|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/2021/5 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  4 January 2021  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят третья сессия**

Женева, 23–26 февраля 2021 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Вопросы управления и прочие вопросы, вытекающие   
из решений Европейской экономической комиссии   
Организации Объединенных Наций, Экономического   
и Социального Совета и других органов   
и конференций Организации Объединенных Наций**

Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на работу подпрограммы по транспорту

Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

I. Справочная информация

1. После того как 16 марта 2020 года швейцарские власти объявили о «чрезвычайной ситуации» в Швейцарии в связи с увеличением числа случаев коронавируса в стране, это отразилось на всех государственных и частных мероприятиях, международных совещаниях и других услугах, предоставляемых секретариатом Организации Объединенных Наций, включая Европейскую экономическую комиссию Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Хотя правительство принимающей страны 27 мая приняло решение о широкомасштабном смягчении мер с 6 июня, значительное отставание в проведении совещаний и существующие ограничения на поездки по всему миру сказываются на способности секретариата в полной мере выполнять работу в рамках подпрограммы по транспорту.

2. Кроме того, в записке от 19 августа 2020 года секретарь Европейской экономической комиссии проинформировал секретариат о том, что, столкнувшись с беспрецедентной ситуацией, вызванной пандемией COVID-19, кризисом ликвидности и Стратегическим планом сохранения наследия (СПН), ЕЭК ООН будет вынуждена серьезно ограничить деятельность по проведению совещаний до конца 2020 года. Ключевые параметры были определены Службой конференционного управления ЮНОГ следующим образом:

* отмененные/отложенные сессии не могут быть полностью заменены заочными/смешанными совещаниями;
* заочные/смешанные мероприятия обходятся дороже из-за ограниченности потенциала и сложности, связанной с новыми подходами к проведению совещаний;
* вклад клиентов в использование [смешанной] платформы может оказаться необходимым, учитывая ситуацию с ликвидностью;
* сокращенная двухчасовая продолжительность заочных/смешанных совещаний с устным переводом;
* начиная с сентября потребуется сокращение объема услуг, что, по всей вероятности, скажется на наличии залов заседаний и соответствующих служб во Дворце Наций;
* ЮНОГ может проводить не более одного очного мероприятия ЕЭК ООН за счет регулярного бюджета (РБ) с устным переводом в день (одно 3-часовое заседание в первой половине дня и одно во второй половине дня). Стандартная поддержка при нормальных условиях составила три мероприятия за счет РБ с устным переводом в день, т. е. три 3-часовых заседания в первой половине дня и три во второй половине дня.

3. В настоящей записке резюмируются а) меры по обеспечению «бесперебойного функционирования», принятые секретариатом в целях обеспечения непрерывного выполнения ключевых мандатов, возложенных на него, даже в условиях пандемии, и b) воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на работу в рамках подпрограммы по транспорту.

4. Комитету **предлагается принять к сведению** эту информацию.

II. Корректировочные меры

A. Специальные процедуры на период COVID-19

5. В связи с тем, что из-за пандемии COVID-19 практически прекратилось проведение всех межправительственных совещаний Организации Объединенных Наций в Женеве, а также в целях обеспечения бесперебойности их работы Исполнительный комитет (Исполком) ЕЭК принял 6 апреля 2020 года специальные процедуры на период COVID-19. В пункте 6 этого решения содержался призыв к вспомогательным органам ЕЭК ООН изучать новаторские форматы осуществления деятельности удаленно, в том числе в порядке исключения и для критически важных вопросов принятие решений путем проведения письменных консультаций и процедуры «отсутствия возражений» в период между очередными сессиями соответствующих органов.

6. В этой связи Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по просьбе Исполкома и при поддержке секретариата предложило для одобрения Исполнительным комитетом особую процедуру для вспомогательных органов КВТ, соответствующую процедуре, одобренной Исполнительным комитетом   
(см. приложение I). Эта процедура предусматривала проведение неофициальных консультаций вспомогательных органов КВТ в течение периода, когда применяются специальные процедуры, с тем чтобы они могли обсудить вопросы, имеющие решающее значение для продолжения их работы в исключительных обстоятельствах, вызванных пандемией COVID-19. Эта процедура была одобрена Исполкомом 20 мая 2020 года ([решение № 5](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Special_procedure/Full_list_of_decisions_of_20_May_2020_for_silent_procedure_for_circulation__EN_1.pdf)) и официально утверждена на его заседании 5 октября 2020 года.

