



Logistyka i handel w regionie Morza Bałtyckiego

Rola transportu i infrastruktury w handlu z Finlandią – implikacje dla polskich eksporterów.

Gospodarka Finlandii stopniowo wychodzi z okresu spowolnienia gospodarczego. Po latach niskiego wzrostu oraz przejściowej recesji prognozy wskazują na powolną poprawę koniunktury w najbliższych latach. Tempo wzrostu produktu krajowego brutto w 2025 roku wyniosło około 0,1-0,7%, natomiast w 2026 roku może wzrosnąć do około 0,9-1,1%. W kolejnych latach oczekiwane jest dalsze stopniowe przyspieszenie wzrostu gospodarczego, który może osiągnąć około 1,5-1,7% rocznie¹.

Jednym z głównych czynników wspierających ożywienie gospodarcze będzie stopniowy wzrost konsumpcji prywatnej. Poprawa sytuacji dochodowej gospodarstw domowych oraz stabilizacja poziomu inflacji sprzyjają zwiększaniu wydatków konsumpcyjnych. Wzrost konsumpcji ma istotne znaczenie dla fińskiej gospodarki, ponieważ popyt wewnętrzny stanowi ważny element napędzający rozwój sektora usług, handlu oraz dystrybucji².

Istotną rolę w gospodarce Finlandii odgrywa również handel zagraniczny. Eksport pozostaje jednym z kluczowych filarów rozwoju gospodarczego kraju, choć jego tempo wzrostu w ostatnich latach było ograniczone przez spowolnienie gospodarcze w Europie oraz osłabienie globalnego popytu inwestycyjnego. W perspektywie kolejnych lat oczekiwane jest jednak stopniowe ożywienie eksportu, wspierane poprawą koniunktury gospodarczej w krajach partnerskich oraz wzrostem zapotrzebowania na produkty przemysłowe i technologiczne³.

Stopniowa poprawa sytuacji gospodarczej Finlandii może mieć pozytywne znaczenie dla rozwoju współpracy handlowej z innymi krajami regionu Morza Bałtyckiego, w tym z Polską. Wraz ze wzrostem konsumpcji oraz ożywieniem gospodarczym może zwiększać się popyt na towary importowane, co stwarza dodatkowe możliwości dla przedsiębiorstw eksportujących swoje produkty na rynek fiński.

Zmiana procentowa w porównaniu z rokiem poprzednim	2024	2025	2026	2027	2028
PKB	0,4	0,2	0,8	1,7	1,5
Inwestycje prywatne	- 0,4	- 0,1	1,1	1,9	1,9
Inwestycje publiczne	1,7	- 2,0	- 0,4	0,2	0,7
Inwestycje stałe (nakłady brutto na środki trwałe)	- 5,0	0,2	6,8	2,8	2,0
Inwestycje stałe prywatna	- 7,7	- 0,3	3,9	3,8	3,3
Inwestycje stałe publiczna	7,7	2,3	18,3	- 0,4	- 2,6
Eksport	1,8	4,1	2,4	2,7	2,7
Import	- 0,8	1,9	5,2	2,6	2,9

Źródło: Bank Finlandii i Urząd Statystyczny Finlandii.

Stabilna gospodarka Finlandii oraz wysoki poziom rozwoju infrastruktury transportowej sprzyjają rozwojowi relacji handlowych między Polską i Finlandią. Dodatkowo region Morza Bałtyckiego posiada dobrze rozwiniętą sieć połączeń logistycznych.

Region Morza Bałtyckiego należy do najważniejszych obszarów gospodarczych Europy Północnej. Wspólna infrastruktura transportowa, rozwinięte porty morskie oraz rosnąca integracja rynków sprawiają, że handel między państwami regionu, w tym między Polską a Finlandią, rozwija się dynamicznie⁴. Finlandią, licząca około 5,6 mln mieszkańców i należąca

¹ [Economic forecast for Finland- Economy and Finance- European Commission](#)

² OECD, Economic Surveys: Finland 2024.

