

УДК 94(478)

DOI: 10.17223/18572685/36/12

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ НА ТЕРРИТОРИИ МОЛДАВИИ В XIV–XVI вв.: ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

К.В. Минкова

Санкт-Петербургский государственный университет
Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7/9
e-mail: kristina_minkova@mail.ru

Авторское резюме

Торговля на территории Молдавского княжества в XIV–XVI вв. опосредованно затрагивается в трудах многих исследователей. Большинство работ, посвященных этому вопросу, носят описательно-исторический характер и основаны на широком круге источников. К ним относятся прежде всего польские городские и земские акты, русские летописи, воспоминания путешественников.

В данной статье используется комплексный подход и многофакторный анализ политических процессов в исторической перспективе. Последовательно рассматриваются различные аспекты международной торговли на территории Молдавии в XIV–XVI вв.: расположение торговых путей, ключевые города на этих путях и роль каждого из них в международной торговле, группы купцов и их торговые и политические интересы, товары, игравшие первоочередную роль в молдавской международной торговле. Отдельное внимание уделяется причинам расцвета и упадка Молдавского торгового пути.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что торговое процветание Молдавского княжества стало результатом политического проекта господаря Александра Доброго по поддержанию и развитию Молдавского торгового пути, благодаря которому страна превратилась в центр международной транзитной торговли. Этот статус она сохраняла более двух столетий и утратила его лишь с упадком Молдавского торгового пути, произошедшим по ряду объективных геополитических причин.

Ключевые слова: Молдавия, Польша, Османская империя, торговля, купцы, торговые пути, Сучава, Белгород, привилегии.

**International Trade on the Territory of Moldavia
in XIVth–XVIth Centuries: Political Dimension
K.V. Minkova**

St. Petersburg State University
7/9 University Embankment, St. Petersburg, 199034, Russia
e-mail: kristina_minkova@mail.ru

Abstract

Many scholars have touched the issue of international trade on the territory of Moldavian principality in XIVth–XVIth centuries. The majority of works have depictive historical character and are based on a wide range of sources. These sources include Polish Akty grodzkie i ziemskie, Russian chronicles, memoirs and notes of medieval travelers.

The article is based on the complex approach and multiple factor analysis of economic and political processes in historical perspective. The author focuses on different aspects of multilateral trade on the territory of Moldavia in XIVth–XVIth centuries: location of trade routes; key cities and towns on these routes and their role in international trade; merchant diasporas and their trade and political interests; goods and products that played top-priority role in Moldavian international trade. Special attention is given to the roots of growth and decline of the Moldavian trade route.

The conducted research leads to the conclusion that the economic prosperity of Moldavia in the period under investigation was the direct result of the project of maintaining and developing the Moldavian trade route realized by Moldavian hospodar Alexander the Good. It is owing to this project that Moldavia became an important center of international transit trade. This status had been preserved for more than two centuries and was lost with decline of the Moldavian trade route that occurred due to a variety of objective geopolitical factors.

Keywords: Moldavia, Poland, Ottoman Empire, trade, merchants, trade routes, Suceava, Belgorod, privileges.

Молдавское княжество, образовавшееся в 1360-х гг.¹ в результате ослабления мощи Золотой Орды и победы Богдана I над венгерским королем Лайошем I, представляло собой обширную территорию, охватывавшую Молдавию, Бессарабию и Буковину. Географическое расположение княжества, находившегося на историческом торговом пути из Черного моря в Западную Европу, способствовало его быстрому превращению в торговое государство.

Территория средневековой Молдавии фактически представляла собой торговый коридор, по которому с севера и запада Европы на юг и с юга на север и запад перевозилось множество различных товаров – сукно, ткани, зерно, скот, вино, мед, воск, металлические предметы, специи, ковры и др.

Привлекательность торговых путей, проходивших через эту территорию, признавалась правителями разных земель еще задолго до образования Молдавского княжества. Именно она обусловила

политическую борьбу более крупных государств за эти земли на протяжении практически всего II тысячелетия н. э. Однако особенно ярко это проявилось во второй половине XIV–XVI в. В этот период на молдавские земли претендовали Венгерское и Польское королевства, Великое княжество Литовское, Золотая Орда и наследовавшие ей государства, Османская империя. Следует отметить также (хотя этот аспект истории рассматриваемого периода лежит в стороне от настоящего исследования), что молдавские правители умело лавировали между своими потенциальными сюзеренами, выбирая того из них, кто мог обеспечить княжеству политическую и экономическую стабильность. Ярким примером их мудрой политики можно считать переход Молдавии под польскую руку, провозглашенный 26 сентября 1387 г. Петру I во Львове². Признание польского сюзеренитета было гарантией того, что Польша не начнет войну против Молдавии и поможет ей в случае войны с Венгрией. С этого момента последняя не оставляла попыток вернуть себе контроль над молдавскими землями. Хрупкое равновесие между двумя державами было достигнуто в марте 1412 г., когда Сигизмунд и Владислав Ягайло подписали договор в Любове (Спишский залог), по которому Молдавия частично подпадала под сюзеренитет Венгрии – должна была по необходимости предоставлять ей военную помощь, если это не входило в противоречие с ее обязанностями перед Польшей. В случае невыполнения Молдавией вассальных обязанностей она делилась между Польшей и Венгрией по обозначенной в договоре демаркационной линии: к Польше отходили северная и восточная части княжества с городами Яссы и Белгород-Днестровский, а к Венгрии – западная и южная части с городами Берлад и Килия. Таким образом, Польша и Венгрия гарантировали друг другу выход к Черному морю³.