7. Кроме того, Исполком на своем заседании 5 октября 2020 года утвердил специальные процедуры принятия решений для *официальных* совещаний с дистанционным участием с немедленным вступлением в силу и по крайней мере до декабря 2020 года ([ECE/EX/2020/L.12](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/EXCOM_111_05_Oct/ECE_EX_2020_L.12-2013121R.pdf)). Эти процедуры применяются к секторальным комитетам, органам, подотчетным непосредственно Исполкому, и рабочим группам.

B. Отмена, перенос сроков, неофициальные/удаленные (заочные) совещания и комбинированные неофициальные/официальные мероприятия

8. В связи с чрезвычайными обстоятельствами, указанными выше, несколько запланированных совещаний секторальных комитетов ЕЭК ООН и их вспомогательных органов были перенесены или отменены.

9. Кроме того, с учетом вышеизложенной ситуации и в полном соответствии с решением Исполкома о специальных процедурах для вспомогательных органов КВТ несколько совещаний было проведено заочно в рамках специальных процедур для обеспечения бесперебойного функционирования.

10. В связи с жесткими дополнительными ограничениями, введенными в августе 2020 года, начиная с сентября 2020  года, продолжительность ряда совещаний была укорочена из-за ограниченного времени, имевшегося у них согласно их смешанному статусу. Кроме того, некоторые запланированные совещания были проведены как «комбинированные» мероприятия, частично в неофициальном порядке и частично в качестве официальных совещаний, в результате переговоров внутри ЕЭК ООН между ее отделами, с тем чтобы охватить как можно больше подпрограмм в рамках ограничительной квоты ЮНОГ на обслуживание «одного мероприятия ЕЭК ООН в день». Более подробную хронологию см. в приложении II.

C. Дополнительные/новые мероприятия в связи с COVID-19

11. В связи с принятием мер по смягчению последствий пандемии COVID-19 секретариат инициировал или поддержал ряд мероприятий, изначально не запланированных в программе работы подпрограммы, с тем чтобы обеспечить постоянную нормативную и политическую поддержку государств-членов и сторон. Более подробный отчет об этой деятельности см. в документе ECE/TRANS/2021/4.

III. Воздействие на работу подпрограммы по транспорту

12. В настоящем разделе отражено предполагаемое воздействие на подпрограмму по транспорту совокупного воздействия пандемии COVID-19 и кризиса ликвидности.

13. В целом примерно 35–40 процентов количественных результатов программы работы по подпрограмме «Транспорт» на 2020 год не будут реализованы[[2]](#footnote-2). В этой записке основное внимание уделяется воздействию:

a) на совещания вспомогательных органов КВТ, поскольку их организационный потенциал является краеугольным камнем нормативной работы Комитета при выполнении им роли платформы ООН для внутреннего транспорта;

b) на документацию, являющуюся важнейшим компонентом обновления правовых документов.

A. Воздействие на совещания

1. Воздействие на совещания постоянных органов (рабочих групп)

14. На момент подготовки настоящей записки совокупное воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на запланированные совещания нескольких рабочих групп КВТ все еще проявляется, но можно с уверенностью сделать вывод о том, что оно было значительным.

15. Что касается комбинированных официальных (очные и смешанные с устным переводом) и неофициальных совещаний в рамках специальных процедур (без   
устного перевода), то проведение запланированных совещаний варьировалось от 35   
до 100 процентов среди различных рабочих групп (см. таблицу 1).

|  |
| --- |
|  |
| **Вставка**  **Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности (GRSG)**  GRSG является рабочей группой, подотчетной Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), которая, как правило, проводит две сессии (апрель и октябрь) общей продолжительностью 17 половин рабочего дня в год с полным обслуживанием и с устным переводом. Из-за пандемии COVID-19 и финансового кризиса 2020 года апрельскую сессию пришлось перенести на июль 2020 года и обе сессии были проведены заочно и без устного перевода. Поскольку делегации, присутствующие на GRSG, прибывали со всех континентов, стороны попросили организовать заседания в послеобеденное время, по центральноевропейскому времени, тем самым дополнительно ограничив количество полудневных заседаний до восьми.  По мнению Исполкома, такие заочные совещания без устного перевода являются неофициальными совещаниями и любые решения по вопросам существа должны приниматься в соответствии со специальными процедурами, изложенными в неофициальном документе Исполкома № 2020/18. В рамках этих специальных процедур от председателя GRSG требуется сделать предложение о порядке проведения предстоящей сессии, которое странам-участницам было предложено утвердить посредством процедуры «отсутствия возражений» за семьдесят два часа до совещания. После утверждения совещание проводилось соответствующим образом. После совещания всем представленным сторонам был разослан перечень основных решений, которые должны были быть приняты в рамках десятидневной процедуры «отсутствия возражений». В положениях Исполкома содержится просьба о том, чтобы вся документация, используемая для процедур «отсутствия возражений», имелась на трех официальных языках. Перевод таких документов не был предусмотрен бюджетом на 2020 год, и поэтому сотрудники секции должны были их подготовить. Наконец, эти совещания не были учтены в статистических данных о совещаниях, представленных Исполкому. |
|  |

16. В целом по подпрограмме предполагается обеспечить проведение около 62 процентов запланированных совещаний (см. таблицу 1, колонка f)).

