

process of centralization of capital in the Polish oil industry 1920–1939 (Dąbrowa oil concern and the «Małopolska» group)]. *Studia Historyczne*. Z. 2 (113). S. 229–243. [In Polish].

Franaszek, P. 2000. W stronę modernizacji polskiego sektora naftowego — działania władz II RP na rzecz stworzenia silnego polskiego przemysłu naftowego [Towards the modernisation of the Polish oil sector — activities of the Second Republic authorities to create a strong Polish oil industry]. *Przemiany modernizacyjne w Drugiej Rzeczypospolitej*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego. S. 311–332. [In Polish].

Frank, A. 2011. Environmental, economic, and moral dimensions of sustainability in the petroleum industry in Austrian Galicia. *Modern Intellectual History*. № 8/1. S. 171–191. <https://doi.org/10.1017/S1479244311000102>. [In English].

Frank, A. F. 2005. *Oil Empire: Visions of Prosperity in Austrian Galicia*. Cambridge: Harvard University Press. [In English].

Gołębiowski, J. 1987. Początki eksploatacji gazu ziemnego w Polsce (1912–1939) [The beginnings of natural gas exploitation in Poland (1912–1939)]. *Rocznik naukowo-dydaktyczny*. Z. 109/12. S. 301–313. [In Polish].

Majewski, M. W. 2009. Poszukiwanie złóż ropy naftowej i gazu w Polsce [Oil and gas exploration in Poland]. 66 *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica*. Nr. VIII. S. 129–154. [In Polish].

Masyk, R. 2021. Attempts to organize oil industry in interwar Poland. *East European Historical Bulletin*. No. 23. S. 74–89. <https://doi.org/10.24919/2519-058X.23.258978>. [In English].

Masyk, R. 2023. Odbudowa przemysłu naftowego Galicji po pierwszej wojnie światowej (1918–1923) [Reconstruction of the Galician oil industry after the First World War (1918–1923)]. *Procesy modernizacyjne w «Młodszej Europie»*. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego. S. 102–117. [In Polish].

Masyk, R. 2024. The French capital in the oil industry in Galicia during the interwar period. *East European Historical Bulletin*. No. 31. S. 61–74. <https://doi.org/10.24919/2519-058X.31.306349>. [In English].

Morawski, W. 2017. Galician Oilfields. *Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace*. Issue 2. S. 15–32. [In English].

Nowicki, T. 2023. Powstanie i rozwój firmy Gazolina S. A. [Establishment and development of the company Gazolina S. A.] [w] Wieleżyński, L., *Wspólna praca wspólny plon. Życie i dzieło mądrego człowieka*. Lublin: Towarzystwo Naukowe Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II; Fundacja Niepodległości. S. 261–306. [In Polish].

Nycz, K. 1995. Powstanie i rozwój przemysłu gazu ziemnego (1912–1939) [The emergence and development of the natural gas industry (1912–1939)]. *Historia polskiego przemysłu naftowego*. T. 2. Brzozów, Kraków: Muzeum regionalne PTTK im. Adama Fastnachta w Brzozowie. S. 9–55. [I

УДК 338.45:343.7(438)

I. С. Зуляк

ORCID: 0000-0003-3758-2019

*Тернопільський національний педагогічний
університет імені Володимира Гнатюка*

Т. В. Лаврін

ORCID: 0000-0001-6171-2261

Тернопільський національний педагогічний

університет імені Володимира Гнатюка

I. Zulyak

Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University

T. Lavrin

Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕМІЩЕННЯ ТОВАРІВ І ВАНТАЖІВ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН ДРУГОЇ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ

*Features of the movement of goods and cargo across
the customs border of the Second Polish Republic*

У статті проаналізовано особливості переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої. Встановлено, що митна політика сприяла розвитку національної промисловості шляхом запровадження високих мит на імпортні товари, особливо в машинобудуванні, текстильній промисловості та сільськогосподарському виробництві. Доведено, що під час митного оформлення застосовувались як стандартні процедури (декларування, сплата митних зборів), так і спеціальні режими, зокрема транзитне перевезення товарів, тимчасове ввезення та зберігання в митних зонах. Наголошено, що митна система Другої Речі Посполитої була важливим інструментом державної політики, забезпечувала захист економічних інтересів країни, регулювала міжнародну торгівлю та протидіяла незаконному переміщенню товарів. Зазначено, що переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої віддзеркалювало загальні тенденції митної практики того часу та відігравав ключову роль у формуванні польської економіки.

Ключові слова: Друга Річ Посполита, митний кордон, мито, митні тарифи, транзит.

The movement of goods and cargo across the customs border of the Second Polish-Lithuanian Commonwealth remains an important area of inquiry for understanding the interwar economic, legal, and administrative policies of the state. After regaining independence in 1918, Poland faced the formidable task of establishing an effective and unified customs system that integrated the disparate legacies of the Austro-Hungarian, Russian, and German empires. The problem lies in the insufficient examination of the legal, organizational, and practical aspects of customs authority functioning, particularly in border regions with Ukrainian populations. This research focuses on the regulatory and legal foundations of customs policy, the structure and functions of the customs service, procedures for goods clearance, the application of tariff policy, transit and customs control mechanisms, and measures to combat smuggling. Special attention is devoted to the activities of customs offices and the influence of economic, political, and ethnic factors on practices governing the movement of goods and cargo across the state border. The relevance of this study stems from the need for deeper understanding of the historical experience of customs administration as a key instrument of state economic control and border security, which is essential for comprehending processes of state formation under challenging political conditions. The scientific novelty of this work derives from the introduction of a wide range of archival sources into scholarly discourse — customs instructions, official reports, statistical records, and regulatory acts — that have not previously been subjected to systematic analysis. The purpose of the study is to elucidate the distinctive features of organizing and implementing the movement of goods and cargo across the customs border of the Second Polish-Lithuanian Commonwealth and to assess their impact on the economic development of border regions. The methodological foundation encompasses historical-genetic, comparative-

analytical, source-based, and systemic approaches, enabling comprehensive examination of the research questions within their socio-historical context.