Молдавское княжество второй половины XIV–XV в. было буквально пронизано торговыми путями, главными из которых считаются Молдавский торговый путь и Татарский торговый путь.

Татарский торговый путь, по мнению ряда историков, был известен еще в домонгольскую эпоху⁴. Он широко использовался и в период нашествия. Плано Карпини, побывавший на территории Улуса Джучи в 1246–1247 гг., сообщает о западноевропейских купцах из Генуи, Венеции, Акры, Пизы и других городов, приезжавших «через землю татар» в Киев из Константинополя⁵. Татарский путь соединял немецкие торговые города (позже – Ганзейскую лигу) с Краковом и Львовом, а затем шел через Каменец-Подольский и Могилев на Кафу (и дальше в Трапезунд и Египет) или Тану (и дальше в Астрахань, Персию и Китай)⁶. Этот путь был небезопасным не только

из-за того, что пролегал по землям, на которых периодически бесчинствовали украинские казаки, татары и другой лихой люд, но и по топографическим причинам: отсутствие регулярной переправы через Дунай заставляло купцов каждый раз наводить стихийные, заставлявшие их беспокоиться не только за сохранность товара, но и за собственную жизнь. Так, Амброджо Контарини, который отправился из Венеции в Персию в 1473 г. по Татарскому торговому пути, писал о переправе через Дунай: «Ширина реки более мили; она очень глубока. Татары принялись рубить деревья и связывать их вместе, а сверху клали ветки; поверх всего они положили наши вещи. Затем татары вошли в реку, держась за шею лошадей, а мы привязали их за хвосты веревками, которые были приделаны к этим плотам. Все мы погрузились на них и погнали лошадей по реке, которую с божьей помощью и пересекли невредимыми. Предлагаю будущему читателю представить себе величину опасности; я, по крайней мере, не знаю, что могло быть страшнее этого!»⁷

Во второй половине XIV в. началась постепенная переориентация торговых операций и караванов с Татарского пути на Молдавский.

Молдавский торговый путь был создан частично на остатках старого Берладского торгового пути из Нижнего Подунавья в Галич⁸. Первое его упоминание в городских документах Львова относится к 1356 г.⁹, однако его подлинный расцвет приходится на начало XV в.

Начинаясь в Кракове, этот путь проходил через Львов и далее через Рогатин, Галич, Коломыю, Хотин в столицу Молдавии Сучаву, Яссы и Белгород-Днестровский¹⁰. Там путь раздваивался: один его рукав шел к портам Черного моря, прежде всего в Кафу, и далее в Индию, а другой рукав – в Килию и оттуда по суше в Константинополь¹¹. С точки зрения безопасности этот путь был настолько привлекателен для купцов, что он упоминается в генуэзских источниках конца XIV в. как наиболее безопасный путь к черноморским колониям¹². Кроме того, путь проходил через две приграничные ярмарки – Шипинскую и Снятинскую, расположенные на старом Берладском пути¹³.

С географической точки зрения Средиземноморье и Константинополь соединял более короткий и удобный морской путь, однако подавляющее большинство грузов из Западной Европы, Средиземноморья и балтийских стран шло через венгерские и польские земли по территории Молдавии к черноморским портам, поскольку ситуация вокруг проливов всегда была чрезвычайно нестабильной, а в 1453 г. они были окончательно захвачены Османской империей.

Остановимся на «опорных» городах Молдавского торгового пути: Кракове, Львове, Сучаве, Яссах и Белгороде.

Краков (столица Польши с 20-х гг. XIV в.) представлял собой крупный транзитный пункт, где проходила ежегодная ярмарка. Задолго до интересующего нас периода он был известен далеко за пределами Восточной Европы. Испанский купец еврейского происхождения Ибрагим ибн Якуб писал в 966 г.: «...и приходят сюда [в Прагу] (тратя на дорогу 3 недели) из города Кракова руссы и славяне с товарами»¹⁴. В 1372 г. хан Мухаммад выдал Кракову ярлык, предоставлявший городу льготы в торговле с Ордой¹⁵.

Львов с XIV по XVII в. наряду с Краковом был крупнейшим центром восточноевропейской международной торговли¹⁶. Согласно сохранившимся историческим документам, львовское купеческое сообщество состояло из итальянских, еврейских, армянских, немецких, греческих, польских, молдавских, русинских и татарских купцов. С 1356 г. торговля во Львове регулировалась Магдебургским правом, дарованным городу Казимиром Великим¹⁷. Более важным, однако, представляется штапельное (складочное) право, дарованное городу в 1379 г. польским и венгерским королем Людовиком Анжуйским¹⁸. Штапельное право сделало Львов своеобразным монополистом восточноевропейской торговли, поскольку каждый купец, перевозивший через него свои товары (будь то на запад или на восток), был обязан остановиться в городе на 14 дней, в течение которых он должен был продавать свои товары местным купцам. Лишь после этого он мог двигаться дальше с оставшимися товарами. Если купца уличали в уклонении от выполнения этих правил, его товары конфисковывались, а на пользование городскими складами налагался запрет¹⁹. После 1444 г. Львов получил абсолютное штапельное право, по которому все товары проезжавших мимо купцов должны были быть проданы в этом городе.

