Юрий ТАВРОВСКИЙ

ТОРЖЕСТВО КПК

Взгляд в будущее

ИЗ СВОИХ 70 ЛЕТ ЖИЗНИ я более полувека изучаю Китай, наблюдаю порой непредсказуемые события в Поднебесной, пытаюсь понять "китайскую специфику". Накопленные опыт, знания, впечатления от поездок почти по всем уголкам КНР, откровенные беседы с давними друзьями и молодыми коллегами дают право набросать эскиз будущего китайской нации до 2035 года. Именно тогда, по замыслу Си Цзиньпина, будет достигнут важный промежуточный рубеж на пути к "великому возрождению китайской нации".

Почти наверняка будет, как и предусмотрено решениями XIX съезда КПК, "в основном осуществлена социалистическая модернизация". На смену нынешней, традиционной экономике придёт новая, инновационная. Этого удастся добиться даже в условиях продолжающегося замедления темпов прироста ВВП. Согласен я и с тем, что "значительно возрастёт экономическая и научно-техническая мощь страны, Китай поднимется до уровня стран — лидеров инновационного типа". Новые прорывы в области искусственного интеллекта, роботизации, создании "умных" систем управления выведут КНР на передовые позиции в мире. Ещё очевиднее станет преимущество нового мирохозяйственного уклада под названием "социализм с китайской спецификой".

Общественный сектор, плановая экономика, с одной стороны, и частный, рыночный сектор, с другой стороны, продолжат "мирное сосуществование", а точнее, синергию, лежащую в основе полувекового развития. В 2017 году на частный сектор приходилось около 80% занятых, около 60% ВВП и более половины налоговых поступлений. Эти пропорции вряд ли сильно изменятся к 2035 году. Крупнейшие банки, инфраструктура, "естественные монополии" останутся в государственной собственности, живущей по планам и законам социализма.

Важнейшей составляющей "социализма с китайской спецификой" останется Коммунистическая партия. Она, словно гипотенуза, соединяет два экономических катета, обеспечивает их гармонию и "жёсткость треугольника". Сохранится контроль Коммунистической партии не только как фактического управляющего общественной собственностью в интересах всей нации, арбитра между не всегда совпадающими интересами "социалистов" и "капиталистов", но также "суперкомпьютера" по выработке стратегии и тактики развития.

Компартия сохранит своё доминирование в политической жизни страны. Укрепление дисциплины в КПК может сочетаться с развитием внутрипартийной демократии в форме расширения нынешней практики создания "малых групп" и "мозговых центров". Опираясь на мощный интеллектуальный потенциал центральных и провинциальных партийных организаций, разветвлённой системы традиционных научных заведений и новых "мозговых центров", КПК продолжит гармонизировать отношения между регионами, предотвращать дисбалансы в отраслевом развитии, определять "направления главного удара" — приоритетные направления науки, производства и жизни нации. Контролируя государственную банковскую систему, транспорт и "естественные монополии", партия сможет концентрировать и перебрасывать ресурсы также на решение неизбежных экономических трудностей и социальных нестроений. КПК обеспечила быстрый выход из чрезвычайной ситуации эпидемии COVID-19 в 2020 году. Она возглавила мобилизацию нации в условиях навязанной Америкой холодной войны.

Си Цзиньпин, которому в 2035-м будет 82 года, скорее всего, уже уйдёт с постов генерального секретаря ЦК КПК, председателя КНР и Центрального военного совета, но останется очень влиятельным деятелем, как Дэн Сяопин. Тот прожил 92 года (1904–1997), а Мао Цзэдун — 82 года (1893–1976).

Успехи в "великом возрождении китайской нации" и ужесточение политики сдерживания со стороны США и других держав усилят националистические настроения в обществе. Это может привести к популярности уже прозвучавших идей превосходства "азиатской мудрости", или "китайской мудрости", над "европейской мудростью" и даже к проявлениям шовинизма среди радикально настроенной молодёжи. Многое будет зависеть от решений руководства и эффективности работы партийных идеологических органов.

Создание "сообщества единой судьбы человечества" в качестве глобальной внешнеполитической доктрины КНР будет наталкиваться на недоверие и сопротивление ключевых акторов: США, Европы, Индии, Японии и других держав. Не отменяя масштабный замысел, Пекин может сосредоточиться на создании "сообщества единой судьбы Азии", укреплении позиций в Африке, создании привилегированных двусторонних отношений с Россией, некоторыми странами Европы, Центральной Азии, Ближнего Востока.

