

Самый важный груз

Столичные автомобилисты ежедневно перевозят десятки тысяч тонн различных грузов. Есть среди них срочные, и не очень, есть и такие, доставка которых не может ждать ни часа. Хлеб – один из них.

Мы уже рассказывали, о том, как живут и работают филиалы «Мосавтотранса» «Мосхлебтранс», но на «Автокомбинате № 22» нашему корреспонденту удалось не только познакомиться с сегодняшним днём предприятия, но и заглянуть в «дела давно минувших дней».

Сегодня «Автокомбинат № 22 Мосхлебтранса», расположенный на юге столицы снабжает хлебобулочной продукцией жителей близлежащих округов, и не только.

В числе клиентов комбината – крупные рестораны и торговые сети, органы власти.

За более чем полувековую историю предприятия технология перевозок претерпела не так много изменений: развоз хлеба начинается вечером, и продолжается до самого утра. После него наступает очередь пирожных. Единственное отличие – в связи с изменением структуры торговой сети адресов сейчас больше, а заказ на них меньше. Приходиться всю смену развозить по мелким торговым точкам одну партию. Сделать несколько ездов за одну ночь, как в 70-х не получается – вспоминает Игорь Александрович, водитель предприятия, отработавший на нём с 1967 года.

История предприятия прослеживается с первых послевоенных лет. Располагалась автобаза не в Хлебозаводском переулке, как сейчас, а у нынешней станции метро «Добрынинская». Да и автобазой её было называть не совсем правильно. Рядом со стоянкой хлебных фургонов на базе «ГАЗ – АА» на территории «автокомбината» мирно соседствовали конюшни - напоминание о том, что не всегда хлеб в Москве перевозился автомобилями. А бывшие извозчики трудились за баранкой «хлебовозок» на базе «ГАЗ – 51» и в 60х годах прошлого века.

С начала 70 годов автобаза располагалась уже по современному адресу – Хлебозаводский проезд, дом 7а. Развивалась ремонтная база, поступала новая техника. Парк «51 Газонов» пополнился машинами «ГАЗ – 52», а к Олимпиаде – 80 на автобазе появились «451 Уазики», пикапы - «Каблуки» на базе «Москвича».

«Газоны» использовались в основном для перевозок хлеба в крупные булочные (а других в советское время и не было). Назывались такие машины речными, так как лотки с хлебом располагались на специальных рейках, и выгружались через боковые двери. Техника поменьше работала с мелкими партиями тортов и пирожных. Водителями небольших машин очень часто становились женщины. Как вспоминают работники автокомбината, в начале 80 годов одна из 4 колонн комбината была полностью женской. С женщинами службе эксплуатации было работать легко.

«Водительницы» содержали свои машины в образцовом порядке и никогда не ругались с диспетчерами комбината и хлебозаводов. Но преимущественно ночной режим работы привёл к постепенному сокращению их численности. Сейчас ни одного водителя - женщины на комбинате не осталось, а «женский труд» используется лишь в бухгалтерии и диспетчерской.

В очередной раз автокомбинат пополнился крупной партией техники в 1985 году, к играм Доброй Воли. «Сто тридцатые» «ЗиЛы» с грузоподъёмным бортом позволили работать по почти спортивным принципам: «вези больше, грузи быстрее».

Не стояли без дела и 52 «Газоны». Их использовали на перевозках кваса. В летний период по утрам они расставляли на торговых площадках всеми любимые за отсутствием альтернативы маленькие жёлтые одноосные бочки, увозя по 3 прицепа за рейс.

Квас не являлся «непрофильным» грузом. Автокомбинат вообще специализировался на перевозках разных продуктов питания. Например, в его составе находилась располагающаяся на отдельной территории специализированная «молочная» колонна, автомобили которой доставляли молоко из подмосковных хозяйств на московские молокозаводы, были и автомобили, предназначенные для перевозок зерна. Но, основное внимание было сосредоточено на перевозках хлеба. Сорвать, или затянуть их было никак нельзя. Москва, бывшая лицом всего мира социализма находилась под особым вниманием буржуазных средств массовой информации. Случись, какая заминка с доставкой в магазины, новость о «перебоях с хлебом» через несколько часов облетело бы весь мир. Что бы было с руководством комбината, если бы эти перебои произошли по его вине лучше не думать.

Хлебозаводы и автокомбинат работали в единой связке, за работу без перебоев практиковалось перекрёстное премирование. Диспетчеры хлебозавода получали премиальные от автокомбината в том случае, если им удавалось распланировать маршрут, максимально использующий производительность машины. Водители же за своевременное выполнение сменного задания получали премии уже на хлебозаводе. Такое было возможно только при социализме. Даже ремонтники имели категорический приказ: на все поломки на линии выезжать только с дежурным тягачом. В случае если неисправность не удавалось устранить за несколько минут, тягач с поломавшейся «хлебовозкой» на буксире объезжал все её адреса, и только после того, как последний поддон оказывался в булочной, тащил её в ремзону. Хлеб – не автозапчасти, и перегружать его на улице никак нельзя. К сожалению, сейчас много владельцев небольших торговых точек забывает об этом, и пользуется услугами любого вида транспорта, вплоть до легковых машин. О санитарных правилах, согласно которым продукты питания могут перевозить только имеющие медицинскую книжку водители, используя специализированный подвижной состав, регулярно проходящий санобработку они, конечно, знают, но предпочитают экономить.