Благодаря штапельному праву богатели не только львовские купцы, которые иногда получали возможность покупать заморские товары по цене в несколько раз ниже той, которую бы выручили за них купцы в других местах. Богател и город, поскольку проезжим купцам нужно было где-то останавливаться, кормить себя, сопровождающих и лошадей. Помимо штапельного права, Львов обладал и другими торговыми привилегиями. В частности, валашский господарь Мирча в 1391 г. даровал жителям Львова торговые привилегии²⁰: они были освобождены от уплаты таможенных пошлин в Польше и Молдавии (с приходом к власти в Польше Людовика Анжуйского и переходом Молдавии под польскую руку)²¹. В 1379 г. Львов так же, как и Краков, получил ярлык-привилегию на торговлю с Ордой²². С 1472 г. в нем проходили ярмарки – дважды в год, в январе и в июле²³.

Сучава стала столицей Молдавского княжества в 1388 г. В конце XIV в. она была одним из самых крупных городов княжества²⁴. Ее

расцвет во многом связан с переориентацией передвижения купцов с Татарского пути на Молдавский, проходивший через Сучаву. Кроме того, через нее проходил сухопутный торговый путь в Константинополь через Берлад и Валахию и пути в торговые города Трансильвании – Быстрицу и Брашов²⁵. Как и Львов, Сучава обладала штапельным правом, правда, только на торговлю сукном²⁶. Однако и оно давало городу постоянный крупный доход, поскольку сукно было основным товаром, поступавшим в Молдавию из Львова²⁷.

Развитие Ясс как крупного торгового города стало возможным после вытеснения монголов из Днестровско-Прутского междуречья в 60-е гг. XIV в.²⁸ Уже в конце XIV – начале XV в. Яссы значатся в «Списке городов русских дальних и ближних» как место крупного торгова²⁹. Город был большим таможенным пунктом на Молдавском торговом пути и важнейшим транзитным центром Русского торгового пути из Москвы и Смоленска в Турцию³⁰.

Наряду с Кафой и Килией Белгород-Днестровский (Аккерман, Астрокастро, Маурокастро, Cetatea Albă) был старым городом, важнейшим транзитным центром торговли между Османской империей и Европой и русскими землями. В византийских хрониках упоминание о нем относится к X в., в арабских – к XII в., в итальянских – к XIII в.³¹ На протяжении второй половины XIV в. Белгород не раз переходил из рук в руки: после монголов его завоевывали литовцы и поляки, затем он несколько десятилетий принадлежал Молдавскому княжеству. В 1420 г. его впервые осадили турки, однако взять не смогли. К Османской империи Белгород перешел лишь в 1484 г.³²

По Молдавскому торговому пути перевозили свои товары купцы разных национальностей – от греков до армян и татар. Каждая из этих групп имела в торговле именно через Молдавию свои интересы.

Армянская купеческая диаспора появилась на территории Молдавии в XIV-XV вв., прибыв из крымских городов Кафы и Солдаи, где большие армянские колонии существовали с XIII в. По свидетельству историков, крымские армяне достаточно сильно ассимилировались с местными татарами, поскольку в Молдавии их основным языком был кипчак³³. В Молдавии и Польше армянские купцы пользовались большим авторитетом и расположением правителей. Львовская армянская диаспора была зажиточной, автономной и жила по своим законам и положениям Магдебургского права. О богатстве и политическом авторитете диаспоры свидетельствовал в том числе и проезжавший в 1421 г. через Львов фламандский дипломат Ж. де Ланнуа³⁴. Так, в 1402 г. армяне получили привилегии на торговлю «во всей Руси»³⁵. По-видимому, на протяжении по крайней мере XV в. армяне были крупнейшей купеческой диаспорой в Молдавии

и Галиции. Об этом косвенно свидетельствует упоминание о крупной армянской купеческой диаспоре в венецианских хрониках³⁶. Известно также, что главой любого каравана на пути Белгород-Львов всегда был только армянин³⁷.

Как и везде в Европе, большую роль в транзитной торговле через Молдавию играли *еврейские* купцы. На территории Молдавского княжества проживали как сефарды, перебравшиеся туда с Балканского полуострова, из Крыма и османских земель, так и ашкеназы, прибывшие из Германии и Польши. Еврейские купцы занимались в основном торговлей скотом. Это было чрезвычайно прибыльным делом, так как скот составлял одну из важнейших групп товаров, перевозимых через Молдавию и вывозимых из нее. После 1453 г. еврейские купцы стали первыми привозить турецкие и индийские товары через Молдавский путь во Львов и далее в Европу³⁸.

Впрочем, еврейские купцы участвовали и в политической жизни княжества. Так, крупный ясский торговец Ицхак Беньямин Шор стал логофетом (канцлером) молдавского господаря Штефана Великого. Торговая деятельность еврейских купцов в Молдавском княжестве была настолько успешной, что уже в XVI в. их богатство начало вызывать острую зависть их основных конкурентов – армянских купцов и опасения господарей. В 1579 г. господарь Петру Хромой издал указ об изгнании евреев из Молдавии. Лишь через 50 лет им было вновь разрешено селиться на территории этого государства³⁹.

