



Litwa, Łotwa i Estonia jako przestrzeń przepływów:

handel, infrastruktura i bezpieczeństwo gospodarcze w Europie Północno-Wschodniej



Polska Agencja
Inwestycji i Handlu
Grupa PFR

Poland.
Business Forward

Litwa, Łotwa i Estonia rzadko dominują w dyskusji o polskim handlu zagranicznym.

Skala wymiany z tymi krajami pozostaje relatywnie niewielka, dlatego region bałtycki łatwo ginie w cieniu największych partnerów Polski, takich jak Niemcy, Francja czy Stany Zjednoczone.

Jednak właśnie w tej części Europy zachodzi jeden z ciekawszych procesów gospodarczych: stopniowe kształtowanie się nowej architektury logistycznej regionu Morza Bałtyckiego. Nie dokonuje się ono poprzez spektakularne porozumienia polityczne ani medialne deklaracje, lecz przez rozwój dróg, linii kolejowych, terminali przeładunkowych i codziennych połączeń logistycznych. To infrastruktura, często pozostająca poza głównym nurtem debaty publicznej, staje się jednym z najważniejszych języków współczesnego handlu.

W takim ujęciu państwa bałtyckie przestają być postrzegane wyłącznie jako trzy niewielkie rynki eksportowe. Coraz wyraźniej pełnią funkcję istotnego elementu północnej osi przepływów gospodarczych, łączącej Europę Środkową ze Skandynawią oraz całym regionem Morza Bałtyckiego. Ich rosnące znaczenie wynika nie tyle z wielkości wewnętrznego popytu, ile ze zdolności do integrowania handlu, logistyki, infrastruktury i bezpieczeństwa gospodarczego w ramach jednego systemu regionalnych powiązań.

Z tej perspektywy Litwę, Łotwę i Estonię warto analizować nie jako odrębny, stosunkowo niewielki kierunek eksportowy, lecz jako element znacznie szerszej infrastruktury przepływów. Znaczenie regionu dla Polski wynika bowiem z jednoczesnego oddziaływania trzech wzajemnie wzmacniających się procesów: systematycznego wzrostu wymiany handlowej, intensywnej modernizacji korytarzy transportowych oraz zasadniczej zmiany logiki bezpieczeństwa gospodarczego po 2022 roku.

Właśnie dlatego znaczenie Litwy, Łotwy i Estonii dla Polski należy rozumieć przede wszystkim przez ich rolę w systemie przepływów łączącym handel, logistykę, technologie i bezpieczeństwo. Takie przesunięcie perspektywy pozwala lepiej wyjaśnić, dlaczego region bałtycki staje się coraz ważniejszym kierunkiem strategicznego myślenia o eksporcie i infrastrukturze w Europie Północno-Wschodniej.

Handel z państwami bałtyckimi: niewielka skala, wysoka częstotliwość

Państwa bałtyckie nie imponują skalą swoich gospodarek, ale ich znaczenie wykracza poza wielkość rynku wewnętrznego. Litwa, Łotwa i Estonia pełnią jednocześnie funkcję rynków zbytu, korytarza tranzytowego, pomostu logistycznego oraz bramy prowadzącej do państw skandynawskich.

Dane dotyczące handlu zagranicznego wskazują, że Polska zajmuje w tym układzie pozycję jednego z istotnych dostawców, mimo że wartość wymiany z poszczególnymi państwami bałtyckimi pozostaje zdecydowanie niższa niż w relacjach z największymi partnerami handlowymi.¹ Z tego względu znaczenie regionu należy oceniać nie tylko przez pryzmat nominalnej wartości eksportu, lecz przede wszystkim poprzez jego funkcję w regionalnym systemie przepływów gospodarczych.

Najważniejszym partnerem handlowym Polski wśród państw bałtyckich jest Litwa. Łotwa jest mniejszym, lecz stabilnym rynkiem zbytu i ważnym ogniwem regionalnych sieci logistycznych. Natomiast Estonia, choć najmniejsza pod względem wartości wymiany, wyróżnia się wysokim poziomem cyfryzacji i aktywnym udziałem w regionalnym ekosystemie innowacji.