Keywords: Second Polish Republic, customs border, customs duties, customs tariffs, transit.

Постановка проблеми. Питання організації митної справи та регулювання переміщення товарів і вантажів через державний кордон є одним із ключових аспектів економічної політики будь-якої суверенної держави. У міжвоєнний період, після відновлення незалежності 1918 р., Друга Річ Посполита опинилася перед викликами формування власної митної системи в умовах складного політичного та економічного контексту. Це зумовлювалося як необхідністю інтеграції територій, що раніше належали до різних імперій із відмінними правовими традиціями, так і потребою захисту внутрішнього ринку від іноземної конкуренції. Традиційно, митна політика Другої Речі Посполитої розглядається у контексті загальної економічної модернізації держави, однак недостатньо проаналізованими залишаються конкретні механізми та особливості переміщення товарів і вантажів через митний кордон, зокрема у розрізі функціонування транзитного режиму, тимчасового ввезення, митного складування, а також застосування тарифних та нетарифних інструментів регуляції. Водночас дослідження таких аспектів дає змогу глибше зрозуміти, яким чином митна система впливала на економічну стратегію держави, її зовнішньоторговельні відносини, а також на формування національного виробництва в умовах глобальних економічних змін міжвоєнної доби.

Особливої актуальності набуває вивчення митної політики Другої Речі Посполитої у площині переміщення товарів і вантажів, що дає змогу не лише простежити еволюцію механізмів митного контролю, а й виявити економічні пріоритети держави в умовах нестабільності світового ринку. Установлення високих мит на окремі категорії імпортої продукції, водночас зі створенням пільгових режимів транзиту та тимчасового ввезення, засвідчувало гнучкий, прагматичний підхід польського уряду до регулювання зовнішньої торгівлі. Водночас такі заходи слугували інструментом підтримки національного виробника та формували засади економічного протекціонізму, що був

характерним для європейських держав міжвоєнного періоду. Попри значний науковий інтерес до історії Другої Речі Посполитої, у вітчизняній історіографії залишається недостатньо дослідженим питання функціонування митних інституцій у прикладному вимірі — тобто в аспекті щоденних практик оформлення вантажів, впровадження процедур, роботи прикордонної інфраструктури. Такий підхід дає змогу глибше осмислити специфіку функціонування державного апарату в контексті зміцнення економічного суверенітету та пошуку балансу між відкритістю зовнішнім ринкам і захистом внутрішнього виробництва.

Мета статті — висвітлити особливості переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої шляхом аналізу нормативно-правових засад митної політики, тарифного регулювання, адміністративних процедур і механізмів контролю, що застосовувалися на прикордонних територіях. У межах дослідження основна увага зосереджена на виявленні ключових внутрішніх і зовнішніх чинників, які визначали функціонування митної системи, а також на оцінці її значення у формуванні зовнішньоторговельної стратегії держави.

Історіографічний огляд. Питання митної політики, прикордонного регулювання та переміщення товарів і вантажів у Другій Речі Посполитій набуває дедалі більшої уваги в історичній науці. В українській історіографії питання митно-тарифної політики розглядали С. Русенко, який у працях (Русенко, С. 2011, с. 87–89; Русенко, С. 2012, с. 149–153), С. Кулик висвітлювала умови переміщення транспортних засобів через державний кордон (Кулик, С. 2023, с. 86–91), специфіку демаркації кордонів у Станіславському воєводстві (Кулик, С. 2023, с. 98–109), рух матеріальних цінностей і громадян (Кулик, С. 2024, с. 181–191). М. Бармак зосереджувався на інституційних аспектах митної політики (Бармак, М. 2024, с. 897–912), експортно-імпортному контролі «Дирекції мит у Львові» (Бармак, М. 2024, с. 8–15) тощо. У польській науковій традиції це питання вивчалось через призму охорони східного кордону, структур прикордонної служби та інтеграції митної системи. Н. Dominiczak розкрив

складну політичну й адміністративну структуру східного кордону, звертаючи увагу на його геополітичне значення (Dominiczak, H. 1992). K. Szczepański аналізував трансформацію прикордонних формувань (Szczepański, K. 2005, s. 32–44). P. Kozłowski висвітлював дислокацію митних постів (Kozłowski, P. 2012, s. 7–34). W. Grobelski систематизував дані щодо форм прикордонної охорони (Grobelski, W. 2012–2013, s. 254–282). M. Łara розглядала уніфікацію митної системи (Łara, M. 2021, s. 177–204) тощо.

Основну джерельної бази становлять офіційні видання «Вісника законів Республіки Польща». Зокрема, виконавчий припис до розпорядження про митний тариф³⁷⁶, розпорядження міністрів фінансів та промисловості й торгівлі про митний тариф³⁷⁷, митне провадження³⁷⁸, товарообіг із закордоном³⁷⁹, регулювання державної скарбниці та грошову реформу³⁸⁰, оновлення митного тарифу³⁸¹, будівництво судноплавних каналів, а також регулювання судноплавних і сплавних річок³⁸², спільна ухвала міністрів фінансів та промисловості й торгівлі про митний тариф³⁸³.

«Збірник законів, розпоряджень і тимчасових приписів, чинних для митної сторожі, яка охороняє північний, західний і південний кордони Республіки

³⁷⁶ Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1919 r. Nr. 95. Poz. 511. S. 1027–1064.

³⁷⁷ ROZPORZĄDZENIE Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96. Poz. 510. S. 944–1026.

³⁷⁸ Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnem // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 11/21. Poz. 64.

³⁷⁹ Ustawa z dnia 15 lipca 1920 r. o obrocie towarowym z zagranicą // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1920 r. Nr 79. Poz. 527. S. 1442–1448.

³⁸⁰ Ustawa z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i reformie walutowej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 4. 1924. Poz. 28. S. 43–44.

