

6. Furmankiewicz M. «Town-twinning as a factor generating international flows of goods and people – the example of Poland», *Belgeo* [Online], 1–2 | 2005, Online since 27 October 2013, connection on 19 April 2019. URL: <http://journals.openedition.org/belgeo/> (Last accessed 29.09.2020).
7. Cysek-Pawlak M. M. The development of Lodz in view of its candidature to host the international specialized Expo. *Studia miejskie*. 2017. Tom 25. P.163–175.
8. Latusek D., Ratajczak M. Crafting the idea of multiculturality. The case of Wroclaw, European City of Culture 2016. *Scandinavian Journal of Public Administration*. 18(3). P. 49–66.
9. Ryniejska-Kieldanowicz M., Ratajcyak M. Policy of Transcultural Diversity and Idea of City Diplomacy: the Case of Wroclaw. *Political Preferences*. Vol. 23. 2019. P. 55–72.
10. Закоморна К. О., Рудь В. О. «Народна дипломатія» як інструмент інтеграції України до Європейського Союзу (на прикладі роботи Департаменту міжнародного співробітництва Харківської міської ради). *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2013. Випуск 25. С. 137–149.
11. Nowicka K., Sagan I., Studzinska D. Small diplomacy: cultural cooperation as a factor alleviating societal tension. The case of Lviv and its Polish partner cities. *Geopolitics*. 13.12.2018. URL: <https://doi.org/10.1080/14650045.2018.1555526> (Last accessed 10.09.2020).
12. Laggiard L. Cities and Regions in International Cultural Relations: Fostering Cooperation through Cultural Networks. *Cultural Diplomacy: Arts, Festivals and Geopolitics*. Belgrade. 2017. P. 211–221.
13. Чернець М. О. Щодо культурного потенціалу міста (на прикладі програми «Європейська столиця культури»). *Вісник НАКККиМ: Культурологія*. 2014. № 2. С. 146–151.
14. Богородецька О. Співробітництво між містами-побратимами України та Польщі в контексті Європейської інтеграції / Десерт О. Богородецька. СхНУ ім. Л. Українки. Луцьк. 2015. 232 с.
15. Богородецька О. Україна та Польща: Тенденції співпраці міст-побратимів. *Історико-політичні проблеми сучасного світу: Проблеми Українсько-Польських взаємин*. С. 130–134.
16. Богородецька О. І. Стратегія розвитку побратимського співробітництва міст України (Приклад міста Луцька). *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2014. Випуск 122 (частина I). С. 41–50.
17. Богородецька О. Проблеми та перспективи формування побратимських зв'язків міст України та Польщі. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2014. № 1. С. 157–167.
18. Сидоренко Н. О. Інструменти активізації міжнародного співробітництва муніципалітетів в Європі. *Публічне адміністрування: теорія та практика. Електронний збірник наукових праць*. Дніпропетровськ.: ДПРУ НАДУ. 2011. С. 1–11.
19. Leffel B. Acuto M. City Diplomacy in the Age of Brexit and Trump. *Public diplomacy magazine. City diplomacy*. Issue 18./edit B. Schafer. University of South California. 2017. P. 9–14.
20. Eurocities: Cities. URL: <https://eurocities.eu/cities/> (last accessed 29.02.2020).
21. Музиканти з Одеси отримали перемогу на міжнародному конкурсі «Talents of the world». *Одеськая жизнь*. URL: <https://odesa-life.od.ua/news/muzikanti-z-odesi-otrimali-peremogu-na-mizhnarodnomu-konkursi-talents-of-the-world-foto> (Last accessed 29.09.2020).

УДК 327.8:339.976(477:510:4)

ЕКОЛОГІЧНІСТЬ ПРОЕКТУ «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ»

Д. Р. Бердоус, І. Г. Паніна

Анотація. У статті подана інформація стосовно внутрішньої та зовнішньої екологічної політики КНР та її впливу на екологічність проекту «Новий Шовковий Шлях». В основу дослідження покладено системний підхід, який дозволяє цілісно окреслити проблему. Представлене дослідження охоплює проблематику формування екологічної політики Китаю, що має безпосередній вплив на розвиток проекту «Новий Шовковий Шлях». Специфічність китайського підходу до екологічної політики викликає занепокоєння, адже має безпосередній вплив на формування екологічних цінностей проекту. Розгляд та формування певної системи в дослідженні екологічної політики КНР дасть чітке уявлення про подальший розвиток проекту «Зелений Шовковий Шлях».