17. Однако одним из ключевых компонентов для успешного выполнения обязанностей Комитета и его вспомогательных органов является многоязычие и способность проводить заседания с полным устным переводом. При рассмотрении этой проблемы с точки зрения качества следует отметить, что для некоторых рабочих групп, особенно тех, совещания которых были запланированы на начальных этапах реагирования на COVID-19, услуги по устному переводу снизились на 100 процентов (см. таблицу 1, колонка e)). Ориентировочное подробное обсуждение вопросов, стоящих перед вспомогательными органами Комитета, см. также во вставке.

18. В целом ожидается, что в 2020 году с полным устным переводом будет проведено только около 34 процентов запланированных/предусмотренных в бюджете заседаний в рамках подпрограммы — либо в физическом/очном, либо в смешанном форматах.

Таблица 1   
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на совещания рабочих групп

|  | *2020 год фактические (оценка)* | | |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *2020 год заплани-рованные  (a)* | *Проведены  с устным переводом  (b)\** | *Проведены  без устного перевода  (с)\** | *Всего проведено  в 2020 году (d)=(b) + (c)* | *Проведение  с устным переводом (е)=(b) / (а)  (%)* | *Проведение  с устным переводом  и без него  (f)=(d) / (a)  (%)* |
| **A2.** **Основное обслуживание заседаний  (экв. число трехчасовых заседаний)** | **369** | **124** | **106** | **230** | **34 %** | **62 %** |
| **КВТ** | **327** | **116** | **95** | **211** | **35 %** | **65 %** |
| Комитет по внутреннему транспорту  и Бюро | 16 | 8 | 7 | 15 | **50 %** | **94 %** |
| Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств | 111 | 34 | 40 | 74 | **31 %** | **67 %** |
| Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов | 8 | 3 | 5 | 8 | **38 %** | **100 %** |
| Рабочая группа по перевозкам опасных грузов | 58 | 19 | 13 | 32 | **33 %** | **55 %** |
| Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта | 32 | 5 | 7 | 12 | **16 %** | **38 %** |
| Рабочая группа по статистике транспорта | 6 | 0 | 4 | 4 | **0 %** | **67 %** |
| Рабочая группа по автомобильному транспорту | 6 | 6 | 0 | 6 | **100 %** | **100 %** |
| Глобальный форум по безопасности дорожного движения | 14 | 14 | 0 | 14 | **100 %** | **100 %** |
| Рабочая группа по железнодорожному транспорту | 6 | 4 | 2 | 6 | **67 %** | **100 %** |
| Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике | 6 | 2 | 4 | 6 | **33 %** | **100 %** |
| Рабочая группа по внутреннему водному транспорту | 18 | 8 | 9 | 17 | **44 %** | **94 %** |
| Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом | 46 | 13 | 4 | 17 | **28 %** | **37 %** |
| **ЭКОСОС** | **40** | **8** | **9** | **17** | **20 %** | **43 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ и по СГС | 1 | 1 | 0 | 1 | **100 %** | **100 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ | 29 | 5 | 7 | 12 | **17 %** | **41 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по СГС | 10 | 2 | 2 | 4 | **20 %** | **40 %** |
| **ОПТОСОЗ** | **2** | **0** | **2** | **2** | **0 %** | **100 %** |
| Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья | 2 | 0 | 2 | 2 | **0 %** | **100 %** |

\* Лучшая годовая оценка по состоянию на 22 декабря 2020 года.

2. Воздействие на совещания групп специалистов (групп экспертов)

19. Воздействие COVID-19 на работу групп экспертов рассматривается в настоящем документе отдельно ввиду ограниченных по срокам мандатов этих органов. В таблице 2 обобщены известные последствия для их запланированных встреч в 2020 году. Согласно таблице 2, было проведено менее 30 процентов совещаний, запланированных в соответствии с планами работы групп экспертов.

