



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова



N 12-13 (5774-5775) 2 апреля 2014 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



VIII ПЛЕНУМ СОВЕТА ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ

ПОДТВЕРДИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН



Сергей Томша

25 марта 2014 года состоялось заседание VIII Пленума Совета профсоюза железнодорожников Молдовы с повесткой дня «Об исполнении двусторонних обязательств за 2013 год Коллективного трудового договора на 2013-2015 гг.», «О составе комиссии по выработке изменений и дополнений Устава профсоюза железнодорожников». По первому вопросу выступили докладчики: Сергей ТОМША, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» — председатель комиссии по социальному диалогу, и Николай БУЗА, председатель Профсоюза железнодорожников Молдовы. С информацией по второму вопросу выступила Инна ВОДЯНИЦКАЯ, заместитель председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы.

личения совокупного дохода работников по представлениям руководителей железнодорожникам выплачивались установленные Коллективным договором доплаты и надбавки за увеличение объема выполняемых работ, расширение зо-

Из доклада Николая БУЗЫ, председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы:

— По завершении действия Коллективного трудового договора в 2012 году, при подведении итогов на Пленуме Совета профсоюза его участниками было принято решение выйти с предложением к работодателю и представителю работников о продлении действия Коллективного трудового договора на последующие три года — 2013-2015 годы.

Совместным Постановлением руководства и Президиума Совета профсоюза Коллективный трудовой договор 2010-2012 гг. был продлен на три года — 2013-2015 годы.

В течение 2013 года в Коллективный трудовой договор внесено более 20 изменений и дополнений. В такие разделы, как охрана здоровья и безопасность труда, льготы, гарантии и компенсации, в Приложение №1 «Часовые тарифные ставки и должностные оклады работников ГП «ЖДМ», Приложение №2 п.10 «Надбавки за выполнение обязанностей временно отсутствующего работника». Больше всего в Профсоюз железнодорожников Молдовы поступает писем с

просьбой пояснить эти вопросы. В новой редакции принято Приложение №5 к Коллективному трудовому договору о перечне должностей, которым устанавливается дополнительный отпуск. Остальные вопросы, не вошедшие в Коллективный договор, по завершении работы комиссии по социальному диалогу разрешались в рабочем порядке.

Второй раздел Коллективного договора — «Оплата труда». Все чаще в профсоюз поступают обращения работников с требованием поднять вопрос о повышении заработной платы. Только за последние две недели такие обращения поступили с линейных станций Гиндешть, Флорешть, Мэркулешть и др., с филиалов дороги. С октября 2011 года заработная плата работников дороги не изменялась. В 2013 году доля фонда оплаты труда в эксплуатационных расходах с начислениями составила 37,6%, без начислений — 29,9%, доля тарифа в заработной плате — 62,6%.

Низкая оплата труда

Из доклада Сергея ТОМШИ, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы»:

— 2013 год для нашего предприятия был отмечен работой в условиях сложного финансово-экономического положения.

Тем не менее, за 2013 год план погрузки вагонов выполнен на 130,2%. Тарифный грузооборот составил 122,4% к плану, а к отчету прошлого года увеличение составило 31,1%.

Всего перевезено по дороге за 2013 год 5 млн 431 тыс. тонн грузов. По отношению к 2012 году перевезено больше на 1 млн 267 тыс. тонн.

Перевезено пассажиров за отчетный период 4 млн 92 тыс. человек, что на 248,5 тыс. человек меньше прошлого года.

ны обслуживания, за выполнение обязанностей временно отсутствующего работника, за совмещение профессий. Отпускное пособие и выходное пособие выплачивались в установленные сроки в соответствии с Законом об оплате труда и Трудовым кодексом РМ.

Оплата за время нахождения работника на курсах повышения квалификации или переподготовки производилась в соответствии со ст.195 Трудового кодекса РМ и действующим Трудовым законодательством РМ.

Согласно Коллективному договору, работникам с не-

▶ 2

Оплата труда

В 2013 году Администрацией ГП «Железная дорога Молдовы» в основном были выполнены все установленные Трудовым законодательством РМ и Коллективным трудовым договором нормативы в области оплаты труда.

Фонд оплаты труда работников за 2013 год составил 406 млн 191,9 тыс. леев, в т.ч. по перевозкам — 339 млн 594 тыс. леев. За отчетный период средняя численность работников снижена по сравнению с 2012 годом на 478 человек и составила 10 303 человека. Средняя заработная плата по предприятию за 2013 год возросла по сравнению с предыдущим годом в среднем на 50,42 лея и составила 3285 леев 39 банов. Средняя заработная плата по перевозкам в 2013 году составила 3375,82 лея, возросла по сравнению с 2012 годом на 87,75 леев. С первого июля 2013 года повышены месячные должностные оклады в среднем на 7%, электромеханикам, обслуживающим линейные и стационарные устройства сигнализации, централизации и блокировки, — в среднем на 140-160 леев.

С целью эффективного использования штатной численности и с целью уве-



В зале заседаний

▶ 3-4



VIII ПЛЕНУМ СОВЕТА ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ

ПОДТВЕРДИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

Из доклада Сергея ТОМШИ, и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы»:

(Окончание. Начало на стр. 1)

благоприятными условиями труда выплачивались, согласно ст.139 Трудового кодекса РМ, компенсационные надбавки. Всего за 2013 год выплачено надбавок за неблагоприятные условия труда в размере — 1 млн 844 тыс. 350 леев. Также производились доплаты за работу в ночное время, за разъездной характер работы, за разделение рабочего дня на части, а также другие доплаты, установленные Колдоговором. Все поступающие заявления от работников, касающиеся оплаты и организации труда, рассматривались Администрацией ГП «Железная дорога Молдовы», и ответы давались своевременно.

Трудовые отношения, гарантия занятости

Прием на работу на ГП «Железная дорога Молдовы» осуществлялся с соблюдением условий Трудового законодательства РМ. Работники были ознакомлены с действующими на предприятии правилами внутреннего распорядка; внутридорожными нормативными актами, имеющими отношение к трудовой функции работника; Коллективным трудовым договором.

