

УДК 338.45:343.7(438)

DOI: <https://doi.org/10.20535/2307-5244.61.2025.347311>

І. 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 un-

derstanding 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.

Організація митної справи та регулювання переміщення товарів і вантажів через державний кордон є одними з ключових аспектів економічної політики будь-якої суверенної держави. В міжвоєнний період, після відновлення незалежності 1918 р., Друга Річ Посполита опинилася перед викликами формування власної митної системи в умовах складного політичного й економічного контексту. Це зумовлювалось як необхідністю інтеграції територій, що раніше належали до різних імперій із відмінними правовими традиціями, так і потребою захищати внутрішній ринок від іноземної конкуренції. Традиційно, митна політика Другої Речі Посполитої розглядається в контексті загальної економічної модернізації держави, однак недостатньо проаналізованими залишаються конкретні механізми та особливості переміщення товарів і вантажів через митний кордон, зокрема в розрізі функції

онування транзитного режиму, тимчасового ввезення, митного складування, а також застосування тарифних і нетарифних інструментів регуляції. Водночас дослідження таких аспектів дає змогу глибше зрозуміти, як 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 в 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 імпортової продукції, водночас зі створенням пільгових режимів транзиту й тимчасового ввезення, засвідчувало гнучкий, прагматичний підхід польського уряду до регулювання зовнішньої торгівлі. Водночас такі заходи були інструментом підтримки національного виробника та формували засади економічного протекціонізму, притаманного європейським державам міжвоєнного періоду. Попри значний науковий інтерес до історії Другої Речі Посполитої, у вітчизняній історіографії залишається недостатньо дослідженим 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 й 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 та механізмів контролю, що застосовувалися на прикордонних територіях. У межах дослідження основну увагу зосереджено на виявленні ключових внутрішніх і зовнішніх чинників, які визначали функціонування митної системи, а також на оцінці її значення в формуванні зовнішньоторговельної стратегії держави.

Митна політика, прикордонне регулювання та переміщення товарів і вантажів у Другій Речі Посполитій привертає дедалі більше уваги в історичній науці. В українській історіографії митно-тарифну політику розглядав С. Русенко (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), експорт-

но-імпортному контролю «Дирекції мит у Львові» (Бармак, М. 2024, с. 8–15) тощо. У польській науковій традиції це питання вивчали через призму охорони східного кордону, структур прикордонної служби та інтеграції митної системи. Г. Домінічак розкрив складну політичну й адміністративну структуру східного кордону, звертаючи увагу на його геополітичне значення (Dominiczak, H. 1992). К. Щепанськи аналізував трансформацію прикордонних формувань (Szczepański, K. 2005, s. 32–44). П. Козловськи висвітлював дислокацію митних постів (Kozłowski, P. 2012, s. 7–34). В. Гробельськи систематизував дані щодо форм прикордонної охорони (Grobelski, W. 2012–2013, s. 254–282). М. Лапа розглядала уніфікацію митної системи (Łapa, M. 2021, s. 177–204) тощо.

Основну джерельної бази становлять офіційні видання «Вісника законів Республіки Польща». Зокрема, виконавчий припис до розпорядження про митний тариф¹, розпорядження міністрів фінансів та промисловості й торгівлі про митний тариф², митне провадження³, товарообіг із закордоном⁴, регулювання державної скарбниці та грошову реформу⁵, оновлення митного тарифу⁶, будівництво судноплавних каналів, а також регулювання судноплавних і сплавних річок⁷, спільна ухвала міністрів фінансів та промисловості й торгівлі про митний тариф⁸, «Збірник законів, розпоряджень і тимчасових приписів, чинних для митної сторожі, яка охороняє північний, західний та південний кордони Республіки Польща»⁹, «Збірник митних приписів та приписів, пов'язаних із митним провадженням»¹⁰ і «Польське митне законодавство»¹¹.

¹ Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1919 r. № 95. Poz. 511. S. 1027–1064.

² Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944–1026.

³ Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnem // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 11/21. Poz. 64.

⁴ Ustawa z dnia 15 lipca 1920 r. o obrocie towarowym z zagranicą // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1920 r. № 79. Poz. 527. S. 1442–1448.

⁵ Ustawa z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i reformie walutowej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 4. 1924. Poz. 28. S. 43–44.

⁶ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 czerwca 1924 roku w sprawie taryfy celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 54. Poz. 540. S. 1.

⁷ 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. № 79/24. Poz. 768. S. 1214–1215.

⁸ Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 51/20. 1926. Poz. 314. S. 893–898.

⁹ 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. / Opr. Krywiec L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. 371 s.

¹⁰ Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnem. Wydanie oficjalne. T. I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. 438 s.

¹¹ Polskie ustawodawstwo celne. T. 1 / opracowali Józef Szkandera, Wincenty Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rpiitej Polskiej, 1935. 598 s.

Методологічною основою дослідження є 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 й 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 проаналізувати митну політику як інтегральну складову державного механізму регулювання зовнішньоекономічних відносин, у межах якого функціонували пов'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.

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 післявоєнний період¹. Документ визначав механізми тарифного регулювання, умови ввезення та вивезення товарів, а також засади митного контролю, віддзеркалюючи прагнення уряду централізувати економічну політику й захищати внутрішній ринок. Митний тариф супроводжувався офіційними поясненнями Міністерства фінансів, що мали рівну юридичну силу з положеннями самого тарифу. Це свідчило про нормативну цілісність регулювання митної політики та прагнення уніфікувати тлумачення. 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 законодавства². Такий підхід віддзеркалював комплексність фіскальної політики, орієнтованої не лише на регулювання зовнішньоторговельного обміну, а й на забезпечення стабільних надходжень до державного бюджету.

Згідно з законом про торгівлю товарами з іноземними країнами від 15 липня 1920 р.³ в Другій Речі Посполитій створено Головне управління імпорту й 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 управлін-

¹ Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1919 r. № 95. Poz. 511. S. 1027–1064.

² Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. T. I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 3.

³ Ustawa z dnia 15 lipca 1920 r. o obrocie towarowym z zagranicą // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Z 1920 r. № 79. Poz. 527. S. 1442–1448.

на зовнішньою торгівлею в умовах політичної та економічної нестабільності перших років незалежності. В структурі Головного управління функціонували регіональні торговельні палати, підпорядковані міністерству промисловості й торгівлі, в яких працювали уповноважені урядові комісари. Така модель адміністративного управління давала змогу не лише здійснювати технічний контроль, а й оперативно втручатися в експортно-імпортні операції відповідно до потреб державної економічної політики. Водночас, на підставі постанови міністра фінансів і міністра промисловості й торгівлі від 2 червня 1920 р.¹ 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 економічного захисту внутрішнього ринку шляхом обмеження імпорту й стимулювання національного виробництва.

В митному оформленні у 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 їхнє походження, кількісні характеристики, а також зазначення відповідних митних ставок. Ці документи забезпечували адміністративну фіксацію товарообігу й були підставою для нарахування митних зборів.

Митне регулювання велося 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 та стимулювання національного виробництва, тоді як експортні тарифи, навпаки, регулювали вивезення стратегічно важливої сировини й готової продукції, виходячи з економічних інтересів держави².

Всі 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 включала документальну фіксацію товару, перевірку його відповідності митним класифікаціям, а також визначення та сплату зборів. Такий підхід забезпечував контроль за переміщенням матеріальних цінностей, знижував ризики контрабанди та був інструментом державного регулювання зовнішньоекономічної діяльності³.

¹ Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 51/20. 1926. Poz. 314. S. 893–898.

² 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. / Opr. Krywieńczyk L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26.

³ Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944–1026.