³⁸¹ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 czerwca 1924 roku w sprawie taryfy celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 54. Poz. 540. S. 1.

³⁸² Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. zmieniająca niektóre postanowienia ustawy z dnia 9 lipca 1919 r. o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 79/24. Poz. 768. S. 1214–1215.

³⁸³ Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 51/20. 1926. Poz. 314. S. 893–898.

Польша»³⁸⁴, «Збірник митних приписів та приписів, пов'язаних із митним провадженням»³⁸⁵ та «Польське митне законодавство»³⁸⁶.

Методологічну основу дослідження становить комплексний підхід, що поєднує загальнонаукові та спеціальні історичні методи, скеровані на всебічне й системне вивчення специфіки переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої. Використання хронологічного методу дало змогу простежити етапи формування і трансформації митної системи в міжвоєнний період, виявити закономірності змін у митному законодавстві, організаційній структурі та практиці контролю за переміщенням товарів. Системно-структурний метод забезпечив можливість аналізу митної політики як інтегральної складової державного механізму регулювання зовнішньоекономічних відносин, у межах якого функціонували взаємопов'язані інституції, правові норми та процедури. Джерелознавчий аналіз використаний для критичного опрацювання широкого кола документальних матеріалів, зокрема нормативно-правових актів, митних звітів, статистичних оглядів, інструкцій і регламентів, що регулювали митну діяльність.

Виклад основного матеріалу. Прикордонний рух товарів у Другій Речі Посполитій регламентувався на основі положення про виконання постанови про митний тариф від 4 листопада 1919 р., що стало фундаментальним нормативним актом у формуванні митно-тарифної системи держави в повоєнний період³⁸⁷. Документ визначав механізми тарифного регулювання, умови ввезення та вивезення товарів, а також засади митного контролю, віддзеркалюючи прагнення уряду до централізації економічної політики й захисту внутрішнього ринку. Митний тариф супроводжувався офіційними роз'ясненнями Міністерства

³⁸⁴ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opracował Krywiec Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-północ. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. 371 s.

³⁸⁵ Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. 438 s.

³⁸⁶ Polskie ustawodawstwo celne. Tom 1 / opracowali Józef Szkandera, Wincenty Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzpiitej Polskiej, 1935. 598 s.

³⁸⁷ Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1919 r. Nr. 95. Poz. 511. S. 1027–1064.

фінансів, що мали рівну юридичну силу з положеннями самого тарифу. Це свідчило про нормативну цілісність регулювання митної політики та прагнення до уніфікації тлумачень. Окрім імпортного мита, ввезені на територію Другої Речі Посполитої товари, віднесені до категорій продовольчих або інших, підлягали також обов'язковому оподаткуванню внутрішніми митами відповідно до чинного законодавства³⁸⁸. Такий підхід віддзеркалював комплексність фінансової політики, орієнтованої не лише на регулювання зовнішньоторговельного обміну, а й на забезпечення стабільних надходжень до державного бюджету.

Згідно із законом про торгівлю товарами з іноземними країнами від 15 липня 1920 р.³⁸⁹ в Другій Речі Посполитій створено Головне управління імпорту та експорту, якому делеговано повноваження щодо організації та регулювання зовнішньоторговельної діяльності держави. Це відомство не лише далі реалізовувало попередні рішення щодо контролю за обігом товарів через митний кордон, а й уособлювало спробу централізувати управління зовнішньою торгівлею в умовах політичної та економічної нестабільності перших років незалежності. У структурі Головного управління функціонували регіональні торговельні палати, підпорядковані міністерству промисловості й торгівлі, в яких працювали уповноважені урядові комісари. Така модель адміністративного управління давала змогу здійснювати не лише технічний контроль, а й оперативне втручання в експортно-імпортні операції відповідно до потреб державної економічної політики. Водночас, на підставі постанови міністра фінансів та міністра промисловості й торгівлі від 2 червня 1920 р.³⁹⁰ затверджено митний тариф, який деталізував номенклатуру товарів, порядок їх класифікації та відповідні розміри мита. Цей документ став практичним інструментом втілення протекціоністської політики, забезпечуючи правові засади для

³⁸⁸ Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 3.

³⁸⁹ Ustawa z dnia 15 lipca 1920 r. o obrocie towarowym z zagranicą // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1920 r. Nr 79. Poz. 527. S. 1442–1448.

³⁹⁰ Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 51/20. 1926. Poz. 314. S. 893–898.

економічного захисту внутрішнього ринку шляхом обмеження імпорту і стимулювання національного виробництва.

У митному оформленні в Другій Речі Посполитій ключову роль відігравали товарно-транспортні накладні та багажні листи — офіційні документи, які супроводжували переміщення вантажів через митний кордон. Вони містили детальний перелік товарів, інформацію про їх походження, кількісні характеристики, а також зазначення відповідних митних ставок. Ці документи забезпечували адміністративну фіксацію товарообігу та слугували підставою для нарахування митних зборів.

Митне регулювання здійснювалося на основі імпортних і експортних тарифів, які визначали розмір митних платежів залежно від категорії товарів. Імпортні тарифи були переважно протекціоністські, спрямовані на обмеження іноземного впливу на внутрішній ринок і стимулювання національного виробництва, тоді як експортні тарифи, навпаки, регулювали вивезення стратегічно важливої сировини та готової продукції, виходячи з економічних інтересів держави³⁹¹.

Усі товари, що транспортувалися транзитом через митну територію Другої Речі Посполитої або експортувалися за її межі, підлягали обов'язковому митному оформленню відповідно до чинного законодавства. Процедура оформлення включала документальну фіксацію товару, перевірку його відповідності митним класифікаціям, а також визначення та сплату відповідних зборів. Такий підхід забезпечував контроль за переміщенням матеріальних цінностей, знижував ризики контрабанди та виступав інструментом державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності³⁹².