³ European Commission, Country Report Finland 2024.

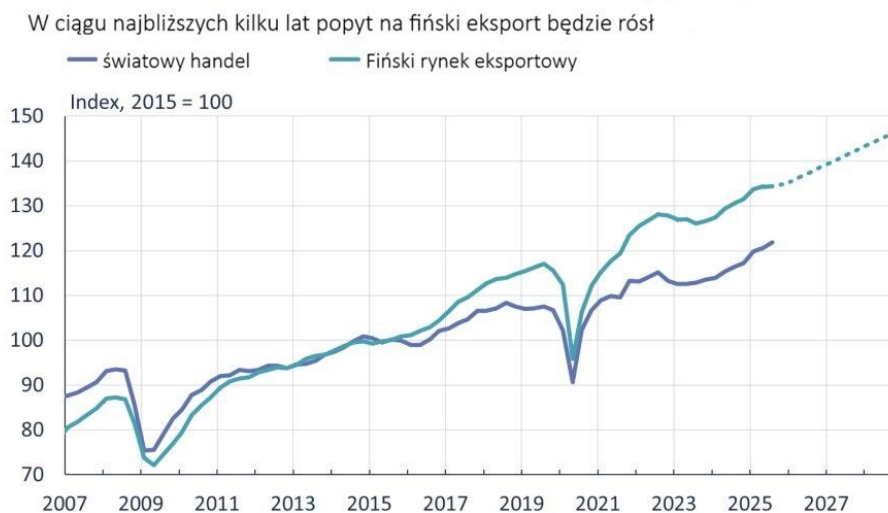
⁴ Eurostat, Baltic Sea trade statistics

do strefy euro, jest stabilnym partnerem gospodarczym oraz atrakcyjnym rynkiem dla eksporterów z Europy Środkowo-Wschodniej⁵. Dla polskich przedsiębiorstw znaczenie tego rynku rośnie szczególnie w kontekście dywersyfikacji kierunków eksportu oraz zwiększania roli transportu bałtyckiego w europejskich łańcuchach dostaw.

Znaczenie regionu Morza Bałtyckiego dla handlu międzynarodowego

Morze Bałtyckie stanowi jeden z najważniejszych europejskich obszarów logistycznych. Państwa nadbałtyckie: Polska, Finlandia, Szwecja, Dania, Niemcy oraz kraje bałtyckie, są silnie powiązane gospodarczo dzięki rozwiniętym szlakom morskim, drogowym i kolejowym. Wymiana handlowa Polski z Finlandią oraz państwami bałtyckimi stanowi istotny element eksportu. Według danych Eurostatu Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia odpowiadają łącznie za kilka procent całkowitego polskiego eksportu, co czyni region ważnym kierunkiem ekspansji gospodarczej.

Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje się wysokim poziomem integracji gospodarczej, rozwiniętą infrastrukturą logistyczną, stabilnym otoczeniem instytucjonalnym oraz wysokim poziomem cyfryzacji i dynamicznie rozwijającym się rynkiem e-commerce. Dla polskich firm oznacza to stosunkowo niskie bariery wejścia oraz dobre warunki do budowania długoterminowych relacji handlowych.



Źródło: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, Eurosystem and Bank of Finland. Import w krajach, do których eksportuje Finlandia, ważony ich udziałem w eksporcie Finlandii. Linia przerywana przedstawia podstawowe założenia prognozy wzrostu na rynkach eksportowych.

© Bank of Finland, 12 Dec 2025, 38284@VientiMK_taso_EN

Rola transportu morskiego w handlu Finlandii

Finlandia jest krajem silnie uzależnionym od transportu morskiego. Ponad 95% fińskiego handlu zagranicznego odbywa się przez porty morskie, co sprawia, że infrastruktura portowa stanowi podstawę funkcjonowania fińskiej gospodarki. Do najważniejszych portów należą Helsinki, Kotka-Hamina oraz Turku⁶.