У розпорядженні міністра фінансів від 13 грудня 1920 р. «Про митне провадження» наголошувалося, що переміщувати товари через митний кордон дозволено лише вздовж визначених доріг, на яких розташовувалися митниці. Зокрема, залізницями загального користування; морськими портами, відкритими для перевезення вантажів; наземними й водними шляхами, офіційно визнаними як митні шляхи, оголошені на рівні держави для загального користування. Такі дороги називалися «митними» й відрізнялися від інших шляхів, якими перевезення вантажів заборонялося. Всі інші маршрути вважалися другорядними¹. Перетнути митний кордон такими шляхами з товарами було можливо лише за спеціального дозволу митних органів. Перевозити товари через митний кордон дозволялося лише в світлий час доби — від світанку до заходу сонця. У виняткових випадках, якщо цього потребували обставини, податкові органи могли надавати спеціальні дозволи на перевезення в інший час. Переміщувати пасажирів і вантажі транспортними підприємствами загального користування відповідно до встановленого розкладу дозволялось як удень, так і вночі. Рух пасажирів автомагістралями дозволявся лише у світлий час доби, за винятком окремих випадків, які передбачало Міністерство фінансів².

Якщо товари чи судна надходили з країн, які встановлювали менш сприятливі умови для польських товарів чи суден, дозволялося вживати дзеркальних заходів шляхом прийняття відповідних нормативних актів. Ввозити й перевозити товари, що належали до державної монополії, дозволялося лише за наявності спеціальних дозволів³.

На підставі пункту 2 статей 1–2 закону від 11 січня 1924 р.⁴, 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 й набував чинності через 15 днів після офіційного оприлюднення⁵. Цей правовий акт мав обов’язкову силу на всій митній території Другої Речі Посполитої, що свідчило про прагнення державної адміністрації уніфікувати митне регулювання в межах єдиного економічного простору. Водночас передбачалося, що чинний митний тариф мав бути поданий для нормативного доопрацювання протягом 15 днів від часу публікації документа. Запровадження нової редакції митного тарифу в контексті загаль-

¹ Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 13 grudnia 1920 r. o postępowaniu celnem // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 11/21. Poz. 64. S. 119.

² Rozporządzenie Ministrowi Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944.

³ Rozporządzenie Ministrów Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944.

⁴ Ustawa z dnia 11 stycznia 1924 r. o naprawie Skarbu Państwa i reformie walutowej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 4. 1924. Poz. 28. S. 43–44.

⁵ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 czerwca 1924 roku w sprawie taryfy celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 54. Poz. 540. S. 1.

ної фінансової реформи 1924 р. свідчило про комплексний підхід уряду до стабілізації економіки, де митна політика стала важливим інструментом як бюджетного наповнення, так і торговельного регулювання.

Цей перехідний етап завершився 11 жовтня 1933 р., коли набув чинності новий митний тариф, який став важливим етапом у трансформації економічного законодавства Другої Речі Посполитої. Його ухвалення логічно підсумувало спроби модернізувати митне законодавство, що доти спиралося на застарілу основу — російський тариф 1903 р., адаптований у редакціях 1919 і 1924 рр. Така відсталість тарифного регулювання не відповідала вимогам економічного розвитку ні вітчизняного ринку, ані міжнародного торговельного середовища. Новий тариф створили відповідно до тогочасних вимог митного регулювання, з урахуванням потреб національного господарства, передусім — індустріального розвитку й стимулювання експорту. Його розробники приділили особливу увагу необхідності оптимізувати митні платежі через механізми міжнародної договірної співпраці. Результатом стала низка 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 державами (Frankowski, St. 1936, s. 1658). Така широка договірна база свідчила про активну інтеграцію польської економіки в міжнародну систему торгівлі та про прагнення держави збалансовано поєднати протекціоністські й ліберальні елементи в митній політиці.

Для зростання прибутків уряд запроваджував державну монополію на виробництво та реалізацію спиртних напоїв, ліцензування для виробників і продавців алкоголю, встановлював податки для них, а також регулював ціни на алкоголь (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 чи 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, його класифікували за основним компонентом. У разі сумнівів щодо визначення основного компонента, пріоритет надавався компоненту, що визначав основні характеристики товару й становив найбільшу частку у вартості чи вазі¹.

