

**ПОДІЛЬСЬКА ЗЕМЛЯ В СИСТЕМІ ТОРГІВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ
ПОЛЬЩІ ТА ОСМАНСЬКОГО СВІТУ У XV – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XVII СТ.**

У статті розглядається місце Поділля в торгівельних відносинах Польщі та Османської імперії. Розкрито характерні риси та складові цього торгівельного шляху в контексті євро-азійського простору.

Ключові слова: Поділля, торгівельні шляхи, каравани, ярмарки, фронтир.

Економічна історія українських земель періоду Середньовіччя та Нової доби часто ставала об'єктом дослідження істориків. Важливим аспектом економіки являється торгівля, яка завжди виступала найбільш сильним засобом у внутрішніх та міжнародних зв'язках. За Україною закріпився статус пограниччя між західним та східним світами. На регіональному рівні даний статус був притаманний Подільській землі, яка протягом усього періоду свого існування залишалася буферною, контактною зоною двох цивілізацій. Не дивно, що при визначенні внутрішньої та зовнішньої політики вирішальним тут був фактор фронтиру – формальна зона комунікації і взаємодоповнюючого економічного, соціального, культурного та політичного взаємозв'язку між суспільствами з різною специфікою [1, с. 49]. Такі особливості регіону та географічне розташування дозволило Поділля зайняти помітне місце в транзитній торгівлі країн заходу зі сходом.

Сучасні політичні процеси в Україні та світі зумовлюють посилення інтересу до історичної регіоналістики, роблячи акцент на окремих субрегіонах як унікальних історичних одиницях. Аналіз умов формування і становлення даних територій, на прикладі Поділля сприятиме модифікації регіональної політики.

В історіографії дане питання розкривалося дотично. Серед дослідників, які займалися цією тематикою варто назвати таких істориків, як Грушевський М. [2], Кривонос В. [3, 4], Крот В. [5], Петров М. [6], Подгарська О. [7, 8], Сіцінський Ю. [9]. Метою даного дослідження є спроба розкрити місце та значення Поділля в торгівлі Польщі та Туреччини.

Територіальні межі Подільської землі у різний час її існування змінювалися. На півдні межею виступала долина річки Дністер, північний кордон проходив по вододілу Південного Бугу і річок басейну Прип'яті, власне там, де починається лісова кліматично-географічна зона. Східним кордоном Великого Поділля слід вважати річку Дніпро, в тому числі міста Звенигород та Черкаси [10, с. хii, 68], хоча можна припустити, що межа проходила східним рубезем Сокілецької волості [11]. Західною межею було декілька кордонів – етнографічний, який сягає сучасних міст Золочів, Бережани; адміністративний за часів існування князівства та відмінним від нього після приєднання у 1395 р. Владиславом II Ягайлом округів Тереховля і Стінка до королівського домену на Русі [10, с. хiii]. За великого князя литовського Вітовта кордони Поділля протягнулися до Чорного моря, чому слугувала системи замків: Чорний Город, Качибей, Білгород, Дашів та інші [9, с. 105]. У 1432 р. Подільська земля була розділена між двома сусідніми країнами – Королівством Польським та Великим князівством Литовським, відповідно на Подільське воєводство та Брацлавщину. Таке існування продовжувалося до 1566 р., коли Брацлавщина була перетворена на воєводство і внаслідок унії 1569 р. увійшла до складу Речі Посполитої.

В досліджуваний період Подільська земля, маючи важливе стратегічне розташування, стала важливою економічною складовою Центрально-Східної Європи. Через неї проходило ряд торгівельних шляхів євро-азійського простору. Окремим вектором став напрям на Близький Схід, особливо в землі сучасної Туреччини. За допомогою цієї артерії поєднувалося та активно використовувалося два торгівельно-економічних райони – Балтійський та Чорноморсько-Азовський [12, с. 30].

Торгівельні шляхи та рух по них був у прерогативі короля або великого князя, їх постанови приводили купців до міських митниць. У разі здійснення руху по «незаконних» дорогах купцям загрожувала конфіскація товарів та возів. Це впливало з того, що саме на цих шляхах купецьким караванам безпека не гарантувалася [13, с. 235].