Kierunek eksportu Polski	Wartość w 2025 r. według źródeł międzynarodowych i krajowych, orientacyjnie
Polska → Litwa	6,72 mld USD
Polska → Łotwa	ok. 2,86 mld USD
Polska → Estonia	1,96 mld USD

Tabela 1. Kierunek eksportu Polski do krajów bałtyckich.²

¹ Główny Urząd Statystyczny, Handel zagraniczny Polski, Baza Danych Handlu Zagranicznego, <https://stat.gov.pl/>

² Trading Economics, WITS/Comtrade.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Trading Economics, UN Comtrade oraz krajowych urzędów statystycznych; wartości należy traktować jako orientacyjne ze względu na różnice metodologiczne, walutowe i moment aktualizacji danych.

Choć wartości te nie należą do największych w skali polskiego handlu zagranicznego, ich znaczenie rośnie, gdy spojrzeć na gospodarkę jako sieć powtarzalnych powiązań, a nie sumę odrębnych rynków narodowych. W relacjach z państwami bałtyckimi decydująca jest nie tylko nominalna wartość eksportu, lecz także regularność, częstotliwość i przewidywalność dostaw. To właśnie te cechy sprawiają, że handel z regionem bałtyckim należy analizować razem z logistyką, ponieważ wartość relacji powstaje w dużej mierze dzięki sprawności codziennych przepływów.

Logistyka jako architektura gospodarki

W relacjach gospodarczych pomiędzy Polską a państwami bałtyckimi logistyka przestaje być jedynie technicznym zapleczem handlu i staje się jednym z jego podstawowych czynników organizujących. Dominującą pozycję zachowuje transport drogowy, który dzięki elastyczności i możliwości szybkiego reagowania na potrzeby rynku najlepiej odpowiada specyfice krótkich dystansów oraz wysokiej częstotliwości dostaw.

W praktyce oznacza to funkcjonowanie modelu gospodarczego, w którym czas przestaje być wyłącznie kategorią kosztową, a staje się jednym z kluczowych zasobów konkurencyjności przedsiębiorstw. To właśnie w tym miejscu uwidacznia się jedna z najważniejszych przemian współczesnego handlu międzynarodowego – przejście od gospodarki magazynowej do gospodarki opartej na nieprzerwanym przepływie dóbr.

W takim ujęciu infrastruktura transportowa coraz częściej wyznacza sposób funkcjonowania przedsiębiorstw: organizuje rytm działalności centrów dystrybucyjnych, wpływa na lokalizację inwestycji i kształtuje przestrzeń, w której działają współczesne łańcuchy dostaw.

Via Baltica i Rail Baltica – infrastruktura jako fundament nowej osi gospodarczej

Rozwój korytarzy transportowych łączących Polskę z państwami bałtyckimi stanowi jeden z najważniejszych elementów przebudowy gospodarczej Europy Północno-Wschodniej. Szczególne znaczenie mają dwa projekty infrastrukturalne: drogowa Via

Baltica oraz kolejowa Rail Baltica, które wspólnie tworzą podstawę nowej osi komunikacyjnej łączącej Europę Środkową z państwami bałtyckimi i Skandynawią.³

Via Baltica, będąca częścią europejskiej sieci TEN-T, pełni funkcję głównego korytarza drogowego północ-południe, łączącego Warszawę, północno-wschodnią Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię. Modernizacja tej trasy ma znaczenie nie tylko dla skrócenia czasu przejazdu, lecz przede wszystkim dla zwiększenia przewidywalności dostaw oraz poprawy bezpieczeństwa logistycznego regionu.⁴ W praktyce oznacza to stopniowe przekształcanie obszarów wcześniej postrzeganych jako peryferyjne w przestrzeń bardziej zintegrowaną gospodarczo. Projekt Via Baltica obejmuje przede wszystkim modernizację drogi ekspresowej S61 po stronie polskiej oraz rozwój odpowiadających jej odcinków w państwach bałtyckich. Polska część korytarza stanowi element europejskiego szlaku E67 i ma kluczowe znaczenie dla połączenia państw bałtyckich z rynkiem Unii Europejskiej.⁵