После хлеба наступала очередь пирожных. При каждом хлебозаводе имелся кондитерский цех, свою продукцию он выдавал днём. Торты и пирожные развозились по булочным, ресторанам и кулинариям. Конечно, все заявки любителей сладкой жизни удовлетворить не удавалось. В каждую торговую точку отгружалось почти вдвое меньше продукции, чем было в заказе, поэтому ажиотаж среди покупателей, выстраивавшихся в ожидании «тортовоза» в длинные очереди был вполне обоснован. До массовых драк не доходило, но случаи, когда на разгрузку кондитерских изделий вместо алкашей – грузчиков становились «люди из очереди» были. Оттеснить их от машины не было никакой возможности.

К большим государственным праздникам и Новому Году комбинаты значительно увеличивали выпуск кондитерских изделий, придерживая их до последнего момента в холодильных камерах. Разумеется, чтобы перевезти все торты и пирожные перед праздниками водителям приходилось много работать. Зато в конце смены их ждало заслуженное вознаграждение: каждый водитель, справившийся с дневным заданием имел право получить свой торт непосредственно на хлебокомбинате, оплатив лишь его себестоимость, без торговой наценки. Жили же люди!

Относительно сладкая жизнь, когда у комбината был заказ и средства для его выполнения, прекратилась в 90 годах. Перестали централизованно поступать новые машины, сократились объёмы перевозок. Открылось много торговых точек, владельцы которых не использовали специализированный подвижной состав, уменьшилось число крупных булочных, являвшихся основными клиентами автокомбината, сократилась его территория. Там, где раньше стояла «молочная» колонна ныне находится строительный рынок «Каширский двор».

К началу 21 века, когда руководство города обратило внимание на эффективность использования грузового транспорта и проблемы автотранспорта общего пользования, объём перевозок составлял примерно треть от «дореформенных».

Последнее десятилетие комбинат находится на подъеме. Снова, как и в советские времена поступает в больших количествах новая техника. Автомобили «Hyundai - Porter» заняли нишу канувших в Лету «Москвичей» и «Уазиков – буханок», а на смену среднетоннажникам «ЗИЛ» пришли автомобили «Hyundai – 72 и 78». Прибавилось клиентов, возросли объёмы перевозок. Конечно, ещё долго показатели перевозок не достигнут рекордных значений. Пока комбинат был «вне игры», на рынке расцвели конкуренты. Но, несмотря на то, что расценки у них ниже, клиенты на практике видят преимущества работы с большим предприятием, у которого никогда не бывает срывов доставки и «голосуют рублём» за надёжность. Доля 22 автокомбината в перевозках хлебобулочных изделий стабильно растёт. Но зарабатывать можно не одними перевозками. На комбинате производится ремонт и модернизация мойки, после завершения которой можно будет мыть и дезинфицировать как свои, так и сторонние автомобили, меняется и ремзона. Если ремонт отечественных грузовых автомобилей частных владельцев помог выжить комбинату в трудные годы, то теперь надо думать о будущем. В московском регионе практически исчезли среднетоннажники «ГАЗ» и «ЗИЛ», владельцы которых были основными клиентами ремонтного цеха. Количество «Мазов» и «КАМАЗов» также идёт на убыль. Транспорт столицы почти полностью перешёл на иномарки, значит надо учиться работать с ними. Уже решено, что основной акцент будет сделан на обслуживание техники «Hyundai». Сейчас автокомбинат ремонтирует свою технику этой марки, а после завершения реконструкции сможет обслуживать и сторонние автомобили.

Возвращаясь к отечественным автомобилям: конечно, оказалось так, что использовать их в Москве бесперспективно по многим причинам. Но это не значит, что такие автомобили не могут работать в других районах нашей страны, с меньшими дорожными и экологическими проблемами. На автокомбинате организован салон бывших в употреблении грузовых автомобилей. Конечно, годы работы для любого автомобиля не проходят бесследно. Все поступающие на продажу автомобили проходят мойку и диагностику. Покупатель реально знакомится с машиной и перечнем её дефектов. А дальше – решает, доводить ли технику «до ума» своими силами, или доверить этот вопрос профессиональным ремонтникам.

Достижения и успехи по возрождению и дальнейшему развитию предприятия у коллектива Автокомбината №22 налицо. Но во многом они стали возможны благодаря сотрудникам, не бросившим комбинат в трудную пору, и продолжающих трудиться на нём и сейчас. Это скромные, работающие, преданные своему делу люди, большинство из которых даже отказались фотографироваться. Пусть их имена из-за излишней скромности не попали на страницы журнала, мы всё равно скажем им спасибо.

*декабрь 2010
Журнал «Автотрак»*