Первоначально за владение черноморскими портами боролись Венеция и Генуя. Впоследствии они как бы разделили сферы влияния – Венеция господствовала на морском торговом пути в Константинополь, Генуя осуществляла свою торговлю с Востоком сначала по Татарскому, а затем по Молдавскому сухопутному пути. *Генуэзские* купцы всемерно способствовали развитию Молдавского торгового пути, поскольку были заинтересованы в безопасной доставке своих товаров из Италии в черноморские колонии, центром которых в XIV в. была Кафа. Немалое количество генуэзских купцов жило в молдавских торговых городах – прежде всего, во Львове и Белгороде, торгуя преимущественно зерном и рабами⁴⁰. Так, известно, что в XV в. в молдавских городах проживало нескольких крупных генуэзских купеческих семей⁴¹. Более того, генуэзские купцы зачастую занимались не только торговлей, но и брали на откуп таможенные сборы⁴².

Относительно роли *молдавских* купцов в международной торговле нет единого мнения. Изученные нами источники позволяют предположить, что главенствующая роль в торговых операциях на территории Молдавии и в транзитной торговле по молдавским

путям принадлежала в исследуемый нами период итальянским, армянским и еврейским купцам, однако богатые молдавские купцы того времени также упоминаются в источниках⁴³. По молдавско-польскому соглашению 1421 г. молдавские купцы оказывались заложниками в случае невыполнения господарем своих обязательств перед сюзереном⁴⁴.

Мусульманские купцы (сирийцы, татары, турки) появились на львовском рынке после 1454 г., когда Белгород и Килия получили торговые привилегии от Мехмеда II, а Молдавский торговый путь стал основным в торговле между Портой и севером Европы⁴⁵.

Непосредственно о *ганзейских* купцах в Молдавии чрезвычайно сложно найти какие-либо упоминания в российской и зарубежной историографии. Однако в городских хрониках Львова XIV в. сохранилось множество упоминаний о «бюргерах» – немецких купцах, живших и активно торговавших в этом городе. Поскольку XIV в. считается периодом наивысшего могущества и расцвета Ганзейской лиги, в которую входили все крупные торговые города Германии, можно предположить, что речь здесь идет именно о ганзейских купцах⁴⁶. Они занимались транспортировкой восточных товаров из Кафы через Львов в ганзейские земли, а оттуда поставляли на восток западноевропейские товары, в первую очередь сукно.

Польских купцов Молдавский торговый путь интересовал в основном с точки зрения двух крупнейших его транзитных центров – Кракова и Львова, поскольку именно они приносили ощутимый доход как в казну государства, так и купцам-посредникам. Не следует забывать и о том, что исходной точкой Молдавского торгового пути считался польский Краков, а весь путь зачастую называется в историографии «путем из Польши к Черному морю»⁴⁷.

Экономический расцвет Молдавского торгового пути в XV–XVI вв. объясняется, без сомнения, тем, что большая его часть постоянно находилась под рукой одного сюзерена. Это способствовало безопасности перемещения грузов и повышало привлекательность этого пути для купцов.

Процветание Молдавского торгового пути было выгодно не только Польше и Литве. Золотая (Большая) Орда и Османская империя (точнее, ее часть – Крымское ханство) были чрезвычайно заинтересованы в исправном функционировании молдавских торговых путей даже в те отрезки времени, когда они не могли контролировать черноморские порты, поскольку и Орда, и Порта издавна вели активную торговую деятельность. Известно, например, что Чингизиды способствовали установлению прямой торговли Европы с Китаем⁴⁸. В ярлыке польскому королю Ягайло 1393 г. хан Тохтамыш писал, что он хотел

бы «поддерживать с ним дружественные отношения и способствовать взаимной торговле»⁴⁹.

Эта политика сохранялась и позднее, уже в XVI–XVII вв. Например, давая польскому королю гарантии безопасности Молдавии в 1601 г., крымский хан Газы Герай (Гази Гирей) вообще не упоминает о соседней Валахии⁵⁰. То же самое повторилось и в 1604 г. в письме хана польскому королю⁵¹.

Торговые вопросы были частой темой переписки крымских ханов и польских королей. Так, внимания заслуживает разрешение, которое хан Мехмед I Герай неоднократно подтверждает в письмах Сигизмунду I в 1513–1517 гг.: польским, литовским и немецким купцам позволялось добывать соль и свободно передвигаться по его владениям на льготных условиях (снизил для них пошлину с 7 до 3 %). Взамен он просил короля в два раза снизить пошлину для крымских купцов, торговавших в Польше и Литве⁵².

Своим расцветом в начале XV в. Молдавский торговый путь обязан не только благоприятному географическому положению, но и мудрой политике молдавского господаря Александра Доброго. Известный румынский исследователь Н. Йорга утверждал, что развитие международной торговли стало причиной возникновения молдавской государственности⁵³. Представляется, что Молдавский торговый путь был скорее своего рода политико-экономическим проектом, от успеха которого зависело процветание всего государства. В течение первых нескольких лет своего правления Александр Добрый целенаправленно занимался налаживанием Молдавского пути: восстановил дороги, построил мосты или переправы, установил таможни с постоянными пошлинами.