Ввезення та вивезення товарів через митний кордон дозволялося лише визначеними митними шляхами. Зокрема, залізницями загального користування;

³⁹¹ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczypospolitej Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione według stanu z dnia 1. października 1926 r. Opracował Krywieńczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-północ. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26.

³⁹² ROZPORZĄDZENIE Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 944–1026.

морськими портами, відкритими для перевезення вантажів; наземними та водними шляхами, офіційно визнаними митними шляхами, оголошеними державою для загального користування. Усі інші маршрути вважалися другорядними. Перетин митного кордону такими шляхами з товарами був можливий лише за спеціального дозволу митних органів. Перевезення товарів через митний кордон дозволялося лише у світлий час доби — від світанку до заходу сонця. У виняткових випадках, якщо цього вимагали обставини, податкові органи могли надавати спеціальні дозволи на перевезення в інший час. Переміщення пасажирів та вантажів транспортними підприємствами загального користування відповідно до встановленого розкладу дозволялося як удень, так і вночі. Рух пасажирів автомагістралями дозволявся лише у світлий час доби, за винятком окремих випадків, передбачених Міністерством фінансів³⁹³.

Якщо товари або судна надходили із країн, що встановлювали менш сприятливі умови для польських товарів чи суден, дозволялося вводити відповідні заходи у відповідь шляхом прийняття відповідних нормативних актів. Ввезення та перевезення товарів, що належали до державної монополії, дозволялося лише за наявності спеціальних дозволів³⁹⁴.

На підставі пункту 2 статей 1–2 закону від 11 січня 1924 р.³⁹⁵, а також відповідно до постанови Ради Міністрів від 20 червня 1924 р., прийнято рішення про впровадження нової редакції митного тарифу. Згаданий тариф додавався до тексту постанови і набував чинності через п'ятнадцять днів після його офіційного оприлюднення³⁹⁶. Цей правовий акт мав обов'язкову силу на всій митній території Другої Речі Посполитої, що свідчило про прагнення державної адміністрації до уніфікації митного регулювання в межах єдиного економічного простору. Водночас передбачалося, що чинний митний тариф мав бути поданий

³⁹³ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemystu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 944.

³⁹⁴ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemystu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 944.

³⁹⁵ Ustawa z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i reformie walutowej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 4. 1924. Poz. 28. S. 43–44.

³⁹⁶ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 czerwca 1924 roku w sprawie taryfy celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 54.Poz. 540. S. 1.

для подальшого нормативного доопрацювання протягом 15 днів від часу публікації документа. Запровадження нової редакції митного тарифу в контексті загальної фінансової реформи 1924 р. свідчило про комплексний підхід уряду до стабілізації економіки, де митна політика виступала важливим інструментом як бюджетного наповнення, так і торговельного регулювання.

Цей перехідний етап завершено 11 жовтня 1933 р., коли набув чинності новий митний тариф, який став важливим етапом у трансформації економічного законодавства Другої Речі Посполитої. Його ухвалення стало логічним підсумком спроб модернізувати митне законодавство, що до того часу спиралося на застарілу основу — російський тариф 1903 р., адаптований у редакціях 1919 та 1924 рр. Така відсталість тарифного регулювання не відповідала вимогам економічного розвитку ані вітчизняного ринку, ані міжнародного торговельного середовища. Новий тариф створено відповідно до тогочасних вимог митного регулювання, з урахуванням потреб національного господарства, передусім — індустріального розвитку та стимулювання експорту. Його розробники приділили особливу увагу необхідності оптимізації митних платежів через механізми міжнародного договірної співробітництва. Результатом цієї політики стало укладення низки торговельних і митно-тарифних угод, які передбачали поступове зменшення митних ставок для певних товарних груп. Загалом, новий тариф став конвенційним — він був результатом багатосторонніх домовленостей Другої Речі Посполитої з 22 державами³⁹⁷. Така широка договірна база свідчила про активну інтеграцію польської економіки в міжнародну систему торгівлі та про прагнення держави до збалансованого поєднання протекціоністських та ліберальних елементів у митній політиці.

З метою зростання прибутків, уряд впроваджував державну монополію на виробництво та реалізацію спиртних напоїв, ліцензування для виробників і продавців алкоголю, встановлював податки для них, а також регулював ціни на

³⁹⁷ Frankowski St. Bilans 4-lecia nowej taryfy celnej // Tygodnik wydawany przez poparcie Ministerstwo przemysłu i handlu przy w spółdziadle ministerstw: skarbu, rolnictwa i ref. roln., komunikacji, poczt i telegr. Warszawa, dnia 4 lipca 1936. Rok XVII. Zeszyt 27. S. 1658.

алкогольну продукцію (Бармак, М. 2024, с. 14). Перелік товарів, на які поширювалися монопольні обмеження, визначався окремим нормативним актом. Міністерство фінансів, у погодженні з відповідними міністерствами, мало право запроваджувати заборони або обмеження на імпорт або експорт окремих товарів з міркувань суспільного інтересу. Для визначення тарифної категорії товару вирішальним був його стан на час перетину митного кордону, а також матеріал, з якого він виготовлений. Наприклад, якщо товар складався з різних матеріалів і не мав чітко визначеної тарифної категорії в митному тарифі або відповідних регламентах, він класифікувався за основним компонентом. У разі сумнівів щодо визначення основного компонента, пріоритет надавався компоненту, що визначав основні характеристики товару і становив найбільшу частку у вартості чи його вазі³⁹⁸.

Суміші, що містили компоненти в різних пропорціях, якщо вони не були зазначені окремо в митному тарифі або не віднесені до окремої тарифної категорії, класифікувалися за найвищою митною ставкою, за винятком випадків, коли його частка була незначною. Для товарів, які не мали чітко визначеної тарифної категорії, застосовувалася митна позиція, що відповідала схожим товарам за якістю, способом виробництва або призначенням. Мито нараховувалося відповідно до бази, зазначеної в митному тарифі, тобто на основі ваги, об'єму, кількості одиниць тощо. Основою для розрахунку мита за вагою була валова або «чиста» вага товару. Так, товари, що ввозилися без упакування, оподатковувалися відповідно до їх фактичної ваги. Якщо вартість товару не перевищувала 20 марок польських за 100 кг, мито стягувалося на основі валової ваги. Вищі митні ставки застосовувалися лише до товарів, щодо яких митний тариф містив чіткі положення. Зовнішня тара, що використовувалася для товарів, оподаткованих на основі «чистої» ваги, не підлягала митному збору. Якщо зовнішня упаковка не відповідала комерційним стандартам або виготовлена з металу й не включена до митного тарифу, вона підлягала митному

³⁹⁸ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 944.