Jeszcze większe znaczenie strategiczne posiada Rail Baltica – projekt kolejowy mający połączyć Warszawę z Tallinem poprzez Kaunas, Rygę i pozostałe główne węzły transportowe państw bałtyckich. Projekt zakłada budowę europejskiej linii kolejowej o standardowym rozstawie torów (1435 mm), zgodnej z systemem kolejowym Europy Zachodniej.⁶

Obecnie infrastruktura kolejowa państw bałtyckich w dużej mierze opiera się na szerokim rozstawie torów 1520 mm, odziedziczonym po systemie kolejowym byłego Związku Radzieckiego. Rail Baltica ma przełamać tę historyczną barierę technologiczną, tworząc bezpośrednie połączenie z europejską siecią kolejową.⁷

Realizacja Rail Baltica została podzielona na etapy. Pierwsza faza projektu zakłada uruchomienie głównego korytarza północ-południe do 2030 roku, obejmującego połączenie od granicy polsko-litewskiej przez Litwę, Łotwę i Estonię do Tallina. Kolejny etap obejmuje pełną realizację założeń projektu, w tym dalszą rozbudowę infrastruktury oraz docelowe połączenia regionalne, m.in. z Wilnem i portami lotniczymi.⁸

Według aktualnych założeń Rail Baltica obejmuje około 870 km nowej infrastruktury kolejowej w państwach bałtyckich, od granicy polsko-litewskiej przez Litwę, Łotwę i

³ European Commission, Trans-European Transport Network (TEN-T), https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

⁴ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, informacje dotyczące Via Baltica i drogi ekspresowej S61, <https://www.gov.pl/web/gddkia>

⁵ European Commission, TEN-T Core Network Corridors – North Sea Baltic Corridor, Komisja Europejska.

⁶ RB Rail AS, Rail Baltica – official project website, <https://www.railbaltica.org/>

⁷ European Commission / CINEA, Rail Baltica project documentation, <https://cinea.ec.europa.eu/>

⁸ RB Rail AS, Rail Baltica Global Project Timeline, <https://www.railbaltica.org/>

Estonię do Tallina. Połączenie z Warszawą będzie realizowane poprzez modernizowaną i dostosowywaną infrastrukturę po stronie polskiej, co ma umożliwić włączenie całego korytarza do europejskiej sieci transportowej. W ramach inwestycji powstają nowe odcinki linii kolejowych, terminale intermodalne, stacje pasażerskie oraz elementy infrastruktury technicznej umożliwiające prowadzenie nowoczesnego transportu kolejowego.

Projekt jest współfinansowany przede wszystkim ze środków Unii Europejskiej, w szczególności w ramach instrumentu Connecting Europe Facility (CEF). Według danych Komisji Europejskiej oraz CINEA Rail Baltica należy do największych projektów infrastrukturalnych wspieranych przez UE w ramach rozwoju sieci TEN-T. Finansowanie europejskie jest kluczowym elementem umożliwiającym realizację inwestycji o charakterze transgranicznym, których koszty przekraczają możliwości pojedynczych państw.⁹

Znaczenie Rail Baltica wykracza jednak poza wymiar transportowy. Projekt należy traktować jako element budowy odporności gospodarczej i strategicznej regionu. Dywersyfikacja środków transportu, zwiększenie udziału kolei w przewozach oraz stworzenie alternatywy wobec tradycyjnych szlaków drogowych wzmacniają bezpieczeństwo łańcuchów dostaw i ograniczają podatność gospodarek na zakłócenia.¹⁰