Port w Helsinkach odgrywa szczególnie ważną rolę jako główny węzeł logistyczny obsługujący handel kontenerowy i transport typu ro-ro (roll-on/roll-off). Ten rodzaj transportu jest

⁵ World Bank, Finland economic overview

⁶ Finnish Transport Infrastructure Agency, Maritime transport statistics.

szczególnie istotny w wymianie towarowej pomiędzy Finlandią a krajami regionu Morza Bałtyckiego⁷. Dla polskich eksporterów oznacza to, że efektywność dostępu do rynku fińskiego jest w dużej mierze uzależniona od sprawności transportu morskiego oraz funkcjonowania portów w regionie.

Wymiana handlowa między Polską a Finlandią.

Polska i Finlandia utrzymują stabilne relacje handlowe, które w ostatnich latach charakteryzują się umiarkowanym, ale systematycznym wzrostem. Finlandia należy do grona średniej wielkości partnerów handlowych Polski w regionie Europy Północnej, jednak znaczenie tego rynku stopniowo rośnie wraz z pogłębianiem integracji gospodarczej w regionie Morza Bałtyckiego.

Według danych statystycznych wartość polskiego eksportu towarów do Finlandii wyniosła około 2,41 mld euro w 2021 roku, następnie wzrosła do 3,10 mld euro w 2022 roku, natomiast w 2023 roku osiągnęła około 2,88 mld euro. Oznacza to, że Finlandia odpowiada za około 0,8–0,9% całkowitego eksportu towarów z Polski⁸.

Jednocześnie import towarów z Finlandii do Polski w 2023 roku wyniósł około 2,65 mld euro, co oznacza, że Polska utrzymuje dodatnie saldo w handlu dwustronnym, wynoszące około 268 mln euro⁹.

Struktura towarowa polskiego eksportu do Finlandii jest stosunkowo zróżnicowana i odzwierciedla silną pozycję polskiego przemysłu w europejskich łańcuchach dostaw. Wśród najważniejszych kategorii eksportowych znajdują się przede wszystkim: wyroby przemysłu elektromaszynowego, metale nieszlachetne i wyroby metalowe, artykuły rolno-spożywcze, tworzywa sztuczne i produkty chemiczne oraz meble oraz wyroby przemysłu drzewno-papierniczego.

Z kolei w imporcie z Finlandii do Polski dominują przede wszystkim produkty związane z przemysłem surowcowym i materiałowym, w tym: wyroby przemysłu drzewno-papierniczego, metale i wyroby metalowe, produkty mineralne, wyroby chemiczne oraz tworzywa sztuczne oraz maszyny i urządzenia przemysłowe¹⁰.

Znaczenie Polski jako partnera handlowego Finlandii stopniowo rośnie. W 2023 roku Polska zajmowała 10. miejsce wśród partnerów handlowych Finlandii, zarówno w eksporcie, jak i imporcie tego kraju.

Istotnym elementem współpracy gospodarczej są również inwestycje bezpośrednie. Na polskim rynku działa blisko 300 przedsiębiorstw z udziałem kapitału fińskiego, które reprezentują różne sektory gospodarki, w tym energetykę, przemysł chemiczny, sektor papierniczy oraz produkcję maszyn i urządzeń.

Rosnąca wymiana handlowa pomiędzy Polską a Finlandią wskazuje na rosnącą integrację gospodarczą obu krajów w ramach regionu Morza Bałtyckiego. Z punktu widzenia polskich przedsiębiorstw rynek fiński pozostaje atrakcyjnym kierunkiem eksportu, szczególnie w sektorach przemysłowych oraz w obszarze nowoczesnych technologii i produktów przetworzonych.

⁷ Port of Helsinki, Cargo statistics.

⁸ [Poland Exports to Finland - 2026 Data 2027 Forecast 1994-2024 Historical](#)

⁹ <https://www.gov.pl/web/finlandia/informator-ekonomiczny?utm>

¹⁰ OECD Trade Database.

