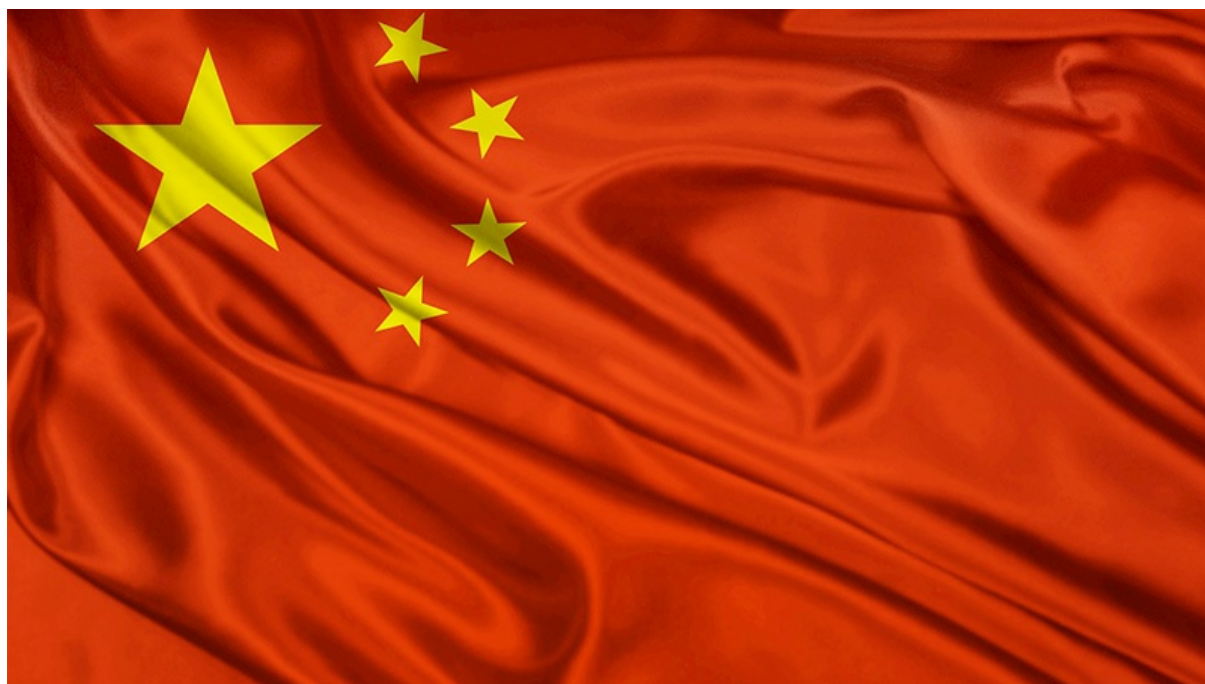


Блогнот. Доминирование Китая в ближайшие десятилетия неизбежно

Доминирование Китая в ближайшие десятилетия, думаю, неизбежно. Если не произойдет чего-то радикального - ядерной войны, восстания машин, высадки инопланетян. Американцы санкциями, пошлинами и блокадой проливов пытаются его задержать, но предотвратить не могут. Потому что за китайским подъёмом стоит новый технологический уклад. Сейчас происходит то же, что в свое время обеспечило лидерство Британии и потом Штатов: смена главного орудия производства. Сначала это была паровая машина, потом двигатель внутреннего сгорания, теперь электромотор.

Обычно китайский подъём объясняют иначе. Дешёвая рабочая сила, субсидии, воровство технологий, коммунистическая диктатура, которая может всех заставить работать, конфуцианская этика. Всё это есть, но всё это было и у десятка других стран, и ни одна из них не стала гегемоном. Японцы воровали технологии, корейцы субсидировали, дешёвые руки есть в Индии и Бангладеш. Но Китай первым поставил на поток новый двигатель и подмял под себя всю цепочку, от переработки лития и редкоземов до готового дрона и электромобиля. А дальше работает закономерность, которой подчиняется вся человеческая история: кто владеет основным орудием эпохи, тот собственно и определяет правила жизни этой эпохи и все специфические её черты.



Когда-то взамен каменным орудиям пришли бронзовые топоры, изменилось устройство общества, военная организация, потом пришло железо. Оно было хуже хорошей бронзы, но руда лежала везде, оружия хватало на всех, и колесничные аристократии бронзового мира не устояли. И так далее.

Почему сейчас важен именно двигатель? А не пластик, ИИ, чип и что-то ещё. Мой старый товарищ, историк Александр Васильев, недавно в разговоре это так ясно сформулировал, что упростило всю хронологию. Основное орудие труда нового времени это двигатель. То, чем преобразуется энергоноситель в энергию и далее в производство материальных ценностей. Материал топора сейчас перестал что-то решать, железа последние три тысячи лет везде навалом. А вот кто и как крутит станок, насос, колесо - это и есть суть эпохи. Паровая машина, потом двигатель внутреннего сгорания, сейчас электромотор. Три уклада нового времени. И у каждого уклада кроме двигателя, энергоноситель под него, логистика этого энергоносителя, организация производства, и, уже следом, оружие созданное с помощью этого двигателя.

Притом необязательно, что носители нового уклада сознательно распространяют свое общественное устройство. Но оно расползается по планете само, независимо от желаний тех, кто его создал. Британцы же в 19 веке в Аргентину, Турцию или Китай парламент не экспортировали, это они делали только в своих переселенческих колониях, в Канаде и Австралии. А в чужие страны они продавали рельсы и паровозы в кредит. Но местные создавали парламент на местах сами, часто для подражания передовой державе. Так что идеология, религия, политический строй - это всё, конечно, очень интересно, но это вопросы стиля. А уклад общества определяется способом производства.