Китай будет играть всё более заметную роль в признанных международных организациях: ООН, АТЭС, ВТО, G20. Он продолжит курс на поддержку недавно созданных с его участием структур — ШОС и БРИКС, будет создавать новые региональные объединения типа Всеобъемлющего регионального экономического партнёрства (ВРЭП).

Стремясь обеспечить Поднебесной её законное место на мировой арене, Пекин будет продолжать реализацию стратегии "Один пояс — один путь", складывая из пока разрозненных транспортных коридоров и промышленных кластеров глобальную систему производственно-торговых цепочек снабжения Китая необходимыми товарами и сырьём, а также сбыта продукции с высокой добавленной стоимостью. Оставаясь "мастерской мира", Китай станет "мировым рынком" не только сырья, но также потребительских товаров, в том числе предметов роскоши, произведений культуры и искусства.

МЕЖДУ КИТАЕМ И РОССИЕЙ будет заключён новый долгосрочный договор. Он навсегда подтвердит прохождение границы в соответствии с Договором 2001 года и Соглашением 2004 года. Кроме того, он поднимет уровень взаимодействия в сфере противостояния новым вызовам, включая гарантированный совместный ответ на угрозу ядерного нападения. Россия и Китай будут предоставлять "ядерный зонтик" другим государствам. Китайские и российские вооружённые силы достигнут небывалого уровня координации усилий по обеспечению безопасности как на Земле, так и в Мировом океане, в космосе и киберпространстве.

Устранение остатков взаимного недоверия у населения и правящих элит двух стран позволит существенно продвинуть проекты экономического и научного сотрудничества. По территории России на принципах консорциума будут проложены скоростные грузовые и пассажирские маршруты железнодорожного и автомобильного транспорта, которые сократят время доставки товаров между Китаем, Россией, другими странами Европы и Азии. Будет активно использоваться Северный морской путь. Станут действовать целые кластеры совместных промышленных предприятий, сложатся мощные производственно-сбытовые цепочки. На основе долгосрочных соглашений будут налажены производство и переработка необходимых Китаю сельскохозяйственных культур.

Расширится культурный обмен, в том числе в форме постоянно действующих экспозиций музеев, музыкальных театров, кинотеатров, центров моды, сертифицированных медицинских и фармацевтических учреждений и т.д. Активизируется подготовка двуязычных специалистов в университетах и специализированных институтах двух стран. Расширится не только традиционный туризм, но также система молодёжных спортивных лагерей, студенческих трудовых отрядов, приключенческих маршрутов по природным и историческим заповедникам.

Сеть высокоскоростных железных магистралей (ВСМ) и автомобильных дорог покроет всю Поднебесную и будет соединена на важнейших направлениях с зарубежными артериями, особенно системы "Один пояс — один путь". Будет реконструирован "Новый транспортный мост Китай — Западная Европа" через Казахстан, Россию, Белоруссию и страны Восточной Европы. Будет построена высокоскоростная грузовая магистраль Урумчи — Санкт-Петербург по территории Китая и России. Беспилотный транспорт будет доминировать на улицах крупных городов, будет широко использоваться подземное пространство.

Будут созданы масштабные туристические маршруты вдоль Великой китайской стены, Великого шёлкового пути, Великого канала, по достопримечательным местам России. Развитая инфраструктура позволит не только удовлетворять стремительно растущие запросы внутреннего туризма, но также привлекать гостей из разных стран мира.

Ключевую роль в распределении производства по всей территории Китая будут играть суперкластеры: регион Пекин–Тяньцзинь–Хэбэй, регион "Большого залива" Гуандун–Сянган–Аомэнь, регион дельты реки Янцзы с центром в Шанхае, регион среднего течения Янцзы с центром в Ухане, а также регион бассейна реки Хуанхэ с центром в Чжэнчжоу.

За счёт переброски талых вод с гор Тибета по подземному водопроводу будут осваиваться огромные пространства Синьцзяна. Там будет поднята "китайская целина". Освоение региона Северо-Запада станет общенациональным приоритетом. Будет налажена координация с развитием российской Западной Сибири. Северо-Восток КНР станет развиваться благодаря гармоничным связям с российским Приморьем и Северной Кореей.

