

doi: 10.51639/2713-0576\_2026\_6\_2\_24

Научная статья

УДК 656.073.235

ГРНТИ 73.34

ВАК 2.9.9

## Исторические аспекты возникновения морских контейнерных перевозок

Анастасия Викторовна Гунькина, Игорь Вячеславович Чегодаев,  
Наталья Игоревна Федосеенко\*, Александр Васильевич Картыгин

Филиал ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический  
университет им. В.Г. Шухова» в г. Новороссийске  
Новороссийск, Россия

\* [fedoseenko\\_natal@mail.ru](mailto:fedoseenko_natal@mail.ru)

### Аннотация

Океаны и моря на протяжении всей истории человечества служили не просто географическими объектами, а ключевыми каналами коммуникации между цивилизациями. Еще до нашей эры финикийские и критские мореплаватели, груженые амфорами и тканями, проложили первые торговые маршруты по Средиземноморью, превратив водную гладь в прообраз глобальной экономики. Вслед за коммерцией по этим артериям распространялись научные открытия и культурные коды. В XXI веке эта тенденция лишь усилилась: колоссальные 80% мирового товарооборота сегодня приходится на долю водного транспорта.

*Ключевые слова:* торговля, морская торговля, морские перевозки, морская логистика, контейнер, контейнеровоз.

Феномен морской логистики выходит далеко за рамки простого перемещения грузов. Это фундаментальный механизм, обеспечивающий жизнеспособность современного хозяйства: от сезонных продуктов в супермаркетах до комплектующих для промышленных гигантов. Для жителей прибрежных регионов система обретает осязаемые черты. Наблюдая за работой порта, мы видим не просто суда, а материальное воплощение глобальных цепочек поставок, что позволяет осознать единство теоретических моделей и повседневной реальности города.

Задачи исследования. В рамках данной работы предполагается провести анализ исторического аспекта организации морских перевозок, которые способствовали появлению контейнерных грузоперевозок. Ретроспективный взгляд на эволюцию отрасли – от античных триер до суперсовременных контейнеровозов, произведших настоящую революцию в мировой торговле, – позволит глубже понять современное состояние и перспективы этого сектора логистики.

Становление морских грузоперевозок хронологически совпадает с периодом формирования первых государственных образований. Основным драйвером освоения морских акваторий выступила потребность в межрегиональном товарообмене.

Согласно археологическим данным, уже в III тысячелетии до н. э. в бассейне Восточного Средиземноморья функционировала устойчивая система торговых связей. На начальном этапе доминирующие позиции занимала минойская цивилизация (о. Крит).

Впоследствии лидерство перешло к финикийцам, чьи навигационные компетенции оставались непревзойденными вплоть до античной эпохи.

Финикийская торговая экспансия носила системный характер. Ассортимент перевозимых грузов включал как продовольствие (зерно, оливковое масло, вино в амфорах), так и стратегическое сырье: медные и оловянные слитки (компоненты бронзы), строевой лес (ливанский кедр), а также текстиль и предметы роскоши.

Коммерческая деятельность финикийцев стимулировала технологический прогресс в сфере коммуникаций. Громоздкие системы письма (иероглифика, клинопись) были малопригодны для оперативного учета товаров и составления коммерческой документации. Решением стало создание линейного алфавита – инновации, впоследствии заимствованной и развитой другими народами.

Морская торговля в древности выполняла роль универсального канала коммуникации. Купцы-мореплаватели выступали агентами трансфера, не только материальных ценностей, но и культурных кодов, религиозных представлений и технологических знаний между Египтом, Месопотамией, Анатолией и Элладой.

К III тысячелетию до н. э. сложилась сеть постоянных морских маршрутов. Наиболее значимым из них являлся *Via Maris* («Морской путь»), соединявший Египет с Передней Азией. Примечательно, что данный маршрут сохранял актуальность на протяжении 50 веков, демонстрируя высокую эффективность заложенной логистической схемы.

В эпоху античности морская торговля трансформировалась из локального явления в фундамент государственного могущества. Древняя Греция и Римская империя вывели судостроение на качественно новый уровень: создание быстроходных триер и грузовых пентер позволило превратить Средиземное море в единую транспортную артерию, соединившую Европу, Азию и Африку.

