**Китай в современном мире**

Демографическая политика не коснулась национальных меньшинств, в большинстве — сельских жителей. Меньше пострадали они, чем ханьцы, и от культурной революции. Национальные меньшинства (их — 55) составляют примерно 9% населения Китая, то есть 120–125 млн чел. По пятилетним планам районы национальных меньшинств получили большое развитие. Особенно это относится к северным автономным районам — Внутренней Монголии и Синьцзян-Уйгурскому (СУАР). Однако в последние десятилетия эти планы оказались отодвинутыми в пользу рыночной экономики, ее стремительного роста в отдельных зонах и территориях.

Проблемы и трудности развития районов национальных меньшинств всегда были на вооружении ее недругов как в соседних государствах, так и далеко от Китая. Широко известно особое внимание к Тибету, Тибетскому автономному району, прежде всего, в Индии, Великобритании и США. Почти за полстолетия после мятежа в Лхасе и бегства Далай-ламы из страны в Тибете произошли большие перемены.

Несмотря на миграции ханьцев, доля тибетцев в населении района составляет 87%. Собственно городская, историческая часть Лхасы (544 км2) имеет 140 тыс. жителей. Административный район Большая Лхаса охватывает 30 тыс. км2 с населением 400 тыс. человек. Прежде лишь город буддистских монастырей и монахов, Лхаса теперь имеет университет и другие учебные заведения, разнообразную промышленность, пригородное сельское хозяйство. Сохранены все достопримечательности (их более 200), привлекающие паломников и туристов. В Лхасе несколько музеев, кинотеатров, дворец физкультуры и спорта, крупные современные больницы, впервые за 1300-летнюю историю действует водопровод. В городе создана необходимая инфраструктура. Действует телефонная связь с программным управлением. В окрестностях (в Янбацзине) построена геотермальная электростанция мощностью 150 тыс. кВт. Все это создано трудом китайских рабочих и специалистов с участием и тибетцев. В Тибет пришла железная дорога — событие исключительной важности. Строительство этой дороги в Тибете стояло в планах КНР еще в годы первых пятилеток. От Синина, центра провинции Цинхай, в 1958–1984 гг. была построена железная дорога (814 км) до Голмуда (в Цинхае), что у «ворот Тибета». Стройка велась в тяжелых природных условиях высокогорья и стоила многих усилий и средств; были и человеческие потери. Еще больше средств (3,7 млрд долл.) и труда в сложнейших условиях потребовало сооружение Цинхай-Тибетской железной дороги (ЦТЖД) протяженностью 1142 км — от Голмуда до Лхасы. Она была открыта в 2006 г. прибытием в Лхасу первого поезда с 600 пассажирами. ЦТЖД — самая высокогорная в мире. Большая ее часть (960 км) проложена на высоте более 4000 м над уровнем моря (до 5072 м); самый высокогорный в мире тоннель Фэнхошань пробит в горе на высоте 4095 м, а вокзал Тангла (на хребте Тангла) имеет отметку 5068 м. На протяжении 550 км ЦТЖД проходит через высокогорную тундру, 216 км — через районы с высокой сейсмической активностью, фактически вся дорога — в местности с морозным климатом и недостатком кислорода в воздухе, высокой степенью подвижности земной коры, в целом — с крайне хрупкой экосистемой. Дорога, однако, действует в нормальном режиме.

Строительство ЦТЖД и ранее автомобильной дороги, идущих теперь в основном параллельно, было оценено и в Китае, и за его пределами как выдающееся достижение китайского народа, «осуществление заветной мечты нескольких поколений китайцев». ЦТЖД значительно ускорит развитие Тибета, привлечет туда новые инвестиции. Вместе с тем завершение ее строительства вызвало целую бурю откликов в средствах массовой информации, враждебных КНР, особенно в США и Великобритании. Опять разговоры о «нарушении прав человека в Тибете», о массовом притоке китайских переселенцев в Тибет, даже «новой оккупации Тибета», «угрозе своеобразной культуре Тибета» и т.п. Сильно досталось и канадской корпорации «Бомбардиер Транспортейшн», помогавшей КНР в строительстве ЦТЖД и поставившей ей 224 пассажирских вагона, в том числе класса «Люкс» с кислородной аппаратурой (не только с кислородными масками). Выяснилось, что эта канадская промышленная корпорация уже 50 лет поставляет КНР рельсы и вагоны метро, а тут вот — Тибет.