Списочная численность по состоянию на 31.12.2013 года — 11 тыс.144 человека, на 443 человека меньше по сравнению с 31.12.2012 года.

По состоянию на 31.12.2013 года вакансии рабочих мест — 1021 единица, на 297 единиц больше по сравнению с аналогичным периодом 2012 года. В отпусках по уходу за ребенком на конец 2013 года находились 227 женщин. Все случаи увольнения членов профсоюза по инициативе администрации производились только после предварительного согласия с профсоюзным комитетом. При сокращении численности работников либо ликвидации филиалов соблюдалась процедура увольнения согласно ст.87, 88 ТК РМ.

На период технического простоя работникам выплачивалось пособие в размере 75% тарифной ставки или оклада в соответствии со ст.80 ТК РМ. Всего за 2013 год чел./дни технического простоя составили 37 тыс. 754, сумма, выплаченная за период простоя, — 3 млн 178 тыс. 677 леев. В 2013 году в сравнении с 2012 годом было на 2125 чел./дней простоя больше. Это связано, в основном, с отсутствием сырья и материалов на заводе ЖБШ, СМП-740, ПМС.

Администрация уделяла внимание подготовке кадров для железнодорожного транспорта, а также повышению квалификации.

Создавались условия для профессионального роста работников, с этой целью разработан план повышения квалификации и подготовки кадров. В течение года проводились курсы по обучению бухгалтеров программе 1С Бухгалтерия, семинары инспекторов отдела персонала и по технике безопасности.

В Басарабьесской дортехшколе в 2013 году повысили квалификацию 258 рабочих против плановых 124 человек, прошли обучение 80 человек (план 175 человек). Всего по дороге сумма, израсходованная на обучение и повышение квалификации работников, составила 812,4 тыс. леев.

Рабочее время и время отдыха

Рабочее время и время отдыха на ГП «Железная дорога Молдовы» регулировалось Трудовым кодексом РМ, Коллективным соглашением (Национальный уровень), Правилами внутреннего распорядка, Положением о режиме труда и отдыха отдельных категорий работников ГП «Железная дорога Молдовы», служебные обязанности которых непосредственно связаны с движением поездов и обслуживанием пассажиров, Индивидуальным трудовым договором и Коллективным трудовым договором. Во всех подразделениях дороги обеспечивается учет отработанного времени по установленным формам (маршруты, наряды на сдельные работы, табели учета рабочего времени) и составляются графики работы для сменных работников. Работникам дороги были предоставлены ежегодные оплачиваемые отпуска в соответствии с Трудовым кодексом РМ.

С учетом минимального гарантированного отпуска в количестве 28 календарных дней не включая нерабочие праздничные дни, сверх 28 календарных дней в соответствии с Приложениями Коллективного трудового договора предоставлялись дополнительные отпуска (за трудовой стаж, интенсивность труда, за работу в неблагоприятных условиях труда), которые составили в 2013 году — 65865 чел./дней. Выплаченная сумма по дополнительным отпускам составила 5 млн 932 тыс. 609 леев.

По производственной необходимости, в соответствии с графиком работы для отдельных категорий рабочих и специалистов, применялось разделение рабочего дня на части, дежурство на дому. По заявлению работников предоставлялся режим неполного рабочего дня (недели).

Финансовое положение дороги не позволило отремонтировать и подготовить для отдыха базы отдыха, тем не менее расходы на их содержание составили 429 тыс. 876 леев. Расходы на содержание ДКЖ, включая содержание спортивных и танцевальных групп (бесплатные для железнодорожников), составили 2725,8 тыс. леев. Расходы на культурно-массовые мероприятия составили 66 тыс. 976 леев.

Охрана здоровья и безопасности труда

Для реализации условий Коллективного трудового договора на ГП «Железная дорога Молдовы» разработан План защиты и предупреждения, которым охвачены все филиалы дороги. На 2013 год было запланировано 11 млн 450 тыс. леев, израсходовано — 14 млн 157 тыс. леев.

Ежегодно подводятся итоги смотроконкурса по охране здоровья и безопасности труда. На протяжении многих лет сумма, выделяемая для проведения смотроконкурса, составляет 20,0 тыс. леев. Во всех филиалах дороги проводилась оценка профессиональных рисков на каждом рабочем месте и составлены соответствующие карточки.

Все случаи производственного травматизма расследовались строго в соответствии с Постановлением Правительства Республики Молдова № 1361 от 22 декабря 2005 года «О порядке расследования несчастных случаев на производстве». В 2013 году было допущено 10 случаев производственного травматизма, в которых пострадало 10 работников. За 2012 год на дороге было допущено 15 случаев производственного травматизма, в которых пострадало 15 работников. За 2013 год не было ни одного обращения работников филиалов дороги с просьбой о переводе на

легкую работу в связи с ухудшением состояния здоровья.

Работники дороги в основном обеспечивались спецодеждой и спецобувью, но имелись нарекания на ее качество и сроки поставки. Так, утепленной спецодеждой, костюмами х/б, сигнальными жилетами были обеспечены примерно 80% нуждающихся в обновлении; сапогами — 95%; утепленными костюмами для машинистов и помощников машинистов и бушлатами для ВОХРа — 100%. На протяжении всего года работникам дороги выдавались санитарно-гигиенические средства, в соответствии с существующими нормами. Мыло выдано на сумму 360 тыс. леев. Всем железнодорожникам, работающим во вредных условиях труда, в течение 2013 года выдавалось защитное питание (молоко). Категория работающих на открытом воздухе при температуре выше плюс 30 градусов обеспечивалась в основном газированной водой, но имелись случаи несвоевременности поставок.

Согласно Коллективному трудовому договору, локомотивные бригады доставлялись на работу и домой с 22:00 и до 6:00 на служебном транспорте предприятия.

Согласно Статье 16 Закона № 186 «Об охране здоровья и безопасности труда», во всех филиалах

дороги создавались комитеты по охране здоровья и безопасности труда на паритетной основе. Исходя из материалов контрольных проверок, выяснилось, что комитеты по охране здоровья и безопасности труда недостаточно эффективно проводят свою работу.