Одним із найголовніших на цей час торгівельних шляхів, що з'єднував Польщу та інші країни Західної Європи з Сходом, був так званий молдавський торговий шлях. Він починався з Праги (Вроцлава, Познані, Гданська), вів далі на Краків, Львів, Бібрку, Рогантин, Галич, Коломию, Снятин, Чернівці (або Хотин), Серет і до Сучави [5, с. 88; 14, с. 26]. До Сучави також вела й інша

дорога, яка виходила із Кам'янця, ішла далі через Хотин і Дорохою [5, с. 89]. Сучава була центром розгалуженої системи доріг. Один напрям вів спочатку до Яс, Білгорода і далі до генуезької Кафи (потім на південь і схід до Індії), інший – на Кілію (в гирлі Дунаю) і по суші на Константинополь. Оволодівши у 1399 р. Білгородом та у 1412 р. Кілією, Молдавське воєводство взяло під свій контроль важливу ділянку торгового шляху. Під протекторатом Польщі, воно контролювало близько 15 митних пунктів [14, с. 27], що дозволяло залишатися у вигазі за будь-яких умов. Певні відомості про подорож цією дорогою згадує монах Зосима, який подорожував з Москви до Константинополя. Він пише, що діставшись до річки Дністер, яка слугувала кордоном між ВКЛ і Молдавським князівством, на перевозі мито брали з одної сторони молдавани, а з іншої люди великого князя Вітовта. У його нотатках згадується що «...Они и тамгу (пошлину с товара) берут и этим делятся на обе стороны...» [15, с. 86].

Константинополь або Стамбул мав важливе стратегічне розташування, був на перехресті важливих торгівельних шляхів. Тому не дивно, що його ще називали «золотим мостом між Сходом і Заходом». Частка купців вважали місто кінцевою метою своїх подорожей, однак деякі прямували і далі до міст Бурси, Ангурії та інших центрів Леванту [4, с. 50].

В торгівлі Польщі з турками помітне місце займали подільські міста, серед яких варто назвати такі, як Бар (Ров), Бережани, Золочів, Смотрич, Студениця, Язловець та Кам'янець. Саме столиця Подільського князівства (воєводство з 1434 р.) – місто Кам'янець протягом досліджуваного періоду був конкурентом Львова у транзитній торгівлі. Але це і не дивно, так як саме Львів та Кам'янець були тими містами, де діяли найбільші вірменські колонії. Вірмени зосередили у своїх руках торгівлю зі «Сходом», так як користувалися всіма необхідними якостями для цього: знали країни, народи, їх звичаї, володіли декількома східними і європейськими мовами, за роки мандрів здобули великий досвід при здійсненні дальніх подорожей, добре знали східний ринок, розумілися в потребах «Заходу», майстерно орієнтувалися в складних ринкових ситуаціях, знали товари які користувалися попитом, мали уявлення про грошові одиниці, ціни, митні платежі в різних країнах [16, с. 69 – 70].

Починаючи з 70-х рр. XIV ст., Кам'янець налагодив торгівельні та політичні взаємини з містами Польщі. Подільські князі допомагали Кракову у боротьбі зі Львовом за контроль над економічною артерією. Це суперництво зводилося до того, що представники купецтва обох міст домагалися, і в залежності від обставин, впливали на рішення короля. Королівські привілеї підносили одне місто над іншим, король то надавав «право складу», то відбирав або змінював його форму. Згідно з цим правом, приїжджі купці змушені були обов'язково зупинитися відповідно у Кракові та Львові, продавати у них свої товари на вигідних для місцевих торговців умовах. Якщо місто володіло неповною або відносною формою складського права, то приїжджий купець, проторгувавши у місті один-два тижні, міг їхати з залишками товарів далі, а при повній або абсолютній формі – не мав цього права, і з непроданими товарами повертався назад [13, с. 236].

