

текст  
Юлия Матвеева

регион  
Санкт-Петербург

# На новых рельсах



В скоростном поезде Thalys по пути из Кельна в Брюссель пассажиров первого класса угощают спаржей, черной икрой, копченым лососем и фруктовым салатом. Обед пассажиров первого класса в «Сапсанах», курсирующих между Москвой и Питером, выглядит скромнее. На закуску сырное ассорти, горячее на выбор: курица с рисом, свинина с картофелем или лосось со шпинатом. На завтрак дают овсяную кашу, запеканку двух видов. Из напитков положены сок, алкоголь, минеральная вода, чай-кофе наливают лишь после того, как все пассажиры получат горячее. Обслуживают питанием на местах, как в самолете: проводница толкает тележку и раздает подносы с фарфоровыми кассолетками. Еда входит в цену билета, но только в бизнес-классе. Пассажиры эконом-класса могут утолить голод сэндвичами из двух передвижных тележек или перекусить в баре-бистро на 40 посадочных мест, расположенном в шестом вагоне «Сапсана». Место привычных «ностальгических» блюд вагона-ресторана там вполне современная еда: салат «Цезарь», капрезе, медальоны из свинины – все в индивидуальных пластиковых розетках.

Еду для «Сапанов» производит комбинат «Единая сеть питания» («ЕСП»), совместное предприятие

Скоростные поезда «Сапан» примечательны не только тем, что домчат из Питера до Москвы за три с половиной часа, но и тем, что пассажиров здесь кормят, как в самолетах. Поставщик услуги, комбинат «Единая сеть питания», планирует обеспечивать готовой охлажденной едой социальные учреждения и заводские столовые. Главный редактор «FoodService» проехала на «Сапане» в Санкт-Петербург, чтобы увидеть технологичное производство своими глазами.



При желании место в баре-бистро можно забронировать при покупке билета, как столик в ресторане

РЖД и группы компаний «Фуд Сервис Капитал», принадлежащей Михаилу Зельману и его партнерам Искандеру Махмудову и Андрею Бокареву (к слову, партнеры Зельмана недавно приобрели долю в компании «Аэроэкспресс», занимающейся перевозкой в российские аэропорты). Официально комбинат, расположенный на окраине Санкт-Петербурга, в депо, где обслуживаются «Сапаны», был открыт

месяц назад, хотя кормить пассажиров начали еще весной. Проектная мощность «ЕСП» – 20 тыс. рационов в сутки, при необходимости ее можно увеличить до 40 тыс. Пока под нужды РЖД загружено меньше 10% мощностей. Помимо «Сапанов» комбинат управляет питанием рейсы S7 и «Уральских авиалиний», вылетающие из Пулково, с ноября начнется сотрудничество с «Трансаэро».



Многие процессы на комбинате автоматизированы, но комплектуют рационы пока вручную

### На службе безопасности

Идейные вдохновители проекта, генеральный директор Андрей Ларионов и главный технолог Сергей Русян, до прихода в «ЕСП» возглавляли «Домодедово Эр Сервис». К проектированию привлекли израильского консультанта Леона Розмана: его компания Food service facilities projects организует производство питания для транспорта, медицинских и образовательных учреждений разных стран. Питерский комбинат оснастили современным пищевым оборудованием из Австралии, Италии, Германии. Здесь выпускают рационы по типу авиационных и полуфабрикаты высокой степени готовности: супы, гарниры, горячие блюда, завтраки. Готовую еду пакуют в индивидуальные емкости или в пищевые пакеты различного объема, жидкие продукты перекачивают в упаковку прямо из гигантских варочных котлов. В камере шокового охлаждения температура за полтора часа падает с +85°С до +3°С. В соседнем зале упаковщицы комплектуют рационы для «Сапсана», который вечером отправится в Москву. Чистая и грязная зоны строго разделены, при переходе из одной в другую проходишь санитарный контроль: дозатор брызгает на руки спирт, автомат на полу обмывает ноги в бахилах.