Nowa fala inwestycji infrastrukturalnych

Proces integracji gospodarczej regionu wzmacniają również liczne inwestycje infrastrukturalne realizowane równolegle przez Litwę, Łotwę i Estonię. Oprócz Rail Baltica wszystkie trzy państwa prowadzą szeroko zakrojone programy modernizacji sieci drogowej, których finansowanie opiera się zarówno na środkach krajowych, jak i funduszach Unii Europejskiej, w szczególności instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF).¹¹

Priorytetem pozostaje rozwój połączeń północ-południe, zwiększenie przepustowości głównych tras tranzytowych oraz tworzenie infrastruktury umożliwiającej efektywne funkcjonowanie transportu intermodalnego. Inwestycje te mają nie tylko skrócić czas przewozów i poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego,

⁹ European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA), Connecting Europe Facility (CEF Transport), https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

¹⁰ European Commission, Resilient Transport Infrastructure and TEN-T Policy, <https://transport.ec.europa.eu/>

¹¹ European Commission, Connecting Europe Facility – Transport, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

lecz także zwiększyć odporność regionalnych łańcuchów dostaw na zakłócenia wynikające z rosnącej niestabilności geopolitycznej.¹²

Zgodnie z założeniami sieci TEN-T większość kluczowych korytarzy transportowych regionu Morza Bałtyckiego ma zostać dostosowana do nowych standardów technicznych do 2030 roku. Oznacza to dalsze zwiększenie atrakcyjności państw bałtyckich jako zintegrowanego centrum logistycznego Europy Północno-Wschodniej oraz wzmocnienie ich znaczenia w europejskim systemie przepływów towarowych.¹³

Zmiany te mają również wymiar strategiczny z perspektywy Polski. Jeszcze kilkanaście lat temu Litwa, Łotwa i Estonia były postrzegane przede wszystkim jako stosunkowo niewielkie rynki eksportowe. Obecnie coraz wyraźniej stają się częścią wspólnego obszaru gospodarczego, w którym przewaga konkurencyjna wynika z jakości połączeń infrastrukturalnych oraz zdolności do współpracy regionalnej.

W takim modelu coraz większe znaczenie ma konkurencja między całymi regionami logistycznymi, a nie wyłącznie między pojedynczymi państwami. Przewagę uzyskują te obszary, które oferują przedsiębiorstwom spójną sieć transportu, magazynowania, dystrybucji i obsługi inwestorów. Dla polskich eksporterów oznacza to możliwość budowania obecności na rynkach północnych nie tylko poprzez sprzedaż, lecz także przez wykorzystanie wspólnej infrastruktury, lokalnych partnerstw biznesowych oraz regionalnych sieci dystrybucyjnych.

Na szczególną uwagę zasługuje również Litwa, która w ostatnich latach konsekwentnie umacnia swoją pozycję jako regionalne centrum usług cyfrowych, sektora fintech oraz logistyki. Dzięki temu Wilno coraz częściej postrzegane jest nie tylko jako rynek zbytu, lecz także jako dogodna lokalizacja dla działalności operacyjnej obejmującej cały region bałtycki oraz państwa skandynawskie.¹⁴ Zmiana ta ma charakter jakościowy – kraje bałtyckie przestają być wyłącznie kierunkiem eksportowym, a stają się miejscem budowania długofalowej obecności gospodarczej.

¹² European Commission, Sustainable and Smart Mobility Strategy, <https://transport.ec.europa.eu/>

¹³ European Commission, Revised TEN-T Regulation and implementation targets 2030/2050, <https://transport.ec.europa.eu/>

¹⁴ Invest Lithuania, Lithuania's business environment and innovation ecosystem, <https://investlithuania.com/>

Infrastruktura jako czynnik integracji gospodarczej

Przykłady obecności kapitałowej i operacyjnej przedsiębiorstw działających w relacjach Polska–Bałtyk pokazują, że integracja regionu obejmuje już nie tylko handel towarowy, lecz także logistykę, energetykę, usługi finansowe i nowoczesne technologie. W efekcie region stopniowo przekształca się w wielowymiarową przestrzeń współpracy gospodarczej.

