

*However, we should emphasize the failure at the time of bilateral contacts in the field of physical culture and sport, tourism exchanges, as well as in film, television and radio, despite the declaration these areas of cooperation in bilateral agreements between the leaders of Britain and the Soviet Union. Particular attention was focused on the identification of discrepancies legal framework agreements their practical implementation, given at the beginning of the economic and political crises in the Soviet Union.*

*The article notes that the British-soviet system of contacts in the sphere of culture has been a tool for establishing successful diplomatic relations between Britain and the Soviet Union.*

*Key words: the culture, education, science, art, cooperation, Great Britain, Soviet Union.*

До редакції надійшла 10.01.2014.

УДК 327: 504.06 (061.1ЄС)

© Тетяна Перга  
(Київ)

## РОЛЬ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У БОРОТЬБІ З ЕКОНОМІЧНОЮ КРИЗОЮ: ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

*У статті досліджено досвід європейських країн (Німеччини, Франції, Швеції, Великобританії, Чехії, Естонії та Словаччини) з включення екологічного чинника до антикризових документів 2008–2009 років. Проаналізовано сутність впроваджених еколого-економічних інструментів, їх спільні та відмінні риси, короткострокові та довгострокові економічні та екологічні наслідки. Зроблено висновки щодо ефективності програм утилізації автомобільного транспорту, підвищення енергоефективності, розвитку інфраструктурних проектів та екоінновацій і вказано на необхідність їх корекції на основі довгострокового моніторингу.*

*Ключові слова: ЄС, еколого-економічні інструменти, «зелені» антикризові заходи, фінансово-економічна криза 2008 р.*

Фінансово-економічна криза 2008–2009 років, яку без перебільшення можна назвати найгострішою з часів Великої депресії, актуалізувала пошук ефективних механізмів боротьби з її негативними наслідками. Зважаючи на глобальний характер та гостроту цієї кризи, багато країн світу, в тому числі – європейські, включили до своїх антикризових програм новітні інструменти екологічного характеру.

Хоча в світі вже існують випадки апробації екологічного фактору в антикризовому контексті (наприклад, у 30-х роках ХХ ст. США в аналогічній ситуації здійснили широке коло заходів з консервації природних ресурсів), всесвітній характер такого поступу спостерігається вперше. Тому особливої актуальності набуває аналіз найбільш вживаних еколого-економічних інструментів, що було використано передовими країнами світу, серед яких чільне місце займає Європейський Союз. Для України, яка поки що немає ефективної антикризової стратегії, дослідження окресленої теми має значний практичний інтерес.

Вивченню причин, наслідків і способів подолання економічної кризи 2008 р. присвячено багато наукових праць вітчизняних фахівців, однак вони присвячені переважно

аналізу соціальних, економічних та фінансових аспектів; екологічна складова залишається поза увагою вчених. Тому джерельною базою даного дослідження є звіти Європейського Союзу щодо впровадження нових еко-еко інструментів [3, с. 1–198; 5, с. 1–109].

В умовах фінансово-економічної кризи у багатьох державах ситуація вкрай загострилася й відбулося істотне зростання безробіття, падіння реальних доходів населення, зниження рівня його життя та купівельної спроможності. Наприклад, в Ірландії дефіцит державного бюджету досяг 17% ВВП, у Греції і Франції – 10%, в Іспанії – 8,5%, у Бельгії – 7% ВВП [1].

У відповідності до пропозицій ЮНЕП, а також рішень Європейської Ради і Ради ЄС та за результатами консультацій з урядами держав-членів і ЄЦБ, Європейська Комісія розробила низку рекомендацій для урядів в умовах кризи та наступної економічної рецесії. Прийнятий у листопаді 2008 р. «План економічного відновлення ЄС» є комплексом коротко- та довгострокових заходів, що передбачали пришвидшений перехід до низьковуглецевої економіки, яка має призвести до використання нових технологій, створити «зелені» робочі місця, поширити заходи з енергозбереження, обме-

жити залежність Європи від експорту енергії та створити додаткові можливості для виходу європейських компаній на світові ринки.

