

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования «Саратовский национальный исследовательский  
государственный университет имени Н.Г. Чернышевского»  
Балашовский институт (филиал)

Кафедра истории

**АВТОРЕФЕРАТ ДИПЛОМНОЙ РАБОТЫ**

**«ТОРГОВОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ В VIII–IV ВВ. ДО Н. Э.»**

Студента 6 курса 62 группы  
по специальности 050401 «История»  
филологического факультета  
Матейкайтесь Евгения Станиславовича

Научный руководитель  
кандидат исторических наук,  
доцент \_\_\_\_\_

(подпись, дата)

**А.Б. Кисельников**

Зав. кафедрой истории  
кандидат исторических наук,  
доцент \_\_\_\_\_

(подпись, дата)

**И.М. Самсонов**

**Балашов 2016**

## Введение

**Актуальность.** Изучение процессов экономического развития Древней Греции занимает одно из центральных мест в исследованиях историков и археологов. Особое внимание при этом уделяется проблемам торговли, что объясняется ее первостепенным значением в экономике античности. Чрезвычайно важную роль в развитии торговых отношений Древней Греции, как и древнего мира в целом, играла морская торговля. Значительное количество товаров доставлялось на рынки античности именно морским путем. Морской транспорт был быстрее и дешевле, а морские пути, несмотря на пиратство, все же более безопасными, чем сухопутные.

Изучение самой конструкции древнего грузового судна, так же является не менее серьезной задачей, чем изучение древней архитектуры, а вопросы, касающиеся его эксплуатации, развития навигации и судовождения в античности, столь же значимы, как и вопросы развития военного искусства и техники. В этой связи справедливо высказывание известного специалиста по античной археологии, руководителя Института подводной археологии Техасского университета (США.) Дж. Баса: «Совершенно очевидно, что корабли играли очень важную роль в жизни народов обитающих на берегу моря, но при этом о них часто забывают в учебниках и руководствах»<sup>1</sup>. Все вышесказанное, на наш взгляд, делает тему исследования интересной и актуальной.

**Источники.** Источниковую базу исследования данной проблемы составляют сочинения античных авторов и сведения, полученные в ходе археологических работ. Среди нарративных источников, важнейшим для нас является «Корпус речей Демосфена»<sup>2</sup>. Помимо довольно значительного числа отдельных, разбросанных по тексту сообщений, здесь имеется несколько речей, которые целиком посвящены морской торговле и судебным делам, с ней свя-

---

<sup>1</sup> Басс, Дж. Подводная археология. – М.: Центрполиграф, 2003. С. 9–10.

<sup>2</sup> Демосфен. Речи. Т. I–III / Пер. В. Г. Буруховича, Е.С. Голубцовой, Л.П. Маринович и др. – М.: Памятники исторической мысли, 1994. – 605 с.

занных. Это речи: «Против Зенотемида», «Против Апатурия», «Против Формиона» и «Против Лакрита». В них мы находим фрагмент договора о морском займе, величину процентных ставок по кредитам, условия, на основании которых заключались договоры между купцами и кредиторами, фрагменты законов и положений, регулировавших морскую торговлю, возможно, также выделить ее некоторые направления.

Другим ценным источником стал труд Афиней «Пир мудрецов», где имеется ряд указаний на товары, ввозившиеся и вывозившиеся из Афин<sup>3</sup>. Таким образом, мы узнаем о ведущих центрах импортерах и экспортерах производственных товаров и продуктов. Отдельные сведения по организации морской торговли содержатся в произведениях Ксенофонта, Фукидида, Аристотеля, Лисия, Исократа и ряда других греческих авторов<sup>4</sup>.

Находки раковин, посуды, тканей, изделий из стекла, камня и металлов в захоронениях, на поселениях и кораблекрушениях, позволили археологам установить пути их продвижения и распространения от мест производства в районы потребления. Несмотря на изученность отдельных аспектов вышеуказанной проблемы, приходится признать, что наши знания о составе античного грузового флота, посредством которого осуществлялась торговля, не достаточно полны. Письменные источники, дошедшие до нас, содержат отрывочную информацию относительно размеров судов и их эксплуатации. В этих условиях на помощь историкам приходит подводная археология. Благодаря исследованиям Джорджа Басса, Лионеля Кассона, Майкла Катцева, Ке-

---

<sup>3</sup> Афиней. Пир мудрецов / Пер. Н. Т. Голинкевича А. Егорова, А. Бехтера, А. Тыжова [Электронный ресурс]. URL: <http://simposium.ru/ru/node/868>. (дата обращения 16.06.2015).