Rozwój litewskiego ekosystemu innowacji pokazuje, że proces integracji regionu wykracza poza tradycyjnie rozumiany handel towarowy. Pomimo niewielkiej liczby mieszkańców Litwa stworzyła jedno z najbardziej dynamicznych środowisk startupowych w Europie Środkowo-Wschodniej.

Dynamiczny rozwój sektora fintech, cyberbezpieczeństwa oraz usług cyfrowych sprawia, że Wilno coraz częściej pełni funkcję regionalnego centrum innowacji obejmującego nie tylko państwa bałtyckie, lecz także znaczną część Europy Północnej.¹⁵ Z punktu widzenia polskich przedsiębiorstw oznacza to możliwość wykraczającą poza klasyczną sprzedaż produktów. Coraz większego znaczenia nabiera współpraca technologiczna, realizacja wspólnych projektów badawczo-rozwojowych, a także tworzenie partnerstw inwestycyjnych, które pozwalają budować trwałą obecność na rynkach regionu.

Ten wymiar cyfrowy jest szczególnie ważny, ponieważ pokazuje, że integracja regionu nie ogranicza się do infrastruktury fizycznej. Równolegle rozwija się infrastruktura technologiczna i kapitałowa, która wzmacnia pozycję państw bałtyckich jako miejsc tworzenia nowych modeli biznesowych.

Litewskie startupy jako dowód zmiany modelu gospodarczego

Litewskie startupy dobrze ilustrują zmianę modelu gospodarczego państw bałtyckich: od rynków postrzeganych głównie przez pryzmat handlu towarowego do środowisk zdolnych do tworzenia skalowalnych firm technologicznych. Przykłady Vinted, Nord Security i Baltic Classifieds Group pokazują, że przewaga regionu coraz częściej wynika nie tylko z infrastruktury fizycznej, lecz także z kapitału ludzkiego,

¹⁵ Lithuania.lt, Innovation and technology ecosystem, <https://lithuania.lt/>

regulacji sprzyjających innowacjom oraz zdolności do działania ponad granicami rynku krajowego. Małe gospodarki mogą tworzyć przedsiębiorstwa o globalnym zasięgu, jeżeli dysponują kapitałem ludzkim, przyjaznym środowiskiem regulacyjnym oraz zdolnością do przyciągania inwestorów.

Vinted jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych przykładów litewskiego sukcesu technologicznego. Platforma handlu używaną odzieżą stała się jednym z największych europejskich marketplace'ów opartych na modelu gospodarki obiegu zamkniętego. W ostatnich latach wartość spółki była wyceniana na miliardy euro, potwierdzając status jednego z najważniejszych europejskich jednorożców technologicznych.

Nord Security, twórca m.in. usług związanych z cyberbezpieczeństwem, pokazuje natomiast rosnące znaczenie Litwy jako centrum kompetencji cyfrowych. Rozwój sektora cyberbezpieczeństwa ma szczególne znaczenie w regionie, w którym bezpieczeństwo cyfrowe stało się jednym z elementów odporności gospodarczej i strategicznej.¹⁶

Firma, znana przede wszystkim dzięki produktom takim jak NordVPN, rozwija rozwiązania związane z prywatnością cyfrową, ochroną danych oraz bezpieczeństwem użytkowników internetu. W 2022 roku Nord Security pozyskała finansowanie przy wycenie przekraczającej 1 mld dolarów, uzyskując status litewskiego jednorożca technologicznego.¹⁷

Baltic Classifieds Group reprezentuje kolejny kierunek rozwoju litewskiej gospodarki cyfrowej – platformy internetowe i marketplace'y regionalne. Spółka rozwija portale ogłoszeniowe w krajach bałtyckich, obejmujące m.in. segment nieruchomości, motoryzacji oraz usług.¹⁸

W 2021 roku Baltic Classifieds Group zadebiutowała na londyńskiej giełdzie, osiągając wysoką wycenę rynkową i potwierdzając znaczenie litewskich platform cyfrowych w regionie. Przykład spółki pokazuje, że gospodarka cyfrowa państw bałtyckich rozwija się nie tylko poprzez startupy technologiczne, lecz także poprzez dojrzałe modele marketplace'owe działające na kilku rynkach jednocześnie.

