

## КАФА І ТАНА В СИСТЕМІ ІТАЛІЙСЬКОЇ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ XIII – XV ст.

*Проаналізовано роль провідних центрів італійської торгівлі у чорноморському регіоні – генуезької Кафи та венеційської Тани – в системі італійської міжнародної торгівлі XIII – XV ст.*

**Ключові слова:** міжнародна торгівля, Північне Причорномор'я, Крим, Кафа, Тана.

*Проанализирована роль ведущих центров итальянской торговли в черноморском регионе – генуэзской Каффы и венецианской Таны – в системе итальянской международной торговли XIII – XV вв.*

**Ключевые слова:** международная торговля, Северное Причерноморье, Крым, Каффа, Тана.

*During many centuries the Northern Black Sea and the Crimea were in the center of Intercontinental trade relations between Europe and Asia. In XIII – XV centuries the main role in these processes played Italian Maritime Republic – Genoa and Venice. Due to the trading activities of Italian merchants, trading in the Black Sea region has become a brand new one: from regionally locked it started correlating with the global trade communications.*

*In the formation of the Crimean trading factories Italians were guided by a certain, however well-thought-out doctrine: take hold of important points in two ways.*

*– first: those who are surrounded with comfortable havens,*

*– second: closing or intercept local trade routes, which further combined with global trade arteries.*

*An important place in a harmony of the connections within Black sea region and the world-wide (those which are beyond the Bosphorus), occupied Genoese Kaffa (Feodosia) and the Venice Tana (Azov). In these ports began and ended regular navigation of Genoa and Venice.*

*In implementing its international trade Genoese relied on a network of colonies, trading stations, harbors, which served as a warehouse and transshipment points.*

*The above mentioned geographical characteristics of the trade relations of the Black Sea region suggests that Kafa being the center of the Genoese outposts in the region, controlled not only the market of international but the regional trade.*

*Kafa embodies the essential characteristics of the global economic development, held an exclusive position, maintaining their trade in the direction West-East and North-South.*

*The first provided the distribution Levantine and European goods, in the second – the local, the black sea market.*

*Due to its profitable geographical location (almost exactly close to all the coasts of the Black sea), Kafa had some advantages in the organization of trade.*

*It became the main point for Venetian galleys, carried out centralized taxation of ships which sailed in all directions, including the Venetian, which sailed to Thani. The influence of the city grew in the periods when the Tana closed by frequent Italian-Horde and disputes between Venice and Genoa.*

*At these times the government of Kafa, backed by its fleet and garrison, had the exclusive opportunity to monitor sailing in the sea of Azov.*

*From the second half of the XIV century with an overall deterioration in the economic conjuncture and crisis leading countries of the Black Sea basin, including the Golden Horde and the state Ilhan, there is a decline in the development of world trade. Direct ties with Italian cities are multistage and developed mainly with transshipment on the Bosphorus. Kafa spreads up with its eastern and western coast of the Black Sea. For Venice citizens the crisis in the middle of the XIV century also led to a change in the orientation of Gales' routes. Increasingly, the vessels are directed to Tanya but not to Trebizond, and this trend continues until the middle of XV century. Even during the closure of Tanya Venice wished to stay in the northern Black Sea and Crimea.*

*Thus, in the XIV century regionalization of trade took place. In the XV century this process deepens and it is associated with the collapse of the Golden Horde, which provide connectivity to the East, the formation of national states in the Black Sea basin (eg, Moldova), the growing role of Turkey as a major political and economic force in the region.*

*In studies of the foreign historians trading activity in Kafa is considered in terms of its accumulative functions on Kafa's markets followed by a centralized exports to Western and Eastern Mediterranean.*

*While Kaffa, according to O. G. Yemanova, played a significant role in the supply of raw materials, its own crafts, food, security of the population of the city itself and dependent factors, metabolism within the Black Sea region and finally to export not only the southern, Mediterranean area but also in the North.*

**Keywords:** *international trade, Northern Black Sea, Crimea, Kaffa, Tana.*

Протягом віків Північне Причорномор'я та Крим перебували у центрі міжконтинентальних торгових зв'язків між Європою та Азією. У XIII – XV ст. провідну роль у цих процесах відігравали італійські морські республіки – Генуя та Венеція. Завдяки торговельній активності італійського купецтва чорноморська торгівля стала якісно новою: з регіонально замкненої відтепер вона співвідносилась зі світовими торговими комунікаціями.