На протяжении 2012-2013 гг. службой защиты и предупреждения были проведены обучение и проверка знаний в области охраны здоровья и безопасности труда руководителей рабочих мест, специалистов и представителей работников в количестве 1640 человек. Также были обучены руководители дороги, директора дирекций, начальники служб и самостоятельных отделов.

Медицинское обслуживание и оздоровление железнодорожников

Медицинское обслуживание работников железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с Приказом генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы», Министерства здравоохранения РМ и другими регламентирующими документами. Расчеты за медицинские услуги осуществляются по единым тарифам, в соответствии с Постановлением Правительства № 1020 от 29.11.2011 г. и оплачиваются за счет средств дороги. В среднем 1 медосмотр 1 человека обходится в 400 леев.

В стационарах и дневных стационарах при амбулаториях было пролечено 6 тыс. 455 человек, в том числе работников ГП «Железная дорога Молдовы» — 2 тыс. 519 человек (39%), пенсионеров железнодорожников — 621 человек (9%), за плату — 1 тыс. 913 человек (29%). В Оздоровительном центре поправили свое здоровье 324 железнодорожника, 83 пенсионера железнодорожного транспорта. Всего на содержание Оздоровительного центра было затрачено 3 млн 816 тыс. 799 леев, финансирование отраслевым профсоюзом составило 392 тыс. 736 леев. Выданы путевки стоимостью 1 млн 679 тыс. 619 леев. В 2013 году на содержание медучреждений дороги затрачено 36,5 млн леев,

дотация дороги составила 21,6 млн леев. Проведена работа по улучшению содержания рабочих мест и соблюдению условий труда в домах отдыха локомотивных бригад.

Расходы на питание работников и по обязательству Колдоговора составили 199 тыс. 425 леев.

Льготы, гарантии и компенсации

В полном объеме выплачивалось вознаграждение за выслугу лет. В целях привлечения и закрепления на железной дороге молодых сотрудников с 1 июля 2013 года был увеличен предел вознаграждения за выслугу лет по двум позициям: при стаже работы от 1 до 5 лет — с 12% до 14%, от 5 до 10 лет — с 15% до 17%. Материальная помощь к очередному отпуску в 2013 году была выплачена в сумме 11 млн 951 тыс. 957 леев.

Работникам, увольняющимся в связи с выходом на пенсию по возрасту, выплачивается единовременное пособие. За 2013 год выплачено единовременное пособие за добросовестный труд при непрерывном стаже в отрасли на сумму 422 тыс. 472 леев. Работникам ГП «Железная дорога Молдовы» сохраняли среднюю заработную плату за нерабочие праздничные дни согласно ч.(1) ст.III Трудового кодекса РМ.

Дети железнодорожников в возрасте до 12 лет включительно и дети инвалидов без ограничения возраста (Изменение № 36/1 от 18.06.2013 г. Коллективного трудового договора) были обеспечены новогодними подарками на сумму 144 тыс. 382 леев.

Предоставлялись ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска в количестве 4-х календарных дней одному из родителей, имеющих двух и более детей в возрасте до 14 лет (или ребенка-инвалида), в удобное для них время по письменному заявлению. Было увеличено в два раза до 1000 леев пособие семьям умерших железнодорожников и пенсионеров-железнодорожников на погребение за счет дороги — израсходовано 214 тыс. 905 леев. В 2013 году пенсионерам и ветеранам выплачена материальная помощь на сумму 1 млн 54 тыс. 824 леев. Выданы продукты питания пенсионерам-ветеранам на сумму 24 тыс. 623 леев.

В 2013 году железнодорожникам-участникам войны к празднику Победы и Памяти героев был увеличен размер материальной помощи с 600 до 670 леев, а железнодорожникам-труженикам тыла — с 400 до 470 леев. Выплачена материальная помощь на сумму 58 тыс. 742 леев. К юбилейным датам многие работники дороги по представлению руководителей служб и филиалов поощрялись. В 2013 году на эти цели израсходовано 16 тыс. 265 леев. Работникам и пенсионерам выдавались разовые железнодорожные билеты формы Ф-6 (поездки по СНГ), на что израсходовано 2 млн 993 тыс. 355 леев, включая социальные и медицинские взносы.

Гарантии деятельности профсоюза

Расходы на содержание освобожденных председателей профкомов филиалов ГП «Железная дорога Молдовы» за 2013 год составили 479 тыс. 650 леев; социальные и медицинские взносы — 72 тыс. 998 леев. Перечислена сумма 0,15% ГП «Железная дорога Молдовы» в профсоюзный комитет дороги — 600 тыс. 472 леев.

Для деятельности отраслевого профсоюза предоставлялся автомобильный транспорт, расходы на его содержание составили 145,2 тыс. леев. Летом 2013 года Дирекцией по обслуживанию пассажиров выполнен ремонт помещений, занимаемых дорпрофсоюзом во Дворце культуры железнодорожников на сумму 140 тыс. 515 леев. На приобретение мебели, кондиционера было потрачено 75 тыс. 360 леев.



VIII ПЛЕНУМ СОВЕТА ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ

ПОДТВЕРДИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН



Николай Буза

Из доклада Николая БУЗЫ, председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы:

(Продолжение. Начало на стр. 1)

повлияла на текучесть кадров. За 2013 год и два месяца этого года уволен 1861 человек, принято 1019 человек, по управлению дороги — 92 принято, 87 уволено. Уволено по сокращению штата в 2013 году 75 человек.

В течение всего периода под особым вниманием у профсоюза находились вопросы соблюдения норм трудового законодательства при расторжении индивидуальных трудовых договоров по инициативе работодателя. Только за 2013 год поступило 52 обращения. Президиуму Совета профсоюза, профсоюзным комитетам надо организовать работу так, чтобы ни один случай не остался без внимания профсоюза при нарушении трудового законодательства. Ведь за каждым случаем — судьба человека.

Раздел «Охрана здоровья и безопасности труда». Ежегодно разрабатываются мероприятия по улучшению условий труда и быта работников дороги, которые являются обязательным приложением к Коллективному договору. В 2013 году предусматривалось израсходовать 11 450 тыс. леев на улучшение условий труда работников филиалов дороги, было израсходовано 14 157 тыс. леев, что составляет 123,6% от плана.