Китайская валюта *жэньминьби* (юань) станет признанной мировой расчётной единицей и существенно потеснит доллар и другие мировые валюты. Юань станет основой системы взаимных расчётов в местных валютах развивающихся экономик, которые будут осуществляться, минуя систему международных платежей SWIFT. При активной роли Китая будет расширена банковская система стран ШОС, БРИКС, АТЭС и создаваемых новых объединений.

Продолжится возврат к социалистическим ценностям, особенно в сфере распределения общественного богатства. За счёт резервов государства, в том числе репатриированных накоплений на счетах Федерального казначейства США, будет решена проблема обеспечения молодых семей жильём. Избыточные площади будут выкуплены у риэлторов и распределены по льготным схемам. Эта мера стимулирует деторождение и предотвратит усугубление проблемы старения населения. В полную силу заработает общенациональная пенсионная система. Будет окончательно ликвидирована система хукоу, прописки в городах, что уравняет в правах сельских и городских жителей, повысит мобильность населения. "Средний класс" будет насчитывать 800–900 млн человек, то есть свыше 70% населения. Существенно возрастёт ёмкость внутреннего рынка, уменьшится зависимость от экспорта.

В результате применения комплекса экономических, политических и иных мер будет осуществлено воссоединение с Тайванем. На острове будет сохранена местная система управления в соответствии с принципом "одна страна, две системы". Осуществление этого же принципа будет продолжено в Гонконге и Макао.

Произойдёт дальнейшая утрата местных диалектов с переходом на официальный язык *путунхуа*. Это сделает нацию ещё более гомогенной и ослабит остатки местнических настроений и межрегиональных противоречий. Китайский язык будет всё шире распространяться за пределами Поднебесной.

У грядущих успехов "Китайской мечты" будут не только положительные, но и отрицательные последствия. Нетрудно просчитать размеры экономики Китая к 2035 году даже при нынешних примерно 6%-ных темпах роста или с поправкой на неожиданности типа пандемии COVID-19. Несложно представить изменения в балансе мирового потребления продовольствия и сырья с появлением "среднего класса" размером чуть ли не в миллиард человек, сдвиги в глобальной экономике и логистике. Нетрудно понять также стратегические последствия "великого возрождения китайской нации" для мирового порядка.

"Сдерживание" Китая в разных формах будет продолжаться и усиливаться по мере продвижения к созданию "мощной, процветающей социалистической державы". Фронтальное столкновение "состоявшейся и нарождающейся" держав вряд ли состоится. Зато весьма вероятны "войны по поручению", региональные конфликты, масштабные диверсии. Неизбежно будет продолжаться и мобилизация китайской нации как во внутренней политике, экономике, духовной жизни, так и в региональных и глобальных делах. В конечном итоге более эффективный мирохозяйственный уклад продолжит вытеснять менее эффективный. Новые экономические, политические и идеологические нормы будут сменять устаревшие.

К 2035 году всё человечество на примере Китая убедится, что "красный проект" не завершён, что социализм с учётом национальной специфики является лучшим путём развития. Некоторые народы встанут на этот путь без нажима, но с возможной поддержкой "страны победившей социалистической модернизации".

С ноябрьских дней 2012 года началась "новая эпоха социализма с китайской спецификой", ускорился отсчёт времени до "великого возрождения китайской нации" и создания "сообщества единой судьбы человечества".

Китай сосредотачивается!

Константин БАТАНОВ

ВОКРУГ АФРИКИ

О бедном пирате замолвите слово

В ЯНВАРЕ ЭТОГО ГОДА пираты напали на шедшее под флагом Либерии грузовое судно "Моцарт" в Гвинейском заливе, 15 членов экипажа взяты в плен, один погиб.

11 марта судно "Дэвид Би" подверглось нападению у берегов Бенина. В результате нападения 15 членов экипажа были похищены.

20 мая недалеко от побережья Ганы на рыболовецкое судно также напали пираты и похитили пять членов экипажа, состоявшего из граждан Кореи, Китая и России.

Министерство обороны Индии объявило, что с 18 по 19 июня Индия и Европейский Союз провели в Аденском заливе совместные военно-морские учения по борьбе с пиратством. В учениях приняли участие: фрегат ВМС Индии "Триканд", итальянский фрегат "Карабиньере", испанский фрегат "Наварра", французские фрегат "Суркуф" и десантный вертолётоносец "Тоннерре".