Традиційно, початок проникнення італійців у чорноморський регіон співвідносять з хрисовулом Мануїла Комніна від 1169 р. генуезцям. Цим договором генуезці отримали від Візантії дозвіл торгувати у Чорному морі, але не в Азовському [3, с.63]. Раніше XIII ст. італійці не могли засновувати свої колонії на узбережжі Чорного й Азовського морів. Крім того, до XIII ст. торгові договори Візантії та італійських міст не стосувались причорноморських міст і «Великого моря» через стремління Візантії забезпечувати провідну роль Константинополя в торгівлі й не допускати втручання італійців у складну та нестабільну ситуацію в Північному Причорномор'ї.

При утворенні кримських факторій італійці керувались певним, чітко продуманим принципом: заволодіти пунктами важливими в двох аспектах – по-перше, ті, що оточені зручними гаванями, по-друге, які замикають або перехоплюють місцеві торговельні шляхи, що далі поєднуються зі світовими торговельними артеріями.

Важливе місце в узгодженні внутрішньо-чорноморських та світових (таких, що виходять за межі Босфора) зв'язків займали генуезька Кафа (Феодосія) та венеційська Тана (Азов). Саме в цих портах починалась і

завершувалась регулярна навігація Генуї та Венеції.

Завдяки вигідному географічному становищу (майже рівно наближена до всіх узбереж Чорного моря), Кафа мала деякі переваги в організації торгівлі. Вона стала обов'язковим пунктом, куди заходили венеційські галери, здійснювала централізоване оподаткування суден, які плавали в усіх напрямках, в тому числі й венеційських, які пливли до Тани. Вплив Кафи зростав в ті періоди, коли Тана закривалась через часті італійсько-ординські та венеційсько-генуезькі суперечки (1343-1348, 1355-1358, 1381-1382, 1387 рр.). В такі часи кафінська влада, спираючись на свій флот і гарнізон у Чіпріко (Керч), мала виключні можливості контролювати плавання в Азовському морі.

В реалізації своєї міжнародної торгівлі генуезці спирались на мережу колоній, факторій, гаваней, які служили як складські та перевалочні пункти.

В. В. Бадян та А. М. Чиперис історію торгівлі й торговельних зв'язків Кафи протягом XIII – XV ст. поділяють на три періоди, які відображають етапи її соціально-економічного та політичного розвитку:

- друга половина XIII ст. і майже все XIV ст.;
- перша половина XV ст.;
- 50 – 70-ті роки XV ст.

Наприкінці XIII і на початку XIV ст. Кафа налагоджує зв'язки з руськими землями, Приволжям, Золотою Ордою, середньоазійськими містами, Кавказом, Єгиптом, Іраном, Індією та Китаєм. А у XIV ст. торгівля міста досягає найвищого розквіту.

Наприкінці XIV ст. – на початку XV ст. ситуація змінюється. Після зруйнування Тани військами Тамерлана північні шляхи,

які пов'язували Кафу з її східними партнерами, обіралися. Проте сама торгівля не припинялась, і письмові джерела цього часу свідчать про нові торговельні шляхи та зв'язки з новими країнами.

У 50-70-ті рр. XV ст., згідно з документами, торгівля Кафи з країнами Західного та Східного Середземномор'я майже зійшла нанівець. Натомість активізується генуезька діяльність на південному та південно-східному узбережжі Криму [1, с.175].

О. Г. Єманов аналізує торгівлю Кафи в контексті розвитку світової комерції між Північчю і Півднем. За його словами, роль Кафи на «шляху із варяг в греки» багатьма істориками недооцінена. Сторона «варягів», тобто Північ, у XIII – XV ст. значно розширилась, з явним зміщенням від Балтики до Приполярного Уралу і Сибіру. Тоді як і «греків» варто переосмислити. Тепер це була не лише Візантія, а й Нікея, Трапезундська імперія, сирійсько-палестинські землі, і навіть більше, – вся зона, яка примикала до Середземного моря [4, с. 16, 20].