¹⁶ Nord Security, informacje o działalności spółki, <https://nordsecurity.com/>

¹⁷ Baltic Classifieds Group, informacje korporacyjne, <https://www.balticclassifieds.com/>

¹⁸ Baltic Classifieds Group, informacje korporacyjne, <https://www.balticclassifieds.com/>

Rozwój tych przedsiębiorstw zmienia sposób postrzegania państw bałtyckich. Nie są one już wyłącznie rynkami importu i eksportu, lecz również miejscem powstawania innowacji, technologii oraz nowych modeli biznesowych.

Porty bałtyckie – od terminali przeładunkowych do centrów strategicznych

Porty Morza Bałtyckiego odgrywają coraz większą rolę w kształtowaniu regionalnej architektury gospodarczej. Ich znaczenie nie ogranicza się już wyłącznie do obsługi przepływu towarów. Współczesne porty stają się wielofunkcyjnymi węzłami integrującymi transport morski, kolejowy i drogowy, a jednocześnie pełnią funkcję centrów transformacji energetycznej i przemysłowej.¹⁹

Port w Kłajpedzie – wzrost znaczenia po zmianach geopolitycznych

Port w Kłajpedzie jest jednym z najważniejszych przykładów przekształcenia infrastruktury transportowej pod wpływem zmian geopolitycznych po 2022 roku. Ograniczenie znaczenia tradycyjnych kierunków wschodnich oraz potrzeba dywersyfikacji szlaków handlowych zwiększyły rolę alternatywnych portów obsługujących wymianę z państwami Unii Europejskiej i rynkami globalnymi.²⁰

W ostatnich latach Kłajpeda rozwijała infrastrukturę przeładunkową, zwiększała konkurencyjność w zakresie obsługi ładunków oraz inwestowała w rozwiązania wspierające transformację energetyczną. Szczególne znaczenie ma terminal LNG w Kłajpedzie, który od 2014 roku wzmacnia bezpieczeństwo energetyczne Litwy i całego regionu poprzez umożliwienie importu gazu drogą morską.²¹

Po 2022 roku znaczenie infrastruktury LNG oraz zdolności portów do obsługi alternatywnych kierunków dostaw dodatkowo wzrosło. Port w Kłajpedzie rozwija również projekty związane z efektywnością energetyczną, zieloną transformacją oraz potencjalną produkcją i wykorzystaniem zielonego wodoru.²²

¹⁹ European Commission, Ports as strategic nodes in TEN-T network, <https://transport.ec.europa.eu/>

²⁰ Port of Klaipėda, informacje dotyczące rozwoju infrastruktury portowej, <https://www.portofklaipeda.lt/>

²¹ ORLEN / Reuters, informacje dotyczące LNG i współpracy energetycznej Polska–Litwa, 2024

²² Port of Klaipėda, projekty zielonej transformacji, <https://www.portofklaipeda.lt/>

Znaczenie Kłajpedy dla regionu wynika również z faktu, że port ten stanowi jeden z kluczowych punktów dostępu Litwy do globalnych szlaków morskich, wzmacniając niezależność logistyczną państw bałtyckich.