При этом хотелось бы отметить, что должного анализа освоения этих средств нет, поэтому мероприятия переходят из года в год. Не чувствуется роль отраслевых служб, которые должны следить за улучшением условий труда и быта работающих в филиалах дороги.

Условия труда и быта работающих в филиалах ГП «ЖДМ» напрямую влияют на здоровье работников. Уровень заболеваемости наших работников выше среднего по Молдове. В марте 2013 года постановлением № 193 «О внесении изменений в Положение об условиях назначения, порядке исчисления и выплаты пособий по временной нетрудоспособности и других пособий социального страхования» было принято, что первые 5 дней нетрудоспособности оплачивает работодатель. Это очень значительная сумма денежных средств дороги, при этом заболеваемость практически никто не занимается. На ближайшем заседании Президиума профсоюза будет рассмотрен этот вопрос.

В обязательствах Коллективного трудового договора администрация дороги должна обеспечить работающих спец-

одеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. По основным видам спецодежды, спецобуви обеспеченность составляет: костюмы х/б — 75%, куртки утепленные — 43%, брюки утепленные — 79%, костюмы утепленные — 47%, ботинки — 67%, сапоги кирзовые — 78%, плащи — 21%, жилеты сигнальные — 68%, а утепленные сапоги для путейцев вообще не поставлены. При заключении Коллективного трудового договора на 2013-2015 годы в п. 5.18 было внесено изменение — выда-

лективного трудового договора. Хотелось бы отметить, что на отдельных предприятиях (филиалах) работники при сменной работе работали по 2 дня подряд по 11 часов, чем нарушалась ст. 4.5 Коллективного договора на 2013-2015 гг. и ст. 100 Трудового кодекса РМ (ДС-Унгень, Етулия).

В 2013 году в филиалах ГП «ЖДМ» не допущено сверхурочной работы работниками, кроме Бендерского локомотивного депо (руководитель Марчук С.А., председатель профкома Недов В.Г.), здесь допущено 1523 часа сверхурочной работы. 47 машинистов и 32 помощника машиниста были привлечены к сверхурочной работе до 24 часов; 14 машинистов и 11 помощников машиниста — до 60 часов сверхурочной работы. Локомотивная служба ГП «ЖДМ» на этот важный вопрос не прореагировала и не приняла никаких упреждающих мер.

Осуществлялся контроль за предоставлением ежегодных оплачиваемых отпусков и выплатой материальной помощи работникам дороги. Но когда Профсоюз железнодорожников Молдовы обратился к руководству ГП «ЖДМ» за информацией по использованию отпусков, мы получили ответ, что в соот-

ветствии с законодательством работников в Оздоровительном центре. Путевки выделялись согласно утвержденному графику бесплатно на протяжении 21 заезда. На оздоровление 76 пенсионеров израсходовано 80,0 тыс. леев.

Согласно законодательству РМ, стоимость путевки подлежит налогообложению. С начала года стоимость путевки была установлена в размере 6700 леев. Железнодорожники стали отказываться от путевок в Оздоровительный центр.

Профсоюзными работниками была проведена огромная работа по разъяснению уплаты налогов и их размеров, а также по привлечению пенсионеров и ветеранов для заполнения необходимого количества мест в заезд. Очень медленно выравнивалась стоимость путевки с 6700 леев в начале года до 4510 леев с августа месяца, и только благодаря настойчивости Профсоюза железнодорожников, произошло это удешевление.

Раздел «Льготы, гарантии, компенсации».

В адрес профсоюза в 2013 году поступили заявления, которые касались установления размера вознаграждения за выслугу лет в связи со сменой трудо-

вать исключительно утепленные сапоги с нормативным сроком использования в течение трех зимних сезонов, которое не было выполнено. Ситуация со спецодеждой была рассмотрена на заседании Президиума, принято соответствующее постановление с рекомендациями руководству ГП «ЖДМ», но реакции не последовало.

Статья 225 Трудового кодекса РМ п.6 гласит: в случае необеспечения работника в соответствии с требованиями охраны здоровья и безопасности труда средствами индивидуальной и коллективной защиты работодатель не вправе требовать от работника исполнения трудовых обязанностей и обязан оплатить возникший по этой причине простой в соответствии с законодательством. Обеспечение работников СИЗ должно быть на первом месте.

В 2013 году в Профсоюз железнодорожников Молдовы поступали многочисленные обращения работников по поводу обеспечения в летнее время подсолонной водой. В зимнее время работникам, которые заняты на уборке снега, аварийных работах, при температуре воздуха ниже —5 градусов Цельсия необходимо выдавать горячий чай. Чаще администрация эту работу перекладывает на профсоюзные комитеты.

Ежегодно объявляются смотры-конкурсы на «Лучший филиал железной дороги Молдовы по охране здоровья и безопасности труда» и «Лучший служащий, рабочий по охране здоровья и безопасности труда». Однако сумма средств на поощрение остается неизменной на протяжении многих лет, необходимо ее увеличить, чтобы была большая заинтересованность работников.

Рабочее время и время отдыха

Труд и отдых всех категорий работников ГП «ЖДМ» за 2013 год регулировались Трудовым кодексом РМ, правилами внутреннего трудового распорядка и обязательствами IV раздела Кол-



В зале заседаний

лективного с законодательством работники получают отпуска. Профсоюзом железнодорожников Молдовы была запрошена информация с филиалов дороги по использованию отпусков, и картина оказалась не такой уж радужной. В службе МТО, Дирекции по обслуживанию пассажиров ежегодные отпуска не использовали значительное количество работников. Тем самым нарушается ст.116, 118 ТК РМ.

При заключении Коллективного договора на 2013-2015 гг. было внесено дополнение о том, что монтеры пути могут получать компенсационную надбавку за тяжелые и вредные условия труда. Тем не менее, в отдельных дистанциях пути надбавки не выплачиваются, тем самым принятое обязательство не выполняется.

Одной из традиционных форм деятельности профсоюза является организация восстановления здоровья работников путем санаторно-курортного лечения. В 2013 году было оздоровлено 58 железнодорожников на сумму 258220 леев.

В целях организации летнего отдыха детей в отчетном году были освоены ассигнования из госбюджета в размере 274 426 леев на 202 путевки детям железнодорожников.