Ключові слова: Новий Шовковий Шлях, КНР, екологічна політика, Зелений Шовковий шлях

Китайська Народна Республіка – це держава з потужною економікою, яка постійно зростає. З іншого боку, КНР часто нехтує своїми екологічними цінностями заради розвитку економічної сфери. Так, навколишнє середовище Азійсько-Тихоокеанського регіону знаходиться у критичному стані. З примноженням економічного потенціалу держава створює розрив між влиттям капіталу в регіон та кількістю викидів в атмосферу,

що загрожує стати критичним для екології регіону. Держава сприяє пошукам альтернативи для збалансування кількості викидів та успішного розвитку економічного потенціалу, тому китайська ініціатива «Новий Шовковий Шлях», закріплена в законодавстві держави, може виступити успішним методом у вирішенні двох проблем одночасно.

Проблема екологічної політики КНР була досліджена Ван Чунмеем та Лінь Чжаоланом [1] Федунь О. В [2], Туниця Т. Ю. [3], Салимбаева Р. А. [4], Фейген Б. [5]. Важливим внеском у дослідження міжнародного екологічного права зробила Науменко А. В. [6]. Дослідженням питання «Зеленого Шовкового Шляху» займаються експерти Green Belt and Road Initiative Center [7], WWF [8].

Мета дослідження – розгляд екологічної політики КНР та її впливу на проєкт «Новий Шовковий Шлях» для розуміння подальшого формування цілей проєкту.

Як зазначалося вище, для КНР провідну роль відіграє економіка, однак зважаючи на зростаючу потребу в уникненні екологічних загроз, починаючи з 1970-х рр. держава проводить активну політику в їхньому попередженні. Ще в 1972 р. беручи активну участь у Стокгольмській конференції, Китай вдається до переоцінки екологічного становища в регіоні. У результаті це підштовхує державу до створення агентства з захисту навколишнього середовища, контролю викидів та екологічного планування [1, с. 130].

КНР поступово починає виступати одним з головних поборників збереження навколишнього середовища у світі. Уряд Китаю вживає активних заходів для контролю над екологічними загрозами. У 1987 р. уряд КНР приймає закон по захисту навколишнього середовища «The PRC's Law on Environmental Protection (Trial)». Законопроект був ініційований після публікації доповіді ООН «Наше спільне майбутнє». У цьому ж році держава сформувала агенцію з Охорони навколишнього середовища (NEPA) [9].

У 1992 р. уряд КНР опублікував план дій держави в екологічній сфері, що мав назву: «Стратегічна політика Китаю в області захисту та розвитку навколишнього середовища». КНР оголосила, що буде реалізовувати стратегію в десяти областях. В 1994 р. був опублікований «План дій Китаю–XXI», що став першим планом дій держави прийнятим на національному рівні в цій галузі [15].

У наступні роки КНР починає активну роботу в сфері екологічної політики для попередження вкрай негативних наслідків стрімкого економічного розвитку. З цієї причини в 1996 р. починають реалізовуватися такі заходи, як «Загальний контроль над емісіями» і «Зелений проєкт». На період 1997 р. державна влада прийняла рішення проводити семінари стосовно базової національної стратегії. Учасниками якого стали б лідери різного рівня та регіонів для обговорення охорони навколишнього середовища [9].

З початку 2000 рр. держава приймає низку законопроектів в сфері екологічної політики, що включають в себе: правові норми, політику «чистого» розвитку, стандарти «чистого» ринку тощо. Державна політика зосереджується на координації та взаємовигідності економічного розвитку та охороні навколишнього середовища [1, р. 1703]. Це відходить від першочергового плану, що полягав у виключно вдосконаленні адміністративного інституту охорони навколишнього середовища.

Уряд КНР вживає заходи для розвитку відновлюваних джерел енергії, а також зменшення викидів в атмосферу. Починаючи з 2005 р. починаються активні дії стосовно збільшення наукового розвитку та охорони навколишнього середовища. За цим принципом було запропоновано, що «Захист навколишнього середовища має бути пріоритетним» [1, р. 1703]. Проглядається тенденція до екологізації економіки, а також зосередження уваги влади на нагальних екологічних проблемах. Впроваджується послідовна стратегія запобігання забрудненню, що базується на цілих дренажних зонах або інших географічних регіонах.