оподаткуванню за підвищеними ставками. Товар мав бути повернутий з посудом, якщо його вартість не перевищувала вартість самого товару³⁹⁹.

Для зважування рідин, що транспортувалися у резервуарах або спеціально обладнаних засобах, до «чистої» ваги додавалося 20% як поправка на втрати, зокрема лід і воду. У таких випадках застосовувався тариф, якщо не було окремих положень щодо цього. Для товарів, що пересилалися поштою, мали вагу до 5 кг, ввізне мито сплачувалося за ставкою 3 марки польських за відправлення. Винятком були випадки, коли поштове відправлення містило товари, які підлягали митному оподаткуванню за ставкою 100 марок польських за 100 кг; товари, що потребували окремої класифікації згідно з митним тарифом⁴⁰⁰.

Ввезення без сплати мита дозволялося для таких категорій товарів: предметів, призначених для безпосереднього використання главами іноземних держав під час їхнього тимчасового перебування, а також дипломатичними представниками іноземних держав за умов, визначених окремими нормативними актами. Офіційні атрибути, зокрема: прапори, емблеми, печатки та бланки, що використовувалися на території дипломатичних представництв і консульських установ іноземних держав. Предмети, необхідні для переговорів, слухань, слідчих дій та інших офіційних процедур у діяльності органів державної влади. Нагороди, отримані від іноземних держав, зокрема ордени та медалі, отримані на виставках. Товари, що підпадали під державну монополію та імпортувалися під управлінням державних монопольних органів; засоби платежу; пам'ятки старовини, твори мистецтва, науки та промисловості, а також наукове обладнання й препарати, призначені для громадських колекцій і науково-дослідних установ; твори мистецтва польських художників; будівельні матеріали та інструменти, необхідні для технічного обслуговування, а також для виконання ремонтних і сервісних робіт на митних пунктах, контрольних дорогах та міжнародних залізничних станціях; сільськогосподарська та інша продукція,

³⁹⁹ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 944–945.

⁴⁰⁰ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 945.

що походила із країн, через які проходила митна лінія, котрою керували на території митної зони Польщі⁴⁰¹.

Однак це звільнення не поширювалося на товари, що підпадали під державну монополію, а також на продукти харчування. Особисті речі туристів і працівників громадського транспорту, а також предмети, необхідні для виконання їхніх професійних обов'язків. Зокрема, речі, що використовувалися військовими, сплавниками та лоцманами для особистого користування; додаткові запаси продуктів харчування та ліків, необхідних у дорозі, за умови, що їхня кількість відповідала потребам подорожніх; товари, що підпадали під державну монополію, у кількості, обмеженій відповідно до чинного законодавства. Транспортні засоби, тимчасово ввезені для використання. Зокрема, вагони, автомобілі, екіпажі, кораблі, велосипеди, літаки; допоміжне обладнання, необхідне для їх експлуатації та технічного обслуговування; інші транспортні засоби, такі, як-от: тачки, корзини, сани, а також зброя й чохла для сидлових, тяглових і в'ючних тварин. Зазначені транспортні засоби та предмети мали бути використані виключно для перевезення людей або вантажів, без ознак наміру ухилитися від сплати митних платежів. Під час ввезення автомобілів, мотоциклів, велосипедів і літаків як транспортних засобів завжди перевірялися заходи безпеки. Для інших транспортних засобів це робили тільки в разі виникнення підозр⁴⁰².

Для транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів, велосипедів), які тимчасово ввозилися з-за кордону без сплати митних зборів, видавалися спеціальні перепустки, що оформлялися «Польським клубом» у Варшаві, а також прикордонні довідки проїзду на автомобілі. Польським транспортним засобам, у тому числі тимчасово ввезеним з-за кордону, видавали відповідні свідоцтва для офіційного в'їзду на територію країни⁴⁰³.

⁴⁰¹ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 945–946.

⁴⁰² ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96.Poz. 510. S. 946.

⁴⁰³ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według

Транспортні засоби звільнялися від митних платежів за умови, що з їхнього типу, напрямку руху та пункту призначення очевидно, що вони використовувалися для перевезення осіб або товарів, а не для безмитного ввезення. Для автомобілів, велосипедів і літаків необхідно забезпечити митне оформлення перед виїздом за кордон. Винятки з цього правила могли бути дозволені міністром фінансів. Щодо інших транспортних засобів, таких, як-от: візки, тачки тощо, митне забезпечення вимагалось лише у випадках, коли була підозра щодо ухилення від сплати митних платежів або якщо такі засоби не мали ознак використання. Залізничні вагони, що належали до парку іноземних залізниць і мали відповідне маркування, звільнялися від митного забезпечення⁴⁰⁴. За погодженням з Міністерством промисловості та торгівлі, Міністерство фінансів мало право дозволити тимчасове безмитне ввезення матеріалів і комплектувальних, необхідних для виробництва на вітчизняних підприємствах, за умови, що готова продукція експортуватиметься. Також дозволялося тимчасове безмитне ввезення товарів для участі в міжнародних ярмарках, промислові та торгові змагання, виконання контрактних зобов'язань та інших тимчасових заходів. Аналогічно, Міністерство фінансів дозволяло вивозити вітчизняні товари за кордон для доопрацювання, якщо таке доопрацювання неможливе або обмежене на митній території, економічно вигідніше виконати роботи за кордоном. Окрім того, Міністерство фінансів, у співпраці з Міністерством промисловості та торгівлі, мало право, зважаючи на міркування суспільного блага, дозволити тимчасове безмитне ввезення товарів, призначених для обмеженого використання. Зокрема, бурового обладнання для нафтової промисловості, технологічного обладнання для тимчасових робіт. Дозволялося тимчасове ввезення безмитних товарів для наукових експериментів, виставок і конкурсів, тестування моделей для туристичних агентств. Усі ці дозволи видавалися за умови гарантійного забезпечення та взаємності з боку

stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opracował Krywieczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-połnoc. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26.