Это лишь небольшая часть списка новостей на пиратскую тематику. Обычно российские СМИ готовят репортажи о пиратах, если в результате их действий пострадали граждане России или если российские ВМС предпринимают антипиратские меры. На самом деле масштабы пиратства намного шире, и эта проблема не теряет свою актуальность.

В прошлом году было зарегистрировано 195 случаев пиратства и вооружённых нападений на морские суда, что на 30 инцидентов больше, чем в предыдущий год.

Чаще всего пиратство ассоциируется с Сомали и "Африканским Рогом", точнее — с Аденским заливом. О сомалийских пиратах пишут чаще, чем о других, потому что маршрут "вдоль берегов Сомали" является продолжением грузопотока через Суэцкий канал, то есть по нему проходит свыше миллиарда тонн грузов в год, что равно примерно 12% мирового объёма грузоперевозок и 19 тыс. судов в год. Этот же маршрут является основным путём для поставок нефти с Ближнего Востока в Европу и США (600 тыс. баррелей сырой нефти ежедневно). Таким образом, деятельность сомалийских пиратов

затрагивает интересы очень большого числа стран и не может оставаться без внимания.

Кроме Аденского залива можно выделить следующие зоны высокой активности пиратов.

Первая — Малаккский пролив. Здесь тоже проходит один из важнейших морских путей в мире. Пиратство в этом регионе исторически очень развито и по своим масштабам не уступает "Африканскому Рогу". Ширина Малаккского пролива всего около 40 км, через него проходит около четверти ежегодных мировых торговых грузоперевозок. Его значимость растёт параллельно с ростом экономик стран Северо-Восточной Азии: Китая, Японии и Южной Кореи.

Вторая — Карибский бассейн. Этот регион имеет долгую историю развития пиратства и широко известен благодаря фильму "Пираты Карибского моря". Хотя в последние годы число инцидентов уменьшается, и их суть сводится к банальному грабежу яхт. Большинство случаев пиратства происходит у побережья Венесуэлы или на островах в восточной части Карибского бассейна и вокруг них, таких как Тринидад и Тобаго, Барбадос и Гренада.

Третья — Гвинейский залив, омывающий берега Нигерии, Бенина, Того и Ганы. Отличительной особенностью местных пиратов является то, что если их малаккские и сомалийские "коллеги" предпочитают грабить торговые суда, то пираты-гвинейцы часто нападают на нефтяные танкеры. Если им удаётся захватить танкер, то они отгоняют его к берегам Нигерии и продают нефть на нелегальные нефтеперерабатывающие заводы. Вторая особенность заключается в том, что пираты из других регионов обычно, находясь на суше, ведут мирный образ жизни, тогда как нигерийские пираты и их собратья из соседних с Нигерией стран "ведут войну" постоянно, независимо от своего местоположения. По сути, они являются "морским филиалом" преступных группировок, действующих на суше. Они могут передислоцироваться с моря на сушу и наоборот в соответствии со своими криминальными целями и участвуют не только в морских грабежах, но и в контрабанде наркотиков, похищениях людей и других самых разных видах противозаконной деятельности.

Если малаккцы и сомалийцы преследуют цели исключительно собственной наживы (по сути, они "коммерсанты"), то нигерийцы могут иметь политические мотивы, так как находятся в тесном контакте с террористами и экстремистами. Как видим, у пиратов разных регионов разные задачи и источники финансирования. По этой причине "коммерсанты" при приближении военного корабля стараются скрыться. Если скрыться не удаётся, то они выбрасывают оружие за борт и говорят, что являются простыми рыбаками. Пираты Гвинейского залива ведут себя иначе: они обладают серьёзной огневой мощью и могут вступать в бой с местными ВМФ. Причём нельзя сказать, что военно-морские силы той же Нигерии обладают абсолютным преимуществом и обязательно выйдут из схватки победителями.

Как было сказано выше, целью сомалийских и малаккских пиратов является получение прибыли, то есть для них пиратство — это своего рода бизнес-проект. Обычно они являются рыбаками, которые раздобыли современное оружие (АК-47, РПГ и др.), средства спутниковой связи, быстроходные катера (обычно бригада состоит из 5–7 катеров) и решили попытать счастья — быстро разбогатеть. Дополнительные расходы включают в себя ремонт и техническое обслуживание катеров, медицинские услуги в случае ранения кого-то из пиратов и т.д. При приблизительном подсчёте затрат на их вылазки получится неподъёмная сумма для нищих сомалийцев, которые не могут позволить себе даже прилично одеться.