Китай ініціює проєкти, що пов'язані з зеленими технологіями. Щорічно витрачаються мільярди доларів на відновлення забруднених водних шляхів та відновлення

екосистем, які були деградовані. Порівняно з 2000 рр. екологічне становище в регіоні значно покращилось. Уряд Китаю вводить низку законопроектів, які сприяють покращенню ситуації. У 2013 р. був випущений перший загальнонаціональний план з боротьби зі зміною клімату, в якому встановленні цілі та підходи до 2020 р.. Вводиться нагляд за великомасштабними підприємствами, уряд держави вимагає робити щорічні звіти стосовно викидів [1, р. 1704].

Незважаючи на заявлений прогрес, у КНР в екологічній сфері існує низка проблем. Здебільшого вони пов'язані із забезпеченням економічних вигод держави. КНР акцентує свою увагу на масштабному відновленні лісів, хоча більшість її схем були провальними. Велика частина лісовідновлення означає плантації з мінімальною або нульовою екологічної цінністю. Китай збільшив імпорт деревини з інших країн, шляхом незаконної вирубки старовинних та екологічно цінних лісів. В період з 1980–2000 рр. Китай вирубав більш ніж половину місцевих лісів, що викликало наводнення та збільшення пустель [11].

Специфічність екологічних цінностей КНР підтверджує і позиція держави стосовно дотримання норм міжнародних екологічних угод. Відмова від повноцінної участі держави у Кіотському протоколі, визначили пріоритетність економіки над збереженням екосистеми для КНР. У 1997 р. державна влада КНР відмовилась підписувати договір, що встановлює обмеження на викиди в атмосферу в рамках Конвенції ООН зі зміни клімату. Офіційною причиною відмови від підписання договору став застій розвитку національної економіки внаслідок можливого підписання угоди. Китайська делегація висловила пріоритетність боротьби з бідністю і економічного розвитку над викидами атмосфери. Це стало причиною, чому Китай був вимушений відкласти рішення стосовно питання парникових газів. З точки зору китайських лідерів 1990-х рр., деградація навколишнього середовища була необхідною ціною, щоб зменшити масштабну бідність [9].

У зв'язку з посиленням контролю над реалізацією Паризької кліматичної угоди, а також збільшенням економічного потенціалу держави Китай взяв участь у зазначеній ініціативі. Китай зобов'язався скоротити викиди вуглецю не пізніше 2030 року, а також зменшити викиди вуглецю на одиницю валового внутрішнього продукту (ВВП) на 60-65 відсотків у порівнянні з рівня 2005 року до 2030 року [11].

Ініціатива «Один пояс – один шлях» запропонована головою КНР Сі Цзіньпінем, у 2013 р. Проект мав на меті формування коридорів Великого шовкового шляху, який включатиме в себе всі види перевезень: морські, автомобільні, залізничні дороги, авіа перевезення та газопроводи. «Один пояс, один шлях» став невід'ємною частиною зовнішньої та внутрішньої стратегії КНР. У 2017 р. основні поправки щодо реалізації проекту були внесені до Конституції держави. Основна ідея спрямована на формування торговельного коридору для прямих поставок товарів на пільгових умовах. За період 2013–2017 рр. до проекту приєдналися більше 120 держав та 30 міжнародних організацій, укладено понад 180 двосторонніх угод [10]. Китай інвестував понад 450 млрд доларів у 140 держав Азії, Європи Північної Америки та Африки. Інвестиції КНР направлені на важливі сфери: будівництва залізничних шляхів, доріг, портів та заводів [11].

Конкретний план дій стосовно проекту було затверджено в 2015 р. З того часу був сформований стратегічний пояс Нового Шовкового Шляху за такими напрямками:

- Китай – Центральна Азія – Росія – Європа (Балтійське море);
- Китай – Центральна та Західна Азія – Перська затока та Середземне море;
- Китай – Південно-Східна та Південна Азія – Індійський океан.

У цьому ж році в Пекіні був запущений перший фонд «Зеленого шовкового шляху». У 2016 р. КНР проінформувала міжнародну спільноту стосовно подальшої співпраці у напрямках економіки, торгівлі та збереженні навколишнього середовища у рамках проекту [12]. Наступного року КНР оглосила намір стати лідером екологічного сталого розвитку. Держава бачить своїм моральним обов'язком «ділитися досвідом та практикою в екологічній цивілізації та зеленому розвитку» з державами, що розвиваються, а також сприяти інвестиційним проектам, що є екологічно стійкими [12].