Серед партнерів Кафи автор називає купців Новгорода, Коломни, Ярославля, Можайська та інших міст. Але найбільшого значення набули Твер, виходець з якої, Афанасій Нікітін, залишив свідчення про перебування в Кафі, та Москва.

Дніпровським шляхом рухались купці Новгородської та Псковської республік, Смоленщини та Брянщини, а також і Московського князівства. Через Чернігів шлях виходив на Київ, далі йшов до Черкас, Таванську переправу, потім – або вниз Дніпром до Ілліче\*, де розташовувався генуезький замок, морем пов'язаний з Кафою, або сухоходом на Перекоп і далі через Карасу-Базар (Білогорськ) і Солхат (Старий Крим) до Кафи.

Донський шлях був визначальним в торговельній активності Москви. Він пролягав через Коломну, Рязань, Михайлів до Красивої Мечі, а далі Доном спускався до Тани і морем до Кафи.

В XIII – XV ст. справжнім нервом руху з

\* О. Г. Єманов пов'язує Ілліче з літописним Олешням в межах сучасного Цюрупинська. Ми дотримуємось думки М. Д. Руссева, який локалізує замок поблизу селища Дніпровське Очаківського р-ну Миколаївської обл. [8]

«варяг в греки» став Волзький шлях. У верхів'ях Волги, до Ярославля стягувались купці Заонежжя, Білозер'я, Устюжанського краю, до Нижнього Новгорода – московське та новгородське купецтво, південніше лежала Казань, ще нижче – колишня столиця Волзької Булгарії м. Булгар, далі на південь розташовувався Новий Сарай (с. Царевське Волгоградської обл.), неподалік від якого налагоджена Переволока на Дон, ще нижче Сарай, найбільше і найбагатше місто на Волзі, й, нарешті, Хаджитархан, звідки здійснювався перехід Кубанською долиною через Маджар (Прикумськ) до Матреги (Тамань), або Мапи (Анапи), або Копи (Слов'янськ-на-Кубані), які були генуезькими колоніями підконтрольними Кафі [4, с.17-20].

Коло основних партнерів Кафи на Сході також достатньо широке. Це і Ургенч – центр давнього Хорезма, навколо якого сходились інтереси Середньої Азії та Південного Сибіру; і Самарканд, який поєднувався з Кафою через Прикаспійські Залізні Ворота (Дербент); і Ханбалік, який концентрував навколо себе торговельні інтереси не лише Китаю, а й всього Далекого Сходу; і Тебриз й Султаніє; і Алеппо, Ахлат, Кастамон і Конья, Савасто й інші маїста Персії, і Ормуз (Бендер Аббас), який відкривав вихід до морських шляхів Індійського океану, був тісно пов'язаних із Султаніє, а через неї з Кафою; Йезд і Керман, які відкривали доступ до Індії; Делі, навколо якого акумулювались всі багатства Індостану [4, с. 66-67].

Крім важливого значення північно-причорноморського та кримського регіонів у торгівлі зі Східним Середземномор'ям варто відзначити важливу роль Кафи у левантійській торгівлі Львова. Шлях, що з'єднував Львів з Чорноморським узбережжям описують здебільшого за картографічними та писемними джерелами XV – XVII ст. Є припущення про існування шляху між Львовом і містами Криму ще в XIII ст. Ймовірно, це й була т. зв. «татарська дорога», яку часто згадують в руських та польських документах кінця XIV ст. Напрямок цього шляху в загальних уявленнях подає документ 1403 р.: через Поділля на Кам'янець, через степи Північного Причорномор'я і Крим до Кафи. Відхилення від дороги вздовж Азовського моря вело до Тани. Обидві італійські колонії пов'язувались

не скільки з метрополією, скільки з країнами Сходу: Кафа – з Індією, Тана – з Персією та Китаєм [6, с.139].

Перша згадка про зв'язки Львова з Кафою датується 1386 р. Збереглася значна кількість джерел др. пол. XIV ст. про перебування львівських купців у Кафі, а кафінських – у Львові. Проте на поч. XV ст. свідчень про торгівлю між Львовом і Кафою стають рідшими, а про татарську дорогу взагалі зникають. В цей час дорога проходила безлюдними районами й стала небезпечною. Кримські татари постійно воювали з італійськими колоніями, і просування татарським шляхом часто припинялось.