⁴⁰⁴ Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Łączono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 13.

інших держав. Для торгівлі між прикордонними територіями та відповідними регіонами СРСР, Міністерство фінансів, відповідно до місцевих потреб, мало право запроваджувати певні митні послаблення⁴⁰⁵.

Перевезення товарів через митний кордон дозволялося лише у світлий час доби, тобто після сходу та перед заходом сонця. У разі необхідності, митні органи могли робити винятки. Пасажирський рух митними дорогами дозволявся лише у визначені години. Однак міністр фінансів мав право дозволити певні «послаблення» в цьому питанні. До прийняття єдиних положень щодо покарань за контрабанду, ухилення від сплати митних платежів, перевищення встановлених лімітів або порушення митних правил, зокрема за неправильне чи неточне декларування товарів, у різних частинах країни діяли раніше встановлені закони. Так, у колишній австрійській та прусській частинах — чинне на той час законодавство; у колишній російській частині — закони та правила, що діяли на 1 серпня 1914 р. Детальні положення щодо виконання цього розпорядження визначав міністр фінансів⁴⁰⁶.

Перевезення товарів забезпечувалося сплатою митних платежів, які на них накладалися, незалежно від прав третіх осіб і мали перевагу над усіма іншими зборами та пільгами. Такі товари могли бути затримані або вилучені митними органами до сплати митних платежів і дотримання вимог щодо зовнішньої торгівлі товарами. Вони могли бути продані для покриття митних зборів. Продаж митних товарів не можна було припинити ні за рішенням суду, ні за розпорядженням органів, що здійснювали права власності на ці речі, або кредиторів⁴⁰⁷.

⁴⁰⁵ ROZPORZĄDZENIE Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 96. Poz. 510. S. 947.

⁴⁰⁶ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opracował Krywiefczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-północ. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26–27.

⁴⁰⁷ Polskie ustawodawstwo celne. Tom 1 / opracowali Józef Szkandera, Wincenty Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzpiitej Polskiej, 1935. S. 12.

У розпорядженні міністра фінансів від 13 грудня 1920 р. «Про митне провадження»⁴⁰⁸ наголошувалося на тому, що переміщення товарів через митний кордон дозволялося лише вздовж визначених доріг, на яких розташовувалися митниці. Такі дороги називалися «митними» і відрізнялися від інших шляхів, якими перевезення вантажів заборонялося. Усі інші шляхи слід вважати випадковими. Митниці поділялися за сферою їх діяльності на два класи: I-ого класу, розташовані на залізничних і водних шляхах. Вони мали право здійснювати митне оформлення усіх товарів, незалежно від їх кількості та суми митних зборів. Митниці II-ого класу діяли на автомобільних шляхах і могли здійснювати митне оформлення лише тих товарів, які зазначалися у спеціальній таблиці, опублікованій у «Віснику законів Республіки Польща»⁴⁰⁹.

Якщо товари призначалися для особистого користування мешканців прикордонних територій або для дрібної торгівлі, при цьому загальна сума мита не мала перевищувати 60 злотих. Якщо митний збір перевищував вказаний ліміт, у випадку ввезення піаніно, карети тощо, дозволялося ввезення лише однієї одиниці кожного із перелічених предметів. Для туристів, які перетинали кордон із закордонними паспортами, дозволялося оформлювати предмети, призначені для особистого користування, на митницях, незалежно від розміру митного збору. Перевезення товарів через митні пости заборонялося. Товари в митницях для колісного транспорту оформлювали з 1 жовтня — по 1 березня: з 8:00 до 12:00 та з 17:00 год. Улітку: з 7:00 — до 12:00 год. Туристи, які прибували у неробочий час, могли бути пропущені лише у виняткових випадках крайньої необхідності. Безперешкодний перетин кордону в будь-який час дня і ночі дозволявся особам, які виконували професійні обов'язки. Зокрема, священнослужителі, лікарі, фельдшери, акушерки і пожежники⁴¹⁰.

⁴⁰⁸ Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnem // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 11/21. Poz. 64. S. 119.

⁴⁰⁹ Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. zmieniająca niektóre postanowienia ustawy z dnia 9 lipca 1919 r. o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Nr. 79/24. Poz. 768. S. 1214–1215.

⁴¹⁰ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według

Заборонялося ввезення з-за кордону деяких товарів. З міркувань здоров'я: заміників шафрану, паперову оббивку, забруднену миш'яковими фарбами, анілінові фарби, що містили миш'як, сірники, що містили білий фосфор. З міркувань громадської безпеки: гармати, ракети, гранати, бомби та інші вибухові пристрої. З інших причин — будь-які предмети, що були образливими для релігійних і національних почуттів чи моралі, листя і лушпиння та відходи картоплі, незалежно від країни походження, імітаційні відбитки паперових грошей або цінних паперів, квитки іноземних лотерей⁴¹¹. Варто зауважити, що жителі вільного міста Гданськ, які раніше імпортували квитки німецької державної лотереї, могли продовжувати їх ввезення 10 років (з 1 січня 1922 р.), без права продажу на території Республіки Польща⁴¹².