В КНР идут массовые плановые и неплановые многомиллионные миграции населения внутри страны. В последнее время в СУАР, в результате переселения туда ханьцев, их численность сравнялась с коренным населением или даже превысила его. может возникнуть угроза национальным меньшинствам, коренным народам автономного района.

Однако район открыт, как и прежде, для миграций. Природные условия на значительной части его лучше, чем в Тибете, Цинхае, частично не хуже, чем на западе Внутренней Монголии и Ганьсу. Плановое развитие СУАР трижды нарушалось. Вместе с тем здесь созданы особые зоны и территории с наилучшими условиями развития. В восточных же провинциях КНР гораздо более высокая плотность населения, нехватка земли, в ряде районов трудные условия жизни. Так что случается, экономика идет впереди национальной политики.

**Сдвиги в географии населения и хозяйства**

За всеми переменами не могут поспеть никакие географические карты. Прослеживается сдвиг на запад — от приморских районов в глубинные. При этом заметна трансформация отдельных центров. Многие же города — экономические центры Китая стали такими мощными, что вполне сопоставимы с целыми зарубежными государствами. В Китае им уже тесно. Гигантская китайская экономика все более выпирает, выходит за пределы страны, реально заставляет работать на себя целые страны, отрасли хозяйства. Представляется, что уже от 1/4 до 1/3 мировой экономики так или иначе работает на Китай.

Шанхай, например, первый по экономической мощи и значению город Китая (19 млн жителей), переживает очевидную трансформацию. В гоминьдановском Китае он был главным центром империализма, за счет иностранного капитала он значительно превосходил по промышленной и финансовой мощи все остальные города страны, вместе взятые. После образования КНР Шанхай вначале был обделен вниманием и капиталами, отдаваемыми на развитие других районов и центров. Однако он сыграл решающую роль в стране как лидер технического прогресса и науки (наподобие Ленинграда в годы советских пятилеток).

Как крупнейший промышленный центр, Шанхай ликвидировал свой серьезный недостаток — постоянную нехватку металла для своего развитого машиностроения. Там был построен самый мощный в стране и один из крупнейших в мире металлургический комбинат (Баошаньский). Десятилетия он непрерывно получает железную руду из Австралии и Бразилии, перевозимую исключительно по контрактам на японских судах. Шанхай вернул себе позицию порта мирового значения и в последнее время вновь занял первое место в мире по грузообороту: в 2006 г. — 465 млн т, опередив Роттердам и Сингапур. Однако за последние четверть века он вновь изменяет профессию: становится одним из важнейших в мире финансово-банковских торговых и туристических центров. ВРП Шанхая больше, чем ВВП Румынии, например.

Значительно повысили свою роль и другие старые промышленные и транспортно-торговые центры, в том числе Пекин, Тяньцзинь, Нанкин, Далянь, Циндао. При этом серьезно изменилась структура их деятельности. Так, Пекин стал крупным центром ряда новых наукоемких отраслей индустрии. При 1% населения страны он дает около 2,5% ВВП Китая, а в самом Пекине на долю промышленности приходится 1/3 ВВП. Особенно возросла роль столицы как научного и культурного центра. Здесь 17% всех занятых в науке страны, 18% всех работающих имеет высшее образование — в 5 раз более, чем в среднем по стране.

В Тяньцзине вместо старых тяжеловесных отраслей промышленности (черной металлургии, транспортного, текстильного и сельскохозяйственного машиностроения, производства минеральных удобрений) иностранные инвесторы построили современные предприятия телекоммуникаций, точного и тонкого машиностроения, фармацевтики, пищевкусовой индустрии. Прежние центры туризма — Ханчжоу (китайский «Рай на Земле») и Сучжоу («Китайская Венеция») стремительно изменили свой внешний облик и обогатили функции гостеприимства. При активнейшей роли государства КНР вышла на 3-е место в мире по доходам от туризма после Франции и США.

Вызывают недоумение показатели Чунцина, четвертого города центрального подчинения КНР4. Чунцин, выделенный из крупнейшей провинции Сычуань, имеет площадь 82 тыс. км2. Это вдвое больше территории Тайваня или острова-провинции Хайнань. По европейским масштабам Чунцин лишь немногим меньше, например, территории Австрии, а по населению (31 млн жителей) равен Австрии, Сербии, Хорватии, Словении и Словакии, вместе взятым. ВРП Чунцина больше, чем ВВП Словакии, отнюдь не последней в Европе. Продукция сельского хозяйства (по стоимости) в городской черте Чунцина больше, чем любой страны Восточной Европы, кроме Польши. Таковы китайские реалии.

