатывающих теоретические основы кораблестроения и проектирующих новые корабли. В свое время была создана особая российская школа кораблестроения, авторитет которой в мире и сейчас достаточно высок. Отцы-основатели российского кораблестроения XX в. во главе с академиком А.Н. Крыловым сумели создать такую творческую атмосферу в своих коллективах, что она сохраняется до сих пор и отечественная наука строительства кораблей по сей день считается одной из самых передовых в мире.

— Каким видится вам будущее нашего кораблестроения? Какие новые корабли вступят в строй военно-морского флота в обозримое время?

— В этом отношении я оптимист. В ближайшие годы российский военно-морской флот получит прекрасные корабли и, полагаю, через восемь—десять лет заметно укрепит свои позиции как один из самых надежных и могучих флотов в мире. Основа этой уверенности в том,

что в кораблестроительной отрасли (возможно более, чем в какой-либо другой) сохранились прекрасные кадры, работавшие в 70—80 гг., считающиеся исключительно успешными для нашего флота. Именно тогда со стапелей сошли военные корабли, которые и по сей день не считаются устаревшими и несут боевое дежурство во многих частях Мирового океана.

В условиях рыночной экономики, как показывает практика, непросто сформировать дружные, работоспособные коллективы. На некоторых предприятиях высока текучесть кадров. Но это, полагаю, со временем пройдет.

Довольно остро в отрасли стоят вопросы ценообразования. Заказчикам и строителям судов нередко подолгу не удается решить вопросы стоимости того или иного заказа. А раз не удастся достичь договоренности о цене, значит, корабль просто не начнут строить, такие случаи бывали...

Все это — болезни рыночной экономики, которые рано или поздно, я уверен, все же удастся вылечить.

Из новинок, которые станут на вооружение в ближайшие годы, могу назвать подводную лодку «Борей» проекта 955. Первая уже несет боевое дежурство, остальные строятся. В этих субмаринах воплощены все самые современные и самые лучшие достижения подводного судостроения. Высокими тактико-техническими качествами обладает морская ракетная система «Булава».

К концу 80-х гг. в России было четыре авианосца разной степени готовности к несению боевой службы. Но два из них ушли на переплавку, два фактически за бесценок проданы Китаю и Индии. Нам предстоит — с огромными затратами финансовых и людских ресурсов — воссоздать эту сложнейшую подотрасль кораблестроения. Сегодня у нас в строю только тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов».

Военно-морской флот — это не только непосредственно корабли, надводные и подводные, это еще и сложные системы обслуживания, обеспечения жизнедеятельности флота, а также принадлежащие ему наземные сооружения, проектированием, изготовлением, совершенствованием и модернизацией которых занимаются десятки коллективов. К сожалению, качество этих сооружений и объектов не всегда на высоте. Но большинство из них создают предприятия и организации, не находящиеся в ведении ВМФ и Объединенной судостроительной корпорации, так что данный вопрос находится за пределами нашей беседы.

— За которую я и редакция журнала «Стандарты и качество» вас благодарим.

**Материал подготовил
Николай ПЕТРОВ**

СОДЕРЖАНИЕ

Международный журнал для профессионалов
стандартизации и управления качеством



СТАНДАРТЫ И КАЧЕСТВО

E-mail: stq@mirq.ru

www.ria-stk.ru

Официальный партнер



- 1** СЛОВО ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
- 2** ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ КАЧЕСТВА
PERSONA GRATA
Игорь КАСАТОНОВ
- 4** Военно-морской флот: корабли и корабельи
- 12** ОФИЦИАЛЬНО

ЕВРАЗИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ. ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ТАМОЖЕННОМ СОЮЗЕ

«ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ»

- 14** Новости ЕЭК
- 19** Проводится публичное обсуждение проекта
ТР ТС «Требования к углям и продуктам
их переработки»
- 22** Актуальные вопросы по применению техниче-
ских регламентов Таможенного союза

СТАНДАРТИЗАЦИЯ

ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ

Евгения СЫСОЕВА

- 26** Национальные стандарты по энергоэффектив-
ности на лампы бытовые: новые требования