В этот же период истории начинается активное вовлечение в экономическую деятельность черноморско-азовского морского бассейна, территории Крыма и северного Причерноморья.

В 6 веке до нашей эры сюда на северные берега Понтоса (Черного моря) приплывают греки-колонисты, которые основывают поселения, среди самых известных это Пантикапей, Керкинитида, Херсонес, Горгиппия, Бата и начинают экономическую деятельность на побережье. С собой они привозят первые виноградные лозы и культуру виноградарства и виноделия, а также занимаются земледелием в целях выращивания ценнейшей для греков пшеницы и скотоводством. На склонах появляются первые сады, пастбища и виноградники, а полученная продукция морским путем переправляется в Грецию.

Римская модель импорта возникает с момента упадка древне-греческой цивилизации и развития относительно новой формы перемещения товаров и грузов.

Именно римляне разработали первую в истории системную модель морского импорта. Логистические потоки империи были организованы с беспрецедентным размахом:

- Египет обеспечивал Рим зерном;
- Испания поставляла оливковое масло;
- Греция – мрамор и строительные материалы.

Через несколько веков греков сменяют генуэзцы, которые продолжают активно развивать морские перевозки и морскую торговлю. Примечательно, что уже в те времена функционировало правовое поле, регулирующее грузоперевозки: существовали таможенные пошлины, сборы и нормативные акты, регламентирующие деятельность

торгового флота. Моряки пользовались особыми привилегиями, поскольку профессия эта оставалась одной из самых рискованных.

Переломные события в этой сфере случаются в 15 веке нашей эры. В 1450-х годах турки-османы захватили Константинополь (нынешний Стамбул) и всё Северное Причерноморье. Турки вытесняют генуэзцев, разрушают города Северного Причерноморья, строят невольничьи рынки и военные крепости. Турок интересует не только сельское хозяйство, они занимаются работоторговлей, а вино им запрещает пить религия, в 15 веке к этому относились очень серьезно. На несколько веков виноградная лоза покидает склоны Северного Причерноморья, в морской торговле превалирует работоторговля и военные грузоперевозки.

К XV веку мировые экономические стимулы (поиск прямых путей к источникам пряностей и драгоценных металлов) стали катализатором океанской экспансии. Правительства Испании и Португалии финансировали экспедиции Колумба, Васко да Гамы и Магеллана преследуя, прежде всего коммерческие цели. Мир вступил в эру глобализации.

Испанские галеоны, груженные золотом и серебром Америки, и голландские флейты, доставлявшие специи из Ост-Индии, сформировали первую в истории межконтинентальную транспортную сеть, связавшую Европу с Америкой, Африкой и Юго-Восточной Азией.

Переломным моментом стало внедрение парового двигателя. Отказ от прямой зависимости от силы ветра произвел революцию в судоходстве. Пароходы обеспечили регулярность и предсказуемость рейсов, что вкупе со снижением себестоимости перевозок позволило нарастить объемы международной торговли до масштабов, немислимых в предыдущие эпохи.

Возрождение пассажирских и грузовых торговых перевозок в черноморско-азовском бассейне начнется с переходом территории Крыма, Новороссии и Кубани под российскую державу. На северных берегах Черного моря под прикрытием русского Черноморского флота активно строятся и развиваются крупные морские логистические центры морских перевозок как Одесса, Николаев, Севастополь, Новороссийск. К черноморским портам прокладываются железные дороги, на берегу строятся верфи и грузовые склады-терминалы, нарастает объем морских грузоперевозок не только со странами Европы, но и северной Африки, Ближнего Востока и Азии.

Настоящий переворот произошел в середине XX века, который и сформировал тот мир, в котором мы живем сегодня.

В 1956 году американский предприниматель Малкольм Маклин придумал перевозить товары в стандартных стальных ящиках – контейнерах, которые можно было легко перемещать между различными видами транспорта — судами, поездами, грузовиками, без перегрузки их содержимого (Рисунок 1) [1].

До контейнеров перевозка груза была долгой и дорогой. Тысячи портовых грузчиков вручную загружали и разгружали тюки, бочки и ящики. Разгрузка корабля занимала дни и недели. Товары часто воровали или портили.