Гигантская экономика современного Китая — прежде всего индустриальная. КНР переживает ныне период бурного индустриального развития, хотя все заметнее растет и доля услуг. Рост большинства отраслей промышленности в последние три-четыре десятилетия потрясает воображение. Высокие, а в ряде отраслей индустрии очень высокие темпы развития обусловлены решительным и удачным использованием руководством страны известных факторов. Во-первых, КНР располагает огромными и пока дешевыми трудовыми ресурсами. Людей с высшим образованием в стране, включая Сянган, теперь 3,5%, то есть примерно 46,6 млн чел., со средним — до 25%. Китайцы — это дисциплинированная рабочая сила, готовая трудиться сколько надо. Вместе с тем китайцы (прежде всего ханьцы) очень стремятся получить все блага современной жизни уже теперь.

Во-вторых, Китай стал гораздо более интенсивно использовать свои богатые природно-сырьевые ресурсы, хотя нередко в спешке, не слишком рационально, иногда с заметным ущербом для природы и населения.

В-третьих, в последние десятилетия большинство развивающихся стран стали признавать КНР своим лидером, особенно в противовес диктаторской политике США. Китай значительно расширил экономическое сотрудничество со странами Азии, Африки и Латинской Америки. Во многих из них резко возросла добыча минерального сырья (прежде всего руд — железной и цветных металлов), в том числе для поставок в Китай. В то же время Китай продает этим странам массу потребительских товаров, притом относительно недорогих. Ныне во многих случаях выросшее производство в Китае больше ориентировано на внешний рынок, чем на потребление внутри страны.

Промышленность КНР давно первая в мире, — разумеется, по числу предприятий и численности занятых. Ныне же она либо вторая после США, либо первая по главному показателю — размерам производства большинства отраслей (реже — в числе первых трех-пяти стран): от добычи угля, производства электроэнергии, выплавки стали, алюминия, меди, продукции машиностроения, включая теперь и его новейшие отрасли, а также минеральных удобрений, химических волокон. Уже несколько десятилетий Китай далеко впереди всех по производству цемента и других стройматериалов, хлопчатобумажных, шелковых тканей, множества пищевкусовых товаров. Разумеется, все это по абсолютным размерам, на душу населения — несравнимо ниже.

На долю промышленности в ВВП Китая в 2005–2006 гг. приходилось 48%, услуг — уже 40%, так что сельскому хозяйству, колоссальному по мировым масштабам, остается всего 12%. Обрабатывающая промышленность значительно превосходит горнодобывающую по большинству показателей, хотя по инвестициям они почти равны: уж слишком трудные ныне условия добычи сырья (прежде всего ископаемого), имея в виду технику безопасности, экологическую страховку и многие другие расходы.

КНР стала быстрее продвигаться по пути внедрения научно-исследовательских работ в народное хозяйство, в первую очередь — в индустрию. За последние десять лет расходы на эти цели выросли более чем вдвое (до 136 млрд долл.). Это пока в 2,5 раза меньше, чем в США, но больше, чем в любой другой стране. В ближайшие 10–15 лет КНР планирует обогнать и США. Жестко поставлены в повестку дня требования гораздо более рационального и экономного расходования всех ресурсов в стране, а также вопросы подготовки кадров для развития науки и технологий. При серьезной политической и финансовой поддержке правительства Китай начинает выигрывать конкуренцию у Индии в деле подготовки квалифицированных кадров. Так, в последнее время ежегодно более 200 тыс. чел. получают дипломы по инженерным специальностям.

С трудом верится, особенно теперь в России, что в Китае каждый день вступает в строй какое-нибудь промышленное предприятие. Каждую неделю начинает работать новая угольная ТЭС большой мощности. В ближайшие 15 лет планируется построить 40 новых АЭС. А ведь строят еще и ГЭС «Санься»5 мощностью 18,2 млн кВт, крупнейшую в мире. Китай догнал США по производству электроэнергии на ГЭС — 11–12% мирового производства. Это огромный показатель, но для Китая — «узкое место».