И ни один из прошлых переходов не смогли остановить запретами, хотя уходящие гегемоны пытались. Даже вот британцы в один момент ограничили законом скорость самоходных экипажей четырьмя милями в час и обязали впереди пускать человека с красным флажком. Помогло им это? Нет.

Дальше попробую разобрать, как это работало раньше, почему Штаты застряли в своём укладе, что такое китайское массовое производство и почему от него теперь не закрыться. И отдельно - что это значит для всех остальных, включая нас.

Двухвековая британская гегемония - это паровая машина на угле. Всё остальное – флот, фунт, Сити, колонии, английский стиль - следствие. В середине 19 века Британия выплавляла половину мирового чугуна и добывала две трети угля. Паровых машин в стране стояло больше, чем во всей остальной Европе. Британские фабрики ткали хлопка больше, чем весь остальной мир. При этом хлопка в Британии не было, но был уголь и машина, которая на нем крутится.

Уголь и стал главным ресурсом, который британцы держали. Паровые машины станков и пароходов на угле. На паровых двигателях ходил британский флот, но пароход без угля - железная коробка. В портах по всему свету выросла сеть угольных станций. До сих пор доминируют горнодобывающие компании с британскими корнями - Rio Tinto, BHP, Anglo American, Anglo Platinum и бразильская Vale.

Второй важный экспортный продукт описанного уклада - железная дорога. К Первой мировой войне британцы вложили за рубеж миллиарды фунтов, значительная часть из них - в чужие дороги. Аргентина, Индия, Канада, Россия, Китай строили сеть на британских рельсах, на британских кредитах и с британскими паровозами. Расплачивались сырьем - зерном, мясом, хлопком, джутом. Британцы перестраивали чужие страны под вывоз сырья к себе. Про Аргентину расскажу отдельно, там это было прям очевидно.

Британскими товарами, теми которые делала паровая машина, были завалены все рынки мира. Ткани из Манчестера продавались в Индии дешевле, чем ткань местного ткача, и бенгальское ткачество за полвека просто умерло. Бирмингемские ножи, ружья и медные тазы, шэффилдская сталь, мешковина из индийского джута, в которой возили аргентинское зерно. Чай из Китая, а с 1860-х уже с собственных плантаций в Ассаме и на Цейлоне, сахар с Карибов, какао, табак - всё это Британия свозила к себе, переупаковывала и продавала обратно по всему свету через свои пароходные линии и свои банки.

Следом за товаром приезжал британский стиль. Чай с сахаром в пять часов, твидовый костюм, сигарный клуб, скачки, поло, футбол. В Аргентине половину старых футбольных клубов основали британские железнодорожники, нынешний чемпион Rosario Central носит имя железнодорожной компании. В Шанхае, Калькутте, Питере и Буэнос-Айресе джентльмен выглядел одинаково, пил одно и то же, отдыхал так же. Гринвич в 1884-м сделали мировым нулём потому, что по нему ходили британские поезда и пароходы. Никто этот стиль не насаждал. Он приезжал вместе с рельсами и сукном.

Потом печать, массовое образование, телеграф. Паровой печатный станок поставили в «Таймс» в 1814-м, потом машина давала десятки тысяч оттисков в час, и газета дошла до рабочего. Рабочему нужна школа, в 1870-м британцы ввели всеобщее начальное образование. По дну океанов легли британские кабели: первый трансатлантический в 1866-м, к 1900-му две трети телеграфных линий мира держали британские компании, они опоясывали планету от Лондона через Гибралтар, Аден, Бомбей и Сингапур до Австралии. Новости шли через лондонский Reuters, цены на зерно и хлопок выставлялись в Ливерпуле, и на английском шла мировая торговля.

И только потом произошла революция в вооружении. Из той же паровой машины следовал броненосец, потом дредноут. Армия, вооружённая винтовками и орудиями с паровых станков, получала снаряды по железной дороге.

Германия долгое время была в числе догоняющих. Смешно сказать, но она считалась производителем дешёвых некачественных аналогов британских товаров: клеймо «Made in Germany» британцы ввели законом

предупреждение покупателю, что перед ним подделка. Когда Германия начала гонку за мировое влияние, подвинуть британцев с их устоявшимися связями и рынками в колониях было очень сложно. Немцы построили флот и попытались подвинуть старые колониальные империи, но без угольных станций по миру и без своей сети железных дорог на чужих территориях это было невозможно.

Есть целая историческая школа, которая новую эпоху привязывает к новому оружию. Одни выводят феодализм из стремени, другие - европейское государство нового времени из мушкета и бастионной крепости, у нас Сергей Нефёдов строит всю мировую историю как волны завоеваний вслед за фундаментальным военным открытием: колесница, стремя, порох, нарезное оружие. Красиво, и во многом верно. Но это далеко не все. Для нового времени точно. Дредноут не сделал Британию гегемоном, он стал возможен, потому что у Британии уже полвека были уголь, домны, верфи и деньги для кредитов. Немцы построили флот не хуже, но проиграли, в том числе потому что их флоту негде было заправляться. Оружие - вершина уклада, самая заметная его часть, его описывают в учебниках. Но держится все это на экономической базе: на том, чем крутят станки и кто сидит на ресурсе. Сначала паровая машина на фабрике, потом машина в поезде на железной дороге, потом паровая машина в броненосце.

Автор: Игорь Дмитриев © Babr24.com Источник: https://t.me/russ_orientalist ЭКОНОМИКА, ПОЛИТИКА, КИТАЙ
👁 165 24.10.2026, 13:03

URL: <https://babr24.com/?IDE=298727> Bytes: 8383 / 8309 Версия для печати

Поделиться в соцсетях:

ВКонтакте

Одноклассники

Telegram

WhatsApp

Viber

Почта

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Игорь
Димитриев.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)