

Историческая «дочка» РЖД

В 2022 году АО «Железнодорожная торговая компания» отмечает не только 15-летний юбилей компании, но и 135-летие системы рабочего снабжения на железнодорожном транспорте.



фото: Виктор Борисов / ТАСС

История создания системы рабочего снабжения на железнодорожном транспорте берет начало с 1887 года. Именно тогда на Николаевской дороге образовалось первое на российских магистралях потребительское общество «Общая польза».

В дальнейшем инициатором в организации снабжения на железнодорожной дороге выступило руководство Министерства путей сообщения Российской империи. 12 марта 1893 г. на заседании Правительства, после доклада Министра путей сообщения Аполлона Кривошеина по вопросу организации снабжения предметами первой необходимости служащих железных дорог «на началах, усвоенных потребительными обществами», ему было поручено «заняться их обустройством».

Потребительские лавки с паевым участием повсеместно стали приходить на смену продовольственным частям, и к 1910 году на железных дорогах в России функционировало уже 41 предприятие.

После революции 1917 года продовольственное обеспечение железнодорожников осуществлялось на базе закрытых рабочих кооперативов (ЗРК) потребительской кооперации. В начале 30-х годов система продовольственного снабжения на ключевых направлениях народного хозяйства претерпела существенное изменение, и в соответствии с постановлением ЦК партии и СНК СССР от 4 декабря 1932 г. «О расширении прав заводоуправлений в деле снабжения рабочих и улучшении карточной системы» в торговой сфере начали создаваться отделы рабочего снабжения (ОРСы), в том числе и на железных дорогах.

В структуре Министерства путей сообщения СССР для решения задач торгового и бытового обслуживания работников железнодорожного транспорта было создано Главное управление рабочего снабжения (ГлавУРС) МПС, на дорогах организовали дорожные управления рабочего снабжения (ДорУРСы), а на отделениях — соответствующие отделы (ОРСы).

Функции у них были аналогичны тем, что закреплены сейчас за АО «Железнодорожная торговая компания» (АО ЖТК), — снабжение работников участков железных дорог продуктами питания через специализированные склады и сеть столовых.

В годы Великой Отечественной войны структура транспортных ОРСов получила значительное развитие. Комплексный подход руководства страны к железнодорожной отрасли, имеющей первостепенное, оборонное значение, позволил систематизировать и наладить стабильное продовольственное снабжение железнодорожников, а также членов их семей.

С этой целью железнодорожные ОРСы широко развернули сеть подсобных, прежде всего сельскохозяйственных предприятий, поставивших за военные годы на нужды снабжения большой объем картофеля, овощей, мяса, значительное количество молока, яиц и других продуктов питания.

Послевоенное восстановление народного хозяйства потребовало больших усилий для всего советского народа. Перед работниками торговой системы и общественного питания Министерства путей сообщения СССР встала задача в кратчайшие сроки удовлетворить нужды железнодорожников в продовольственных и промышленных товарах, что и было сделано к концу 1947 года.

Министерство обеспечило бесперебойную торговлю товарами и максимально расширило их ассортимент, организовало питание железнодорожников по всей стране.

Только за два послевоенных года на железнодорожных станциях ОРСы открыли 123 универсальных промтоварных и 253 продовольственных магазинов и палаток, 66 столовых и 500 буфетов, 57 хлебопекарен.

Необходимость собственной системы рабочего снабжения была традиционной на железнодорожном транспорте и вытекала из специфических условий работы его предприятий — круглосуточный режим, передвижной характер труда многих работников.

В рамках системы рабочего снабжения на железных дорогах была создана разветвлённая сеть магазинов, столовых, пунктов питания локомотивных бригад в местах их смены и отдыха; была организована работа передвижных вагонов-лавок и бытовых поездов; действовали многочисленные пекарни и хлебозаводы.

В конце 70-х годов только на Южно-Уральской железной дороге хозяйство рабочего снабжения насчитывало более 600 магазинов и других объектов торговли, 350 столовых, кафе и буфетов, 50 бытовых предприятий, 17 хлебозаводов и пекарен. С 1986 г. на каждом отделении дороги регулярно курсировали поезда «Добрых услуг». В составе поездов насчитывалось по 10 вагонов: магазины «Промтовары» и «Продукты» с вагонами-кладовыми, вагон быта, вагон-поликлиника, вагон-клуб, вагон-столовая, вагон для отдыха обслуживающего персонала.

Основными источниками снабжения железнодорожников продовольствием и промышленными товарами в соответствии с принципами организации советской торговли были фонды соответствующих товаров и продуктов, распределяемые органами местной власти (областными и краевыми исполкомами, советами министров союзных и автономных республик).

В 1980-х годах, особенно, во второй их половине, в результате крайне обострившейся ситуации на продовольственном рынке страны, сложилось тяжёлое положение со снабжением железнодорожников продовольствием.

Поэтому руководством Министерства путей сообщения было принято решение сосредоточить первоочередное внимание руководителей всех уровней на изыскании дополнительных возможностей снабжения железнодорожников товарами народного потребления, прежде всего продовольствием.