Поэтому существуют пиратские стартапы: местные жители могут не участвовать в пиратской деятельности напрямую, а вкладывают через местных бандитов деньги в потенциально прибыльные проекты. Для этого оценивается бюджет, после чего желающие могут внести определённую сумму и претендовать на свой процент от полученной прибыли. Число желающих принять участие в таком "краудфандинге" велико, так как прибыль может достигать несколько сотен процентов от вложенных средств (по некоторым данным — 600–700%). Существует множество форм долевого участия, помимо денег. Например, это может быть личное участие в составе пиратской бригады, также это может быть предоставление катера, автомата Калашникова или гранат.

После того, как пираты получают деньги от продажи захваченного товара или выкуп за освобождение заложников, очень часто им остаётся относительно небольшая сумма (иногда всего 1–2% от полученных денег), так как им приходится делиться с "инвесторами" и "крышей". "Крыша" — местные чиновники и криминальные лидеры, которые всё про всех знают и могут легко создать серьёзные проблемы пиратам и их семьям. В Сомали успешное ограбление одного корабля до последнего времени в среднем приносило около 1,85 млн долл. Согласно статистике, с 2000 по 2015 год сомалийские пираты совершили нападения на корабли более 3000 раз, 237 раз оказались успешными (то есть 8% от общего числа), общая прибыль (в том числе выкуп за захваченных заложников) составила 440 млн долл. Желающих откусить от такого пирога всегда найдётся немало.

Причина возникновения пиратства банальна: длительное пребывание за чертой бедности в нестабильных и неспокойных странах. В том же Сомали с 1991 года идёт гражданская война, страна поделена между полевыми командирами, которые под разными предлогами обирают живущее на подконтрольных им территориях население.

Мировое сообщество, ООН и различные фонды регулярно направляют гуманитарную помощь Сомали, чтобы как-то улучшить ситуацию и хотя бы не допустить голодной смерти миллионов сомалийцев (по разным оценкам, от голода там страдает около 3 млн человек), но эта помощь в конечном итоге попадает в руки местных полевых командиров.

Другой пример — Индонезия. В 1998 году там случился финансовый кризис, население страны на тот момент составляло 158 млн человек, а ВВП на душу населения — примерно 460 долл. (что даже ниже, чем в Западной Африке). Молодые индонезийцы (особенно из прибрежной сельской местности) после кризиса испытывали огромный соблазн раз и навсегда решить свои материальные проблемы, встав на преступный путь. Сейчас ситуация в индонезийской экономике начала улучшаться.

Про Нигерию и окружающие её страны говорить нет необходимости, поскольку общеизвестно, что там низкий уровень жизни населения и нестабильная политическая обстановка. Хотя Нигерия богата полезными ископаемыми, люди там живут бедно. В 1970-х годах доказанные запасы нефти стран Гвинейского залива превысили 80 млрд баррелей, что составляет более 10% мировых запасов. Почти половина этого объёма приходится на Нигерию (36 млрд баррелей). Эта страна является крупнейшим производителем нефти в Африке: 90% её экспортных доходов приносят поставки нефти. Однако почти две трети населения Нигерии живёт за чертой бедности. Согласно оценкам Африканского банка развития, около 152 млн нигерийцев живут менее чем на 2 долл. в день. Различные группировки боевиков борются за перераспределение нефтяных доходов, усугубляя тяжёлое положение простого народа.

В результате политических и экономических потрясений, военных конфликтов и действий политического руководства возникает большое количество бедного населения, которое не может найти работу и вынуждено промышлять ловлей рыбы, чтобы не умереть с голоду. Поэтому изначально пираты были обычными рыбаками. Зачастую они продолжают заниматься рыбной ловлей, пока в их поле зрения не попадёт торговое судно. Далее они достают спрятанное оружие и готовы, не раздумывая, убивать всех, кто им сопротивляется.

Второй фактор, благоприятствующий этому промыслу, — рельеф местности. Пиратство развито там, где есть подходящие для этого природные условия: множество островов, небольших бухт, узкие проливы. Например, Аденский залив и Малаккский пролив очень узкие. Если пираты видят опасность со стороны иностранного военного корабля, они срочно отступают в территориальные воды своей страны, где иностранцы не могут их преследовать, потому что это будет означать вторжение в независимое государство. Поэтому у пиратов есть иллюзия безопасности. Кроме того, если они успевают добраться до берега, они сразу же смешиваются с местными жителями и их невозможно выделить и поймать.