Висновки. Дослідження особливостей переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої свідчило про складність і багатогранність митної політики, яка формувалася в умовах державотворення, економічної нестабільності та все нових викликів міжнародної торгівлі. Важливим виявом еволюції митного регулювання стало запровадження митних тарифів 1919, 1924 і 1933 рр., які не лише віддзеркалювали фіскальні пріоритети держави, а й служили засобом економічної політики, скерованої на стимулювання власного виробництва, регулювання імпорту та активне включення у глобальну торгівлю. Зокрема, митний тариф 1933 р., укладений на основі численних двосторонніх конвенцій, свідчив про прагнення польської влади до зниження тарифних бар'єрів шляхом переговорів і взаємних поступок, що забезпечувало розширення ринків збуту та диверсифікацію джерел постачання. Переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої виконувало не лише фіскальну й економічну функції, а й виступало

stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opracował Krywiefczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-północ. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 27.

⁴¹¹ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczypospolitej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opracował Krywiefczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-północ. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 28.

⁴¹² Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 14.

елементом державного суверенітету, інструментом геополітичної та торговельної самореалізації держави у складній міжнародній ситуації міжвоєнної Європи.

Бармак, М. 2024. Контроль «Дирекції мит у Львові» за експортно-імпортними операціями (1920-ті рр.). *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: історія*. Випуск 2. С. 8–15. <https://doi.org/10.32782/2307-7778/2024.2.1>

Бармак, М. 2024. Митна політика в Другій Речі Посполитій. *Актуальні питання у сучасній науці*. № 7(25). С. 897–912. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-7\(25\)-897-912](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-7(25)-897-912)

Кулик, С. Ю. 2023. Особливості визначення прикордонних меж у Станіславівському воєводстві в 1920-х рр. *Науковий вісник Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича: Історія*. № 2 (58). С. 98–109. <https://doi.org/10.31861/hj2023.58.98-109>

Кулик, С. 2024. Особливості переміщення громадян і матеріальних цінностей зі східних воєводств Другої Речі Посполитої (1920-ті рр.). *Rocznik Chełmski*. Chełm. Том 28. S. 181–191.

Кулик, С. Ю. 2023. Умови та особливості переміщення транспортних засобів через митні кордони Речі Посполитої у міжвоєнний період. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Історичні науки*. Видавничий дім «Гельветика». Том 34 (73). № 1. С. 86–91. <https://doi.org/10.32782/2663-5984/2023/1.12>

Русенко, С. Я. 2011. Митно-тарифна політика Польщі у міжвоєнний період ХХ ст. *Тези доповідей п'ятої міжнародної наукової школи семінару «Історія торгівлі податків та мита»*. Академія митної служби України. Дніпропетровськ, С. 87–89.

Русенко, С. Я. 2012. Митно-тарифна політика Польщі у міжвоєнний період ХХ століття на західноукраїнських землях. *Збірник наукових праць: Історія торгівлі податків та мита*. Дніпропетровськ. № 1(5). С. 149–153.

Grobelski, W. 2012–2013. Formacje graniczne II Rzeczypospolitej. *Roczniki wydziału nauk prawnych i ekonomicznych kul*. Tom VIII–IX. Zeszyt 1. S. 254–282.

Dominiczak, H. 1992. Granica wschodnia Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1919–1939. Warszawa.

Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. 1926 / Opracował Krywiefczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Celnej Lubliniec-pólnoc. Lubliniec: Nakładem autora.

Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnem. 1930. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej.

Kozłowski, P. 2012. Straż Celna zapomnianą formacją graniczną II Rzeczypospolitej — dyslokacja jednostek granicznych w 1926 roku. *Problemy Ochrony Granic. Biuletyn*. Nr. 50. S. 7–34.

Łapa, M. 2021. Unifikacja systemu celnego Drugiej Rzeczypospolitej. Przyczynek do zagadnienia gospodarczej integracji ziem polskich po I wojnie światowej. *Almanach Historyczny*. T. 23. Z. 1. S. 177–204. <https://doi.10.25951/4407>

Polskie ustawodawstwo celne. 1935. Tom 1 / opracowali Józef Szkandera, Wincenty Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzpiitej Polskiej.

Szczepański, K. 2005. Ochrona granicy wschodniej w latach 1918–1924. Transformacje struktur formacji granicznych po odzyskaniu niepodległości. *Zeszyt Naukowy. Muzeum Wojska*. Nr. 18. S. 32–44.

Frankowski, St. 1936. Bilans 4-lecia nowej taryfy celnej. *Tygodnik wydawany przez poparcie Ministerstwo przemysłu i handlu przy współdziale ministerstw: skarbu, rolnictwa i ref. roln., komunikacji, poczty i telegr.* Warszawa. Rok XVII. Zeszyt 27. S. 1658.

Barmak, M. 2024. Mytna polityka v Druhii Rechi Pospolytii [Customs Policy in the Second Polish Republic]. *Aktualni pytannia u suchasnoi nautsi*. Nr. 7(25). S. 897–912. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-7\(25\)-897-912](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-7(25)-897-912) [In Ukrainian].

Kulyk, S. Yu. 2023. Osoblyvosti vyznachennia prykordonnykh mezh u Stanislavivskomu voievodstvi v 1920-kh rr. [Features of Border Delimitation in the Stanislaviv Voivodeship in the 1920s]. *Naukovyi visnyk Chernivetskoho natsionalnoho universytetu imeni Yuriia Fedkovycha: Istorii*. Nr. 2(58). S. 98–109. <https://doi.org/10.31861/hj2023.58.98-109> [In Ukrainian].

Kulyk, S. 2024. Osoblyvosti peremishchennia hromadian i materialnykh tsinnosti zi skhidnykh voievodstv Druhoi Rechi Pospolytoi (1920-ti rr.) [Features of the Movement of Citizens and Material Assets from the Eastern Voivodeships of the Second Polish Republic (1920s)]. *Rocznik Chełmski*. Chełm. Tom 28. S. 181–191. [In Ukrainian].