Из средств профсоюзного бюджета в истекшем году выплачено 392,7 тыс.

леев отношений; выплаты единовременного пособия за добросовестный труд работникам, достигшим пенсионного возраста и уволенным по сокращению штата; переходом из одной ветеранской организации в другую в связи с переменой места жительства.

Выплачивалась материальная помощь семьям умерших железнодорожников. Общая сумма оказанной помощи в течение 2013 года по заявлениям членов профсоюза составила 1 млн 924,3 тыс. леев. По сравнению с 2012 годом расходы на оказание материальной помощи увеличились на 82,1 тыс. леев. На организацию и проведение в трудовых коллективах мероприятий, связанных с культурно-массовой спортивной работой, чествованием ветеранов труда, израсходовано 502,4 тыс. леев.

Впервые за многие годы приходится констатировать тот факт, что обязательства VII раздела Коллективного договора «О гарантии деятельности Профсоюза. Взаимодействие Профсоюза с работодателем» не выполняются в полном объеме. В Коллективном договоре записано: «Работодатель обязуется строить свои взаимоотношения с профсоюзом в соответствии с Законом РМ «О профессиональных союзах». К большому сожалению, это игнорируется. Существует социальный диалог. Действия, предпри-



VIII ПЛЕНУМ СОВЕТА ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ

ПОДТВЕРДИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

Из доклада Николая БУЗЫ, председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы:

(Окончание. Начало на стр. 1)

нимаемые со стороны профсоюза (обращения к руководству дороги, НКПМ, депутату Парламента РМ) для налаживания социального диалога, результатов не дали.

Профсоюзом до настоящего времени не получены ответы на многие письма в адрес администрации. В соответствии со ст.386 п.5 ТК РМ работодатель в течение семи рабочих дней со дня регистрации обязан рассмотреть и ответить в письменной форме профсоюзному органу.

Профсоюз прекрасно понимает, что целый ряд причин внутреннего и внешнего характера делают необходимым реформирование железнодорожного транспорта насущной и неотложной. И задача профсоюза в этих условиях — не противостоять реформе, а обеспечить безболезненный переход к новым формам хозяйствования в трудовых коллективах и максимально защитить социальные права и экономические интересы членов профсоюза. Для этого мы должны иметь достоверную информацию, которая будет восприниматься коллективом как руководство к созидательным действиям, направленным на преодоление имеющихся в отрасли трудностей.

Профсоюз железнодорожников в связи со структурными преобразованиями на ГП «Железная дорога Молдовы» поставил перед работодателем вопрос об участии профсоюза в разработке программ экономического оздоровления отрасли. С этой целью для реализации прав профсоюза, предусмотренных законодательством, необходимо обязательное включение на полноправной основе в рабочие группы представителей профсоюза, а также согласование с профсоюзом управленческих решений при обсуждении любых производственных и социальных вопросов, касающихся трудовых коллективов дороги.

К сожалению, эти обращения к руководству дороги остались без ответа.

Не обеспечиваются условия для выполнения уставных задач профсоюза п. 7.8 (выделение автотранспорта для постоянного пользования).

Пункт 7.9. Спортсооружения переданы частному клубу, а значит, нет возможности проведения физкультурно-оздоровительных мероприятий на дороге. Пришлось отменить решение о проведении Чемпионата по волейболу, настольному теннису в 2013 г.

Многие железнодорожники лишены возможности заниматься спортом, укрепить свое здоровье. Письма были направлены в Административный Совет, представителю трудового коллектива, но никто не счел нужным объяснить сложившуюся ситуацию.

Со стороны работодателя допускались нарушения в части применения п. 7.7, 7.18 — отказано начальникам служб участвовать в работе Президиума.

Профсоюз железнодорожников считает, что вновь назначенные руководители не были ознакомлены с условиями Колдоговора, что привело к нарушениям. Ошибки необходимо исправлять, чтобы не усугублять ситуацию. Действие Колдоговора продолжается. Нам нужны согласованные действия, чтобы получить достойный конечный результат.



Из выступления Инны ВОДЯНИЦКОЙ, заместителя председателя Профсоюза железнодорожников Молдовы:

— Необходимо принять решение о внесении изменений и дополнений в Устав профсоюза железнодорожников. Делается это для уточнения целей и основных задач профсоюза. Впервые Устав был принят на VIII Конференции профсоюза 10 марта 1992 года. В 2002 году он был полностью изменен и принят на I съезде. Согласно п.1.7 Устава профсоюза железнодорожников, внесение изменений и дополнений в Устав принимается на съезде.

С учетом того, что в начале 2015 года будет проведен очередной съезд профсоюза, есть время для обсуждения Устава во всех профсоюзных звеньях, внесения изменений и дополнений.



Инна Водяницкая

VIII Пленум Совета профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить состав комиссии по выработке изменений и дополнений Устава профсоюза.
2. Председателям узловых советов, членам комиссии предлагаемые проекты изменений и дополнений в Устав профсоюза направить в Совет профсоюза не позднее 1 сентября 2014 года.
3. Организовать на страницах газеты «Железнодорожник Молдовы» детальное обсуждение проектов Устава с целью привлечения всех членов профсоюза.
4. Первичным профсоюзным организациям провести обсуждение проектов и зафиксировать в решениях общих собраний мнения по проектам.
5. До 10 декабря представить комиссии на обсуждение пленарного заседания Проект Устава профсоюза железнодорожников.

Состав комиссии по выработке изменений и дополнений в Устав профсоюза железнодорожников: Вартик Т.И., Долешкан К.М., Недов В.Г., Цыбырник А.Л., Ткач Н.В., Чаглей В., Николаев Н.И., Макаренко В.В., Франишин Ю.А., Водяницкая И.М., Прока Г.С.