Еколого-економічні заходи, що реалізувалися в цьому контексті, відносяться до п'яти головних груп: підвищення енергоефективності, модернізація і розвиток транспортної інфраструктури, програми утилізації транспортних засобів, розвиток відновлюваних джерел енергії,

підтримка еко-інновацій. Усі вони, попри сутнісні відмінності, фокусувалися на різних аспектах енергоефективності, що розглядається країнами-членами ЄС, як головна умова підвищення конкурентоспроможності при супутньому розв'язанні соціальних проблем [4]. Вперше у європейській практиці до цієї програми та відповідних національних планів було включено екологічно орієнтовані інструменти [2, с.1–20].

#### «Зелені» інвестиції в пакетах антикризових заходів в країнах-членах ЄС [5, с.7–10]:

Країна	Розмір пакету стимулювання, частка ВВП	«Зелені» заходи у пакетах стимулювання, частка ВВП
Бельгія	€1,7 млрд. (0,5%)	€170 млрд. (1 0%)
Франція	€26 млрд. (1,3%)	€3,55 млрд.(8–20%)
Німеччина	€80 млрд. (32%–2008 р.)	€10 млрд. (13,3%)
Швеція	SEK 103,4 млрд. (2,9%)	SEK 6,1 млрд.(5–6%)
Великобританія	£25,3 млрд. (1,5%–2011 р.)	£1,3 млрд. (5,1%)
Чехія	€2,4 млрд. (1,9%)	€900 млн. (33%)
Естонія	€1 млрд.(3–5%)	€248 млн. (2 0%)

Зрозуміло, що внаслідок відмінних «стартових умов» результати впровадження «зеленої» антикризової політики у європейських країнах суттєво відрізняються та свідчать не лише про певні надбання, а і про прорахунки та неочікувані наслідки, які неможливо було передбачити заздалегідь. Однак на загал, вони є цінним джерелом досвіду формування моделей еко-еко, особливо в контексті їх антикризових можливостей. Їх аналіз дозволяє зробити перші висновки та прогнози з приводу найбільш та найменш перспективних інструментів, довгострокових та короткострокових впливів, а також шляхів корекції антикризових дій та стратегій розвитку з урахуванням екологічного чинника. Для унаочнення проаналізуємо найбільш показові приклади відповідної політики країн-членів Європейського Союзу, що відносяться до двох груп: розвинених і транзитивних країн.

#### Німеччина

Німецький пакет «зелених» економічних стимулів є досить потужним (€129 на одного жителя країни) та включає наступні групи заходів: покращення енергоефективності приватних будинків, а також приміщень шкіл та університетів (€3,3 млрд.), стимулювання інновацій та R&D у розвиток гібридного пального та інших «чистих» технологій для автотранспорту (€ 500 млн.), утилізація «застарілих» автомобілів (€5 млрд.), перегляд податку на автотранспортні засоби (€1,8 млрд.).

За оцінками експертів, його впровадження мало позитивні результати для соціально-

економічного розвитку і призвело до збільшення ВВП у 2009 році – на 0,62%, у 2010 р. – на 0,05%, у 2012 р. – на 0,02% порівняно з рівнем 2008 р.

Німеччина першою використала у якості антикризового інструменту програму утилізації автотранспорту і її досвід перейняло багато країн світу, хоча їх результати були не такими великими. Головне завдання цієї програми полягало у підтримці національних виробників автомобільної промисловості за допомогою стимулювання споживацького попиту внаслідок субсидіювання обміну транспортних засобів, що є старшими за 9–10 років, на нові, більш екологічно «чисті» моделі. У Німеччині сума такої субсидії склала € 2500. Впровадження цієї програми призвело до зростання продажів автомобілів (лише до серпня 2009 р. – на 28%), що змусило уряд збільшити фонд субсидіювання з € 1,5 млрд. до € 5 млрд.

Головними умовами успіху Німеччини в окресленій сфері є не лише потужне фінансування, а й підсилення цього заходу новими умовами оподаткування автотранспорту, що, за оцінками експертів, матиме більш тривалий ефект і у сукупності з інвестиціями в сектор R&D зможе забезпечити підвищення енергоефективності і у більш довготривалій перспективі – після 2020 р.