Суміші, що містили складові в різних пропорціях, якщо вони не були зазначені окремо в митному тарифі або не віднесені до окремої тарифної

¹ Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944.

категорії, класифікувалися за найвищою митною ставкою, за винятком випадків, коли частка складової 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 нараховували 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, які ввозилися без упакування, оподатковували відповідно до їх фактичної ваги. Якщо вартість товару не перевищувала 20 марок польських за 100 кг, мито стягували на основі валової ваги. Вищі митні ставки застосовували тільки до товарів, щодо яких митний тариф містив чіткі положення. Зовнішня тара, котру використовували для товарів, оподаткованих на основі «чистої» ваги, не підлягала митному збору. Якщо зовнішня упаковка не відповідала комерційним стандартам або була виготовлена з металу й не включена до митного тарифу, вона підлягала митному оподаткуванню за підвищеними ставками. Товар мав бути повернутий з посудом, якщо вартість останнього не перевищувала вартості самого товару¹.

Для зважування рідин, які транспортувались у резервуарах або спеціально обладнаних засобах, до «чистої» ваги додавалося 20% як поправка на втрати, зокрема лід і воду. В таких випадках застосовувався тариф, якщо не було окремих положень щодо цього. Для товарів, що пересилалися поштою, важили 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 тарифом².

Ввозити без сплати мита дозволялося такі категорії товарів: предмети, які мали безпосереднього використовувати глави іноземних держав під час їхнього тимчасового перебування, а також дипломатичні представники 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 й медалі, отримані на виставках; товари, що підпадали під державну монополію та імпортувалися під управлінням державних монопольних органів; платіжні засоби; пам'ятки старовини, твори мистецтва, науки й промисло-

¹ Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 944–945.

² Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 945.

вості, а також наукове обладнання й препарати для громадських колекцій і науково-дослідних установ; твори мистецтва польських художників; будівельні матеріали й інструменти, необхідні для технічного обслуговування, а також для ремонтних і сервісних робіт на митних пунктах, контрольних дорогах та міжнародних залізничних станціях; сільськогосподарська й інша продукція з країн, через які проходила митна лінія, котрою керували на території митної зони Польщі¹.

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 для особистого користування військових, сплавників і лоцманів; додаткові запаси продуктів харчування й ліків, необхідних у дорозі, за умови, що їхня кількість відповідала потребам подорожніх; товари, що підпадали під державну монополію, в 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 й технічного обслуговування; інші транспортні засоби: тачки, корзини, сани, а також зброя та чохла для сидлових, тяглових і в'ючних тварин. Зазначені транспортні засоби й 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 підозр².

Для транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів, велосипедів), які тимчасово ввозилися з-за кордону без сплати митних зборів, видавалися спеціальні перепустки, які оформлював «Польський клуб» у Варшаві, а також прикордонні довідки проїзду на автомобілі. Польським транспортним засобам, зокрема тимчасово ввезеним з-за кордону, видавали свідоцтва для офіційного в'їзду на територію країни³.

Транспортні засоби звільнялися від митних платежів за умови, що з їхнього типу, напрямку руху та пункту призначення очевидно, що вони використовуються 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 міг дозволяти міністр

¹ Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 945–946.

² Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 946.

³ 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. / Opr. Krywiefczyk L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26.

фінансів. Щодо інших транспортних засобів: візків, тачок 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 забезпечення¹. За погодженням з Міністерством промисловості й торгівлі, Міністерство фінансів мало право дозволити тимчасове безмитне ввезення матеріалів і комплектувальних для виробництва на вітчизняних підприємствах, за умови, що готова продукція експортуватиметься. Також дозволялося тимчасово безмитно ввозити товари для участі в міжнародних ярмарках, промислових і торгових змаганнях, 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 зробити все за кордоном. Окрім того, Міністерство фінансів у співпраці з Міністерством промисловості й торгівлі мало право, зважаючи на міркування суспільного блага, дозволити тимчасове безмитне ввезення товарів для обмеженого використання. Зокрема, бурового обладнання для нафтової промисловості, технологічного обладнання для тимчасових робіт. Дозволялося тимчасово ввозити безмитні товари для наукових експериментів, виставок і конкурсів, тестування моделей для туристичних агентств. Усі ці дозволи видавалися за умови гарантійного забезпечення та взаємності з боку інших держав. Для торгівлі між прикордонними територіями та відповідними регіонами СРСР, Міністерство фінансів, відповідно до місцевих потреб, мало право запроваджувати певні митні послаблення².