VIII Пленум Совета профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению доклады сторон, заключивших Коллективный трудовой договор на 2013-2015 гг. об исполнении двусторонних обязательств за 2013 год.
2. Работодателю – социальному партнеру:
 - принять меры по выполнению взятых обязательств, предусмотренных Коллективным трудовым договором на 2013-2015 гг., а именно: п.3.6; 3.8; п.4.5; 4.7; 4.11; п.5.18; 5.19; 5.1.10; п.7.2; 7.2.5; 7.8; 7.11; 7.13; 7.16; 7.17; 7.18; п.8.4;
 - привлекать к ответственности должностных лиц, допускающих нарушения или препятствующих выполнению обязательств Коллективного трудового договора;
 - с учетом многочисленных обращений работников дороги с требованием повысить заработную плату, рассмотреть и принять меры к решению данной проблемы и проинформировать коллектив дороги;
 - отпечатать заново текст Коллективного трудового договора на 2013-2015 гг. и довести до сведения всех работающих.
3. Обязать стороны принимать все зависящие меры по урегулированию коллективных трудовых споров и конфликтов, возникающих в сфере социально-трудовых и экономических отношений.
4. Комиссии по социальному диалогу от Профсоюза железнодорожников Молдовы рассмотреть поступившие от участников Пленума предложения и направить их для реализации в соответствующие службы.
5. Президиуму Совета профсоюза организовать работу первичных профсоюзных организаций, направленную на повышение эффективности работы железной дороги; поддержать предложение по оптимизации расходов для повышения заработной платы; оказывать содействие и помощь в укреплении трудовой и технологической дисциплины; усилить контроль за соблюдением трудового законодательства.
6. Профсоюзным комитетам проявлять больше инициативы в вопросах охраны здоровья и безопасности труда, проведения мероприятий по снижению заболеваемости среди работников дороги, принимать активное участие при проведении всех ступеней оперативного контроля по охране труда, контроля за обеспечением и выдачей спецодежды, спецобуви, моющих обеззараживающих средств.
7. Работодателю, Профсоюзу железнодорожников, Представителю трудового коллектива обеспечить в социальном партнерстве равенство сторон, которое будет выражать общие интересы, служить согласию в коллективе дороги.

Поздравляем с юбилеем!



Руководство Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет со славным ЮБИЛЕЕМ — 65-летием — **ЗАБОЛТНУЮ Меланью Дмитриевну**, ветерана железнодорожного транспорта Молдовы.

Эта замечательная дата — хороший повод высказать Вам, Меланья Дмитриевна, слова благодарности за нелегкий добросовестный и многолетний труд на железной дороге Молдовы. Работая телефонисткой на станции Прут-2, Вы проявили себя с самой лучшей профессиональной стороны. Вас помнят в коллективе, а это — о многом говорит. И прежде всего о том, что железная дорога помнит и чтит своих ветеранов.

Примите самые теплые слова благодарности за достойный труд и наилучшие пожелания добра, благополучия, здоровья Вам и Вашим близким.





VIII ПЛЕНУМ СОВЕТА ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ МОЛДОВЫ

ПОДТВЕРДИЛИ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

Из выступлений участников VIII Пленума Совета Профсоюза железнодорожников Молдовы

Павел КЛИПЯ,
председатель профкома
Кишиневского локомотивного
депо:

— Остановлюсь на вопросах, с которыми члены профсоюза чаще всего обращаются в профком депо: выход на пенсию локомотивных бригад, заработная плата, медицинское обслуживание, функционирование базы отдыха в Вадул-луй-Водэ, использование спецодежды и спецобуви.

Более 20 последних лет ряд профессионалов железнодорожной отрасли, в их числе работники локомотивных бригад, лишены права выхода на пенсию на основе льготных условий. Этот вопрос имеет под собой серьезные основания. Для примера приведу статистику: только в Кишиневском локомотивном депо за последние два года не дожили до пенсионного возраста 7 человек. Это тревожный факт. Необходимо в Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ, в Правительстве и Парламенте РМ вновь инициировать вопрос выхода машинистов на пенсию.

Социально-бытовые вопросы железнодорожников должны решаться путем улучшения условий труда, увеличения заработной платы, создания условий для отдыха, восстановления здоровья. В ТЧ-1 отсутствуют необходимые приборы для сбора факторов производственной среды на рабочих местах — измерение загазованности, нет газоанализатора СО, прибора определения уровня вибрации и электромагнитного излучения. ТЧ-1 единственное депо, где ТО-2 до сих пор проводится под открытым небом.

Остро стоит вопрос привлечения молодых специалистов. По данным за март 2014 г. из 470 человек молодежь до 30 лет составляет 10-11%, остальные — предпенсионного и пенсионного возраста.

Среди других нерешенных вопросов — оборудование душевых комнат, обеспечение питьевой водой, оборудование комнат приема пищи и др.

Наталья ТКАЧ,
председатель профкома
Бэлцкого вагонного депо:

— Одним из важнейших направлений работы профсоюзных комитетов является контроль за соблюдением трудового законодательства и гарантии его функционирования, в том числе и Коллективного трудового договора. Самый больной вопрос на сегодняшний день — низкий уровень оплаты труда железнодорожников. Они требуют справедливого повышения заработной платы, способной обеспечить их семьям достойное существование.

Есть проблемы в кадровой политике. Из-за низкой оплаты труда с желез-

ной дороги ушла почти вся молодежь. А это тревожный факт. Без молодежи у железной дороги нет будущего. Администрация ГП «Железная дорога Молдовы» совместно с отраслевым профсоюзом должны вплотную заняться решением вопроса подготовки молодых грамотных специалистов.

Другой важный вопрос связан со стационарным лечением железнодорожников. В нашей железнодорожной больнице сокращены услуги по медицинскому обслуживанию работников узла. Приходится обращаться в городскую больницу, где нас, железнодорожников, принимают с неохотой со всеми вытекающими последствиями. А ведь мы ежемесячно платим страховые медицинские взносы...

Владислав НЕДОВ,
председатель профкома
Бендерского локомотивного
депо:

— Хочу обратиться к руководству ГП «Железная дорога Молдовы» с просьбой рассмотреть целесообразность возобновления разбора графика движения на узлах для обсуждения возникающих вопросов между службами движения, локомотивной и службой пути.

Есть немало нерешенных вопросов, связанных с обеспечением наших работ-



Владислав Недов

ников спецодеждой и спецобувью. В частности, не решен вопрос выдачи локомотивным бригадам утепленных ботинок.