Зважаючи на заявлені цілі КНР, «Новий Шовковий Шлях» мав усі шанси стати альтернативою міжнародним екологічним угодам, проте, від початку реалізації проекту його екологічність ставиться під сумнів.

Енергетичні проекти займають центральне місце китайської ініціативи: на їхню реалізацію припадає близько 44 % інвестицій [12]. Як відомо, енергетика є одним із найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Так, за період 2013–2016 рр. було інвестовано близько 15 млрд. доларів у вугільні проекти за кордоном. Пропагуючи ідею єдиної екологічної цивілізації, основний відсоток інвестицій проекту спрямовуються у вугільний сектор. Це впливає на збільшення кількості викидів в атмосферу, що ставить під сумнів надійність екологічних цілей проекту. Як висновок, проект з видобутку вугілля у Кенії призупинено відповідно до судового наказу. У 2018 р. призупинено проект з видобутку вугілля у Пакистані [12].

Є інший бік ситуації, яка ставить під сумнів екологічність проекту «Новий Шовковий Шлях». Наприклад, за 2017 рік Всесвітній фонд дикої природи встановив, що у зоні ризику проекту знаходиться понад 1739 важливих районів перебування птахів, 200 еко-регіонів, гарячих точки; дороги проекту проходять по 46 гарячим точкам біорізноманіття [14]. На думку автора, розуміння різних сфер інфраструктури «Нового Шовкового Шляху» на навколишнє середовище стане першим кроком до розробки політики і планів щодо усунення її наслідків для забезпечення сталого розвитку.

Для реабілітації своїх позицій КНР у 2018 р. розробила низку екологічних ініціатив, щоб затвердити принципи екологічності проекту. Таким чином були впроваджені вже зазначені вище «Зелені інвестиційні принципи» та коаліція «Зелений розвиток», ініційована під егідою ООН з питань розвитку навколишнього середовища [7].

У 2019 р. в рамках проекту створена «Міжнародна коаліція зеленого розвитку». Основною цілю якої стало: «сприяти міжнародному консенсусу, розумінню, співпраці і узгоджених дій для реалізації зеленого розвитку «Поясу і Шляху», інтегрувати сталий розвиток в рамках проекту за допомогою спільних зусиль і сприяти країнам-учасникам Нового Шовкового Шляху в реалізації цілей сталого розвитку, пов'язаних з навколишнім середовищем і розвитком» [13].

Не зважаючи на масштабність та прогресивність проекту «Один пояс, один шлях», він не в змозі реагувати на глобальні екологічні проблеми. Зважаючи на ключову роль КНР як фундатора ініціативи, проект не в змозі знайти методи залучення екологічних цінностей. Китай бажає виступати лідером в провадженні екологічних цінностей, однак не здатен відповідати заданим нормам. Говорити про те що ініціатива може виступати альтернативою глобальним екологічним організаціям не можливо. «Новий Шовковий Шлях» ігнорує екологічні норми заради нарощування економічного потенціалу.

Для створення стійкої системи співпраці та контролю над проектом «Новий Шовковий Шлях» державам учасникам та КНР необхідно сформувати певну систему, що складається з наступних елементів:

- **Інвестиційний чинник.** Збільшення фінансування в енергетичну сферу для пошуку альтернативи відходження від вугільної промисловості та альтернативної енергетики. Необхідно використовувати стратегічні екологічні оцінки та інші політичні інструменти, що сприятимуть прийняттю рішень. Залучення підходів до природного капіталу. Природний капітал об'єднує в собі два аспекти – економічний та екологічний, по суті це накопичення капіталу за рахунок певних природних об'єктів. Коли розробляється проект у таких масштабах, залучивши видобуток нафти чи корисних копалин в певних природних зонах, ініціатори мають бути впевнені в тому, що не буде завдана шкода навколишньому середовищу. За рахунок інвестування в проекти, спрямовані на відновлення джерел енергії, забезпечується майбутнє світової енергетики та створюються альтернативні джерела енергетики. Під такі ініціативи можуть бути створені структури з дотриманням екологічних норм і стандартів.