Ventspils – port jako element transformacji energetycznej

Przykładem zmiany funkcji współczesnych portów jest również Port Ventspils na Łotwie. Tradycyjnie port ten opierał swoją działalność na obsłudze ładunków tranzytowych, jednak zmiany geopolityczne wymusiły poszukiwanie nowych modeli rozwoju.²³

Po 2022 roku Ventspils rozpoczął intensyfikację działań związanych z dywersyfikacją działalności, rozwojem przemysłu oraz wykorzystaniem potencjału energetycznego regionu. Port rozwija projekty związane z odnawialnymi źródłami energii, infrastrukturą dla zielonego wodoru oraz tworzeniem warunków dla nowych inwestycji przemysłowych. Jednym z kierunków rozwoju jest wykorzystanie potencjału wybrzeża Morza Bałtyckiego dla projektów związanych z gospodarką niskoemisyjną.²⁴

Jednocześnie doświadczenia ostatnich lat pokazały, że porty regionu muszą ograniczać swoje uzależnienie od tradycyjnych kierunków tranzytowych i budować bardziej odporne modele biznesowe.

Gdańsk i Gdynia – Polska jako północny hub logistyczny

Pozycja polskich portów w regionie Morza Bałtyckiego systematycznie rośnie, szczególnie w odniesieniu do Gdańska i Gdyni. Ich przewaga wynika z połączenia kilku czynników: dostępu do głębokowodnej infrastruktury, rozwiniętej sieci transportowej, połączeń kolejowych oraz rosnącej roli Polski jako centrum dystrybucyjnego Europy Środkowej.²⁵

²³ Freeport of Ventspils Authority, informacje dotyczące rozwoju portu, <https://www.portofventspils.lv/>

²⁴ Freeport of Ventspils Authority, projekty energetyczne i przemysłowe.

²⁵ Port Gdańsk Authority, informacje dotyczące infrastruktury i przeładunków, <https://www.portgdansk.pl/>

Port Gdańsk należy obecnie do największych portów na Morzu Bałtyckim pod względem przeładunków i pełni funkcję ważnego terminala obsługującego zarówno handel kontenerowy, jak i przewozy energetyczne.²⁶

Port Gdynia natomiast rozwija funkcję uniwersalnego portu logistycznego, obsługującego m.in. przewozy kontenerowe, ro-ro oraz ładunki drobnicowe.²⁷

Porty te pełnią funkcję nie tylko krajowych punktów przeładunkowych, lecz także elementów szerszego systemu logistycznego obejmującego Europę Środkową, państwa bałtyckie i Skandynawię. W tym ujęciu Polska staje się jednym z kluczowych ogniw północnej osi handlowej Unii Europejskiej.

Od rynku do systemu przepływów

Najbardziej fundamentalna zmiana zachodzi jednak nie w samej infrastrukturze, lecz w sposobie postrzegania gospodarki regionu. Litwa, Łotwa i Estonia coraz trudniej poddają się analizie jako odrębne, samowystarczalne rynki narodowe. Coraz wyraźniej funkcjonują jako element wspólnej przestrzeni przepływów, w której o pozycji poszczególnych państw decyduje nie tylko skala produkcji czy wielkość rynku wewnętrznego, lecz przede wszystkim zdolność do uczestnictwa w sieciach wymiany handlowej, logistycznej, kapitałowej i informacyjnej.²⁸

Szczególnie dobrze ilustruje to przykład Estonii – jednej z najbardziej otwartych gospodarek Unii Europejskiej, w której handel zagraniczny od wielu lat stanowi jeden z podstawowych czynników wzrostu gospodarczego.²⁹ W takim modelu gospodarka przestaje być zbiorem odizolowanych systemów narodowych. Staje się przede wszystkim siecią relacji, w której wartość ekonomiczna powstaje dzięki przepływowi ludzi, towarów, kapitału oraz informacji.