Причем, к выдаче СИЗ необходим дифференцированный подход, по категориям, согласно имеющимся нормативам.

Беспокоит высокий уровень заболеваемости на узле. Наш бич — простудные и сердечно-сосудистые заболевания.

Если простудные заболевания связаны с условиями работы, то сердечно-сосудистые — с возрастом наших работников. Необходимо омолаживать кадры. Необходим социальный диалог администрации ГП «Железная дорога Молдовы» и Профсоюза железнодорожников Молдовы.

Николай НИКОЛАЕВ,
председатель профкома
Басарабьесской дистанции
пути:

— Один из главных на сегодняшний день вопросов — совершенствование оплаты труда, техническое перевооружение отрасли и создание нормальных условий труда и отдыха работникам.

Профком Басарабьесской ПЧ последние два года проводит социологический опрос среди разных категорий работников филиала. Анализ показывает, что у 58% опрошенных суммарный доход семьи не покрывает расходы, связанные с выплатой коммунальных услуг, обучением детей, приобретением продуктов питания. Из них 35% выходят из



Наталья Ткач



Анатолий Дима

положения благодаря помощи со стороны детей; 15% — за счет банковских кредитов; 8% работников занимают деньги у родных и близких. Не трудно представить себе при таких низких доходах настроение железнодорожников и стремление работать эффективно. Работники Басарабьесского железнодорожного узла направили коллективное письмо в вышестоящие организации, в котором изложили причины своей обеспокоенности — низкий уровень материальной обеспеченности и социальной защищенности. Надеемся быть услышанными.

Также хочу поднять вопрос о качестве выдаваемой спецодежды и спецобуви. И хотим знать причину, по которой в зимнее время наши монтеры пути не получили теплые сапоги? Также этой

зимой были проблемы с обеспечением в сильные морозы рабочих горячим чаем.

Хотелось бы спросить, почему с 2012 года на страницах газеты «Железнодорожник Молдовы» руководству отраслевого профсоюза не предоставлялась возможность поздравить работников железнодорожного транспорта с профессиональным праздником — Днем железнодорожника, с Новым годом и 8 Марта?

Анатолий ДИМА,
председатель профкома
Центральной клинической
больницы на ст.Кишинэу:

— Сегодня в выступлениях участников пленума звучала критика медицинского обслуживания. Действительно,



Павел Клипя



Николай Николаев

отраслевая медицина — одна из основ транспортной отрасли, отвечающая за безопасность движения и здоровье тружеников магистрали.

Почему, когда надо работать, нам говорят, что мы — железнодорожники, а как только поднимается вопрос оплаты труда медиков — нас ориентируют на Министерство здравоохранения РМ?

Качество медицинского обслуживания зависит не только от профессионального мастерства медиков, но и от обеспечения специальным оборудованием, которое зачастую не самого высокого класса. Без поддержки дороги медицина наша развиваться не сможет.

С Пленума —
Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

В память о героях, павших за независимость Республики Молдова



Впервые в истории железнодорожного колледжа муниципия Бэлць учащиеся принимали гостей — участников вооруженного конфликта в Приднестровском регионе — председателя Совета ветеранов — участников вооруженного конфликта муниципия Бэлць господина И.Негина и вице-председателя И.Савина. Это мероприятие было посвящено 22-й годовщине с начала вооруженного конфликта на Днестре.

С интересом выслушав рассказы ветеранов, которые воевали за целостность и независимость Республики Молдова, ученики пришли к выводу, что героическое прошлое должно быть в памяти каждого человека. Молодые люди поняли, что защищать Родину — это право и долг каждого гражданина.

Любовь к Родине — необыкновенное чувство, которое возвращает нас к чему-то святому, призывает дорожить каждой минутой нашей жизни. Ученики поблагодарили всех ветеранов, которые воевали и жертвовали собой за Родину.

В конце встречи приглашенные пожелали молодым людям беречь независимость страны, свободу народа, чтобы никогда не пришлось пережить то, что выпало на их долю. Пожелали молодежи мужества и героизма, призвали любить свою Родину.

Радует тот факт, что наше государство не забывает героев, которые боролись за независимость Республики Молдова.

Ангела ГЛАВАН,
заместитель директора Бэлцкого технического железнодорожного колледжа по воспитанию



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив завода ЖБШ сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ начальника производства **БАРБЭНЯГРЭ Сергея**.

Года идут, шаги чеканя звонким маршем.
Внезапно стали Вы еще мудрей и старше,
Но нет причин грустить Вам в личный юбилей —
Наоборот, на жизнь смотрите веселей!
Вам очень повезло — Вы признаны, любимы.
И в этот славный день признаться Вам должны мы:
Таких начальников еще не видел свет!
Хороших подчиненных Вам и долгих лет!

* * *



Коллектив станции Кэлэраш сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ старшего товарного кассира **ШКЕПУ Анну**.

— Желаем много здоровья, счастья, успехов во всем, хороший и надежный ты наш друг!

Бывает много дней рождения, Но наступает юбилей.
Пусть он не будет огорченьем — Живите просто веселей.
Пусть этот день счастливей будет, Пусть принесет Вам радость и успех,
И сколько б счастья ни желали люди, А мы желаем больше всех!

* * *

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляет с ЮБИЛЕЕМ слесаря **ЧЕРНИЧЕНКО Романа**.

— Пусть все Ваши желания исполняются, а беды обходят стороной. Желаем Вам успехов в работе и счастья в личной жизни!

Пусть будет меньше дней ненастья, Тревог, обид, болезней, бед.
Здоровья, радости и счастья Желаем Вам на много лет!

* * *

Коллектив станции Етулия поздравляет с днем рождения работника ВОХР **МАДЖАР Георгия**, осмотрщиков вагонов **ПАНЗЕВА Виталия** и **ДОЛМА Тудора**.

Желаем здоровья, терпенья, добра, Чтоб жизнь интересной и долгой была,
Не знали б ни горя, ни слез и ни бед! И жили счастливо сто лет!

* * *

Коллектив Бендерской ПЧ сердечно поздравляет с 60-летием — бригадира пути 3-го околота **НИГАЙ Ивана** и с 45-летием — бригадира пути 1-го околота **МЕРЖИЕВСКОГО Николая**.