#### Франція

«Зелена» частка пакету економічного відновлення Франції наразі є предметом численних дискусій і варіюється від 6% до 18% внаслідок відсутності ефективної і загальноприйнятої

методології оцінки ступеню їх екологічності з урахуванням довгострокового позитивного та негативного ефекту. Це є наслідком специфіки урядової антикризової політики, яка орієнтується переважно на розвиток багаторічних інфраструктурних та транспортних проєктів. Так, на модернізацію інфраструктури електромереж, підвищення їх якості та безпеки було виділено € 600 млн., а на розвиток транспорту і залізничної інфраструктур – €1,3 млрд.

Незважаючи на очевидний позитивний ефект (у 2009 р. падіння ВВП склало 2,6%, у 2010 р. воно змінилось зростанням до 1,6%), досвід Франції вказує на можливі негативні наслідки для довкілля від впровадження деяких інструментів стимулювання економіки, які неможливо було передбачити під час їх планування. Мова йде про широкомасштабні дорожньо-будівельні роботи, що здійснювалися в рамках інфраструктурних проєктів. Спрямовані на зменшення дорожніх заторів, вони теоретично повинні були призвести до скорочення викидів, пов'язаних з перевантаженням транспортних шляхів. Однак в результаті збільшення числа поїздок під час проведення цих робіт, викиди «парникових» газів у цей період помітно зросли. Тому на даному етапі неможливо об'єктивно оцінити, який з цих ефектів у перспективі матиме більший вплив і зробити остаточні висновки щодо ефективності таких проєктів для навколишнього середовища країни. Це є завданням середньо- та довгострокового моніторингу. Окреслене стосується і розвитку мережі залізничної інфраструктури та очікуваної переорієнтації логістичних і туристичних маршрутів, адже сьогодні незрозуміло до кінця, наскільки вони будуть змінені.

### **Великобританія**

Суттєвою відмінністю антикризової політики Великобританії є соціальна орієнтація заходів з підвищення енергоефективності у житлових приміщеннях, що, до речі, є єдиним випадком серед країн-членів ЄС.

Наприклад, «Програма теплового фронту» (Warm Front Programme) із загальним бюджетом £150 млн. була спрямована на субсидування ізоляції та поліпшення опалення в приміщеннях та є першим етапом соціально-орієнтованої політики відносно людей з обмеженими можливостями або з низьким рівнем доходів, незалежно від того, який вони мають будинок: власний чи орендований. У 2009 р. нею скористалось 28 тис. громадян, які після її реалізації можуть щорічно заощаджувати на рахунках за електроенергію суму в

розмірі £300. Продовженням цього починання уряду є «Програма гідного будинку» (Decent Homes Programme), яка має бюджет £ 60 млн. та спрямована на енергомодернізацію близько 16 тис. соціальних будинків.

На відміну від інших країн, заходи з утилізації автотранспорту у Великобританії не досягли такого масштабу, як у Німеччині та Франції, адже вони не були доповнені іншими регулюючими процедурами та стимулами купувати нові, більш екологічно безпечні моделі, тому їх вплив на стан навколишнього середовища в країні був мізерним.

Доцільно вказати і на таку особливість антикризових заходів Великобританії, як інвестування в адаптацію до природних катастроф внаслідок можливих негативних наслідків змін клімату Землі. Наприклад, на адаптацію до повеней 2700 будинків було виділено £20 млн.

Експерти вказують на незначний екологічний ефект від впровадження окреслених антикризових заходів на протигагу економічному, адже протягом 2008–2012 рр. викиди вуглекислого газу зменшилися лише на 0,01–0,02%, що є наслідком обмеженого масштабу програм з енергоефективності та високої вартості проєктів з альтернативної енергетики. Однак загалом характер «зелених» інвестицій у період економічної рецесії у Великобританії демонструє розширення екологічної політики та формування акценту на захисті найбільш уразливих верств населення.

### **Швеція**

Зважаючи на значні досягнення в екологічній політиці у передкризовий період, Швеція зосередила головну увагу на довгострокових інвестиціях, які не вимагають швидкого повернення, що є головною відмінністю шведської моделі антикризових дій. Початок цій політиці поклав прийнятий у 2009 р. закон «Кліматична та енергетична політика в інтересах сталого майбутнього» з бюджетом € 273 млн. (SEK 3 млрд.), який ставить завдання поетапної відмови до 2020 р. від використання для опалення викопного палива та створення до 2030 р. відповідного флоту транспортних засобів, а також збільшення частки ВДЕ в енергетичному секторі країни.