<sup>4</sup> Исократ. Речи / Пер. К. М. Колобовой [Электронный ресурс]. URL: <http://simposium.ru/ru/node/1096>. (дата обращения 07.03.2016); Ксенофонт. О доходах / Пер. С. И. Соболевского [Электронный ресурс]. URL: <http://grachev62.narod.ru/hrest/chapt32.htm>. (дата обращения 08.12.2015); Лисий. Речи / Пер. С. И. Соболевского [Электронный ресурс]. URL: <http://simposium.ru/ru/node/703>. (дата обращения 08.12.2015); Фукидид. История / Пер. Г. А. Стратановского / Фукидид. – М.: Ладомир, ООО «Фирма «Издательство АСТ», 1999. – 736 : Pulak, C., Townsend R. The Hellenistic Shipwreck at Serce Limani, Turkey // AJA. 1987. Vol. 91. № 1. P. 31–57

мая Пулака и Роберта Балларда<sup>5</sup>, и их публикациям, содержащим данные о подводных раскопках, появляется возможность увидеть древнее судно, определить грузоподъемность, его сроки эксплуатации и возможный маршрут следования.

**Историография.** Проблемам античной морской торговли Афин в отечественной и зарубежной историографии уделялось достаточно внимания. Во многом это объясняется состоянием источниковой базы. Сведения относительно торговой деятельности других полисов, в том числе таких, о значительном развитии товарообмена которых обычно говорят (Коринф, Мегары, Родос), более чем скудны и, в большинстве случаев никаких обобщающих выводов сделать нельзя.

Первые крупные работы, посвященные изучению афинской торговле, появляются в нашей стране в 20–30 гг. XX века. Среди них следует назвать монографии И. М. Кулишера «Очерки экономической истории Древней Греции» и К. М. Колобовой «К вопросу о судовладении в Древней Греции». Сюда же можно отнести и работу Б. Н. Гракова «Тара и хранение сельскохозяйственных продуктов в классической Греции VI–V вв. до н. э.». В это время начинается издание, систематизация и толкование древних текстов, проводятся активные археологические изыскания в Северном Причерноморье.

Во второй половине XX – начале XXI вв. появляется целая серия статей и монографий, где рассматриваются различные аспекты истории афинской экономики и торговли. Это серьезные исследования Л. М. Глускиной «Социальные институты, экономические отношения и правовая практика в Афинах IV в. до н. э. по судебным речам демосфеновского корпуса», Л. П. Маринович «Морская торговля Афин (по данным корпуса речей Демосфена) и «Новое о снабжении Афин зерном (Закон Агиррия 374/3 г. до н. э.)», Л. А. Пальцевой, «Фесмофеты и раннее афинское законодательство». В них авторы за-

---

<sup>5</sup> Басс, Дж. Подводная археология / Дж. Басс. – М.: Центрполиграф, 2003. – 202 с; Ballard D. Robert, Stager E. Lawrence. Iron Age Shipwrecks in Deep Water off Ashkelon / Ballard D. // AJA. 2002. Vol. 106. № 2. P. 151–169; Casson, L. Ships and Seamanhip in the Ancient World. Princeton, 1973. 470 pp;

трагивают социально-экономические и правовые вопросы указанной проблемы. Истории торгового мореплавания в бассейне Средиземного моря, организации морских перевозок и античным торговым судам посвящены работы А. Б. Кисельникова «История торгового мореплавания в Средиземноморье в XIV–I вв. до н.э.», «К вопросу о классификации греческих и римских торговых судов», «Морские перевозки грузов в античное время» [53; 54;55]. Общие вопросы экономического развития Афин в V–IV вв. до н. э. в той или иной мере освещались в трудах Е. С. Голубцовой «Античная Греция», С. Я. Лурье «История Греции. Курс лекций» и В. С. Сергеева «История Древней Греции».

Что касается зарубежной историографии, то здесь, помимо указанных выше работ по археологии, нужно назвать фундаментальный труд немецкого историка Августа Бёка «Публичная экономика Афин». Крупнейший эпиграфист и переводчик античных текстов, он сумел на основании данных нарративной традиции создать более или менее объективную картину состояния афинской экономики классического времени. Недостатком его исследования, пожалуй, можно считать отсутствие достаточного анализа, но вероятно, историк не ставил перед собой такую задачу, сосредоточив все свое внимание на обработке текстов и систематизации материала. В процессе подготовки, помимо общих работ К. Ю. Белоха, В. Дюранта, Ф. Любкера, нами были изучены такие специальные исследования, как «Мир эмпория в частных речах Демосфена» Клаудии Моссе и «Морские законы и форма кредитования в Афинах в IV в. до н. э.» Поля Милле.