Таблица 2  
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на совещания групп экспертов

| *Совещания Группы экспертов* | *2020 год запланирован-ные  (a)* | *2020 год фактические (b)* | *Разница (c)=(b) – (a)* | *Процент  проведенных* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (WP.5/GE.3) | 8 | 4 | –4 | 50 % |
| Группа экспертов по единому железнодорожному праву (SC.2/GEURL) (истекает в 2020 году) | 12 | 3 | –9 | 25 % |
| Группа экспертов по сопоставительному анализу затрат  на строительство транспортной инфраструктуры (WP.5/GE.4) | 4 | 0 | –4 | 0 % |
| Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (истекает в 2020 году) | 2 | 0 | –2 | 0 % |
| Группа экспертов по ЕСТР | 3 | 2 | –1 | 67 % |
| Группа экспертов по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава | 12 | 3 | –9 | 25 % |
| **Итого** | **41** | **12** | **–29** | **29 %** |

B. Воздействие на документы

20. На момент подготовки настоящей записки совокупное воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на подготовку документов, как ожидается, будет иметь решающее значение для межправительственных органов, задача которых заключается в обновлении и разработке юридически обязательных документов, делающих системы внутреннего транспорта во всем мире более безопасными, эффективными и экологичными.

21. В частности, из-за жестких ограничений на организацию заседаний в соответствии с программой работы Комитета в2020 году было проведено лишь около 62 процентов запланированных заседаний и лишь 34 процента от общего числа заседаний были обеспечены услугами устного перевода. Кроме того, сохраняющаяся вакансия должности С-4 в связи с нехваткой ликвидных средств еще больше затрудняет подготовку документации в одной из наиболее важных нормативных областей подпрограммы — правилах в области транспортных средств.

22. Эта совокупная динамика **замедлила выполнение нормативных функций** Комитета по внутреннему транспорту, его вспомогательных органов и подпрограммы по транспорту в целом, которые, **как ожидается, выпустят лишь около   
62 процентов запланированной документации**, необходимой для обновления правовых документов, и зачастую вынуждены были переносить сроки принятия решений, которое было отложено до 2021 года (см. таблицу 3).

Таблица 3   
Воздействие COVID-19 и кризиса ликвидности на документы подпрограммы по транспорту

|  | *2020 год запланированные (a)* | *2020 год фактические  (оценка) (b)* | *Подготовлено  (c)=(b) / (a)  (%)* |
| --- | --- | --- | --- |
| **A1.** **Документация для заседающих органов (количество документов)** | **1 660** | **1 015** | **61 %** |
| **КВТ** | **1 331** | **882** | **66 %** |
| Комитет по внутреннему транспорту и Бюро | 31 | 31 | **100 %** |
| Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств | 840 | 501 | **60 %** |
| Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов | 33 | 28 | **85 %** |
| Рабочая группа по перевозкам опасных грузов | 214 | 146 | **68 %** |
| Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта | 32 | 20 | **63 %** |
| Рабочая группа по статистике транспорта | 14 | 14 | **100 %** |
| Рабочая группа по автомобильному транспорту | 10 | 11 | **110 %** |
| Глобальный форум по безопасности дорожного движения | 16 | 16 | **100 %** |
| Рабочая группа по железнодорожному транспорту | 12 | 9 | **75 %** |
| Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике | 11 | 12 | **109 %** |
| Рабочая группа по внутреннему водному транспорту | 47 | 60 | **128 %** |
| Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом | 71 | 34 | **48 %** |
| **ЭКОСОС** | **324** | **128** | **40 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ и по СГС | 5 | 2 | **40 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по ПОГ | 257 | 98 | **38 %** |
| Подкомитет экспертов ЭКОСОС по СГС | 62 | 28 | **45 %** |
| **ОПТОСОЗ** | **5** | **5** | **100 %** |
| Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья | 5 | 5 | **100 %** |

\* Лучшая годовая оценка по состоянию на 22 декабря 2020 года.

Приложение I

Специальные процедуры на период COVID-19

Организационные мероприятия для вспомогательных органов Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН для ведения деятельности удаленно в период COVID-19

([Неофициальный документ Исполкома № 2020/18](https://unece.org/fileadmin/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_3_ECE_EX_2020_18_ITC_sp._procedures.pdf), принятый 20 мая 2020 года)

В соответствии со специальными процедурами на период COVID-19, принятыми Исполнительным комитетом ЕЭК ООН 6 апреля 2020 года, Исполнительный комитет:

1. отмечает, что Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН приняло решение утвердить, если председатели вспомогательных органов КВТ сочтут это необходимым, проведение неофициальных консультаций вспомогательных органов КВТ в течение периода, когда применяются специальные процедуры, с тем чтобы они могли обсудить вопросы, имеющие решающее значение для продолжения их работы в исключительных обстоятельствах, вызванных пандемией COVID-19;

2. уполномочивает председателей соответствующих вспомогательных органов распространять рекомендации по решениям среди членов этих вспомогательных органов по критически важным для их работы вопросам, возникшим в результате этих неофициальных консультаций, через постоянные представительства в Женеве в соответствии с процедурой «отсутствия возражений» в течение не менее 72 часов и в соответствии с правилом 44 круга ведения и правил процедуры ЕЭК ООН, содержащихся в документе E/ECE/778/Rev.5;

3. отмечает, что в случае «отсутствия возражений», рекомендации считаются принятыми и будут представлены на рассмотрение 83-й сессии КВТ в надлежащем порядке.