Наприкінці XIV ст. з'являються згадки про нову дорогу зі Львова на Крим – молдавську. Перша згадка про неї в документі 1386 р. Молдавські документи дають можливість майже точно відновити молдавський шлях, а точніше, мережу малих і великих шляхів, які з'єднували Львів через Молдавію з італійськими кримськими колоніями. Головна дорога йшла на Львів через Галич, Коломию, Снятин, Чернівці й Серет на Сучаву. Відхилення приводило зі Львова через Кам'янець і Хотин також на Сучаву. Із Сучави шлях через Ясси йшов до Чорного моря. Виключне значення в торгівлі на цьому шляху мав Монкастро, який з 1368 р. належав генуезцям, але на рубежі XIV – XV ст. перейшов до рук молдавських господарів. Монкастро пов'язувався з Кримом морським шляхом [6, с.139-141].

Генуезці також вели і транзитну торгівлю через Львів з Польщею та Німеччиною. З польських міст одним з головних партнерів Кафи був Краків, купці якого з часів Людовіка Угорського володіли правом вільного перевезення товарів «татарською дорогою». У свою чергу купці Кафи до XV ст. мали обов'язково виставляти свої товари для продажу у Львові. Лише за Казимира IV Ягеллона кафінські купці здобули право вільного пересування торговельними шляхами Польського королівства без примусової реалізації товарів у Львові.

З німецьких міст, які мали зв'язки з портами Чорного моря, виділялися Нюрнберг та Данциг (Гданськ). Розвиток торгових відносин між останнім і Кафою обговорювався на з'їзді пруських міст в Марієнбурзі

на поч. XV ст. Особливу зацікавленість проявляв імператор Сигізмунд, за оцінкою його радників, значення Кафи настільки великим, що вона могла вільно конкурувати з єгипетською Олександрією, на торгівлі з якою трималась міць Венеції. Для ослаблення останньої, імператор навіть заборонив німецьким містам будь-які зносини з Венецією і розраховував компенсувати надходження левантійських товарів через Кафу [4, с.73-74].

Генуезький портолан 1339 р. А. Дулчерто писав, що «...генуезькі купці від Чорного моря ходять до моря Готланда\* в бік Фландрії до Брюгге». Цей шлях він назвав «Львівська дорога», яку можна вважати частиною шляху через Монкастро – Кам'янець – Львів на Фландрію [7, с.303].

У дослідженнях зарубіжних істориків торгова активність Кафи розглядається з точки зору її акумулятивної функції на кафінському ринку з подальшим централізованим експортом до Західного та Східного Середземномор'я. Тоді як Кафа, на думку О. Г. Єманова, відіграла суттєву роль в постачанні сировиною власного ремесла, забезпеченні продовольством населення самого міста та залежних від неї факторій, в обміні всередині чорноморського регіону і, нарешті, в експорті не лише в Південному, Середземноморському напрямку, але й в Північному [4, с.98].

Які ж міста становили сферу торговельного партнерства Кафи на Чорному морі? В межах Криму найзахіднішою точкою зв'язку з Кафою була гавань Ле Феті (в р-ні Євпаторії). Гавань була відома як пункт загрузки збіжжя, яке надходило з районів південно-західного Криму. На південний схід знаходився інший партнер Кафи – Ле Саліне. Під цією назвою розуміють кілька якірних стоянок на березі Євпаторійської затоки. Далі на південний схід, в Севастопольській бухті, розташовувалась Каламіта (Інкерман), зовсім поруч – Херсон та Чембало (Балаклава). Складні умови знижували торговельне значення Балаклавської бухти, проте перетворювали Чембало у важливий стратегічний пункт, який мав міцну фортецю та забезпечував безпеку генуезької навігації з Кафи до західного узбережжя Чорного моря.

\* Балтійське море.