В частности, П. Милле, рассматривая социальный состав участников морской торговли, подверг сомнению традиционную точку зрения, что подавляющее число кредиторов, эмпоров и навклеров были метеками и иностранцами. Проведя статистический анализ источников, он пришел к выводу, что афинские граждане участвовали в торговых операциях наравне с неграж-

данами. В последствии это мнение было поддержано Э. Д. Фроловым<sup>6</sup> и Л. П. Маринович<sup>7</sup>. Кроме того, историк обратил внимание, что введенная в IV в. до н. э. судебная процедура *dike emporike*, призванная ускорить разбирательство по морским торговым делам могла быть возбуждена и независимо от законов о торговле. Достаточно было наличие обязательного договора, либо одна из сторон могла являться судовладельцем или купцом.

Французская исследовательница К. Моссе, оценив имущественное положение морских торговцев, показала, что вопреки распространенному мнению о крупных состояниях участников торговли подавляющее большинство из них были людьми среднего достатка. Социальная принадлежность к миру эмпория и общие профессиональные интересы все же не способствовали формированию единого класса, так как между гражданами с одной стороны и метеками и иностранцами с другой, лежала пропасть « ... в вопросе их принадлежности или непринадлежности к сообществу граждан. Поэтому, даже если торговая деятельность и укрепляла связи между гражданами, с одной стороны, и метеками и иностранцами с другой, даже если эти связи порождали общие интересы, эти интересы были не настолько сильны, чтобы преодолеть различия социального статуса» [35]. Помимо названных, существует еще целый ряд дискуссионных вопросов, требующих своего разрешения. Например, это проблемы юридического обеспечения морской торговли и организации грузовых перевозок, более точное определение товаров, производившихся в Аттике и служивших предметом экспорта.

Исходя из выше изложенного, **целью** нашей работы стала попытка рассмотреть организацию морской торговли в Древней Греции Классического времени (V–IV вв. до н. э.)

---

<sup>6</sup> Фролов, Э. Д. Парадоксы истории - парадоксы античности. СПб.: Издат. дом СПбГУ, 2004. –420 с.

<sup>7</sup> Маринович, Л. П. Морская торговля Афин (по данным корпуса речей Демосфена) / Л. П. Маринович // Проблемы истории, филологии, культуры. Ч. 1: История. / Под ред. М. Г. Абрамзона. Москва-Магнитогорск. 1998. Вып. 6. С. 4–30, Её же: Новое о снабжении Афин зерном (Закон Агиррия 374/3 г. до н. э.) // История. Мир прошлого в современном освещении / Под ред. А. Ю. Дворниченко. СПб., 2008. С. 183–191.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать нарративные и археологические источники по интересующей нас проблеме
- определить социальный состав участников морской торговли и их имущественный статус
- попытаться реконструировать правовые нормы, регулировавшие производственно-хозяйственную и финансовую деятельность моряков и морских торговцев
- выявить основные направления греческой, и, прежде всего, афинской торговли
- попытаться определить, какие товары промышленного производства и продукты сельского хозяйства служили предметом импорта и экспорта греческих полисов.

**Объектом** исследования служит история экономического развития Греции в V–IV вв. до н. э.

**Предметом** – морская торговля в указанный период.

**Методологической базой** исследования является комплексный подход к источникам, представляющий собой совокупность приемов, методов и принципов исторической критики. В первую очередь сравнительный, типологический, статистический и метод аналогий.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**В первой главе** анализируется состояние Средиземноморской торговли в Раннем железном веке. Различные природные и климатические условия, особенности сырьевой базы мест обитания племен и народов, на определенном этапе развития начали способствовать образованию специализированных производств продуктов и товаров. Это создавало благоприятные условия для возникновения торговых отношений, в которых все большее значение

стали приобретать морские коммуникации. Опыт мореплавания накапливался в течение долгих столетий. Предшественниками и учителями древних греков по праву считаются финикийцы. Дальние морские походы финикийцев начались тогда, когда господство минойских и микенских купцов, главных конкурентов финикийцев в восточном Средиземноморье было уничтожено дорийским нашествием. К VIII в. до н.э. в античной Греции происходят глубокие изменения. Активно развивается ремесло, начинаются вести систематические разработки медной, серебряной и железной руды, развивается сельское хозяйство. Благодаря исключительно удобному географическому положению Балканской Греции и заморских колоний, грекам удалось поставить под свой контроль важнейшие торговые коммуникации между Востоком и всем побережьем Средиземного и Черного морей. В результате сложился единый Средиземноморский рынок, охвативший как греческие полисы, так и «варварские» территории.

**Во второй** – рассматривается организация морской торговли в V–IV вв. до н. э. После греко-персидских войн Афины из державы по преимуществу земледельческой, стесненной узкими пределами территории, превратились в морскую, и для их торговых сношений и политического влияния открылся широкий простор. Мир эмпория представлял собой сложную систему экономических и социальных связей, в которой действовали свои правила, установленные полисным законодательством.