«Мы ставили перед собой две главные задачи: универсальность продукции и высокий уровень продовольственной безопасности, – рассказывает Сергей Русян. – Идеология, которой мы придерживались, называется Long Life Fresh Food (LLFF). Это целый комплекс современных пищевых технологий: Cook&Mill, Extended Shelf Life, sous-vide, вакуумирование, упаковка в модифицированную газовую среду, нет только Cook&Freeze – мы производим исключительно охлажденную продукцию. Мы ориентированы на HACCP и сейчас строим систему оперативного управления производством, которая позволит нам документировать результаты в критических точках».



Вес загруженной тележки Atlas, хорошо знакомой пассажирам самолетов, – 80 кг, проводнице приходится потрудиться, толкая ее по вагонам

### Комбинат общественного питания «Единая сеть питания»

**Основан** в 2007 г. как совместное предприятие РЖД и холдинга «Арпиком» Михаила Зельмана (с июня 2010 г. группа компаний «Фуд Сервис Капитал») для создания современной системы питания для пассажиров высокоскоростных поездов и поездов дальнего следования. Доля РЖД в уставном капитале – 25%, ГК «Фуд Сервис Капитал» – 55,1%, остальные 19,9% принадлежат ОАО «ТранскредитБанк». Комбинат введен в эксплуатацию в 2010 г.

**Расположение:** Санкт-Петербург, поселок Металлострой

**Площадь:** 15 тыс. кв. м

**Основные функции:** производство готового питания и полуфабрикатов высокой степени готовности

**Каналы реализации:** железнодорожный транспорт (в том числе высокоскоростные поезда направлений Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород), гражданская авиация, социальные учреждения, индустриальный кейтеринг, общественное питание

**Ассортимент:** жидкие и пастообразные продукты (супы, соусы, подливы, кремы, каши, пюре); твердые продукты (куриные грудки, стейки, корейка, овощи, духовые овощи и мясо, лазанья, гамбургеры); кондитерские изделия

**Производственная мощность:** 20 тыс. рационов в сутки с возможностью расширения до 40 тыс. рационов в сутки

**Технология производства:** LLFF (Long Life Fresh Food), Cook&Chill, ESL (Extended Shelf Life)

**Упаковка:** индивидуальные и групповые касалетки, менажницы, пищевые пакеты, балки (3–10 кг); готовые рационы на подносах с использованием технологической оснастки в стандартах ATLAS/KSSU

**Хранение:** холодильное (0–40°С) в течение 3–20 суток

**Штат:** 350–450 сотрудников





Закуска «Ассорти сыров» входит в завтрак для бизнес-класса. Пассажиры эконом-класса могут позавтракать в баре-бистро за 390 руб.



В конвектоматы, которыми оснащены вагонные кухни, загружают кассеты с горячим питанием, скомплектованные на комбинате

Одно из главных преимуществ LLFF Русян видит в том, что эта система дает возможность продлить жизненный цикл продукта. Камера шокового охлаждения позволяет быстро охладить готовое питание, минуя фазу активного роста бактерий, а упаковка в модифицированной газовой среде исключает его соприкосновение с кислородом. Готовые блюда хранятся при температуре +1 – +4°C от одной до трех недель, не теряя вкусовых и органолептических свойств.

Длительный срок хранения позволяет горячему цеху работать на склад, отгрузка заказов происходит в плановом порядке. Перед подачей продукт нужно регенерировать, следуя инструкции. Это можно сделать прямо в упаковке или без нее. Блюдо без упаковки разогревают

традиционным способом или в микроволновой печи, упакованный продукт опускают в гастроемкость с горячей водой или загружают в пароконвектомат.

### Стейк для пассажира

Меню в «Сапсанах» предполагается менять два раза в год. Технологические возможности комбината позволяют выпускать самые разные блюда: каши, пюре, духовые овощи, соусы, кремы, подливы, бефстроганов, гамбургеры и даже стейки.