На схід береговою лінією знаходилась пристань і фортеця Горзувіти (Гурзуф), далі – Луста (Алушта). Найближчим до Кафи із заходу і найбільшим генуезьким центром була Солдайя (Судак). На схід розташовувались бухти Калітра (Коктебель) і Перфідіма (Двоякірна). На схід від Кафи локалізуються якірні стоянки Завіда (мис Чауда), Конестазі (холм Кінчігірь). На мисі Опук знаходилась пристань Чіпріко. Наступним пунктом, з яким Кафа підтримувала зв'язок, був Кавалларі, з яким Є. Тодорова ототожнює мис Киз-Аул. Нарешті, крайнім на сході Кримського півострова було місто Воспоро.

На Азовському узбережжі виділяються Саліне та Сан Джорджіо у гирлі р. Молочна, на схід від них – Полонісі (побл. Бердянська). Далі вздовж берегової лінії знаходився Россо в гирлі Міуса, наступною на північний схід – гавань Кабарді (побл. Таганрога). По сусідству з ним розташовувався Порто Пізано (сел. Синявське на р. Мертвий Донець). Ще далі на сході знаходилась Тана, яка була не лише кінцевою станцією на «Великому шовковому шляху», а найбільшим експортером місцевої продукції.

На південний захід від Тани знаходилась гавань Заккарія (побл. Єйська), недалеко, на березі Єйського лиману, розташовувалась поселення Печеніги, південніше на захід – містечко Тар (коса Довга). Ще далі на березі Бейсукського лиману, розміщувалась якірна стоянка Пеше. Наступним пунктом до південний захід була гавань Сан Джорджіо (побл. Приморсько-Ахтарська). По сусідству, в гирлі ріки Протоки, розміщувалась пристань Ла Чічі, точне місце розташування якої не визначене. Найбільшими містами в цьому районі було місто Копа (Слов'янська-Кубані) та Матрега (Тамань).

На західному узбережжі Чорного моря варто назвати Месембрію (Несебр), з якою Кафа підтримувала торгові зв'язки. Далі, виділялась Варна, через яку вивозились товари Загори, тобто Болгарії. У Дунайській дельті було кілька портів, дуже значимих для купців Кафи: Вічіна (можливо, на місті суч. Мачіна), Кілія (Стара Кілія), яка витіснила Вічіну в XIV ст., і Лікостомо (Вілково). Далі, на північний схід, розташовувалось один з найбільших портів Західного Причорномор'я Монкастро (Білгород Дністровський). В

Бузькому лимані знаходився Порто Бо, в гирлі Дніпра – гавань Ілліче.

На Східному узбережжі Чорного моря найближчим до Кафи пунктом була гавань Мапа (Анапа). Далі, на південний схід, Калолімен (в гирлі ріки Цемес). На південний схід береговою лінією розташовувались Маура та Альба Зіхії. Археологічні дослідження останніх років на Кавказі дозволяють ототожнювати перший пункт зі середньовічним городищем Пшадах, а другий – з середньовічною фортецею в гирлі ріки Годлік. Слідом за ними, в тому ж напрямку, знаходилась пристань Куба, яка, ймовірно, співпадала з руїнами Мамай-Кале. Далі виділялись пункти – Какарі (Гагри) та Піцунда. Наступним місцем підходу був Каво де Буксо, яку в останні часи ототожнюють з Бомборською бухтою. І нарешті, на південь, розміщувались найбільші порти Кавказа – Савастополь (Сухумі), Фассо (Поті) й Ваті (Батумі). Це були потужні центри не лише левантійської, а й кавказької торгівлі.

На Південному узбережжі, в першу чергу, варто назвати Трапезунд (Трабзон). На захід від нього знаходився порт Керасунт (Гіресун), ще далі – Ватиця (Фатса), з якою Крим підтримував зв'язки вже в 70-х рр. XIII ст. Далі в тому ж напрямку розташовувався Симіссо (Самсун). В центральній частині узбережжя розміщувався порт Синоп, від якого йшов найкоротший шлях до Крима, торгове значення якого полягало у виході на караванні шляхи [4, с.98-104].

Наведена географічна характеристика торговельних зв'язків Кафи в межах чорноморського регіону дозволяє говорити про те, що Кафа як центр генуезьких факторій в регіоні, контролювала не лише ринок міжнародної торгівлі, а й регіональний. Кафа відобразила в собі суттєві характеристики світового економічного розвитку, займала виключне становище, оскільки забезпечувала торгівлю як в напрямку Захід-Схід, так і Північ-Південь. Перший забезпечував розподіл левантійських та європейських товарів, в межах другого – продукція місцевого, чорноморського, ринку.