Нами встановлено, що більша частина «зелених» антикризових заходів у Швеції (65%) була спрямована на підтримку і комерціалізацію сектору R&D для забезпечення сталого зростання шведської (хай-тек) автомобільної промисловості, що акцентує на

розвитку біопалива, зарядних пристроїв, електричних машин і аналогічних заходів, що створюють умови для ширшого розвитку «зеленого» ринку при одночасному врахуванні імператив захисту клімату Землі.

Наразі існують помітні, хоча і незначні екологічні переваги антикризової політики шведського уряду, що проявилися у зниженні, починаючи з 2010 р., споживання енергії та викидів «парникових» газів. Разом з тим, більш очевидні вигоди для довкілля від еко-інновацій, ймовірно, спостерігатимуться в довгостроковій перспективі, так як розробка та комерціалізація нових технологій є стратегічним завданням, що вимагає певного часу.

#### **Чехія**

Як і більшість пострадянських країн, що увійшли до складу ЄС, економіка Чехії зіштовхнулася зі значними труднощами. Попри це, у «Національному плані відновлення», прийнятому чеським урядом у лютому 2009 р., 33% антикризового бюджету спрямовувалося на екологічну сферу, а саме – на заходи з підвищення енергоефективності в житлових приміщеннях.

Одним із чинників помітного економічного та екологічного ефекту цих дій у Чехії є залучення додаткових коштів, що були отримані від продажу надлишкової квоти на викиди «парникових» газів (€ 960 млн.).

До позитивних наслідків урядових дій у Чехії варто віднести і подання близько 50 тис. заявок на субсидювання, з яких було задоволено 30 тис. та створення додаткових 30 тис. робочих місць (в основному у будівництві та суміжних галузях, що найбільше постраждали від кризи), що є досить суттєвим показником для транзитивних країн. У довгостроковій перспективі ця антикризова політика повинна призвести до суттєвого скорочення виробництва та споживання вуглекислого газу.

#### **Естонія**

Хоча внаслідок фінансово-економічної кризи Естонія зазнала одне з найбільших падінь ВВП (13,6% у 2009 р.), «зелена» складова антикризового пакету країни склала € 185 на одного жителя країни, що є одним з найбільших показників у ЄС. Головними напрямками політики у цьому контексті є підвищення енергоефективності в житловому секторі (€ 51 млн.), поліпшення інфраструктури управління водними ресурсами (€ 153 млн.) та продаж квот на викиди «парникових» газів, що вказує на пріоритет довгострокових програм модернізації інфраструктури.

Показовим є той факт, що для фінансування одного із стратегічних завдань національного розвитку (переведення до 2020 р. 10% транспортного сектора на роботу від ВДЕ) уряд Естонії, як і уряд Чехії, звернувся до механізму продажу надлишкових квот «парникових» газів. Отримані кошти (€ 44 млн.) було спрямовано на придбання 500 електричних автомобілів японської корпорації «Mitsubishi», створення інфраструктури для таких транспортних засобів та загальнонаціональної мережі точок їх швидкої підзарядки. За прогнозами економістів, реалізовані заходи мають скоротити протягом наступних 20 років викиди вуглекислого газу для виробництва електроенергії на 1,5 млн. т.

#### **Словаччина**

Фінансово-економічна криза мала значний негативний вплив і на економіку Словаччини, ВВП якої у 2009 р. скоротилося на 4,8%, рівень безробіття зріс до 14% (у 2010 р.), а дефіцит бюджету – з 1,9% до 7,9% ВВП.

Частка «зелених» заходів склала приблизно 6–8% бюджету стимулювання національної економіки (€ 167 млн.), які, за прикладом Німеччини, було спрямовано на підвищення енергоефективності (€ 111,5 млн.) та програми утилізації автотранспортних засобів (€ 55,3 млн.). Підтримка національної автомобільної промисловості пояснюється її важливим місцем у соціально-економічному розвитку країни, тому прийняті заходи змогли забезпечити негайний поштовх розвитку словацького автопрому і економіки в цілому (зростання ВВП у 2010 р. до 4%), що є набагато більшим від екологічного ефекту (зростання близько 0,2% від ВВП) [3, с. 3–29].