Прагнення отримати перевагу в економічному протистоянні змушувало міські адміністрації до пошуку союзників. Таким містом для Кракова став Кам'янець. У відповідь на закриття Львовом дороги на «Захід», подільський князь Олександр Коріатович у 1375 р. надає привілей краківським купцям на ведення вільної торгівлі та проходу через Подільську землю. Цим торгівельним привілеєм польські торговці отримали вільний прохід «татарською дорогою» до самого Білгорода, що мав на той час важливе економічне значення. Окрім цього, краківчани домоглися від короля забрати у Львова складський привілей, та відкрити дорогу на «Схід» усім бажаючим купцям, залишивши львів'янами право брати мито [2, с. 40]. Проте, вже у 1379 р. король повертає Львову неповне право складу: всі польські та угорські купці, що прямували до Татарії, мали їхати через Львів і торгувати тут 14 днів, а потім рушати далі. Теж саме мали робити і при поверненні назад [13, с. 237]. Певною відповіддю на це стало підтвердження у 1385 р. грамоти Кракову від 1375 р. Костянтином Коріатовичом. Важливість у східній торгівлі Кам'янця відзначив король Ягайло у грамоті краківським купцям 1403 р. [2, с. 45]. Можна погодитися з думкою М. Грушевського, який стверджував, що «таке центральне значення Кам'янець здобув і тримав силою фактичних обставин свого положення, і силою свого купецтва, а не дорогою привілеїв» [2, с. 45].

Першою згадкою про торгівельні відносини між Польщею та турками є «привілей» від 1439 р. волооського господаря Влада III, який надавав польським, українським і молдавським купцям право вільного проїзду через територію князівства в Туреччину. Важливість торгівельних зв'язків двох країни зросла ще більше після падіння Візантійської імперії і переходу Константинополя до рук турків [5, с. 90].

Османська імперія здобула всі економічні шляхи, які вели на Схід до Ірану, Перської затоки і почала контролювати товаропотік на «Захід». Прагнучи збільшити важливість столиці, османські султани спрямовували до неї рух шовку, прянощів та інших товарів, які надходили до Сирії та Єгипту. Позитивний вплив на розвиток економіки країни мала торгівельна політика, якій сприяло об'єднання величезної території в єдину державу, ліквідація феодалських міжусобиць, митних кордонів та заходи щодо охорони доріг [4, с. 50].

Турецький султан сприяв розвитку товарообігу з Польщею, оскільки вона приносила в казну значні прибутки. В 1455 р. Мехмед II повідомив Казимира Ягеллончика про те, що він гарантує свободу торгівлі та пересування його купців на суші і на морі. У відповідь на це, польський король видав розпорядження, за яким «заморські купці від турок» отримуватимуть свободу ведення комерційних справ в усіх куточках польської держави. Наслідком цих домовленостей стало те, що вже починаючи з середини XV ст. константинопольські купці частіше починають відвідувати польські міста та посилюють зв'язки з місцевими купцями. В ті часи турки зазвичай не займалися торгівлею, вони залишали це заняття у руках греків, вірменів, євреїв. В наступні роки ці народи з'являються на території Корони Польської з великим партіями товарів: прянощів, вин, фруктів, алунів. Крім цього, вони мали активні зв'язки з Кам'янцем і Трембовлею, їздили у Львів та інші міста, де укладали торгівельні домовленості [5, с. 90].

Таке поживлення економічної кон'юнктури регіону змушувало керівництво держави регулювати кам'янецький торг. Для досягнення цієї мети слугувала практика видачі торгівельних привілеїв. Так, у 1543 р. король Сигізмунд I розпорядився аби турецькі та волоські купці, провозячи товари через Кам'янець, обов'язково відвідували його ярмарки, платили мито і виконували інші повинності [2, с. 45]. Але не потрібно забувати і про те, що дана традиція існувала давно, і стосувалася не лише східних купців, але і товарообігу з містами Польщі. У 1498 р. місто Кам'янець зазнало великих руйнувань від важкої облоги волоськими військами на чолі з воєводою Стефаном, тому король Ян I Ольбрахт звільнив місто на 15 років від різних податків і складу товарів у Львові. Ці привілеї підтверджувалися королями у 1499, 1502, 1507, 1509, 1512 і 1515 рр. Саме Сигізмунд Старий у 1515 р. своїм привілеєм дозволив кам'янецьким купцям отримати вільне транспортування товарів на ринки всієї Польщі без жодного мита, а також надав пільги щодо їх перевезення. Цей привілей був також підтверджений у 1553 р. Сигізmunдом II Августом [6, с. 287].

Прагнення збільшити кількість торгівельно-економічних угод та зацікавленість у торгівельних відносинах з західноєвропейськими державами змушувало турецьких султанів іти на деякі поступки. Так, у 1578 р. Мехмед III підписав польсько-турецький трактат, згідно з яким польські купці звільнялися від готівкових мит у Стамбулі, Бендерах і Андріанополі [6, с. 296].