Пусть счастье вас не покидает, Здоровье пусть не убывает,
Прекрасных, светлых, мирных дней Желаем вам в ваш юбилей!

* * *

Коллектив ТЧ Басарабьяска поздравляет с днем рождения машинистов **ГЕРМАНА Кирилла** и **БАРАНОВА Василия**, машиниста крана **ДОДИКЭ Серджиу**, слесаря **СОКОЛОВА Александра**, помощника машиниста **МАЛАНКО Виталия**.

— Примите наши искренние пожелания здоровья, добра, благополучия и исполнения всех желаний.

ЛЮБОПЫТНО

Рынок на путях



Продовольственный рынок в Маеклонге (Таиланд) расположен на железнодорожных путях. Несколько раз в день торговцы быстро упаковывают свои продукты в лотки и опускают свои навесы, чтобы пропустить поезда. После того как через рынок пронесется составы, ящики с овощами, рыбой и яйцами помещаются в исходное положение и покупатели возвращаются на рельсы, которые служат проходом через рынок.

Поезд в облаках



«Поезд в облаках» (Tren a las Nubes) — это туристическая железная дорога в провинции Сальта (Salta Province), Аргентина. Железная дорога проходит вдоль восточной части железнодорож-

ной линии С-14 генерала Мануэля Бельграно (Ferrocarril General Manuel Belgrano), соединяющей северо-запад Аргентины по чилийской границе у горной цепи Анд. Находится на высоте 4220 метров над уровнем моря.

Это третья по высоте железная дорога в мире. Построенная по экономическим и социальным соображениям эта железная дорога теперь в первую очередь служит для привлечения туристов. Железнодорожная линия проходит через 29 мостов, 21 тоннель, 13 виадуков, 2 спирали и 2 зигзага. Из-за решения проектировщиков не использовать систему передачи с помощью зубчатой рейки и шестерни для тяги маршрут должен быть разработан таким образом, чтобы избежать крутых склонов. Зигзаги позволяют поездам подниматься, проезжая влево и вправо параллельно склону горы.

Виадук Ландвассер



В Швейцарии находится огромное количество горных участков земли. До XIX века наличие горной местности означало, что по всей стране было трудно путешествовать, и, следовательно, связь была относительно плохой. Швейцарским железнодорожным инженерам девятнадцатого и двадцатого веков пришлось быть очень изобретательными, творческими и смелыми, чтобы построить сложную и эффективную систему горной железной дороги. Это включало в себя не только планирование и стро-

ительство сложных горных маршрутов, но и построение многих мостов, необходимых для пересечения горных районов. Швейцарцы еще вкладывают значительные средства в свою сеть железных дорог, делая ее одной из самых эффективных и передовых в мире. Одним из наиболее впечатляющих подвигов было строительство виадука Ландвассер (Landwasser Viaduct), которое было закончено в 1902 году. Через виадук проходит отрезок железной дороги. Это, возможно, один из самых известных железнодорожных виадуков/мостов в мире, который можно увидеть в большинстве туристических/праздничных швейцарских брошюр.

«Дорога Смерти»



Тайско-Бирманская железная дорога, также известная как «Дорога Смерти» (Death Railway) — это 415-километровая железная дорога между Бангком (Таиланд) и Рангуном (Бирма). Более 90 000 сотрудников и 16 000 союзных военнопленных умерли во время строительства этой железной дороги — страшное событие, послужившее основой для фильма Дэвида Лина (David Lean под названием «Мост через реку Квай» (The Bridge on the River Kwai)). Катание по этому маршруту на данный момент является самым популярным развлечением для посетителей города Канчанабури (Kanchanaburi), расположенного к северо-западу от столицы Таиланда. Поезд огибает сбоку отвесные скалы и проходит по нескольким хрупким деревянным мостам.

Скандворд

Полсотни лошадей на пастбище	Выпадает на дно	Ну очень сильный ветер				
			Револьвер "Вессон"	Двуглавые российские птицы		"Гараж" для зубов
Плот, заменяющий мост	Бессемейный ребенок					
			Союз государств		Южный плод, что "вяжет" рот	
Легендарная сталь клинков	Оборот по орбите	"Трофей" в неводе				
И деревянный, и почтовый	Солдаты и офицеры				Живущие в таборе	
			За зубами жить привык	Он карман не тянет		Религиозные обряды и ритуалы
Английская девушка	Звук из одного динамика	Сладкая вязкая масса с орехами	Эталон упрямыства			
Вечно-зеленое дерево в кадке				Одно из первых слов малыша		
				Пожар во всю степь		
"Кусачая" улыбка	"Мещанский" душистый цветок					
				Раунд Шарпаповой		

14 самых дорогих блюд в мире

Традиционный рейтинг самых дорогих блюд в мире пополнился необычными кулинарными новинками.

В этом году первое место досталось пельменям синего цвета. Порция из 8 штук обойдется вам в 2400 долларов. А продается такое блюдо в ресторане «Golden Gates» в Бронксе (Нью-Йорк).

Особенностью блюда является начинка: нежная свинина, телятина и лососина, а также железа рыбы-факел или Curtius Flame Fish, благодаря которой пельмени окрашиваются в сине-зеленый свет.

В список также попали:

— редчайший орех макадамия. В год производится не более 40 тонн. При этом за 1 килограмм вам придется заплатить 30 долларов;

— самая дорогая специя в мире — шафран, килограмм которого продают по 6000 долларов;

— белый трюфель, цена на который составляет до 30 000 евро;

— самый дорогой шоколад в мире — Chocorologie by Knipschildt. За 500 г такого лакомства придется раскошелиться на 2600 долларов;

— картофель сорта «La Bonnotte» по 500 евро за килограмм;

— мраморная говядина японских коров Вагю (до тысячи долларов за порцию);

— сэндвич «von Essen Platinum Club Sandwich» за 200 долларов;

— пицца «Luis XIII» за 8300 евро;

— омлет с икрой за 1000 долларов;

— салат «Florette Sea & Earth» за 800 евро;

— кофе сорта «Kopi Luwak» по 400 долларов за килограмм;

— чай Дахунпао по 685 000 долларов за килограмм.