«Мы делали стейки для компании «Уральские авиалинии»: готовили их в конвектоматах по технологии sous-vide, а потом восстанавливали, – рассказывает Сергей Русян. – В принципе мы можем приготовить что угодно, но сразу же возникает вопрос цены. Если готовить стейк из ново-

зеландской говядины, едва ли получишь цену намного ниже, чем в ресторане».

Для потенциальных заказчиков готовой еды – среди них в «ЕСП» видят не только поезда и самолеты, но и больницы, промышленные и институтские столовые – фактор цены очень важен. Расчетная стоимость рациона бизнес-класса в «Сапсане» – 250 руб., для социального и индустриального кейтеринга требуемая цена готового обеда будет еще ниже. Конкурировать по ценам комбинат может за счет объемов закупаемого сырья и сниженных затрат на рабочую силу: современные технологии позволили минимизировать количество персонала.

Сейчас в «ЕСП» разрабатывают проект поставок питания в муниципальные больницы Твери. «Как правило, в каждой больнице есть пищеблок полного цикла, это страшная головная боль, потому что его строили 30 лет назад и с тех пор не реконструировали, – объясняет Сергей Русян. – Медицинским учреждениям нужны стабильные поставки и четко стандартизированный рацион. Это именно то, что может обеспечить комбинат питания.

В прошлом году я был в Мельбурне на фабрике, которая обслуживает восемь муниципальных больниц. Фабрика маленькая, на 150 квадратов, работают всего 14 человек, готовят 10 тыс. рационов в сутки.

На Западе это привычная схема работы, наши муниципальные учреждения только начинают о ней задумываться».

### SWOT-анализ работы точки питания на продукции LLFF

#### Сильные стороны

- стабильное качество продукции
- снижение цен на продукцию за счет больших объемов сырья, закупаемого предприятием-производителем
- снижение риска воровства сырья/продукции, повышение уровня прозрачности закупок и производства
- снижение нагрузки на бухгалтерию, службу снабжения за счет работы с одним поставщиком

#### Возможности

- возможность оптимизации штата
- перевод постоянных затрат в переменные
- возможность найма менее дорогостоящего персонала

#### Слабые стороны

- согласование ассортимента продукции с предприятием-изготовителем
- необходимость дополнительного обучения производственного персонала
- необходимость специализированных условий хранения и транспортировки
- повышение стоимости продукции (по сравнению с сырьем)

#### Угрозы

- зависимость от предприятия-производителя
- боязнь и неготовность заказчика к внедрению новых технологий

Источник: «ЕСП», 2010

Пробует силы комбинат и в индустриальном кейтеринге. Пилотный проект – столовая на 48 посадок для работников депо, где обслуживают «Сапсаны». Александр Шейнов, менеджер по развитию «ЕСП», показывает мне расчеты, из которых видно, как работа на продукции LLFF помогает уменьшить затраты еще на этапе инвестиций. Овощной и мясной цеха в этом случае не нужны, в горячем выделяется зона регенерации, где вместо плит стоят пароконвектоматы. Количество и квалификацию работников кухни можно уменьшить: от них требуется только разогрев и порционирование. «На оборудовании кухни вы экономите около 13%, затраты на персонал снижаются на 25%, – резюмирует Александр Шейнов. – Правда, при этом вы попадаете в зависимость от производителя».

### Упакованный Мишлен

На вопрос о том, насколько продукция LLFF может быть востребована российскими ресторанами, работники комбината отвечают сдержанно. «В Европе многие рестораны работают с готовыми или полуготовыми продуктами в индивидуальных упаковках, потому что умеют считать деньги. Я знаю ресторан в Брюсселе, у них две звезды Мишлен. К ним приходит порционная рыба в вакуумной упаковке, например, филе сибасса, ее восстанавливают, сервируют и подают. Это удобно, потому что нет отходов», – рассказывает Сергей Русян. При этом соглашается, что убедить российских рестораторов работать на готовой продукции будет непросто. «Сама концепция фабрики – производство питания в промышленных масштабах, а ресторан – это в любом случае индивидуальность, – комментирует Александр Шейнов. – Я много общался с рестораторами, на уровне базового производства: подготовки овощей, горячих, гарниров – точки соприкосновения есть. С фаст-фудом сложнее: там конкуренция идет в основном по цене, технологии настолько отточены, что операторы не готовы что-либо менять».