После появления контейнеров груз в контейнере путешествует «от двери до двери»: его можно без перегрузки переложить с судна на поезд или грузовик. Разгрузка ускорила до часов, порты стали меньше, а товары – дешевле и доступнее.

Самое важное событие в истории морских перевозок произошло в середине XX века. И сделал его не моряк и не инженер-кораблестроитель, а бывший дальнбойщик.

Малкольм Маклин владел транспортной компанией и однажды, стоя в очереди в порту, подумал: «Почему бы не загружать на корабль сразу весь грузовик целиком, не разгружая его часами?».

Первый рейс контейнеровоза состоялся 26 апреля 1956 года. Судно Ideal X вышло из порта Нью-Йорк с грузом из 58 контейнеров (Рисунок 2). Время разгрузки всего судна



Рисунок 1- Изобретатель морского контейнера Малкольм Маклин



Рисунок 2- Контейнеровоз «Ideal X»

сократилось до 8 часов (против нескольких дней ранее). Стоимость перевалки тонны груза рухнула с \$6 до исторического минимума в \$0,16 [2].

В 1961 году Международная организация по стандартизации (ISO) утвердила единые размеры контейнеров, что привело к резкому и значительному росту объемов грузоперевозок морским транспортом во всем мире.

До середины XX века морские перевозки были дорогим и медленным удовольствием. Процесс погрузки напоминал муравьиную работу: докеры вручную или с помощью простых лебедок загружали мешки, бочки и ящики в трюмы. Представьте: только на разгрузку одного грузовика уходило до 9 часов. Экономическая

эффективность оставляла желать лучшего – стоимость обработки тонны груза достигала 6 долларов (по тем временам огромные деньги).

Цифры говорят сами за себя: сегодня по миру ежегодно перемещается более 800 миллионов контейнеров, в них путешествуют более 90% всех мировых грузов. Современные суда-гиганты достигли длины свыше 400 метров и способны брать на борт до 24 000 контейнеров за один рейс. Контейнеры настолько вошли в нашу жизнь, что обрели «вторую жизнь»: из них строят модные офисы, уютные кафе, временное жилье и даже школы, давая вторую жизнь отслужившему металлу.

Несмотря на развитие авиационного и наземного транспорта, морские перевозки различных грузов в контейнерах продолжают удерживать пальму первенства в глобальной транспортной логистике.

### **Конфликт интересов**

Авторы статьи заявляют, что на момент передачи статьи в редакционную коллегию, у них нет возможного конфликта интересов с третьими лицами.

### **Список источников:**

1. Как изобретение обычного морского контейнера изменило мир / [www.ixbt.com](http://www.ixbt.com) // <https://www.ixbt.com/live/offtopic/kak-izobretenie-obychnogo-morskogo-konteynera-izmenilo-mir.html> (дата обращения: 09.03.2026). – Текст: электронный.
2. Гунькина А. В. Логистика морских перевозок грузов / А. В. Гунькина и др. // Сборник трудов международной молодёжной школы "Инженерия - XXI", Новороссийск, 7–10 апреля 2026 года. – Новороссийск: Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова, 2026. – С. 207.

### **Historical Aspects of the Emergence of Maritime Container Transportation**

Anastasia Viktorovna Gunkina, Igor Vyacheslavovich Chegodaev,  
Natalya Igorevna Fedoseenko\*, Alexander Vasilievich Kartigin

*Branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education  
"Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov" in Novorossiysk  
Novorossiysk, Russia*

\* [fedoseenko\\_natal@mail.ru](mailto:fedoseenko_natal@mail.ru)

### **Abstract**

Throughout human history, oceans and seas have served not just as geographical features, but as key channels of communication between civilizations. Even before the Common Era, Phoenician and Cretan sailors, laden with amphorae and textiles, established the first trade routes across the Mediterranean, transforming the waters into a prototype of the global economy. Following commerce, scientific discoveries and cultural codes spread along these arteries. In the 21st century, this trend has only intensified: a whopping 80% of global trade today relies on water transport.

*Keywords:* trade, maritime trade, maritime transport, maritime logistics, container, container ship.