В 1408 и 1409 гг. Александр Добрый пожаловал торговые привилегии львовским, польским, литовским, трансильванским и генуэзским торговцам, что сразу же повысило товарооборот на Молдавском пути⁵⁴. Кроме того, привилегии 1408–1409 гг. ограничили число таможен и несколько снизили пошлины для купцов. По необходимости последние могли воспользоваться военной охраной. Другими путями – в обход таможен – иностранным купцам пользоваться воспрещалось, так что они в обязательном порядке проходили через эти таможни, где платили пошлину с каждого воза товаров⁵⁵. Привилегии 1408–1409 гг. также были частью торговой политики Александра Доброго, обеспечивая стабильный экспорт и импорт товаров во всех направлениях.

Доход молдавского государства от транзитной торговли был чрезвычайно велик. Известно, что в 1388 г., еще до расцвета Молдавского пути, господарь Петр I Мушат дал польскому королю

взаимы 3000 рублей (около 540 кг серебра). О величине этой суммы говорит тот факт, что Польша гасила этот долг в течение нескольких десятилетий⁵⁶. Безусловно, наличие такой финансовой задолженности позволяло молдавским властителям оказывать некоторое политическое давление на польских монархов.

К концу правления Александра Доброго Молдавское княжество превратилось в процветающее торговое государство. Говорили, что он получил в наследство государство из глины, а после себя оставил каменное⁵⁷.

Если в XIV – начале XV в. Молдавия была центром транзитной торговли, то примерно с середины XV в. она начала поставлять на международный рынок собственные товары, в первую очередь – сравнительно дешевый скот, спрос на который в городах Европы, сильно пострадавшей от «чумного» века (1350–1450), сильно возрос, а затем на протяжении, как минимум, полутора веков оставался стабильно высоким⁵⁸.

Потеря княжеством черноморских портов в 1484 г. не снизила роли Молдавского пути в международной торговле. Он сохранял свое значение до начала XVII в., служа для молдавских господарей постоянным источником дохода. Даже после потери портов от 10 % до двух третей доходов Молдавии составляли доходы от торговли – экспорта и транзита скота, а также от таможенных и охранных сборов⁵⁹.

Упадок Молдавского торгового пути обусловили несколько причин. Сама важная из них связана с казацкими войнами и походами конца XVI – начала XVII в., положившими конец главному преимуществу Молдавского пути – его безопасности. Важное значение имело появление новых торговых путей как следствие географических открытий и переориентации из-за изменения политической обстановки. После завоевания Портой Балканского полуострова большое значение получил другой торговый путь, частично пролежавший через Молдавию: Краков-Львов-Черновцы-Дорохой-Галац-Пазарджик-Адрианополь-Константинополь-Бурса⁶⁰. В торговых отношениях Москвы и Османской империи наиболее популярным был Донской путь, проходивший через Азов в Кафу и Константинополь⁶¹.

Среди других причин упадка Молдавского пути – появление новых центров товарообмена, совершенствование технологий промышленного производства, нарушившее сложившуюся в Европе систему международного разделения труда.

ЛИТЕРАТУРА

1. В российской и зарубежной историографии существуют две даты образования независимого Молдавского государства: 1359 г. – год восстания марамурешского воеводы Богдана I против венгерского короля Людовика Анжуйского и 1365 г. – год признания Венгрией независимости Молдавского княжества. См., напр.: *Мохов Н.А.* Молдавия эпохи феодализма. Кишинев, 1964. С. 115–116.
2. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland, 1347–1412 // *The Slavonic and East European Review*. 1986. Vol. 64. № 2. P. 202–203.
3. *Codex diplomaticus regni Poloniae et magni ducatus Lithuaniae* / Ed. by M. Dogiel. Vol. I. Vilnae, 1758. № IX. P. 46–48.
4. *Rădvan L.* At Europe's Borders: Medieval Towns in the Romanian Principalities. Brill, 2010. P. 328; *Kizilov M.* The Karaites of Galicia: An Ethnoreligious Minority Among the Ashkenazim, the Turks, and the Slavs, 1772–1945. Brill, 2009. P. 39–40.
5. Путешествие в восточные страны Плано Карпини и Рубрука. М., 1957. С. 82.
6. Подробнее о Молдавском торговом пути см.: *Озуй А.* Молдавский торговый путь: образование, расцвет, упадок (XIV–XVII вв.) // *Русин. Международны исторический журнал* / Отв. ред. С.Г. Суляк. Кишинев, 2010. № 4 (22). С. 45–61; *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov: Their Role in Oriental Trade, 1400–1600 // *Cahiers du monde russe et soviétique*. 1979. Vol. 20. № 3–4. P. 345–388.
7. *Контарини А.* Путешествие в Персию // Барбаро и Контарини о России. М., 1971. URL: <http://www.vostlit.info/Texts/rus10/Kontarini/frame1.htm> (дата обращения: 15.03.2014).
8. *Raffensperger C.* Reimagining Europe: Kievan Rus' in the Medieval World. Harvard, 2012. P. 127.
9. *Charewiczowa L.* Handel średniowiecznego Lwowa. Lwów, 1925. P. 36.
10. *Озуй А.* Молдавский торговый путь. С. 46.
11. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov. P. 355.
12. *Rudnicki J.* A Page of Polish History. London, 1943. P. 3.
13. *Кордуба М.М.* Молдавсько-польська границя на Покутті до смерті Стефана Великого. Львов, 1906. С. 158–184.
14. *Monumenta Poloniae Historica. Nova Seria.* Т. 1. 1946. P. 49.
15. *Почекаев Р.Ю.* Цари ордынские. Биографии ханов и правителей Золотой Орды. СПб., 2009. URL: <http://profismart.org/web/bookreader-124474-16.php> (дата обращения: 18.03.2014).
16. Известность Львова как центра международной торговли подтверждается тем, что он был наравне с Краковом отмечен на каталонской карте Абрахама Креска 1375 г. как Ciutat de Leo. URL: http://pda.smoliy.ru/antique_maps.php?m=618 (дата обращения: 18.03.2014).
17. *Akty grodzkie i ziemskie z czasów Rzeczypospolitej polskiej z Archiwum tak zwanego Bernardyńskiego we Lwowie.* Vol. 3. Lvov, 1872. № 5.