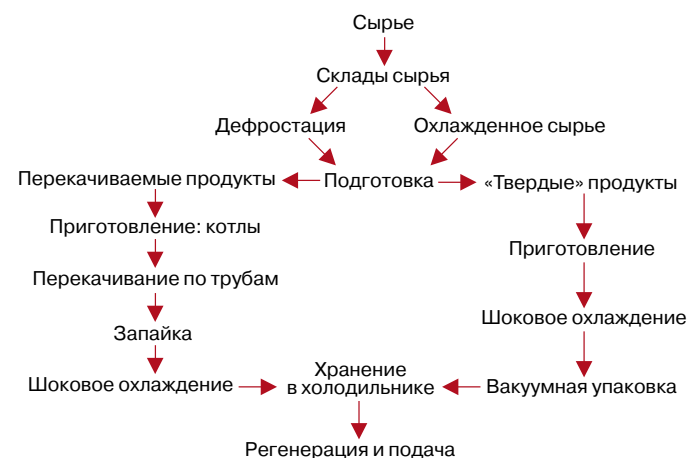
Интересно, что почти одновременно с «ЕСП», осенью 2010 г., под Питером был запущен еще один комбинат питания. Фабрика-кухня в поселке Янино будет выпускать охлажденные продукты питания для школ Северо-Западного региона. Построила ее группа компаний «Конкорд» Евгения Пригожина, владеющая ресторанами в Санкт-Петербурге и Москве, а также кейтеринговой компанией «Конкорд Кейтеринг».

В «ЕСП» не исключают возможность работы со школами, но основную ставку все же планируют делать на транспортный и социальный кейтеринг. Зарабатывать на авиационных рационах проще, чем на школьном питании: обед школьника стоит около 40 руб. При таких расценках прибыль будет минимальной, 5–10%. «Любое детское питание, как правило, некоммерческое, это больше работа на имидж, – полагает Андрей Ларионов, – медицинские учреждения в этом смысле более реальны».

Инвестиции в строительство «ЕСП» составили более 1 млрд руб. Окупить их планируют через 4,5 года после того, как производство выйдет на полную загрузку. По словам Ларионова, это произойдет к середине 2011 г. Тогда же комбинат достигнет точки безубыточности.

В планах РЖД и группы Зельмана – строить аналогичное производство в Москве, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Новосибирске. РЖД также обещает взяться за вагоны-рестораны в обычных «зеленых» поездах. «Предполагается, что в течение

### Технология Long Life Fresh Food



Источник: «ЕСП», 2010

полутора–двух лет будет создано юридическое лицо, которое займется реконструкцией вагонов-ресторанов и оптимизацией оборудования, которое там стоит, под наши технологии», – отмечает Андрей Ларионов. Понятно, что эта работа требует огромных инвестиций, и это вопрос не завтрашнего дня. Так что вареные яйца и курица в фольге еще не скоро исчезнут из рациона большинства пассажиров. ●

## Великолепный продукт из натурального молока!

УМАЛАТ

**Рикотта** является частью многовековой традиции в молочном искусстве Италии и имеет важные питательные свойства.

**Рикотта** — продукт широкого применения в зависимости от способа ее приготовления. Для производства рикотты берется молочная сыворотка, которая часто дополняется чистым молоком или сливками для того, чтобы сделать продукт более сливочным и вкусным.



Реклама

Отдел продаж (495) 782-15-16  
www.umalat.ru www.caprese.ru