• **Оцінка проблемних зон проєкту «Один пояс, один шлях».** Всі зони ризику мають бути оцінені, враховуючи основні дані держави, це дозволить побачити проблеми планування коридору і знайти рішення. Необхідно вивчити в деталях морські коридори, а також потенційний вплив проєкту «Новий Шовковий Шлях» на морські об'єкти. Ризики природного капіталу мають вивчатися на місцевому рівні для того, щоб зрозуміти їх масштаб. Для цього мають залучатися місцеві спеціалісти.

• **Контроль над проектом та щорічні плани.** Враховуючи два попередніх пункти, необхідно встановити повномасштабний контроль над проектом, який буде враховувати всі особливості регіонів та екосистем. Цей пункт включає в себе: підготовку річних планів щодо конкретних дій; моніторинг та оцінка шляхом виявлення ключових показників та створення механізмів зворотного зв'язку.

Таким чином, КНР у проєкті «Новий Шовковий Шлях» має специфічні цілі, які викликають занепокоєння у поборників екологічних цінностей. «Один пояс, один шлях» іде ідентичним для Китаю шляхом, створюючи видимість дотримання екологічних норм, однак ставлячи на перше місце економічні вигоди. Звичайно, видимість дотримання норм міжнародного екологічного права присутня, однак у підсумку екологічність проєкту «Нового Шовкового Шляху» викликає все більше питань. Зважаючи на перспективність проєкту, за умови подолання його проблемних моментів можливо створити певну систему, за допомогою якої проєкт «Новий Шовковий Шлях» стане важливою ланкою екологічної політики.

Аннотация. В статье представлена информация о внутренней и внешней экологической политики КНР и ее влияния на экологичность проекта «Новый Шелковый Путь». В основу исследования положен системный подход, который позволяет полно и комплексно рассмотреть проблему. Данное исследование охватывает вопрос формирования экологической политики Китая, имеет непосредственное влияние на развитие проекта «Новый Шелковый Путь». Специфичность китайского подхода к экологической политике вызывает беспокойство, поскольку имеет непосредственное влияние на формирование экологических ценностей проекта. Рассмотрение и формирование определенной системы в исследовании экологической политики КНР даст четкое представление о дальнейшем развитии проекта «Зеленый Шелковый Путь».

Ключевые слова: Новый Шелковый Путь, КНР, экологическая политика, Зеленый Шелковый путь

Abstract. In this study presents the information about internal and external environmental policy of the PRC and its impact on the environmental friendliness of the New Silk Road project. The research is based on a systematic approach. This study covers the problems of shaping China's environmental policy and has a direct impact on the development of the New Silk Road project. The specificity of the Chinese approach to environmental policy is of concern since it has a direct impact on the formation of the environmental values of the project. Consideration and formation of a certain system in the study of the environmental policy of the PRC will give a clear idea of the further development of the "Green Silk Road" project.

Key words: New Silk Road, China, environmental policy, Green Silk Road

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Environmental Policies in China over the Past 10 Years: Progress, Problems and Prospects. *College of Environmental Science and Engineering, Beijing Forestry University*. 2010. № 2. PP. 1701–1712.
2. Федунь О. В. Екологізація міжнародних відносин у контексті сталого розвитку. *Вісник Львівського університету*. 2012. № 30. С. 79–86.
3. Туниця Т. Ю. Міжнародні аспекти проблем екологізації економіки. *Науковий вісник УкрДЛІТУ: Екологізація економіки як інструмент сталого розвитку в умовах конкурентного середовища*. Львів : УкрДЛІТУ. 2005. Вип. 15.6. С. 238–241
4. Салимбаева Р. А. Мониторинг экологических проблем республики Казахстан в ходе строительства экономического пояса Нового Шелкового пути. *Успехи современного естествознания*. 2017. № 1. С. 77–83. URL : <http://www.natural-sciences.ru/ru/article/view?id=36345>.
5. Фейген Б. Велике потепління: Зміна клімату та піднесення й гибель цивілізацій / пер. з англ. та наук. ред. Т. Цимбал. Київ: Ніка-Центр, 2013. 272 с. (Серія VIAEHUMANAE; вип. 5).
6. Науменко А. В. Проблемні питання міжнародно-правового регулювання екологічної безпеки. С. 129–132. URL: http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/14070/3/Naumenko_129-133.pdf
7. Belt and Road Initiative International Green Development Coalition (BRIGC) / Green Belt and Road Initiative Center. 2020. URL : <https://green-bri.org/belt-and-road-initiative-green-coalition-brigc>.