Можемо припустити, що даний привілей також стосувався і подільського купецтва. Дані домовленості стали поштовхом до збільшення кількості руху купців у східному напрямку. Так, лише у одних Ясах джерела засвідчують перебування численних груп та караванів купців з Кам'янця-Подільського у 1587, 1588, 1611, 1621, 1623, 1630, 1631, 1632 та наступних роках [7, с. 93].

У відповідь польський сейм також видав ряд постанов щодо розвитку торгівельних відносин з Османською імперією, надаючи різних привілеїв купцям на безмитну торгівлю в межах Корони Польської, захист їх інтересів при поїздках тощо. З середини XVI ст. королі сприяли закупівлі для Польщі турецьких коней, лише у 1583 р. для такої справи з казни було виділено 3 тис. злотих [6, с. 296].

Міжнародні торгівельні шляхи окрім політичних дискусій, притягували також і розбійницькі групи. Задля своєї безпеки торговий люд змушений був об'єднуватися у каравани. У більшості випадків їх водили вірмени. Той, хто очолював караван був наділений великою владою, «...до тих пір, поки подорож проходило через країни, що перебувають під владою півмісяця, він мав майже необмежені права над всією експедицією, як ніби капітан корабля у відкритому морі...» [16, с. 70]. Згідно угоди, що була досягнута між поляками і турками, відомості про яку збереглися в судових актах львівського лавничого суду від 1585 р., майно померлих польських підданих передавалося на зберігання ватажку каравану. Крім цього, голова каравану мав право розглядати усі спірні справи, що виникають у каравані на період подорожі [16, с. 70].

Прикладом розбою на дорогах слугує інформація, що у 1534 р. під Кам'янцем було знищено караван анатолійських купців, котрі поверталися з Польщі. У 1543 р. був замордований «возниця» (посада в каравані) з Кам'янця, який з караваном направлявся до Польщі [6, с. 297]. Для захисту купців давалися охоронні грамоти караванам, що прямували до Туреччини. Так, 5 серпня 1604 р.

перед вірменським війтом Ніголом постав купець Голуб, син Вартереса, і сповістив суд про майбутню поїздку до неї. Він зажадав, щоб йому було видано привілеї, чинні у цій країні. І отримав 8 аркушів та зобов'язувався повернути їх після повернення.

О. Гаркавець, досліджуючи дані грамоти, встановив, що кам'янецька зовнішня торгівля не припинялася навіть у роки Хотинської війни 1621 р. Саме тоді турецька адміністрація видала кам'янецьким вірменам одночасно від 8 до 13 охоронних грамот, котрі забезпечували їх безперешкодне пересування і торгівлю на усій території Туреччини та васальних її держав [6, с. 298].

Польські історики дійшли висновку, що на той період популярною була практика організації караванів у містах України. Серед них були Кам'янець та Львів, до яких досить часто приєднувалися купці-одинаки з Кракова, Торуня, Нюрнберга, Слуцька, Могилева, Бродів та ін. Часом їх загальна кількість сягала від 200 до 300 осіб, а поїздка з Кам'янця до Стамбулу тривала від 35 – 42 (45) днів, до Анкари – 51, Тебріза – 110, Ісфагана – 150 днів та ін. [6, с. 298].

Окрім сухопутного шляху, в досліджуваній період активно використовувався морський шлях. Основні торговельні дороги вели до Бреїлу та Галацу на Дунаї, також Аккерману (Білгород) та Ізмаїлу. Згідно з польсько-турецькими домовленостями (1489, 1555, 1561, 1577, 1607, 1619 рр.) Польщі гарантувалася безпека і свобода мореплавства та торгівлі у Чорному морі. Але насправді турки не дозволяли плавати морем на чужих кораблях, перетворивши його на «турецьке озеро» і зосередивши у своїх руках перевезення товарів [3, с. 95]. Використання морського транспорту було набагато вигідніше, так як купці витрачали значно менше часу на доставку вантажу. Якщо з Стамбулу в міста Північного Причорномор'я предмети торгівлі доставлялися за три дні, то звідси сухопутним шляхом у Кам'янець їх везли близько двох тижнів. Крім цього, зменшувалися витрати на перевезення. За підрахунками деяких дослідників, транспортування тканин морем обходилося в 2 % їх вартості, в той час як сухопутним – в 15 – 20 % [3, с. 97].