18. *Ibid.* № 32.
19. *Carter F.W.* Trade and Urban Development in Poland: An Economic Geography of Crakow, From Its Origins to 1795. Cambridge, 2006. P. 97.
20. *Charewiczowa L.* Handel średniowiecznego Lwowa. P. 63–64.
21. *Akty grodzkie i ziemskie.* Vol. 4. Lwow, 1873. № 75.
22. *Хеллер К.* Золотая Орда и торговля с Западом // Источниковедение истории Улуса Джучи (Золотой Орды). От Калки до Астрахани, 1223–1556. Казань, 2001. С. 119.
23. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov. P. 354.
24. *Полевой Л.Л.* Очерки исторической географии Молдавии XIII–XV вв. Кишинев, 1979. С. 49.
25. *Мохов Н.А.* Молдавия эпохи феодализма. С. 128–129.
26. *Panaiteescu P.P.* Interpretări românești: studii de istorie economică și socială. București, 1947. P. 83.
27. *Озүй А.* Молдавский торговый путь. С. 51.
28. *Полевой Л.Л.* Очерки исторической географии Молдавии. С. 54.
29. Летопись по Воскресенскому списку // Полное собрание русских летописей. Т. VII. СПб, 1856. С. 240.
30. *Фехнер М.В.* Торговля Русского государства со странами Востока в XVI в. М., 1956. С. 17.
31. *Iorga N.* Studii istorice asupra Chiliei și Cetății Albe. București, 1899. P. 26–27; *Рыбаков Б.А.* Русские земли по карте Идриси 1154 г. // Краткие сообщения Института истории материальной культуры. М., 1952. Вып. XLIII. С. 15–16; *Popesku-Spineni M.* România în istoria cartografiei până la 1600. Vol. I. București, 1938. P. 73–77.
32. *Vásáry I.* Cumans and Tatars: Oriental Military in the Pre-Ottoman Balkans, 1185–1365. Cambridge, 2005. P. 164–165; *Полевой Л.Л.* Очерки исторической географии Молдавии. С. 69.
33. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov. P. 361.
34. *Ibid.* С. 361; *Lannoy Gh. de.* Œuvres. Louvain, 1878. P. 54.
35. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov. С. 362.
36. *Daszkiewicz J.* L'epoque de Danylo Romanovyc d'apres une source Karaite // Harvard Ukrainian Studies. 1978. Vol. II. № 3. P. 334–373.
37. *An Economic and Social History of the Ottoman Empire.* Vol. I / Ed. by H. Inalcik, D. Quataert. Cambridge, 1997. P. 286.
38. *Carter F.W.* Trade and Urban Development in Poland. P. 160.
39. *Хамам Д.* Молдавские господа и евреи. URL: <http://www.soroki.com/node/culture/moldovagospodars.html?page=0,3> (дата обращения: 15.03.2014).
40. *Spinei V.* Moldavia in the 11th–14th Centuries. București, 1986. P. 152.
41. *Epstein S.A.* Genoa and the Genoese, 958–1528. University of North Carolina Press, 1996. P. 143.
42. *Подградская Е.М.* Торговые связи Молдавии со Львовом в XVI–XVII веках. Кишинев, 1968. С. 54.
43. *Charewiczowa L.* Handel Lwowa z Moldavja i Multanami v wiekach srednich // Kwartalnic Historyczny. 1925. Vol. XXXVIII. № 1–2. S. 52.
44. *Ibid.*

45. An Economic and Social History of the Ottoman Empire. Vol. I / Ed. by H. Inalcik, D. Quataert. Cambridge, 1997. P. 278.
46. Д. Делетант упоминает о привилегиях, которые правители Львова и Галича даровали тевтонским рыцарям и немецким купцам, не указывая, к сожалению, на источники этих сведений. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland. P. 203.
47. См., напр.: *Panaïtescu P.P.* La Route commerciale de Pologne à l Mer Noire au Moyen Âge // *Revista istorică română*. 1993. Vol. III. Fasc. II-III. P. 172–193.
48. *Kolodziejczyk D.* The Crimean Khanate and Poland-Lithuania: International Diplomacy on the European Periphery (15th-18th century). Brill, 2011. P. 502.
49. *Ibid.* P. 6.
50. *Ibid.* P. 117.
51. *Ibid.* P. 826.
52. *Acta Tomiciana*. Vol. 6. Poznań, 1857. Pp. 101–103.
53. *Iorga N.* Istoria comerțului cu Orientul. București, 1939. P. 64.
54. *Rădvan L.* At Europe's Borders. P. 439.
55. Огуй А. Молдавский торговый путь. С. 48.
56. Мохов Н.А. Молдавия эпохи феодализма. С. 132.
57. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland. P. 206.
58. Огуй А. Молдавский торговый путь. С. 52.
59. *Ibid.* С. 59.
60. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov. P. 355.
61. Фехнер М.В. Торговля Русского государства. С. 11–13.