Приложение II

Этапы «форс-мажорных» корректировок Программы работы на 2020 год Подпрограммы по транспорту

Фаза I (март — июнь 2020 года)

1. После того как 16 марта 2020 года швейцарские власти объявили о «чрезвычайной ситуации» в Швейцарии в связи с увеличением числа случаев коронавируса в стране, все государственные и частные мероприятия, международные совещания и другие услуги, предоставляемые секретариатом Организации Объединенных Наций, включая ЕЭК ООН, были запрещены. Хотя правительство принимающей страны приняло 27 мая решение о значительном смягчении мер c 6 июня, за большим отставанием в проведении совещаний и существующими ограничениями на поездки по всему миру последовало решение конференционных служб ЮНОГ не разрешать ЕЭК ООН организацию совещаний в течение этого периода.

Фаза II (июль — август 2020 года)

2. Несмотря на изменение «чрезвычайной ситуации» в Швейцарии с 6 июня, большое количество непроведенных совещаний и существующие ограничения на поездки по всему миру отрицательно сказываются на способности Службы конференционного управления ЮНОГ и, соответственно, секретариата ЕЭК ООН в полной мере обеспечить работу в рамках подпрограммы по транспорту. После принятия Исполкомом решений, касающихся процедур «отсутствия возражений» органов КВТ, некоторые совещания были организованы в соответствии с этой договоренностью или в виде ограниченных смешанных совещаний со значительными негативными последствиями, включая: сокращение продолжительности совещаний/сокращение повесток дня; принятие только важных решений; ограничение глобального охвата ключевых совещаний, даже заочных, из-за совокупного эффекта накладывающихся друг на друга ограничений на поездки и разницы во времени при организации заочных или смешанных совещаний; серьезные задержки в обновлении правовых документов; резкое сокращение обсуждений между государствами-членами в связи с ограничениями на проведение совещаний; резкое уменьшение количества документов, подготовленных и представленных государствами-членами, из-за резкого сокращения количества совещаний и/или услуг по поддержке проведения совещаний.

Фаза III (август — декабрь 2020 года)

3. В связи с мерами по смягчению последствий COVID-19, кризисом ликвидности и ограничениями, вызванными стратегическим планом сохранения наследия, Служба конференционного управления Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве может обеспечить лишь значительно сокращенную квоту на обслуживание совещаний ЕЭК ООН (с 3 заседаний в день до 1 заседания в день и с 3 часов на сессию до 2 часов на сессию для любого смешанного совещания), что приведет к дальнейшей отмене, отсрочке и сокращению продолжительности совещаний и к понижению их статуса до неофициального. На программном уровне после продления Исполкомом решений, касающихся процедур «отсутствия возражений» секторальных комитетов ЕЭК ООН, включая органы КВТ, некоторые совещания продолжали организовываться в рамках этой договоренности или в виде ограниченных смешанных совещаний со значительными негативными последствиями, включая: сокращение продолжительности совещаний/повесток дня; принятие только важных для деятельности органов решений (бюджетов и т. д.); ограничение глобального охвата ключевых совещаний, даже заочных, из-за совокупного эффекта накладывающихся друг на друга ограничений на поездки и разницы во времени при организации заочных или смешанных совещаний; серьезные задержки в обновлении правовых документов; резкое сокращение обсуждений между государствами-членами в связи с ограничениями на проведение совещаний; резкое уменьшение количества документов, подготовленных и представленных государствами-членами, из-за резкого сокращения количества совещаний и/или услуг по поддержке проведения совещаний. Сама процедура «отсутствия возражений» не позволяет обеспечивать подготовку сессионных документов, и список решений должен переводиться на три языка внутренними усилиями/неофициально секретариатом, что обременительно и не входит в сферу профессиональной компетенции секретариата.

1. \* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны. [↑](#footnote-ref-1)
2. Информация верна на момент подготовки данной таблицы; возможны дальнейшие изменения из-за нестабильной ситуации. [↑](#footnote-ref-2)