Одной из важных мер принятых в этом направлении была организация так называемых подсобных хозяйств при железнодорожных предприятиях. Многие предприятия железных дорог видели в этом единственный возможный выход из трудного положения и стали создавать свои подсобные хозяйства ещё в начале 1980-х годов. Заместитель министра путей сообщения В. П. Калиничев отмечал в 1986 г., что при производственных предприятиях и организациях железных дорог в 1985 г. действовали 730 таких подсобных хозяйств. Они располагали 238 тыс. га сельскохозяйственных угодий.

Хозяйства, специализировавшиеся на производстве мяса, молока, овощей, картофеля, оказывали значительную помощь в обеспечении продуктами питания как детских и лечебных учреждений транспорта, так и самих железнодорожников и членов их семей. Ежегодно подсобные хозяйства и совхозы отрасли реализовывали около 12 тыс. т мяса, 15 тыс. т молока, 10 млн шт. яиц, более 25 тыс. т картофеля и овощей.

Вплоть до 1991 года развитие ОРСов имело стратегическое и очень важное значение для железнодорожной отрасли, но и на современном этапе, после реформирования отделов рабочего снабжения ОАО «РЖД» в 2007 году в отдельную структуру АО «ЖТК» актуальность данной работы не потеряна, а возросла в разы.

В рамках концепции реформирования железнодорожного транспорта была построена эффективная и финансово прозрачная система обеспечения железнодорожников услугами социально-технологического характера.

В настоящее время социально-технологический заказ осуществляется АО «ЖТК» на основании договора с ОАО «РЖД», который представляет собой несколько сервисов. Это обслуживание железнодорожников на линейных станциях, в столовых на предприятиях, локомотивных бригад в домах отдыха, путейцев на линии, обеспечение питанием в случаях чрезвычайных ситуаций и другие услуги.

Вся система организации питанием железнодорожников органично вписалась в технологию перевозочного процесса РЖД.

Причем АО «ЖТК» сохранило практически всю сеть общественного питания ОРСов, которая обслуживает десятки удаленных участков железных дорог.

Компания, по сути, обслуживает и те объекты, где невозможны рыночные отношения. Поэтому и схема работы компании выстраивается на базе

совмещения интересов с акционером – ОАО «РЖД», для которого проще обеспечить систему компенсаций своей дочке и быть уверенным в том, что все работники РЖД будут качественно и вовремя накормлены. На железных дорогах страны предпочитают иметь дело с партнером, проверенным временем.

Работники АО «ЖТК» готовы и днем и ночью выехать на линию в любом регионе и в любую погоду за 200 – 400 километров, чтобы привести горячую еду «в поле». В такие направления никакой коммерсант просто не поедет. Как и не будет обеспечивать питанием локомотивные бригады на дальних участках железных дорог. Также компания предоставляет услуги питания в поездах дальнего следования и скоростного сообщения.

В настоящее время в компании внедряется Стандарт комфортного сервиса на объектах общественного питания ОАО «РЖД» и осуществляется централизация производства. Цель происходящих изменений - повышение качества обслуживания железнодорожников и улучшение технологий приготовления пищи.

Вкусное и полезное питание – это не просто определенное меню, набор блюд. Это прежде всего – технологии, которые позволяют максимально сохранять полезные свойства продуктов, «донести» витамины до потребителей. А стандартизация технологических циклов путем оснащения объектов соответствующим оборудованием позволяет унифицировать стандарт качества питания для работников разных структурных подразделений РЖД.

3 июня 2022 г. в Новосибирске на Западно - Сибирской железной дороге открылось производственное предприятие новейшего поколения АО «ЖТК» фабрика –кухня. Продукция которой поставляется на Западно - Сибирскую и Красноярскую железные дороги.

Технологический цикл фабрики рассчитан на выпуск более 2 400 кг продукции ежедневно с учетом двухсменного режима работы.

Объемы производства позволяют обеспечить питанием более 7000 сотрудников ОАО «РЖД», включая как организацию стационарного питания, так и питание работников, занятых на ремонте путей в «окна».

Новая фабрика-кухня – это единый стандарт качества продукции, единая система контроля качества и безопасности продукции.

Параллельно с этим АО «ЖТК» работает над внедрением централизации производства на нескольких крупных предприятиях (фабриках-кухнях) с

последующей реализацией готовой продукции на сателлитных доготовочных предприятиях питания (столовые-раздаточные, буфеты, передвижные столовые).

Специалистами компании разработан единый формат производственных процессов и внедрено стандартизированное меню по единым технологическим картам в 8 из 12 филиалов АО «ЖТК».

Трансляция идеи здорового питания, информирование работников - вот ключевые приоритеты, которые сегодня на вооружении АО «ЖТК».

Можно с уверенностью сказать, что в настоящее время АО «ЖТК» является ключевым предприятием непромышленной сферы, обеспечивающим «систему продовольственной безопасности в сфере общественного питания» на железных дорогах России.