Polska jako hub logistyczny regionu Bałtyku

W ostatnich latach Polska znacząco wzmocniła swoją pozycję logistyczną w regionie Morza Bałtyckiego. Ważny element stanowią tu porty w Gdańsku i Gdyni¹¹. Port Gdańsk, dzięki rozwojowi terminala kontenerowego Baltic Hub, stał się jednym z największych portów kontenerowych na Bałtyku.¹² Port pełni coraz częściej funkcję regionalnego hubu przeładunkowego, który umożliwia transport towarów z Azji do krajów bałtyckich i Finlandii poprzez system połączeń feederowych¹³.

Rozwój infrastruktury portowej w Polsce pozwala skrócić łańcuchy dostaw do krajów nordyckich, zwiększyć dostępność połączeń logistycznych oraz poprawić integrację z globalnymi sieciami transportowymi. Dzięki temu polskie przedsiębiorstwa mogą skuteczniej konkurować na rynkach północnej Europy. Polska znajduje się w pierwszej dziesiątce partnerów handlowych Finlandii wśród państw Unii Europejskiej¹⁴.

Znaczenie infrastruktury transportowej

Oprócz transportu morskiego ważną rolę w handlu z Finlandią odgrywa infrastruktura lądowa. Kluczowe znaczenie mają międzynarodowe korytarze transportowe, takie jak **Via Baltica**, która łączy Polskę z Litwą, Łotwą i Estonią, znacząco skracając czas transportu do portów bałtyckich oraz centrów logistycznych regionu¹⁵. Kluczową rolę odgrywa również **Via Carpatia** – korytarz transportowy łączący północ i południe Europy, który ułatwia przewóz towarów z Europy Środkowej do regionu Morza Bałtyckiego¹⁶.

Rozwój tych tras zwiększa konkurencyjność polskich przedsiębiorstw poprzez obniżenie kosztów logistycznych, skrócenie czasu transportu oraz zwiększenie niezawodności łańcuchów dostaw¹⁷.

Charakterystyka fińskiego sektora usług transportowych

Fiński sektor usług transportowych w ostatnich latach przechodził okres spowolnienia. W latach 2019–2024 branża odnotowała spadek wartości ze średnią skumulowaną roczną stopą wzrostu wynoszącą około -1,3%. W 2024 roku wartość rynku wyniosła około 11,3 mld USD¹⁸.

Spowolnienie to było związane między innymi z osłabieniem produkcji przemysłowej, spadkiem eksportu surowców takich jak celuloza i metale oraz ograniczeniami infrastrukturalnymi w sektorze transportowym. Wskaźnik produkcji przemysłowej w Finlandii spadł o około 2,4% w 2023 roku, co przełożyło się na mniejszy popyt na usługi transportowe.

Jednocześnie zauważalny był spadek aktywności w sektorze kolejowego transportu towarowego. Wolumen transportu kolejowego zmniejszył się z około 71,2 mld tonokilometrów w 2022 roku do 64,5 mld w 2023 roku, co oznacza spadek o około 9,4%.

¹¹ Port of Gdańsk Authority, Annual Report.

¹² Baltic Hub, Container terminal statistics.

¹³ MarinePoland, Baltic Hub development report.

¹⁴ European Commission, Trade relations EU–Finland.

¹⁵ Via Baltica Project Documentation.

¹⁶ Via Carpatia Initiative.

¹⁷ European Investment Bank, Transport infrastructure in Central Europe.

¹⁸ MarketLine, Finland transport services report.

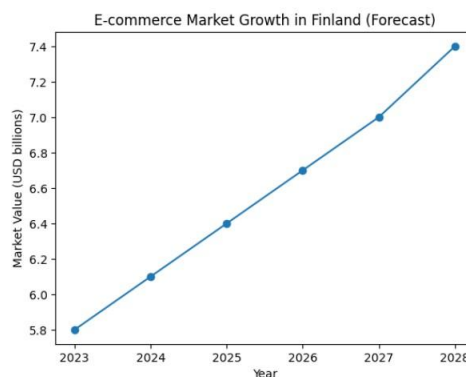
Struktura fińskiego transportu towarowego

Największy udział w fińskim sektorze transportowym ma transport drogowy. W 2024 roku odpowiadał on za około 68% wartości rynku¹⁹, natomiast transport morski za około 25%²⁰. Transport drogowy obsługuje około 80% krajowego przewozu towarów w tonokilometrach. Wynika to przede wszystkim z rozproszonej struktury osadniczej Finlandii oraz konieczności realizacji transportu na duże odległości²¹.