References

1. *Mokhov N.A.* Moldaviya epokhi feodalizma [Moldavia in the feudal epoch], Kishinev, 1964, pp. 115–116 [in Russian].
2. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland, 1347–1412, The Slavonic and East European Review, 1986, vol. 64, Nr 2, pp. 202–203 [in English].
3. *Codex diplomaticus regni Poloniae et magni ducatus Lithuaniae*, ed. by M. Dogiel, vol. I, Vilnae, 1758, Nr IX, pp. 46–48 [in Latin].
4. *Rădvan L.* At Europe's Borders: Medieval Towns in the Romanian Principalities, Brill, 2010, p. 328 [in Romanian]; *Kizilov M.* The Karaites of Galicia: An Ethnoreligious Minority Among the Ashkenazim, the Turks, and the Slavs, 1772-1945, Brill, 2009, pp. 39–40 [in English].
5. *Puteshestvie v vostochnye strany Plano Karpini i Rubruka* [Voyages of Plano Carpini and Rubruk to the Eastern Lands], M., 1957, p. 82 [in Russian].
6. *Oguy A.* Moldavskiy torgovyy put': obrazovanie, rastsvet, upadok (XIV–XVII vv.) [Moldavian Trade Route: formation, prosperity, decline (XIV–XVII)] // *Rusin*. International historical magazine, red. S.G. Sulyak, 2010. Nr 4 (22). С. 45–61 [in Russian]; *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov: Their Role in Oriental Trade, 1400–1600 // *Cahiers du monde russe et soviétique*. 1979. Vol. 20. № 3–4. P. 345–388 [in English].
7. *Kontarini A.* Puteshestvie v Persiyu // *Barbaro i Kontarini o Rossii* [Voyage to

- Persia // Barbaro and Contarini about Russia], M., 1971 [in Russian]. URL: <http://www.vostlit.info/Texts/rus10/Kontarini/frame1.htm> (accessed: 15.03.2014).
8. *Raffensperger C.* Reimagining Europe: Kievan Rus' in the Medieval World, Harvard, 2012, p. 127 [in English].
9. *Charewiczowa L.* Handel średniowiecznego Lwowa, Lwów, 1925, p. 36 [in Polish].
10. *Oguy A.* Moldavskiy torgovyy put' [Moldavian Trade Route], p. 46 [in Russian].
11. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov, p. 355 [in English].
12. *Rudnicki J.* A Page of Polish History, London, 1943, p. 3 [in English].
13. *Korduba M.M.* Moldavs'ko-pol's'ka granitsya na Pokutti do smerti Stefana Velikogo [Moldavian-Polish Border in Pokut'e before the death of Stefan the Great], L'vov, 1906, pp. 158–184 [in Ukrainian].
14. *Monumenta Poloniae Historica, Nova Seria*, t. 1, 1946, p. 49 [in Latin].
15. *Pochekaev R.Yu.* Tsari ordynskie. Biografii khanov i praviteley Zolotoy Ordyy [Tsars of the Golden Horde. Biographies of the Khans and Rulers of the Golden Horde], SPb., 2009 [in Russian]. URL: <http://profismart.org/web/bookreader-124474-16.php> (accessed: 18.03.2014).
16. Izvestnost' L'vova kak tsentra mezhdunarodnoy torgovli podtverzhaetsya tem, chto on byl naravne s Krakovom otmechen na katalonskoy karte Abrakhama Kreska 1375 g. kak Siutat de Leo [in Polish]. URL: http://pda.smoliy.ru/antique_maps.php?m=618 (accessed: 18.03.2014).
17. Akty grodskie i ziemskie z czasów Rzeczypospolitej polskiej z Archiwum tak zwanego Bernardyńskiego we Lwowie, vol. 3, Lvov, 1872, Nr 5 [in Polish].
18. *Ibid.* Nr 32.
19. *Carter F.W.* Trade and Urban Development in Poland: An Economic Geography of Crakow, From Its Origins to 1795, Cambridge, 2006, p. 97 [in English].
20. *Charewiczowa L.* Handel średniowiecznego Lwowa, pp. 63–64 [in Polish].
21. Akty grodskie i ziemskie, vol. 4, Lwow, 1873, Nr 75.
22. *Kheller K.* Zolotaya Orda i torgovlya s Zapadom, Istochnikovedenie istorii Ulusa Dzhuchi (Zolotoy Ordyy). Ot Kalki do Astrakhani, 1223–1556 [The Golden Horde and Trade with the West, Source studies of the history of Ulus Juchi (the Golden Horde). From Kalka to Astrakhan, 1223–1556], Kazan', 2001, p. 119 [in Russian].
23. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov, p. 354 [in English].
24. *Polevoy L.L.* Ocherki istoricheskoy geografii Moldavii XIII–XV vv. [Essays on the Historical Geography of Moldavia, XIII–XV centuries], Kishinev, 1979, p. 49 [in Russian].
25. *Mokhov N.A.* Moldaviya epokhi feodalizma [Moldavia in the feudal epoch], p. 128–129 [in Russian].
26. *Panaitescu P.P.* Interpretări românești: studii de istorie economică și socială. București, 1947, p. 83 [in Romanian].
27. *Oguy A.* Moldavskiy torgovyy put' [Moldavian Trade Route], p. 51 [in Russian].
28. *Polevoy L.L.* Ocherki istoricheskoy geografii Moldavii [Essays on the Historical Geography of Moldavia], p. 54 [in Russian].