Китай имеет суммарно вторую энергетику в мире, хотя уступает США по основным показателям ее производства в 1,5–2 раза (по населению же он превосходит США в 4,3 раза), по потреблению нефти — в 3 раза, газа — более чем в 10 раз, по мощности АЭС — в 15 раз. Энергетика КНР, прежде всего, каменноугольная. Китай имеет крупнейшие и лучшие в мире месторождения каменного угля из числа эксплуатируемых, — прежде всего, в северных и северо-восточных провинциях. Месторождение Датун, что у одноименного города (свыше 1 млн жителей) в провинции Шаньси отличается наиболее высокой в мире территориальной концентрацией каменного угля. Добыча угля в Китае, на 9/10 — каменного, за последние 15 лет составляла чрезвычайно высокую величину — от 1 млрд до 2 млрд т в год. В 2005 г. она перешагнула этот порог, что вдвое выше, чем в США, и достигла 37% общемировой. Угольная промышленность обеспечивает от 70 до 90% энергетической потребности разных отраслей хозяйства страны. Каждые сутки в стране потребляют 4–5 млн т каменного угля.

Черная металлургия, при ее несомненно важнейшей роли в жизни любой страны, в КНР стала знаковой для развития. Показатели черной металлургии, прежде всего выплавку стали, считали главным мерилом уровня развития. Сотни металлургических заводов выплавили в 2005 г. свыше 350 млн т стали, в 2006 г. — 418 млн т. Это больше, чем Япония, США и Россия, вместе взятые.

Черная металлургия, отмечающая в 2007 г. свое 100-летие в Китае, теперь есть во всех его провинциях и районах, кроме Тибета. Вместе с ТЭС она потребляет основную часть угля. Одновременно тепловая энергетика, черная и цветная металлургия, химическая промышленность Китая — колоссальные загрязнители окружающей среды. Только металлургические заводы страны сбрасывают ежегодно до 3–4 млрд м3 сточных вод, выводят в атмосферу до 600–700 млрд м3 вредных газов, оставляют десятки миллионов тонн шлаков. Над городами, промышленными центрами Северного, Северо-Восточного Китая да и некоторыми на востоке страны, почти всегда стоят черные клубы дыма. Экологический ущерб составляет колоссальную величину — до 10% ВВП. Есть еще и старые беды: в центре страны и южных провинциях бо'льшую часть года наблюдаются довольно заметные испарения самых обширных в мире рисовых полей, работающих на них буйволов; к этому следует добавить еще присутствие 0,5 млрд свиней.

КНР — второй после США загрязнитель мировой атмосферы, хотя уступает им вдвое, например, по выбросам СО2. Вместе две страны выдают до 40% выбросов этого газа в атмосферу.

По потреблению нефти (свыше 350 млн т в год) Китай занимает также второе место в мире. Нефти и особенно природного газа ему очень не хватает. В отличие от США и других развитых государств, в Китае воздух его гигантских городов пока загрязняют не автомобили. По выражению одного экономиста, «Китай еще не сел за руль автомобиля».

В Китае с древности любят оценивать события и периоды символами. Так, в 1950–1960-х годах предел обычных потребительских амбиций в стране определяли как «три крутящихся» (то есть часы, велосипед, швейная машинка) и железная миска риса. О последней, то есть о голодном существовании, теперь почти не упоминают, особенно в городах. Часы есть фактически у всех. Велосипедов в стране около 450 млн — не хватает. Швейная машинка, может быть, в деревне есть не у всех, но это уже пройденный этап. До начала XXI в. были и другие символы-словосочетания. Ныне опять тройка — но какая! — квартира, автомобиль, Интернет. Интернет прогрессирует стремительно, как везде в мире. В 2006 г. в КНР было послано 430 млрд «эсэмэсок». С квартирами дела подвигаются — строят очень много и быстро. С автомобилями — сложнее.