Dominującą rolę transportu drogowego wspiera jego elastyczność, szczególnie w zakresie dostaw do zakładów przemysłowych oraz realizacji dostaw ostatniej mili.

Wpływ e-commerce na rozwój logistyki

Prognozy wskazują, że w latach 2024–2029 fiński sektor usług transportowych będzie rozwijał się w tempie około 3,1% rocznie, osiągając wartość około 13,2 mld USD w 2029 roku²². Jednym z głównych czynników wzrostu będzie rozwój handlu elektronicznego. Według prognoz rynek e-commerce w Finlandii może osiągnąć wartość około 7,4 mld USD do 2028 roku²³.



Rys 2. prognoza wzrostu rynku e-commerce w Finlandii

Rosnąca popularność zakupów internetowych generuje zwiększony popyt na logistykę magazynową, dostawy ostatniej mili oraz transport ekspresowy. Zjawisko to stwarza nowe możliwości zarówno dla firm logistycznych, jak i dla eksporterów, którzy wykorzystują sprzedaż internetową jako kanał dystrybucji swoich produktów.

Wyzwania logistyczne w Finlandii

Pomimo wysokiego poziomu rozwoju infrastruktury transportowej sektor logistyczny w Finlandii mierzy się z kilkoma wyzwaniami. Jednym z nich są duże odległości transportowe wynikające z geograficznej specyfiki kraju. Dodatkowym czynnikiem są wysokie koszty pracy oraz silna pozycja związków zawodowych.

Okolo 70% fińskiej siły roboczej jest zrzeszone w związkach zawodowych, co znacząco wpływa na warunki funkcjonowania sektora transportowego. W przeszłości dochodziło do strajków w branży logistycznej i portowej, które powodowały zakłócenia w łańcuchach dostaw.

¹⁹ Statistics Finland, Transport and logistics statistics.

²⁰ Finnish Transport Infrastructure Agency.

²¹ https://www.portofhelsinki.fi/en/kajia/columns/sea-transport-is-the-lifeflood-of-the-finnish-society/?utm_

²² MarketLine, Transport services forecast Finland.

²³ Statista, E-commerce market Finland.

Transport w Finlandii jest również w dużym stopniu zależny od kilku kluczowych portów oraz lotniska Helsinki-Vantaa, co wzmacnia pozycję operatorów infrastruktury transportowej.

Konkurencja w fińskim sektorze transportowym

Fiński rynek transportowy charakteryzuje się dużą konkurencją. Działają na nim zarówno duże międzynarodowe przedsiębiorstwa logistyczne, jak i liczne małe oraz średnie firmy transportowe. Wysokie koszty infrastruktury oraz konieczność maksymalizacji wykorzystania zasobów powodują, że przedsiębiorstwa muszą konkurować nie tylko ceną, ale także jakością usług oraz efektywnością operacyjną.

Jednocześnie duże przedsiębiorstwa przemysłowe i globalne firmy logistyczne posiadają znaczną siłę negocjacyjną wobec dostawców usług transportowych. Wpływa to na strukturę rynku oraz warunki współpracy w łańcuchach dostaw.

Region Morza Bałtyckiego odgrywa coraz większą rolę w europejskim handlu międzynarodowym, a Finlandia stanowi ważny element tej przestrzeni gospodarczej. Silne powiązania logistyczne między państwami regionu, rozwój infrastruktury portowej oraz modernizacja korytarzy transportowych tworzą korzystne warunki dla rozwoju wymiany handlowej.