Ще за польського короля Ягайла Кам'янець для торгівлі з Аккерманом активно використовував річковий шлях Дністром. Ним сплавлено подільське збіжжя. Польський хроніст М. Бельський зазначав, що «...його везли Дністром і морем далеко, аж до Кіпру. І був той подільський порт надто відомий...» [6, с. 295]. Тому можна припустити, що і в наступні століття він використовувався для більш швидкого перевезення товарів.

Водними шляхами найчастіше транспортувалося вино. Великі виноторгівці для перевезення цього продукту в дунайські порти використовували власні кораблі, найчастіше це були галеони (його будова сприяла збільшенню стійкості і зниженню хвилевого опору, що дозволяло судну бути швидким і маневреним) [17]. Також використовувалися великі човни типу «чайок» та ін. [3, с. 97]. Кілія була транзитним центром для вин, що надходили з півдня. За одним з митних записів, бочки вина, що прибували у Кілію з Мореї, Криту й Трапезунда «не продаються в Кілії, а після сплати ввізного податку відправляються до польських провінцій та Московщини, де вони обмінюються на місцеві продукти. Митні збори від цієї транзитної торгівлі в обох напрямках піднялися на 600 злотих дукатів на рік» [18, с. 144].

Серед транспортованого товару в спеціальних бочках (куфах) везли лимонний сік, оцет, грецький квас, який зберігався на складах, а потім відправлявся до Львова. Великі партії вина привозилися зі Стамбула. Виноторгівці в свою чергу скуповували його в Греції, Малій Азії і на островах Середземного моря. У 1567 – 1569 рр. Хакім Коган і Абрагам Юда привезли до дунайських портів та відправили до Львова 377 куф мальвазії та 212 куф мушкател [3, с. 98 – 99]. В другій половині XVI ст. османський уряд надав монополію цієї винної торгівлі знаменитому ліванському єврею Йосипу Насі. Діставши концесію від польського короля, агенти Насі поширили свій бізнес аж до Львова, що викликало заздрість у тамтешніх купців [18, с. 144].

У зв'язку із зростанням в Польщі попиту на грецькі вина, які великими партіями імпортувалися до країни, було видано універсал, в якому визначалася митна комора на вина у Кам'янці та Снятині [6, с. 290]. Вони створювалися для того, щоб «жодний купець не наважувався їздити за вином і медом до Італії і довозити їх в Корону». Цим самим заборонялося також їздити за вином і до Угорщини [19, с. 291]. Таким чином, це знову підтверджує фактор контролю за торговими шляхами зі сторони королівського двору, а також важливість Поділля як транзитної зони у торгівлі азійського сходу з європейським північним-заходом.

Через цю територію східні товари йшли на Львів, Замостя, Варшаву, Краків, Вільно і аж до Балтійського торговельно-економічного регіону. Серед дорогих східних товарів, які імпортувалися до Польщі були: прянощі (гвоздики, імбир, перець), «татарське зілля», грецький квас, коштовні тканини, зброя, шкіряні вироби, шкіри тварин [6, с. 295], упряжі, знамениті татарські луки й

стріли, марокканська лайкова шкіра, з Туреччини вивозилося понад сто двадцять окремих товарів, від склянок та бавовняних ниток до жіночого шовкового вбрання і капців [18, с. 144]. Імпортували шалі і килими, дамаські шаблі, сідла, кінську зброю, саф'ян, бакалію, різні прянощі та мила, тобто все, що складало комфорт і розкіш тогочасного побуту [16, с. 50]. Більшість товарів зі «Сходу», починаючи з XVII ст., в митних списках позначалися як «вірменські товари». Польські королі часто посилали вірмен у східні країни за предметами розкоші (розшиті золотими нитками килими, розкішні шатри). Вірмени привозили також породистих коней, які користувалися популярністю у польських аристократів [16, с. 71].

З країн Західної Європи та самої Польщі через Поділля в сторону Туреччини експортували такі товари, як хутро, металеві вироби, руський льон [18, с. 144], пруські, фландрійські, англійські і сілезькі сукна, які польські купці закуповували в цих країнах; оксамит, шапки, рукавиці, харс (легка матерія), пояси, ремінці, ножі, коси, серпи, плужне залізо, миски, ковдри, шафран, свинець, олово для потреб артилерії, зброю, мечі, плуги, ножі, хутра, шуби, кушнірські вироби [6, с. 295; 5, с. 88].