Як бачимо, антикризові «зелені» інструменти Європейського Союзу орієнтовані, в першу чергу, на скороченні споживання енергії та викидів «парникових» газів, що можна пояснити високою популярністю цих аспектів у порядку денному міжнародного, регіонального та національного рівнів, закріпленням відповідних цілей у стратегіях розвитку багатьох держав-членів ЄС та великою кількістю теоретичних і практичних напрацювань.

Найбільш поширеним антикризовим інструментом, який було впроваджено в усіх без винятку європейських країнах, є підвищення енергоефективності приміщень, хоча варто вказати на його переважний соціальний ефект тимчасового характеру, що полягає у створенні додаткових робочих місць. Переваги для навколишнього середовища, що полягають у скороченні енергетичних потреб та зменшенні викидів «парни-

кових» газів, мають довгостроковий характер і стануть помітними лише через кілька років і навіть десятиліть.

Розвиток відновлюваних джерел енергії, включаючи електромережі, посів у антикризових програмах друге за популярністю місце. Підґрунтям для цього став активний розвиток ВДЕ у передкризовий період, що можна пояснити прагненням країн зменшити залежність від викопного палива.

Кардинально новий еко-еко механізм – утилізацію автотранспорту – було впроваджено, в першу чергу, для отримання короткострокового економічного та соціального ефекту. Однак екологічний ефект від цих програм вбачається дещо контроверсійним і наразі триває дискусія щодо його довготривалості. Критики цих заходів наголошують на його нівелюванні внаслідок великої кількості споживачів, які придбали автомобілі на пільгових умовах, що автоматично призведе до збільшення поїздок (а, отже, і викидів «парникових» газів) внаслідок користування цими транспортними засобами.

Найбільш складною вбачається оцінка ефекту від впровадження екоінновацій та багатьох інфраструктурних проектів, адже вони стануть помітними лише у довгостроковій перспективі. Разом з тим, деякі модернізаційні проекти продемонстрували негативний вплив ремонтно-будівельних робіт на довкілля, який може бути мінімізовано лише внаслідок ефективного використання логістичних вдосконалень у майбутньому.

Таким чином, досвід використання еколого-економічних інструментів протягом 2008–2012 років свідчить про їх значний антикризовий потенціал. Разом з тим, їх практичне впровадження вказало на неможливість об'єктивно спрогнозувати та оцінити позитивні і негативні наслідки, а також потребу у значних капіталовкладеннях при незначному екологічному ефекті. Тому на основі першої масштабної апробації та середньо- і довгострокового моніторингу ці інструменти мають бути суттєво вдосконалені і лише після цього включені до національних стратегій розвитку.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Пациківський С. С. Криза євро і фінансово-боргова криза Євросоюзу / С.С. Пациківський [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=217>
2. A European Economic Recovery Plan / Communication from the Commission to the European Council / Brussels, 26.11.2008 – COM(2008) 800 final.
3. Assessing the Implementation and Impact of Green Elements of Member States' National Recovery Plans / Final Report for the European Commission (DG Environment). – 20 September 2011.
4. Economic Crisis in Europe: Causes, Consequences and Responses / European Commission. – Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2009.
5. Global Green New Deal. An Update for the G20 Pittsburgh Summit / UNEP: September 2009. – 16 p.; Assessing the Implementation and Impact of Green Elements of Member States' National Recovery Plans / Final Report for the European Commission (DG Environment). – 20 September 2011.

© *Татьяна Перга*  
(Київ)

#### РОЛЬ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ В БОРЬБЕ С ЭКОНОМИЧЕСКИМ КРИЗИСОМ 2008 ГОДА: ОПЫТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

*В статье исследован опыт европейских стран (Германии, Франции, Швеции, Великобритании, Чехии, Эстонии и Словакии) по включению экологического фактора в антикризисные документы 2008–2009 годов. Проанализированы сущность внедренных эколого-экономических инструментов, их общие и отличительные черты, краткосрочные и долгосрочные экономические и экологические последствия. Сделаны выводы об эффективности программ утилизации автомобильного транспорта, повышения энергоэффективности, развития инфраструктурных проектов и экоиноваций и указано на необходимость их коррекции на основе долгосрочного мониторинга.*

© *Tetiana Perga*  
(Kyiv)