ВОПРОСЫ ТЕРМИНОЛОГИИ

Виталий ОГВОЗДИН

- 28** Принципы и терминология ИСО серии 9000
и кризис их использования

СТАНДАРТИЗАЦИЯ ДЛЯ ОТРАСЛИ

*Андрей ДЫДЫКИН, Александра УСТИНОВА,
Мариэтта АСЛАНОВА*

- 31** Безопасность и качество мясных продуктов для
детей раннего возраста: гарантировано ГОСТ

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Виктор БЕЛОБРАГИН

- 36** Итоги работы 36-й Генеральной ассамблеи ИСО

*Борис КИСУЛЕНКО, Вячеслав БУРМИСТРОВ,
Андрей БОЧАРОВ*

- 41** Международная регламентация требований
к транспортным средствам: устройства вызова
экстренных оперативных служб при ДТП

ИННОВАЦИИ

Юлия ДАНИЛЕНКО, Ольга ЖИХАРЕВА

- 44** Стандартизация как инструмент обеспечения
инновационной деятельности

Сергей ХОХЛЯВИН, Юлия КУДРЯВЦЕВА

- 46** Европейский стандарт для управления иннова-
ционной деятельностью как предтеча междуна-
родного

КАЧЕСТВО

ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА

Ольга ТЮШЕВСКАЯ

- 50** Промышленная политика на законной основе

КАЧЕСТВО УПРАВЛЕНИЯ

Дмитрий МАСЛОВ

- 54** Качество и власть: 10 лет противоречий.
Часть 2

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

Маргарита МИХАЙЛОВА, Александра АСТАШИНА

- 58** Текучесть персонала: верно ли мы оцениваем
ее уровень

Журнал «Стандарты и качество» входит в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных для публикации научных результатов диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук



УЧРЕДИТЕЛИ
Росстандарт
Всероссийская организация качества
ООО «РИА «Стандарты и качество»

ИЗДАТЕЛЬ
ООО «РИА «Стандарты и качество»
Генеральный директор Н.Г. ТОМСОН
Тел.: (495) 988 8434, 771 6652
Факс: (495) 771 6653
E-mail: secret@mirq.ru



РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

В.Л. АЛЕКСАНДРОВ — доктор технических наук, профессор
В.Я. БЕЛОБРАГИН — заместитель главного редактора журнала «Стандарты и качество»
Л.А. БОКЕРИЯ — директор Научного центра сердечно-сосудистой хирургии им. А.Н. Бакулева, главный кардиохирург Минздрава России
Г.П. ВОРОНИН — главный редактор журнала «Стандарты и качество», президент ВОК
В.К. ГЛУХИХ — президент Международного конгресса промышленников и предпринимателей
Ю.В. ГУЛЯЕВ — директор Института радиотехники и электроники РАН
С.Н. КАТЫРИН — президент ТПП России
В.Н. КОРЕШКОВ — член Коллегии (министр) по вопросам технического регулирования Евразийской экономической комиссии
С.В. МИЩЕНКО — ректор Тамбовского государственного технического университета
В.В. ОКРЕПИЛОВ — генеральный директор ФБУ «Тест-С.-Петербург»
Г.Г. ОНИЩЕНКО — помощник Председателя Правительства РФ
М.С. ПОДОЛЬСКИЙ — генеральный директор ООО «ЦНИО-проект»
А.А. РАХМАНОВ — заместитель генерального директора концерна «РТИ Системы»
Ю. РУЖЕВИЧЮС — член Международной гильдии профессионалов качества, академик EAQS
В.Ю. САЛАМАТОВ — генеральный директор Центра международной торговли г. Москва
В.И. СОЛОВЬЕВ — президент Казахстанской академии менеджмента качества
Н.Г. ТОМСОН — генеральный директор ООО «РИА «Стандарты и качество», вице-президент ВОК
Г.И. ЭЛЬКИН — президент Академии проблем качества, руководитель Росстандарта

РОССИЯ И ВТО

Ольга ТЮШЕВСКАЯ

61 Мясной рынок России: ожидания и реальность

64 ТРИ ВОПРОСА ГЛАВНОМУ РЕДАКТОРУ

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Василий КУТЯЙКИН

66 Системный и процессный подходы при внедрении прогрессивной технологии металлообработки. Часть 2

71 РЕДАКЦИОННЫЙ ОПРОС

ПОЧТА РЕДАКЦИИ

Борис БОЛАРЕВ

72 Осторожно: базовый учебник!