Представникам «Сходу» не обов'язково було їхати далеко на «Захід», так як в торгівельно-економічних відносинах двох країн діяла широка система обміну. Їм варто було лише прибути до того чи іншого міста на торги або ярмарки. Подільські ярмарки славилися своєю важливістю, так як на них приїздили купці з багатьох країн Заходу та Сходу. Для них, наприкінці XVI ст. у Кам'янці було влаштовано караван-сарай (постоялі і торгові будинки). У «Кам'янецькій хроніці» караван-сарай згадується під 1610 – 1613 рр., коли вірменин «пан Криштоф», не заходячи до міста, прибув у караван» [6, с. 294]. Окрім цього, на ринках і ярмарках влаштовувалися спеціальні торгові ряди для продажу турецьких і східних виробів [8, с. 205]. Поряд з Кам'янцем важливим ярмарковим містом був Язловець, через нього проходила торгівельна магістраль з Молдови до Львова. На місцевий ярмарок, який проводився щорічно в лютому місяці, стікалися купці з Польщі, Молдови, Криму та інших міст. Це було одне з найбільших складових міст Поділля [16, с. 102, 108].

Також відомим для іноземних купців були ярмарки міста Бар. Протягом XVI – першій половині XVII ст. у місто приїжджали вірменські, грецькі, румунські та єврейські торговці [16, с. 133]. Серед польських міст провідне місце займав Люблінський ярмарок. На шляху до нього була лущька митниця, котра кожен раз брала непосильні побори з кам'янецьких та турецьких купців, про що неодноразово розглядалися справи у магістратських судах [16, с. 290]. Характерною рисою митної системи литовської частини Поділля була наявність нерівних ставок оподаткування, що залежало, зокрема, й від віросповідання купця. Так, на товари мусульманина накладалося мито майже в два рази вище ніж на християнина. Натомість у Туреччині ситуація була з точністю до навпаки [20, с. 204 – 206].

До міста Кам'янця приїжджали купці зі всієї Європи, були навіть представники Шотландії. Вони поставляли ремісникам партії ягнячих та кролячих шкірок, а на продаж – різні шкіряні вироби, продавали також і свинець. Для вдосконалення та більш високої організації своєї торгівельної діяльності в Україні шотландці навіть осіли в першій половині XVII ст. в столиці Поділля [6, с. 290].

Таким чином, наприкінці XIV – в першій XVII ст. Поділля було активно задіяне в системі економічної співпраці між країнами Західної Європи та мусульманським Сходом. Подільська земля була унікальною територіальною одиницею, через яку проходили традиційні торгівельні шляхи, що дозволяло їй налагодити зв'язки з усіма куточками Старого Світу. Хоча у торгівлі з країнами Леванту домінуюче місце займав Львів, однак з впевненістю можемо сказати, що Кам'янець мало чим йому поступався. Важливе місце в економічній співпраці досліджуваного регіону займали вірмени. Маючи найбільшу колонію у Кам'янці, вони ставали третьою стороною у відносинах між Польщею та Османською імперією, послаблювали політичні загострення та підштовхували до порозуміння за допомогою економічних важелів впливу. Тому не дивно, що наслідком діяльності вірмен став їх особливий статус, що підтверджується грамотами та привілеями.

Джерела та література:

1. Каппелер А. Южный и восточный фронт России в XVI – XVIII веках / А. Каппелер // *Ab imperio.* – 2003. – № 1. – С. 47 – 64.
2. Грушевський М. Історія України – Руси: В 11 т. / М. Грушевський; [ред. П. Сохань]. – К., 1995. – Т. 6. – 680 с.