**В третьей главе** – предпринята попытка выяснить основные направления афинской морской торговли и определить товары, служившие предметом экспорта и импорта. Афинский порт Пирей являлся транзитным пунктом, через который проходило множество всевозможных товаров, направлявшихся с востока на запад, с севера на юг и обратно. Нарративные источники недвусмысленно свидетельствуют, что Афины, как и многие греческие полисы, постоянно испытывали потребность в зерне. После Пелопонесской войны импорт продовольствия, прежде всего хлеба, приобрёл исключительную роль. Помимо хлеба в Афины ввозились рабы, овощи, рыба, различные пряности,



сырье для изготовления ароматических масел, лен, пенька, строевой лес и т.д. Труднее выяснить товары, производившиеся в Афинах и, служившие предметом экспорта. На основании данных античной традиции к предметам экспорта можно отнести: вино, масло, шерсть, полезные ископаемые, керамику, оружие, предметы роскоши, книги и произведения искусств.

**В заключении** представлены основные выводы.

К V в. до н. э. морская торговля становится самостоятельной отраслью древнегреческой экономики. Здесь складываются профессиональные связи, основанные на общности интересов участников и правилах, регулировавших деятельность моряков и морских торговцев. Тогда же определяются её главные центры, из которых на первое место выходят Афины.

Среди тех, кто финансировал торговые операции или принимал в них участие лично, совершая плавания с торговыми целями, были граждане полиса, метеки, иностранцы, а иногда и рабы. В первую очередь мы выделяем кредиторов. Здесь находим только несколько богатых граждан Афин и метеков, большинство, это люди среднего достатка. Вторая фигура – торговец (эмпор). Среди этой категории значительный процент составляли афинские граждане, но были и метеки. Отдельные купцы параллельно могли заниматься кредитованием. Третий участник – навклер, – судовладелец или фрахтовщик корабля. Он мог сдавать корабль в наем, выходить в море лично, мог арендовать судно. Количество афинских граждан и метеков среди навклеров было не велико. Здесь преобладали иностранцы, которые, зачастую, владели не одним, а несколькими кораблями. Все эти люди, имевшие по большей части, скромные средства, являлись партнерами, разделяли риск и прибыли. Торговая деятельность и общие интересы укрепляли связи между гражданами, с одной стороны, и метеками и иностранцами с другой, но эти интересы были не настолько сильны, чтобы преодолеть различия социального статуса. Эти две группы были разделены глубокой пропастью в вопросе их принадлежности или непринадлежности к сообществу граждан.

Морская торговля представляла собой ту сферу деятельности, где нужны были твердо очерченные и юридически оформленные правила взаимоотношений ее участников. Главным здесь являлся договор между кредитором и торговцем. В нем указывались: кто и кому предоставлял заем, сумма займа, маршрут, цель и сроки торговой операции, величина процента, которая обычно колебалась от 12% до 33% и зависела от степени риска, гарантии по залогу. Особыми условиями оговаривалось возвращение кредита, предусматривалась частичная потеря или полная гибель груза и корабля.

С развитием ремесла и торговли, приносивших большую прибыль, чем труд земледельца, значительное число жителей Аттики переселялось в Афины и соответственно все меньше людей продолжало заниматься хлебопашеством. Учитывая, что Аттика была не самым плодородным краем, со временем возникла острая потребность в регулярном ввозе хлеба. Доставка зерна в город являлась постоянной заботой властей. В этих условиях необходимы были специальные меры, во-первых, законодательного порядка, запрещающие афинским гражданам и метекам ввозить хлеб куда либо кроме Пирея. Во-вторых, установление особых отношений с государствами – основными поставщиками хлеба, в частности с Боспором. В-третьих, меры военного характера, предпринимаемые для обеспечения безопасности транспортировки хлеба в город, особенно в районе Гелеспонта (проливы Босфор и Дарданеллы).

Можно выделить и основные направления хлебной торговли: Западное – Сицилия; Северное – Боспор; Южное – Египет. Помимо основных поставщиков, хлеб в Афины доставлялся из портов транзитной торговли, какими в то время являлись Родос и Эвбея. Были поставщики и поменьше, – территории, находившиеся в политической зависимости от Афин, например, острова: Лемнос, Имброс, и Скирос. Кроме хлеба в Афины ввозились: фрукты и сыр из Сицилии, мясо из Италии, рыба с Черного моря, медь с Кипра, олово из Англии, золото с Фасоса и Фракии. Строевой лес доставлялся из Фракии Кипра и Македонии и т.д. Труднее выяснить товары, производившиеся в

Афинах и, служившие предметом экспорта. С большей или меньшей уверенностью можно говорить о расписной аттической керамике, доспехах и оружии, а также о парфюмерной продукции, изготовленной из привозного сырья. Что касается аттического вина и масла, то в источниках нет конкретных упоминаний о вывозе этих продуктов. Археологические данные также не позволяют говорить об их массовом экспорте. Если расписную керамику находят по всему Средиземноморью и Причерноморью, то аттические амфоры – большая редкость.