Перевозити товари через митний кордон дозволялося лише у світлий час доби, тобто після сходу й перед заходом сонця. За необхідності, митні органи могли робити винятки. Пасажирський рух митними дорогами дозволявся у визначені години. Однак міністр фінансів мав право надати певні «послаблення». 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; в колишній російській частині — закони й правила, що діяли на 1 серпня 1914 р. Детальні положення щодо виконання цього розпорядження визначав міністр фінансів³.

¹ Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnym. Wydanie oficjalne. T. I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 13.

² Rozporządzenie Ministrow Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 4 listopada 1919 roku o taryfie celnej // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 96. Poz. 510. S. 947.

³ Zbiór ustaw, rozporządzeń i tymczasowych przepisów obowiązujących straż celną pełniącą ochronę północnych, zachodnich i południowych granic Rzeczypospolitej Polskiej. Wydanie drugie nieoficjalne rozszerzone

Перевезення товарів забезпечувалося сплатою митних платежів, які на них накладалися, незалежно від прав третіх осіб і мали перевагу над усіма іншими зборами та пільгами. Митні органи могли затримати або вилучити такі товари до сплати митних платежів і дотримання вимог до зовнішньої торгівлі товарами. Вони могли бути продані для покриття митних зборів. Продаж митних товарів не можна було припинити ні за рішенням суду, ані за розпорядженням органів, які здійснювали права власності на ці речі, або кредиторів¹.

Митниці поділялися за сферою діяльності на два класи: I, розташовані на залізничних і водних шляхах. Вони мали право здійснювати оформлювати всі товари, незалежно від їх кількості та суми митних зборів. Митниці II класу діяли на автомобільних шляхах і могли здійснювати митне оформлення лише тих товарів, які зазначались у спеціальній таблиці, опублікованій у «Віснику законів Республіки Польща»².

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 указаний ліміт, у випадку ввезення піаніно, карети тощо, дозволялося ввозити лише одну одиницю кожного з перелічених предметів. Туристам, які перетинали кордон із закордонними паспортами, дозволялось оформлювати предмети, призначені для особистого користування, на митницях, незалежно від розміру митного збору. Перевозити товари через митні пости заборонялося. Товари в митницях для колісного транспорту оформлювали: з 1 жовтня по 1 березня — з 08:00 до 12:00 та з 17:00 год.; улітку — з 07:00 до 12:00 год. Туристів, які прибували в неробочий час, могли пропустити лише за крайньої необхідності. Безперешкодно перетинати кордон у будь-який час дня й ночі дозволялося особам, які виконували професійні обов'язки. Зокрема, священнослужителям, лікарям, фельдшерам, акушеркам і пожежникам³.

Заборонялося ввозити з-за кордону деякі товари. З міркувань здоров'я: замітники 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, образливі для релігійних і національних почуттів чи моралі, листя й лушпиння та відходи i uzupełnione. Według stanu z dnia 1. października 1926 r. / Opr. Krywiec L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 26–27.

¹ Polskie ustawodawstwo celne. T. I / opr. J. Szkandera, W. Boy. Warszawa: Wydawca: Stowarzyszenie Urzędników Skarbowych Rzpiitej Polskiej, 1935. S. 12.

² 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 splawnych // Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. № 79/24. Poz. 768. S. 1214–1215.

³ 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. / Opr. Krywiec L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 27.