В XX в. автомобилестроение в развитых и большей части развивающихся стран определяло уровень машиностроения, нередко — и уровень развития страны в целом. Обладание автомобилем служило важной деталью личностной характеристики. В китайских планах и понятиях о морали на первое место ставят интересы общества, на второе — личности. Первый автомобильный завод, вступивший в строй в Чанчуне в 1956 г., начал с выпуска грузовых автомобилей. КНР давно занимает 2-е место в мире по производству грузовых автомобилей, после Японии, — 1/5 их числа, сколько в США и Индии, вместе взятых. Производство автомобилей в Китае быстро увеличивалось в последние десятилетия. В 2006 г. сошло с конвейеров 7,5 млн автомашин, в том числе почти 5 млн легковых. КНР уступает ныне по выпуску легковых автомобилей лишь США и Японии. В стране действуют более 130 автозаводов разной величины, наиболее крупное производство в Шанхае (св. 1 млн машин в год). В расчете на очень требовательных богатых покупателей выпускают автомобили более чем 90 марок и 260 моделей, в том числе 25 всемирно известных («Ситроен», «Шевроле», «Судзуки», «Тойота», «Нисан», «Мазда» и др.).

К началу XXI в. в Китае с населением более 1,2 млрд чел. было в эксплуатации менее 10 млн автомобилей, включая грузовики и автобусы. Иметь собственный автомобиль — далекая перспектива для большинства населения КНР. В 2006 г. на каждые 1000 жителей приходилось лишь 19 собственников легковых автомобилей, а в США — 780. В 2007 г. собираются продать на внутреннем рынке еще 7 млн автомобилей. А это составит уже 1/10 общемировых продаж. Наряду с этим Китай выдвинулся в число мировых экспортеров легковых автомобилей. В 2006 г. им продано более чем в 50 стран свыше 350 тыс. автомобилей против 7,8 тыс. в 2003 г.

Безудержная (да еще с амбициями: надо автомобиль самой престижной марки) автомобилизация богатой части горожан при серьезной бедности большинства сельского населения породила в Китае (как это уже было во многих странах) дополнительную остроту социальных отношений. В Китае в 2006 г. собственники автомобилей (25,3 млн чел.) тратили ежемесячно на содержание своих машин примерно по 1120 юаней (или около 140 долл.). А это 1/3 годового дохода крестьянина, сельского жителя КНР.

Разница в доходах, в уровне жизни по многим важнейшим показателям населения 660 городов Китая (официально их столько в стране), с одной стороны, и более чем 600000 деревень, с другой стороны, очень большая. Она даже увеличилась за последние десятилетия. Своего рода промежуточное положение (однако ближе к деревням) занимают 20600 поселков городского типа (пгт). Эти поселки в годы китайских пятилеток выделялись как промышленные центры малого масштаба (одна-две новостройки), особенно на периферии, в автономных национальных районах. В них обосновались предприятия сельской индустрии. Эту сельскую урбанизацию по-китайски, урбанизацию снизу, всемерно поддерживает правительство КНР. Наряду с промышленностью, в них поддерживается любая деятельность населения (промыслы, местный туризм и т.п.), способная заменить труд на полях.

Рыночные отношения резко подняли экономику КНР в целом. Вместе с тем коммерческие жилье, здравоохранение, образование и другие услуги все менее доступны основной массе населения. Происходит крайне резкое расслоение китайского общества. Теперь насчитывают официально 240 тыс. долларовых миллионеров — ничтожно малое число жителей с колоссальным капиталом. К среднему классу относят 150 млн чел. — 11% населения. Многие из них — члены Компартии Китая. Почти 9/10 жителей КНР — низшие слои по доходам. Как жить далее, как развиваться стране? Этот вопрос собирается решать XXVII съезд Компартии Китая во второй половине 2007 г.

В мировой экономике КНР играет на двух полях. Прежде всего, это сам Китай с его огромным хозяйством и возможностями. По оборотам международной торговли он входит в первую тройку, наряду с США и Германией. Структура экспорта КНР подобна торговле развитых государств: примерно 30–35% (по стоимости) приходится на машины и оборудование, столько же — на готовую одежду, обувь, кожаные изделия, спортивные товары и т.д.; около 1/3 составляют сельскохозяйственные товары, каменный уголь и другое сырье. В импорте же выделяются нефть и нефтепродукты, металлоруды, древесина и изделия из нее, некоторые виды оборудования, зерно. Китай оперирует такими суммами продаж-покупок, что иногда это сотрясает мировой рынок. В 2006 г., например, когда КНР понадобилось больше руд цветных металлов, в десятках развивающихся стран цены на медь и цинк взлетели на 50%, никель — на 30% и т.д.