8. The belt and road initiative / WWF. 2017. PP. 1–14. URL: http://awsassets.panda.org/downloads/the_belt_and_road_initiative___wwf_recommendations_and_spatial_analysis___may_2017.pdf
9. Environmental Protection in China: permanent mission of the People's Republic of China to the United Nations Office at Geneva and other International Organizations in Switzerland. URL: http://www.china-un.ch/eng/dbtyw/zmjg_1/jgzfbps/t176940.htm.
10. Парижское соглашение по климату: займет ли Китай место США? DW.COM. 02.06.2017. URL: <https://cutt.ly/Jgw3tuJ>
11. China pursue Green Development & actively tackling Climate Change. *Belt & Road News*. 26.07.2020. URL: <https://www.beltandroad.news/2020/07/26/china-pursue-green-development-actively-tackling-climate-change/>.
12. China. *Aftermath*. 2018. URL: <https://www.aftermathmag.org/chinafacts1.html>.
13. Belt & Road 6th Anniversary. *Belt & Road News*. 2019. URL: <https://www.beltandroad.news/2019/11/10/belt-road-6th-anniversary-unexpected-achievements-emerging-challenges/>.
14. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI). *Green Belt and Road Initiative Center*. 2020. URL: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>.
15. China shows way as Urgent action needed on Global Warming. *Belt & Road News*. 2019. URL: [beltandroad.news/2019/12/13/china-shows-way-as-urgent-action-needed-on-global-warming/](https://www.beltandroad.news/2019/12/13/china-shows-way-as-urgent-action-needed-on-global-warming/).

УДК 327(4)“1919-1939”

ОСОБЛИВОСТІ ОСМИСЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН У МІЖВОЄННИЙ ПЕРІОД 1919–1939 рр. ЇХНІМИ СУЧАСНИКАМИ

В. В. Берегута, І. В. Богінська

Анотація. У статті детально проаналізовано наукові праці Яна Смутса, Едварда Карра, Арнольда Вольферса та Філіпа Керра як дослідників і сучасників міжнародних відносин 1919–1939 рр.. Автором виділено характерні спільні та відмінні риси осмислення ними післявоєнного світового порядку, ролі Ліги Націй та інтеграційних об'єднань («Сполучені Штати Європи», «Пан'Європа») у процесі його формування, значення Першої світової війни в історії людства та доведене використання науковцями методу проведення історичних паралелей в процесі цього. Основними методами досліджень стали історико-порівняльний, аналітико-синтетичний та описово-розповідний. В результаті дослідження автор дійшов висновку про відсутність єдиної системи поглядів щодо природи міжнародних відносин періоду серед зазначених дослідників.

Ключові слова: особливості осмислення; міжнародні відносини; 1919–1939 рр., сучасники, політика.

Вступ. Міжвоєнний період 1919–1939 рр. став унікальним етапом історії міжнародних відносин з огляду на його недовготривалість та обмеженість двома найбільш руйнівними конфліктами в історії людства – Першою та Другою світовими війнами. У цей час формується третя повноцінна система міжнародних відносин – Версальсько-Вашингтонська, що була покликана закріпити результати Першої світової війни і принципи мирного післявоєнного устрою Світу, велику роль в чому повинна була відігравати Ліга Націй як перша універсальна міждержавна організація глобального характеру.

Однією із особливостей історичної науки даного періоду є неоднакова інтерпретація його подій різними поколіннями істориків, причинами чому, як відомо, є унікальні обставини, в яких власне перебувають історики, розвиток теорії та методології досліджень та поява або відкриття доступу до нових раніше не вивчених документів. Говорячи про Едварда Карра, Яна Смутса, Арнольда Вольферса та Філіпа Керра як надзвичайно впливових істориків, дослідників та свідків періоду 1919–1939 рр., варто зазначити, що їхня наукова діяльність як намагання осмислити усі політичні процеси міжнародних відносин того часу відбувалась в умовах відсутності та лише зародження науки «теорія міжнародних відносин», в той час як сучасні історики вже діють в умовах широкого розгалуження методологічних підходів даної науки та в кардинально інших історичних обставинах, ніж згадані дослідники. Отже, розуміння світової політики та міжнародних