картоплі, незалежно від країни походження, імітаційні відбитки паперових грошей або цінних паперів, квитки іноземних лотерей¹. Варто зауважити, що мешканці вільного міста Гданськ, які раніше імпортували квитки німецької державної лотереї, могли їх ввозити ще 10 років (з 1 січня 1922 р.), однак без права продажу на території Республіки Польща².

Отже, 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 й усе 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 були засобом економічної політики, скерованої на стимулювання власного виробництва, регулювання імпорту, активне включення в глобальну торгівлю. Так, митний тариф 1933 р., укладений на основі численних двосторонніх конвенцій, свідчив про прагнення польської влади знизити тарифні бар'єри шляхом переговорів і взаємних поступок, що забезпечувало розширення ринків збуту та диверсифікацію джерел постачання. Переміщення товарів і вантажів через митний кордон Другої Речі Посполитої не лише виконувало фіскальну й економічну функції, а й було елементом державного суверенітету, інструментом геополітичної та торговельної самореалізації держави в 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. Вип. 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. T. 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. Т. 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 XX ст. *Тези доповідей п'ятої міжнародної наукової школи семінару «Історія торгівлі податків та мита»*. Дніпропетровськ: Академія митної служби України. С. 87–89.

¹ 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. / Opr. Krywiec L. Lubliniec: Nakładem autora, 1926. S. 28.

² Zbiór przepisów celnych oraz przepisów związanych z postępowaniem celnem. Wydanie oficjalne. T. I. Warszawa: Tłoczono czcionkami drukarni państwowej, 1930. S. 14.

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

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

Frankowski, S. 1936. Bilans 4-lecia nowej taryfy celnej. *Tygodnik wydawany przez poparcie Ministerstwo Przemysłu i Handlu przy współudziale ministerstw: Skarbu, Rolnictwa i Ref. Roln., Komunikacji, Poczty i Telegrafów*. Warszawa, 4 lipca. Rok XVII. Zeszyt 27. S. 1658.

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

Kozłowski, P. 2012. Straż Celna zapomnianą formacją graniczną II Rzeczypospolitej — dyslokacja jednostek granicznych w 1926 roku. *Problemy Ochrony Granic. Biuletyn*. № 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.org/10.25951/4407>

Szczepański, K. 2005. Ochrona granicy wschodniej w latach 1918–1924. Transformacje struktur formacji granicznych po odzyskaniu niepodległości. *Zeszyt Naukowy. Muzeum Wojska*. № 18. S. 32–44.

Barmak, M. 2024. Mytna polityka v Druhii Rechi Pospolytii [Customs Policy in the Second Polish Republic]. *Aktualni pyttannia u suchasni nautsi*. № 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 prykordonnnykh mezh u Stanislavivskomuo voievodstvi v 1920-kh rr. [Features of Border Delimitation in the Stanislaviv Voivodeship in the 1920s]. *Naukovyi visnyk Chernivetskoho natsionalnoho universytetu imeni Yurii Fedkovycha: Istoriia*. № 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 z 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. T. 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*. Seria: Istorychni nauky. T. 34 (73). № 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 piatoi mizhnarodnoi naukovoï shkoly seminaru «Istoriia torhivli podatkov ta myta»*. Dnipropetrovsk: Akademiia mytnoi sluzhby Ukrainy. S. 87–89. [In Ukrainian].

Rusenko, S. Ya. 2012. Mytno-taryfna polityka Polshchi u mizhvoiennyi period XX st. na zachidnoukraiïnskykh zemliakh [Customs and Tariff Policy of Poland in the Interwar Period of the 20th Century in the Western Ukrainian Lands]. *Zbirnyk naukovykh prats: Istoriia torhivli podatkov ta myta*. № 1 (5). S. 149–153. [In Ukrainian].

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].

Frankowski, S. 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 współudziale ministerstw: skarbu, rolnictwa i ref. roln., komunikacji, poczty i telegr.* Warszawa. R. XVII. Zeszyt 27. S. 1658. [In Polish].