Третий фактор — климатические особенности. Пираты чаще всего используют так называемую тактику волчьей стаи: обычно это группировка из 7–8 быстроходных катеров, на каждом из которых по 3–5 человек. Из-за того, что катер невелик размером, у него небольшой вес и низкие борта, пираты не могут заниматься своим промыслом в бурных морях, где постоянный сильный ветер или часто бывает плохая погода.

В продолжение тезиса о "тактике волчьей стаи" надо сказать, что между группами каждой "стаи" есть чёткое распределение обязанностей: несколько катеров приближаются к кораблю — "жертве", забрасывают на него крюки и верёвочные лестницы, а несколько других катеров остаются на расстоянии примерно 100 м и держат команду "жертвы" на прицеле, чтобы сразу открыть огонь в случае сопротивления. Обычно они действуют на рассвете или вечером, иногда во время обеденных перерывов, когда команда торгового судна устала или занята бытовыми вопросами.

Катера имеют технические преимущества и недостатки. Из преимуществ: они могут быть сделаны из дерева или пластика, их бывает сложно засечь радарами, поэтому они способны подобраться быстро и незаметно. Главный недостаток — их запас топлива крайне ограничен, обычно его хватает на один час быстрой езды. Этот недостаток даёт хороший шанс "жертве": от пиратов можно просто "убежать", достаточно продержаться всего лишь час.

Четвёртый фактор, обеспечивающий развитие пиратства, — это юридические проблемы. Многие страны, чьи граждане являются пиратами, не согласны с тем, чтобы их территориальные воды патрулировали иностранные военные суда. Согласно законодательству той же Нигерии, охранные услуги иностранным торговым судам могут предоставлять только местные военные и полицейские корабли, чья эффективность вызывает большие вопросы. При согласовании планов борьбы с пиратством такие страны, как Нигерия, Сомали и Индонезия выступают против решительных действий иностранцев на их территории и в их водах. Другой общеизвестный факт — в соответствии с международным правом на торговых судах запрещено иметь оружие, поэтому пираты не боятся на них нападать.

Пятый фактор — отношение судовладельцев. Они предпочитают откупаться от пиратов, ведут с ними переговоры и дают деньги. Если пиратам удалось захватить корабль, то они почти гарантированно получат прибыль, потому что судовладельцам дешевле заплатить им, чем потерять груз. Это также дешевле, чем нанять квалифицированную охрану (которая, кстати, может вообще не понадобиться, если удастся избежать встречи с пиратами, но оплачивать дорогостоящие охранные услуги надо в любом случае). Большинству стран и судовладельцев также приходится послушно платить огромный выкуп в обмен на безопасность экипажа, спасая жизни своих сограждан.

Шестой фактор — на самом деле существование пиратов в некоторой степени выгодно крупным геополитическим игрокам. Под предлогом борьбы с пиратством они направляют свои боевые корабли патрулировать африканское побережье и основные грузовые маршруты. Это приносит им существенную пользу. Во-первых, это повышает международный престиж государства, потому что слабая страна не может себе этого позволить. Во-вторых, это держит в тонусе геополитических соперников, давая им понять, что в случае недружественных шагов с их стороны ответ может быть получен очень быстро. В-третьих, эту возможность можно использовать для подготовки персонала к несению службы в океане, отработки алгоритмов боевых заданий, проведения научных исследований и т.д. Под предлогом необходимости обеспечения безопасности торговых судов мобильные военные флоты в Индийском океане теперь имеют семнадцать стран. Некоторые из них создали базы своих военно-морских сил в регионе. Например, в соседнем с Сомали государстве Джибути существуют базы США, Франции, Японии, Италии и Китая. Также там несут службу военные Германии и Испании (своих баз эти страны там не имеют). Учитывая реалии геополитической борьбы в мире, если бы пиратов не существовало, то их бы придумали.

Резюмируя вышесказанное, можно прийти к выводу, что пиратство будет существовать долгие годы и само по себе не исчезнет. Для решения этой проблемы необходимо навести порядок и повысить уровень жизни в основных очагах пиратства, а это затрагивает очень много политических, экономических, международных проблем и, соответственно, займёт не одно десятилетие.