74 НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

Владимир КАЧАЛОВ

76 Вееры методов менеджмента против жаркого ветра ВТО

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Наталья ТОМСОН

80 От качества — к устойчивому развитию и процветанию. Размышления после конгресса

84 Качество в глобальном масштабе

ПРОЦЕССНЫЙ ПОДХОД

Евгений КОРЧАГИН

90 Особенности обеспечения качества на предприятиях космической отрасли

ПУТЬ К УСПЕХУ

98 ОАО «МРСК Центра и Приволжья»

104 АО «БЕНТ»

РЕКЛАМА В НОМЕРЕ:

ООО «ТКБ «Интерсертифика» — 53 • ООО «Вэстстрой Экспо» — 89 • ОАО «МРСК» — 98—102 • АО «БЕНТ» — 104—108

ООО «РИА «Стандарты и качество»: 103, 109, 111, 112, 3-я и 4-я с. обл.

Редакция не несет ответственности за содержание, достоверность и орфографию рекламных материалов.

Главный редактор Г.П. ВОРОНИН

РЕДАКЦИЯ

E-mail: stq@mirq.ru; тел.: (495) 771 6652, 988 0687

Заместители главного редактора В.Я. БЕЛОБРАГИН, С.А. СУРКОВА
Ответственный секретарь А.А. ЗИМОВНОВА
Редакторы Н.Л. КОТЕЛИНА, Г.Е. ФОРЫСЕНКОВА
Корреспондент О.Ю. ТЮШЕВСКАЯ
Специальный корреспондент Б.А. НОГИН
Эксперт С.В. НОВИКОВ
Переводчики В.Д. ДУДКО, К.В. ДУДКО
Корректор Е.О. ГЛАВАЦКАЯ

Дизайн и верстка О.Ю. ДУНАЕВА

Программно-техническое обеспечение Ю.Ф. КИРЕЕВ (e-mail: support@mirq.ru)

ОТДЕЛ МАРКЕТИНГА И РЕКЛАМЫ

Директор А.И. АНИСКИН (495) 988 0689
Зам. директора А.И. КОЛЕСНИКОВ
Менеджеры Т.С. БАГРАТЯН, Г.Л. СМЕРНОВА (тел.: (495) 771 6652, факс: (495) 771 6653, e-mail: market@mirq.ru)

ПОДПИСКА

Директор по продажам Н.В. КУНАФЕЕВА (тел.: (495) 771 6652, 988 8434)
Заместитель директора по продажам О.В. АБРАМОВА
Менеджер по работе с клиентами Ю.С. ШАПКИНА (тел.: (495) 258 8436, факс: (495) 258 8437, e-mail: podpiska@mirq.ru)

Интернет-магазин: www.ria-stk.ru

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

115280, Москва, ул. Мастеркова, д. 4, БЦ «Панорама», 14-й этаж
Тел.: (495) 771 6652, 988 0687. Факс: (495) 771 6653

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов
При использовании материалов ссылка на журнал и его электронную версию обязательна

Перепечатка только с разрешения редакции
Журнал зарегистрирован Роскомнадзором
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-47089 от 24 октября 2011 г.

Подписано в печать 25.10.2013. Формат 60×90/8. Уч.-изд. л. 18.
Бумага мелованная матовая. Печать офсетная. Плановый тираж 7000 экз.
Средняя аудитория одного номера: 3,6 человек. Общая аудитория тиража: 25200 человек.
Цена свободная. Заказ 139495.
Отпечатано в типографии «Вива-Стар». 107023, Москва, ул. Электрозаводская, д. 20

© ООО «РИА «Стандарты и качество», 2013