Dla polskich eksporterów Finlandia może być nie tylko stabilnym i perspektywicznym rynkiem zbytu, ale również strategicznym punktem wejścia na rynki skandynawskie. Wykorzystanie potencjału portów bałtyckich, rozwój transportu intermodalnego oraz rosnące znaczenie handlu elektronicznego stwarzają nowe możliwości dla przedsiębiorstw z Polski.

Jednocześnie skuteczna ekspansja na rynek fiński wymaga uwzględnienia specyfiki lokalnego systemu logistycznego, wysokich kosztów operacyjnych oraz silnej konkurencji w sektorze transportowym. Firmy, które będą potrafiły efektywnie zarządzać logistyką, budować trwałe relacje z partnerami oraz wykorzystywać nowoczesne rozwiązania transportowe, mogą jednak w pełni wykorzystać potencjał współpracy gospodarczej w regionie Morza Bałtyckiego.

Znaczenie odległości geograficznej i percepcji rynku fińskiego

Warto również zwrócić uwagę na rzeczywistą bliskość geograficzną Finlandii względem Polski, która w praktyce logistycznej bywa niedoceniana przez przedsiębiorców. Odległość drogowa z północno-wschodniej granicy Polski do Tallina wynosi około 700 kilometrów, co przy sprawnej infrastrukturze drogowej można pokonać w czasie jednego dnia transportu. Następnie z Tallina do Helsinek prowadzi jedno z najbardziej intensywnie wykorzystywanych połączeń promowych w regionie Morza Bałtyckiego. Dystans pomiędzy tymi miastami wynosi około 80 kilometrów, a przeprawa promowa trwa około dwóch godzin²⁴.

Oznacza to, że w praktyce logistycznej dostawa towarów z Polski do Helsinek może odbywać się w czasie porównywalnym z transportem do wielu regionów Europy Zachodniej. Pomimo tego Finlandia bywa postrzegana przez część przedsiębiorców jako rynek odległy lub trudniej dostępny. W rzeczywistości jednak rozwinięta infrastruktura transportowa w regionie Morza Bałtyckiego oraz liczne połączenia promowe sprawiają, że dostęp do fińskiego rynku jest stosunkowo szybki i przewidywalny.

Z punktu widzenia polskich eksporterów oznacza to, że Finlandia znajduje się w praktycznym zasięgu krótkich łańcuchów logistycznych. Transport towarów może być realizowany

²⁴ European Commission, Baltic transport connectivity report

zarówno drogą lądowo-morską przez kraje bałtyckie, jak i bezpośrednio drogą morską z polskich portów. Bliskość ta stwarza korzystne warunki dla rozwoju współpracy handlowej oraz zwiększenia udziału polskich przedsiębiorstw w rynku skandynawskim.

Źródła:

1. <https://logistyka.rp.pl/produkty-i-uslugi/art43259551-mleczna-droga-krajow-nadbaltyckich>
2. <https://www.gospodarkamorska.pl/strajkuja-porty-i-terminale-w-finlandii-69357>
3. <https://www.gospodarkamorska.pl/port-w-helsinkach-kluczowym-motorem-finskiej-gospodarki-88972>
4. <https://www.trojmiasto.pl/biznes/Nowy-serwis-kontenerowy-Z-Azji-do-Gdanska-a-potem-Lotwa-i-Finlandia-n198182.html>
5. <https://logistyka.rp.pl/produkty-i-uslugi/art42020561-logistyczny-potencjal-krajow-nadbaltyckich>
6. www.emis.com
7. [Finland's economy heading out of recession – Bank of Finland Bulletin](#)
9. www.sttinfo.fi
10. www.valtioneuvosto.fi

Bank Finlandii. (2024). *Economic outlook for Finland*.

Eurostat. (2024). *International trade in goods statistics*.

Government of Poland. (2024). *Informator ekonomiczny – Finlandia*.

Port of Gdańsk Authority. (2024). *Baltic Hub container terminal*.

Port of Helsinki. (2026). *Cargo and passenger traffic volumes*.

Trading Economics. (2024). *Finland exports statistics*.