



Sanok, dnia 16.09.2025 r.

**STOWARZYSZENIE PRZEDSIĘBIORCÓW
I ROLNIKÓW SWOJAK**

38-500 Sanok
ul. Sadowa 30/9

**Pan Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów**

Kancelaria KPRM
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

Szanowny Panie Premierze

Jako organizacja promująca wolność gospodarczą i patriotyzm konsumencki, pragniemy zwrócić się do Pana Premiera z apelem o ponowne rozważenie argumentów, które przesądziły o zamknięciu przejść granicznych na polsko-białoruskim odcinku granicy, na podstawie rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 września 2025 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 1233).

Do czasu agresji Rosji na Ukrainę, na polsko-białoruskiej granicy ruch towarowy był obsługiwany przez 3 przejścia drogowe (w Kuźnicy Białostockiej, Bobrownikach i Koroszczynie) oraz trzy duże i jedno mniejsze przejścia kolejowe (w Kuźnicy Białostockiej, Siemianówce, Małaszewiczach oraz Czeremsze). Po ataku Rosji na Ukrainę oraz kolejnych falach nielegalnej imigracji, zamykane były kolejne przejścia, w efekcie czego czynne pozostało tylko jedno drogowe przejście graniczne w Koroszczynie. Jednocześnie podobne działania zostały podjęte przez Litwę, Łotwę i Estonię, przez co większość obrotu towarowego Unii Europejskiej z krajami położonymi za jej wschodnią granicą była obsługiwana przez przejście graniczne w Koroszczynie.

Pragniemy podkreślić, iż obrót towarowy z Białorusią i Rosją, jakkolwiek poddany licznym ograniczeniom, nie został ex definitione zakazany. Liczne polskie oraz unijne przedsiębiorstwa posiadają z białoruskimi oraz rosyjskimi firmami zawarte kontrakty,



z których muszą się wywiązywać, nie tylko pod groźbą utraty zysków, ale również z racji obowiązujących kar umownych. Należy wreszcie zauważyć, że Koroszczyń leży nie tylko na trasie prowadzącej do Mińska i Moskwy, ale także do szeregu państw graniczących bezpośrednio z Rosją, takich jak Kazachstan, Gruzja, Azerbejdżan, Mongolia, czy wreszcie Chiny. Również najkrótsza droga do Uzbekistanu, Kirgistanu oraz Tadżykistanu wiedzie przez to przejście graniczne. Zamknięcie ostatniego czynnego przejścia granicznego na granicy z Polski z Białorusią, to ogromny cios dla obrotu towarowego z wszystkimi wymienionymi krajami.

Jeszcze większe konsekwencje może mieć dla polskiej gospodarki decyzja o zamknięciu kolejowych przejść granicznych, a szczególnie przejścia w Małaszewiczach. Z racji korzystnego położenia geograficznego, nasz kraj ma szansę stać się największym beneficjentem Inicjatywy Pasa i Szlaku, zwanej popularnie Nowym Jedwabnym Szlakiem. Na projekcie tym zyskać może cała Polska gospodarka, ze szczególnym uwzględnieniem ciężko ostatnio doświadczanej branży TSL (transportu, spedycji i logistyki). Sukces „suchego portu” w Małaszewiczach oznacza nie tylko realne wpływy do budżetu (warto przypomnieć, że z tytułu opłaconych w Oddziale Celnym Małaszewicze: ceł, podatku VAT oraz akcyzy w 2023 roku Skarb Państwa uzyskał 605 mln złotych przychodu), ale także nowe miejsca pracy w niedoinwestowanym regionie Polski. Z pobieranych do unijnego budżetu ceł 25% pozostaje w Polsce jako tzw. „koszty poboru”, co oznacza, że w interesie naszego kraju jest obsłużenie jak największej ilości deklaracji importowych na towary sprowadzane do Europy z Chin. Zamknięcie przejść kolejowych na polsko-białoruskim odcinku granicy spowoduje nie tylko odpływ potoków importowanych towarów do innych krajów i pozbawienie Polski realnych wpływów do budżetu, ale także wymierne problemy firm, które obsługiwały ten import, takich jak firmy transportowe, spedycyjne, przeładunkowe, operatorzy logistyczni i agencje celne. Zamiast wypłacać swoim pracownikom wynagrodzenia i odprowadzać podatki do budżetu, firmy te ustawią się w kolejce po rządową pomoc i rekompensaty, a ich pracownicy w kolejce do urzędów pracy po zasiłek.

Panie Premierze!

Bezpieczeństwo naszego kraju jest dla nas, jako Polaków i obywateli Polski, wartością najwyższą. Nie widzimy jednakże, w jaki sposób działanie przejścia granicznego w Koroszczynie (położonego de facto w pewnej odległości od samej granicy) może temu bezpieczeństwu bezpośrednio zagrażać; podobnie jak dyskusyjna wydaje się teza, że zagrożenie takie stanowią pociągi wjeżdżające do Polski ze wschodu. Oczywiście wydaje się natomiast, że na wydatki na zbrojenia, które są w tej sytuacji konieczne, budżet państwa musi w jakiś sposób pozyskiwać środki. Cios w polską gospodarkę, jaki stanowi zamrożenie jakiegokolwiek wymiany towarowej z krajami położonymi na wschód od Bugu, w żaden



sposób do zwiększenia wpływów, a tym samym obronności kraju, nie może się przyczynić, a wręcz przeciwnie – w ostatecznym rozrachunku spowoduje wydatkowanie środków, dla których można by znaleźć lepsze cele, na rekompensaty dla przedsiębiorców oraz pomoc socjalną dla mieszkańców regionu.

Ufamy, iż Pan Premier, z właściwą sobie rozwagą, pochyli się nad zgłoszonym przez nas problemem i dokona powtórnej oceny sytuacji, z uwzględnieniem wspomnianych przez nas argumentów.

Z wyrazami szacunku,

Zarząd Stowarzyszenia Przedsiębiorców i Rolników SWOJAK:

- 1) Artur Szczeppek – Wiceprezes Zarządu
- 2) Cezary Skwarło – Skarbnik Zarządu

Zespół ds. Legislacyjnych:

- 1) Piotr Sienkiewicz – Członek Zespołu ds. Legislacyjnych

Korespondencję otrzymują:

- 1) Adresat
- 2) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP)
- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)
- 4) Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISiL)
- 5) Polska Unia Transportu (PUT)
- 6) a/a.