**Сянган (Гонконг)**

возвращенный в состав Китая 10 лет назад, получил статус специального административного района и право выбора социально-экономической системы на текущие 50 лет. Функции внешних сношений (политики) и обороны Сянгана безраздельно взяло правительство КНР. Новая администрация Сянгана решила оставить существующую капиталистическую систему хозяйства, и уже 1/5 ее срока прошло. С учетом государственной принадлежности КНР, но с правом «свободного плавания» в мировой экономике Сянган принят во многие международные (экономические) организации.

Территория Сянгана — 1100 км2, население — 7,5 млн чел., показатели очень малые по китайским масштабам. Однако роль и значение Сянгана для Китая, его положение в мировой экономике несоизмеримы с этими показателями. Сянган (почти везде за пределами КНР называемый Гонконгом) остается прежде всего гигантским центром сферы услуг. На еe долю приходится 85% ВРП района, промышленности принадлежит всё остальное, кроме 0,1% пригородного сельского хозяйства. Последнее, однако, при 8% городской территории, дает Сянгану от 1/4 до 1/3 необходимого мяса птицы и овощей, до 1/10 — свинины. Основную часть продовольствия, всю воду, тепло, электроэнергию Сянган получает из континентального Китая.

На протяжении многих десятилетий Сянган — один из крупнейших банковских центров, а также сферы страхования, недвижимости и внешней торговли. В Сянгане множество крупных банков развитых государств, тысячи деловых контор, многие из них из самого Китая. Он входит в первую десятку мировых финансово-экономических центров (5–6-й валютный рынок в мире, 2-й в Азии, после Японии). В Британской империи Гонконг наряду с Сингапуром был ее важнейшим экономическим форпостом в Юго-Восточной Азии. Для Китая же он служил «форточкой» в мир капитализма, важнейшим каналом информации из этого мира, прежде всего финансово-экономической. В Сянгане развиты производства электроники, других наукоемких изделий, особенно компьютерных, детских электронных игрушек, часов, ювелирных изделий, одежды, текстиля, обуви, в обороте также перепродажа из других стран. Стоимость экспорта Сянгана примерно такая, как у Индонезии и Южной Кореи, вместе взятых (а ведь там 280 млн жителей), или вдвое больше, чем суммарно Бразилии и Аргентины (с их почти 230 млн жителей). Аэропорты Сянгана (их три) в сумме входят в первую мировую десятку, морской порт — такого же ранга.

Заметим также, что в «Индексах развития человеческого потенциала» ООН Сянган стоит обычно на 22–23-м местах (Китай — ниже 80-го, Россия — ниже 60-го). Грамотны 95% его жителей, с высшим образованием — 15–16%. По средней продолжительности жизни населения (83 года) Сянгана, опередив недавно Японию, занимает 1-е место в Азии.

**Международные позиции**

Почти со всеми соседними государствами урегулированы пограничные (территориальные) отношения, в том числе с Россией. Остаются нерешенными некоторые пограничные спорные вопросы с Индией и Вьетнамом. Китай стал активно действовать в рамках ШОС (Шанхайской организации сотрудничества) с Россией, Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном, Узбекистаном, Ираном, Индией, Монголией, Пакистаном и Афганистаном.

КНР не завершила пока главную национально-государственную программу — создание «Большого Китая»: остается проблема объединения КНР и Тайваня. Остались в истории лозунги-призывы 50–70-х годов XX в. — «Освободим Тайвань!» (тогда подразумевалось, военным путем). С богатым островом, экономически развитой страной с тех пор было множество серьезных и успешных экономических и других контактов общей стоимостью в сотни миллиардов долларов. Предложения КНР правительству Тайваня о воссоединении страны по примеру Гонконга (капитализм на 50 лет?) последним были отвергнуты. Однако ситуация серьезно изменяется. Жесткая внешняя политика непризнания независимости Тайваня, проводимая КНР, привела к тому, что дипломатические отношения с Тайванем поддерживает лишь 28 небольших развивающихся стран. Просьба Тайваня о приеме в ООН отвергнута последней. Тайвань чувствует себя все более одиноким и беззащитным перед лицом растущей мощи КНР. Вместе с тем возникает угроза восстановления военного могущества Японии — бывшего главного колонизатора в Азии. Наконец, на самом Тайване обостряются споры в политическом руководстве о воссоединении страны, по крайней мере, за начало переговоров с КНР. При этом становится все больше сторонников позитивных решений.