Kulyk, S. Yu. 2023. Umovy ta osoblyvosti peremishchennia transportnykh zasobiv cherez mytni kordony Rechi Pospolytoi u mizhvoiennyi period [Conditions and Features of the Movement of Vehicles across the Customs Borders of the Polish Republic in the Interwar Period]. *Vcheni zapysky Tavriiskoho natsionalnoho universytetu imeni V. I. Vernadskoho. Serii: Istorychni nauky*. Vydavnychiy dim «Helvetyka». Tom 34(73). Nr. 1. S. 86–91. <https://doi.org/10.32782/2663-5984/2023/1.12> [In Ukrainian].

Rusenko, S. Ya. 2011. Mytno-taryfna polityka Polshchi u mizhvoiennyi period XX st. [Customs and Tariff Policy of Poland in the Interwar Period of the 20th Century]. *Tezy dopovidei piatoj mizhnarodnoi naukovoï shkoly seminaru «Istorii torhivli podatkov ta myta»*. Akademiia mytnoi sluzhby Ukrainy. Dnipropetrovsk. S. 87–89. [In Ukrainian].

Rusenko, S. Ya. 2012. Mytno-taryfna polityka Polshchi u mizhvoiennyi period XX st. na zachidnoukrainskykh zemliakh [Customs and Tariff Policy of Poland in the Interwar Period of the 20th Century in the Western Ukrainian Lands]. *Zbirnyk naukovykh prats: Istorii torhivli podatkov ta myta*. Dnipropetrovsk. Nr. 1(5). S. 149–153. [In Ukrainian].

Grobelski, W. 2021–2013. Formacje graniczne II Rzeczypospolitej. *Roczniki wydziału nauk prawnych i ekonomicznych kul.* [Border formations of the Second Polish Republic]. *Roczniki wydziału nauk prawnych i ekonomicznych kul.* Tom VIII–IX. Zeszyt 1. S. 254–282. [In Polish].

Dominiczak, H. 1992. Granica wschodnia Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1919–1939 [The Eastern Border of the Republic of Poland in the Years 1919–1939]. Warszawa. [In Polish].

Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczyp. Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. 1926 [Collection of laws, regulations, and temporary provisions applicable to the customs guard protecting the northern, western, and southern borders of the Republic of Poland. Second unofficial expanded and supplemented edition. As of October 1, 1926.] / Opracował Krywiefczyk Ludomir Komisarz Straży Celnej Kierownik Komisarjatu Straży Selpej Lubliniec-pólnoc. Lubliniec: Nakładem autora. [In Polish].

Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. 1930 [Collection of customs regulations and provisions related to customs procedures.]. Wydanie oficjalne. Tom I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej. [In Polish].

Kozłowski, P. 2012. Straż Celna zapomniana formacją graniczną II Rzeczypospolitej — dyslokacja jednostek granicznych w 1926 roku [The Customs Guard as a Forgotten Border Formation of the Second Polish Republic — Deployment of Border Units in 1926]. *Problemy Ochrony Granic. Biuletyn*. Nr. 50. S. 7–34. [In Polish].

Łapa, M. 2021. Unifikacja systemu celnego Drugiej Rzeczypospolitej. Przyczynek do zagadnienia gospodarczej integracji ziem polskich po I wojnie światowej [Unification of the Customs System of the Second Polish Republic: A Contribution to the Issue of Economic Integration of Polish

Lands after World War I]. *Almanach Historyczny*. T. 23. Z. 1. S. 177–204. <https://doi.org/10.25951/4407> [In Polish].

Polskie ustawodawstwo celne. 1935. [Polish Customs Legislation]. Tom 1. / opracowali Józef Szkandera, Wincenty Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzeczypospolitej Polskiej. [In Polish].

Szczepański, K. 2005. Ochrona granicy wschodniej w latach 1918–1924. Transformacje struktur formacji granicznych po odzyskaniu niepodległości [Protection of the Eastern Border in the Years 1918–1924. Transformations of Border Formation Structures after Regaining Independence]. *Zeszyt Naukowy. Muzeum Wojska*. Nr. 18. S. 32–44. [In Polish].

Frankowski, St. 1936. Bilans 4-lecia nowej taryfy celnej [The Four-Year Balance of the New Customs Tariff]. *Tygodnik wydawany przez poparcie Ministerstwo przemysłu i handlu przy w spółudziale ministerstw: skarbu, rolnictwa i ref. roln., komunikacji, poczt i telegr.* Warszawa. Rok XVII. Zeszyt 27. S. 1658. [In Polish].

УДК: 070.481(477.83)«1925/1939»:316.7:391-055.2

Н. Зелінська

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1211-1897>

Національний університет «Львівська політехніка» (Львів, Україна)

Х. Астапцева

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1578-5747>

Національний університет «Львівська політехніка» (Львів, Україна)

N. Zelinska

Lviv Polytechnic National University (Lviv, Ukraine)

Kh. Astaptseva

Lviv Polytechnic National University (Lviv, Ukraine)

**ТЕМА МОДИ У ДИСКУРСІ ЖІНОЧОЇ ПЕРІОДИКИ
МІЖВОЄННОЇ ГАЛИЧИНИ: «ЖІНОЧА ВОЛЯ»,
ДОДАТОК ДО ЧАСОПИСУ «ЖІНОЧА ДОЛЯ»**

*The Fashion Theme in the Discourse of Women's Periodicals in Interwar
Galicia:*

*«Zhinocha Volia» [Women's Liberty], a Supplement
to the Magazine «Zhinocha Dolia» [Women's Destiny]*

Статтю присвячено дослідженню феномена моди в часописі «Жіноча Воля» (додаток до «Жіночої Долі»), орієнтованому на сільське жіноцтво міжвоєнної Галичини. З використанням дискурс-аналізу, якісного контент-аналізу та історико-культурного методу опрацьовано публікації на теми одягу, зовнішності й моди. Мода тут постає як амбівалентне явище — простір між традицією і модерністю, естетикою та ощадністю, засіб культурної самореалізації й водночас чинник соціального тиску. Народний одяг репрезентується як морально й національно виправдана альтернатива міській моді. Видання формувало у