3. Кривонос В. Транспортировка товаров в торговле Львова с Причерноморьем (XVI - первая половина XVII в.) / В. Кривонос // Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века. – Ростов-на-Дону, 1988. – С. 94 – 101.
4. Кривонос В. Львівсько-левантійська торгівля наприкінці XV – в середині XVII ст. / В. Кривонос // Український історичний журнал. – К., 1995. – № 1. – С. 48 – 57.
5. Крот В. Торговля Польши с Турцией в Причерноморье (XV – первая половина XVI в.) / В. Крот // Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века. – Ростов-на-Дону, 1988. – С. 87 – 94.
6. Петров М. Місто Кам'янець-Подільський в 30-х рр. XV–XVIII століть: проблеми соціально-економічного, демографічного, етнічного та історико-топографічного розвитку. Міське і замкове управління / М. Петров. – Кам'янець-Подільський, 2012. – 480 с.
7. Подгарська О. Економічні зв'язки Кам'янця-Подільського з містами Молдавії / О. Подгарська // Матеріали III-ої подільської історико-краєзнавчої конференції. – Львів, 1970. – С. 92 – 94.
8. Подгарская Е. Экономические связи Молдовы со странами Центральной и Восточной Европы в XVI – XVII в. / Е. Подгарская. – Кишинев, 1991. – 311 с.
9. Сіцінський Ю. Поділля під владою Литви / Упорядники Ващук Д., Мошак М. – Кам'янець-Подільський, 2009. – 160 с.
10. Михайловський В. Еластична спільнота. Подільська шляхта в другій половині XIV – 70-х роках XVI ст. / В. Михайловський. – К., 2012. – хіі – 450 с.
11. Груша А. Невядомая грамота Фёдора Карьятовича за 1391 г. / А. Груша // Беларускі гістарычны агляд. – 2001. – Т. 8. – Сшытак 1/2. – С. 133 – 134.
12. Берковский В. Правобережная Украина в системе международных торговых отношений конца XV – середины XVI в. / В. Берковский // Судьбы славянства и эхо Грюнвальда: Выбор пути русскими землями и народами Восточной Европы в Средние века и раннее Новое время (к 600-летию битвы при Грюнвальде / Танненберге). Материалы международной научной конференции. – СПб., 2010. – С. 30 – 32.
13. Білецька О. Поділля на зламі XIV – XV ст.: до витоків формування історичної області / О. Білецька. – Одеса, 2004. – 416 с.
14. Огуй О. Молдавський торговий шлях у XIV – XVII ст.: торгівля, товари та мита / О. Огуй // Історія торгівлі, податків та мита. П'ята міжнародна наукова школа-семінар. 27 – 28 жовтня 2011 р. Дніпропетровськ. Тези доповідей. – К., 2011. – С. 26 – 28.
15. Тихомиров М. Средневековая Россия на международных путях XIV – XV вв. // М. Тихомиров. – М., 1966. – 173 с.
16. Григорян В. История армянских колоний Украины и Польши (армяне в Подолии) / В. Григорян. – Ереван, 1980. – 291 с.
17. A concise history of the development of square-rigged ship from the carrack to the full-rigger [Електронний ресурс]. – 1999. – Режим доступу до ресурсу: <http://web.archive.org/web/20070527121528/http://www.greatgridlock.net/Sqrigg/squrig.html>.
18. Іналджик Г. Османська імперія: класична доба 1300 – 1600 / пер. з англ. О. Галенко. – К., 1998. – 287 с.
19. Компан О. Міста України в другій половині XVII ст. / О. Компан. – К., 1963. – 388 с.
20. Тимченко В. Митно-податкова система на Османському півдні України за кодексами законів султана Селіма II / В. Тимченко // Митна політика України в контексті європейського вибору: проблеми та шляхи їх вирішення: Матеріали наук.-практ. конф. – Дніпропетровськ, 2003. – С. 204 – 206.
21. Еманов А. Север и Юг в истории комерции на материалах Кафы. XIII – XV вв. / А. Еманов. – Тюмень, 1995. – 225 с.
22. Чуткий А. Нариси з економічної історії України. Книга 1. На перехресті торгових шляхів / А. Чуткий. – К., 2013. – 616 с.

Аннотація

В статье рассматривается место Подолья в торговых отношениях Польши и Османской империи. Раскрыты характерные черты и составляющие этого торгового пути в контексте евро-азиатского пространства.

Ключевые слова: Подолье, торговые пути, караваны, ярмарки, фронтир.

Annotation

The article describes the place of Podilya in trade relations of Poland and Ottoman Empire. Disclosed the characteristics and components of the trade routes in the context of the Euro-Asian space.

Keywords: Podilya, trade routes, caravans, fairs frontier.