#### THE ROLE OF ENVIRONMENTAL POLICY IN THE FIGHT AGAINST ECONOMIC CRISIS OF 2008: THE CASE OF UKRAINE

*The article investigates the experience of the European Union and the Member States in including of environmental component to the anti-crisis programs of 2008–2009. The «European Economic Recovery Plan of EU» and Member States Green Recovery plans in Germany, France, Sweden, Czech Republic, Estonia and Slovakia are analyzed.*

*The main object of research focuses on the economic and environmental consequences of the major groups of environmental and economic instruments, such as: energy efficiency, modernization and development of transport infrastructure, recycling vehicles program, the development of renewable energy, support for eco-innovation, their common features and national specifics.*

*It's shown that main conditions of increasing the effectiveness of the «green» anti-crisis measures are: significant financing, combination of short- and long-term measures and liaison with national competitiveness. The main criteria for environmental impact, such as reducing of energy use and reduction of greenhouse gases are investigated. The author stressed on the problem of assessing the long-term impact of eco-economic instruments for environment because of imperfect methodological framework and remote effect of many completed projects, such as infrastructure upgrades, energy efficiency of buildings and renewable energy.*

*The most common anti-crisis tool that has been implemented in all European countries, is the energy efficiency, although it had prevailing temporary social impact. The development of renewable energy, including electricity grid, received in anti-crisis programs the second place. New eco-eco tool – the disposal of vehicles – was introduced primarily for short-term economic and social impact. However, the environmental impact of such programs is controversial.*

*It's hard to assess the results of ecoinnovation and infrastructure projects because of their long-term effect. However, some modernization projects have demonstrated the negative impact of construction works on the environment, which can be minimized only through the effective use of logistics improvements in the future.*

*The conclusion about the need to further improvement of the environmental anti-crisis instruments based on existing data, medium- and long-term monitoring is done. This will help in future to include them in anti-crisis and preventive strategies.*

*Keywords: EU, ecological and economic instruments «green» anti-crisis measures, economic crisis of 2008.*

До редакції надійшла 24.02.2014

УДК 94(477:[438+439+437.3+437.6])«19/20»

© *Ірина Мудрієвська*  
(Київ)

## **СПІВПРАЦЯ УКРАЇНИ З КРАЇНАМИ ВИШЕГРАДСЬКОЇ ГРУПИ У ФОРМАТІ В4+1 НАПРИКІНЦІ ХХ – НА ПОЧАТКУ ХХІ СТ.**

*Розглянуто основні напрями співробітництва України з країнами Вишеградської групи у форматі В4+1. В аспекті дослідження – співпраця в політичній, військовій, енергетичній, гуманітарній сферах. Зазначається важливість всіх форм та механізмів взаємодії між Україною та країнами Вишеградської четвірки. Визначено проблемні питання у відносинах між Україною та державами Вишеградської групи, запропоновано напрями оптимізації відносин. Особливу увагу приділено розгляду можливості співпраці України з країнами Вишеградської групи у сфері транспортування енергоносіїв через Євро-Азійський нафтотранспортний коридор. Наголошуються і демонструються переваги взаємодії України із Міжнародним Вишеградським Фондом.*

*Ключові слова: Вишеградська група, енергетична безпека, євроінтеграція, Міжнародний Вишеградський Фонд.*

Актуальність проблеми зумовлена необхідністю дослідження можливостей створення стабільної системи безпеки у регіоні Центрально-Східної Європи та участі у ній України. У зовнішньополітичній стратегії нашої держави важливе місце посідає розвиток відносин з країнами Вишеградської групи (далі В4). Зауважимо, що всі країни є прикладом успішного набуття членства у ЄС, тому їхня діяльність в цьому напрямі є цінним джерелом запозичення корисного досвіду. Важливим є факт того, що з країнами Вишеградської групи Україну пов'язують спільні

кордони (з трьома країнами) та відсутність будь-яких взаємних територіальних претензій, схожі політико-стратегічні інтереси, сталі економічні відносини, глибокі історичні та культурні зв'язки, наявність української національної меншини в Польщі, Словаччині, Угорщині та Чехії та представників польської, словацької, угорської та чеської меншин – в Україні.

Метою статті є дослідження співробітництва України з країнами Вишеградської четвірки у форматі В4+1 в політичній, військовій, енергетичній, гуманітарній сферах, узагальнення набу-