29. Letopis' po Voskresenskomu spisku, Polnoe sobranie russkikh letopisey [Voskresenski record of Russian chronicle, Complete set of Russian chronicles], t. VII, SPb., 1856, p. 240 [in Russian].

30. *Fekhner M.V.* Torgovlya Russkogo gosudarstva so stranami Vostoka v XVI v. [Trade of the Russian State with Eastern countries in the 16th century], M., 1956, p. 17 [in Russian].

31. *Iorga N.* Studii istorice asupra Chilie și Cetății Albe, București, 1899, pp. 26–27 [in Romanian]; *Rybakov B.A.* Russkie zemli po karte Idrisi 1154 g., Kratkie soobshcheniya Instituta istorii material'noy kul'tury. M., 1952. Vyp. XLIII [Russian Territory on the Idrisi Map of 1154, Short Presentations of the Institute of History of Material Culture], pp. 15–16 [in Russian]; *Popesku-Spineni M.* România în istoria cartografiei până la 1600, vol. I, București, 1938, pp. 73–77 [in Romanian].

32. *Vásáry I.* Cumans and Tatars: Oriental Military in the Pre-Ottoman Balkans, 1185–1365, Cambridge, 2005, pp. 164–165 [in English]; *Polevoy L.L.* Ocherki istoricheskoy geografii Moldavii [Essays on the Historical Geography of Moldavia], p. 69 [in Russian].

33. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov, p. 361 [in English].

34. *Ibid.* S. 361; *Lannoy Gh. de.* Œuvres, Louvain, 1878, p. 54 [in French].

35. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov, p. 362 [in English].

36. *Daszkiewicz J.* L'époque de Danylo Romanovyc d'après une source Karaite, Harvard Ukrainian Studies, 1978, vol. II, Nr 3, pp. 334–373 [in Polish].

37. An Economic and Social History of the Ottoman Empire, vol. I, ed. by H. Inalcik, D. Quataert, Cambridge, 1997, p. 286 [in English].

38. *Carter F.W.* Trade and Urban Development in Poland, p. 160 [in English].

39. *Khamam D.* Moldavskie gospodari i evrei [Moldavian Hospodars and the Jews] [in Russian]. URL: <http://www.soroki.com/node/culture/moldovagospodars.html?page=0,3> (accessed: 15.03.2014).

40. *Spinei V.* Moldavia in the 11th–14th Centuries, București, 1986, p. 152 [in English].

41. *Epstein S.A.* Genoa and the Genoese, 958–1528, University of North Carolina Press, 1996, p. 143 [in English].

42. *Podgradskaya E.M.* Torgovye svyazi Moldavii so L'vovom v XVI–XVII vekakh [Moldavian Trade Relations with Lvov in XVI–XVIIth centuries], Kishinev, 1968, p. 54 [in Russian].

43. *Charewiczowa L.* Handel Lwowa z Moldavja i Multanami v wiekach srednich, Kwartalnic Historyczuy, 1925, vol. XXXVIII, Nr 1–2, p. 52 [in Polish].

44. *Ibid.*

45. An Economic and Social History of the Ottoman Empire. Vol. I / Ed. by H. Inalcik, D. Quataert, Cambridge, 1997, p. 278 [in English].

46. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland, p. 203 [in English].

47. *Panaitescu P.P.* La Route commerciale de Pologne à l Mer Noire au Moyen Âge, Revista istorică română, 1993, vol. III, fasc. II-III, pp. 172–193 [in French].

48. *Kolodziejczyk D.* The Crimean Khanate and Poland-Lithuania: International Diplomacy on the European Periphery (15th-18-th century), Brill, 2011, p. 502 [in English].

49. *Ibid.*, p. 6.

50. *Ibid.*, p. 117.

51. *Ibid.*, p. 826.
52. Acta Tomiciana, vol. 6, Poznań, 1857, pp. 101–103 [in Latin].
53. *Iorga N.* Istoria comerțului cu Orientul, București, 1939, pp. 64 [in Romanian].
54. *Rădvan L.* At Europe's Borders, p. 439 [in French].
55. *Oguy A.* Moldavskiy torgovyy put' [Moldavian Trade Route], p. 48 [in Russian].
56. *Mokhov N.A.* Moldaviya epokhi feodalizma [Moldavia in the feudal epoch], p. 132 [in Russian].
57. *Deletant D.* Moldavia between Hungary and Poland, p. 206 [in English].
58. *Oguy A.* Moldavskiy torgovyy put' [Moldavian Trade Route], p. 52.
59. *Ibid.*, p. 59.
60. *Nadel-Golobi E.* Armenians and Jews in Medieval Lvov, p. 355 [in English].
61. *Fekhner M.V.* Torgovlya Russkogo gosudarstva [Trade of the Russian State], pp. 11–13 [in Russian].

Минкова Кристина Владимировна – кандидат исторических наук, докторант факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербург, Россия.

Minkova Kristina – Candidate of Historical Sciences, is a post-doc student at the School of International Relations of St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia.

e-mail: kristina_minkova@mail.ru