З др. пол. XIV ст. при загальному погіршенні економічної кон'юнктури і кризі провідних країн чорноморського басейну, зокрема Золотої Орди та держави ільханів,

спостерігається спад у розвитку світової торгівлі. Прямі зв'язки з італійськими містами стали багатоступеневими і розвиваються переважно з перевалкою на Босфорі. Зростає удільна вага Кафи зі східним та західним узбережжям Чорного моря. Великого значення набуває внутрішньо-понтійська торгівля. У Західному Причорномор'ї зростає роль відомих портів Монкастро, Лікостомо, Ілліче.

Для венеційців криза сер. XIV ст. також призвела до зміни орієнтації маршрутів галей. Все частіше судна спрямовуються до Тани, а не до Трапезунда, і ця тенденція зберігається до сер. XV ст. Навіть в роки закриття Тани, венеційців будь-що прагнули залишитися в Північному Причорномор'ї та Криму, направляючи свої галей до бухти Провато, яка була пов'язана з татарським Солхатом. Проте закріпитись тут венеційцям

не вдалось, через близькість до Кафи.

Після невдалої спроби утвердитись в Провато венеційці намагались налаштувати сполучення з Монкастро (Білгород Дністровський), де також існувала генуезька факторія. Через Монкастро здійснювались зв'язки з молдаво-волоськими та польсько-литовськими землями. Але і Монкастро не став для венеційців постійним портом і центром торгівлі [5, с. 88-89].

Таким чином, в XIV ст. відбувалась регіоналізація торгівлі. В XV ст. цей процес поглиблюється і пов'язаний він з розпадом Золотої Орди, яка забезпечувала зв'язок зі Сходом, формуванням національних держав в чорноморському басейні (зокрема, Молдова), зростанням ролі Туреччини як основної політичної та економічної сили в регіоні.

## ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Бадян В. В., Чиперис А. М. Торговля Каффы XIII – XV вв. / В. В. Бадян, А. М. Чиперис // Феодальная Таврика. Материалы по истории и археологии Крыма. – Киев : Наукова думка, 1974. – С. 174-189.
2. Еманов А. Г., Попов А. И. Итальянская торговля на Черном море в XIII – XV вв. / А. Г. Еманов, А. И. Попов // Торговля и мореплавание в бассейне Черного моря в древности и средние века. Межвузовский сборник научных трудов. – Ростов-на Дону : РГПИ, 1988. – С. 76-87.
3. Еманов А. Г. К вопросу о ранней итальянской колонизации Крыма / А. Г. Еманов // Античная древность и средние века. – Вып. 19. Византия и ее провинции. – Свердловск, 1982. – С. 62-68.
4. Еманов А. Г. Север и юг в истории коммерции: на материалах Кафы XIII – XIV вв. / А. Г. Еманов. – Тюмень : МИ «РУТРА», 1995. – 225 с.
5. Карпов С. П. Маршруты черноморской навигации венецианских галей «линии» в XIV – XV вв. / С. П. Карпов // Византия. Средиземноморье. Славянский мир. – М. : МГУ, 1991. – С. 82-97.
6. Котляр Н. Ф. Левантская торговля Львова XIV – XV вв. по нумизматическим данным / Н. Ф. Котляр // Нумизматика и эпиграфика. – М. : Наука, 1966. – Том VI. – С. 135-148.
7. Мохов Н. А. Молдавский торговый путь в XIV – XV вв. / Н. А. Мохов // Польша и Русь. Черты общности и своеобразия в историческом развитии Руси и Польши XII – XIV вв. / Под ред. акад. Б. А. Рыбакова. – М. : Изд-во «Наука», 1974. – С. 298-307.
8. Руссев Н. Д. Тайна «каратов замка Илличе» / Н. Д. Руссев, О. Н. Мельников // Stratum plus. – 2003-2004. – № 6. – С. 479-494.

**Рецензенти:** Тригуб П. М., д.і.н., проф.  
Багмет М. О., д.і.н., проф.