Zmiana ta ma charakter nie tylko ekonomiczny, lecz również koncepcyjny. O ile tradycyjne modele rozwoju koncentrowały się na analizie poszczególnych rynków, o tyle współczesna gospodarka coraz częściej opiera się na badaniu powiązań między

²⁶ Port Gdańsk Authority, raporty roczne, <https://www.portgdansk.pl/>

²⁷ Port Gdynia Authority, informacje dotyczące działalności portu, <https://www.port.gdynia.pl/>

²⁸ European Commission, Baltic Sea Region – Transport, Connectivity and Economic Cooperation, materiały dotyczące współpracy regionalnej i rozwoju sieci TEN-T, <https://transport.ec.europa.eu/>

²⁹ Eurostat, International trade in goods – Estonia, dane dotyczące otwartości gospodarki Estonii i udziału handlu zagranicznego w gospodarce, <https://ec.europa.eu/eurostat>

nimi. Przewagę uzyskują nie te państwa, które produkują najwięcej, lecz te, które potrafią najsprawniej włączyć się w międzynarodowe sieci współpracy.³⁰

Polska jako węzeł północnej osi handlowej

W tym nowym układzie Polska zajmuje szczególną pozycję. Jej znaczenie nie wynika z dominacji nad pozostałymi uczestnikami regionu, lecz z roli państwa łączącego różne przestrzenie gospodarcze Europy.

Jeszcze kilkanaście lat temu polski eksport był niemal całkowicie zorientowany na kierunek zachodni. Obecnie coraz wyraźniej dostrzegalna staje się druga oś rozwoju – północna – łącząca Europę Środkową z państwami bałtyckimi oraz pośrednio ze Skandynawią. Nie oznacza to zastąpienia dotychczasowych kierunków wymiany, lecz ich uzupełnienie o nowy wymiar geograficzny i logistyczny.

W konsekwencji Polska coraz częściej pełni funkcję regionalnego hubu transportowego, centrum konsolidacji ładunków oraz naturalnej bramy prowadzącej na rynki północnej Europy. Szczęgólnego znaczenia nabiera północno-wschodnia część kraju, obejmująca między innymi Białystok, Suwałki i Olsztyn, która stopniowo przekształca się w strategiczną strefę łączącą kontynentalną część Unii Europejskiej z regionem bałtyckim.³¹

Zmiana ta wykracza poza klasyczne rozumienie geografii gospodarczej. Współczesna konkurencyjność coraz częściej zależy bowiem nie od odległości dzielącej poszczególne rynki, lecz od jakości infrastruktury, sprawności organizacji transportu oraz zdolności do zapewnienia ciągłości przepływów.³² W tym sensie Polska nie tylko korzysta z własnego położenia geograficznego, lecz aktywnie współtworzy nową mapę logistyczną Europy Północno-Wschodniej.

³⁰ World Economic Forum, Global Competitiveness / Networked Economy Reports, analizy dotyczące znaczenia infrastruktury, połączeń i sieci gospodarczych dla konkurencyjności gospodarek.

³¹ European Commission, North Sea–Baltic Core Network Corridor, informacje dotyczące korytarza transportowego łączącego Polskę, państwa bałtyckie i Finlandię, <https://transport.ec.europa.eu/>

³² OECD, Transport Infrastructure and Economic Performance, analizy wpływu jakości infrastruktury transportowej na konkurencyjność gospodarek.

Geopolityka infrastruktury

Po 2022 roku infrastruktura transportowa regionu Morza Bałtyckiego przestała być postrzegana wyłącznie jako narzędzie wspierające rozwój gospodarczy. Coraz wyraźniej stała się elementem szerszej architektury bezpieczeństwa, w której zdolność do utrzymania ciągłości przepływów gospodarczych zaczęła być traktowana jako jeden z wymiarów odporności państwa.³³

Zmiana ta wynika przede wszystkim z zasadniczego przeobrażenia otoczenia geopolitycznego Europy Środkowo-Wschodniej. Ograniczenie znaczenia tradycyjnych kierunków wschodnich, konieczność dywersyfikacji szlaków transportowych oraz wzrost roli państw Unii Europejskiej jako stabilnych ogniw łańcuchów dostaw sprawiły, że infrastruktura przestała być neutralnym zapleczem gospodarki. Stała się strategicznym zasobem, którego jakość i dostępność wpływają bezpośrednio na bezpieczeństwo ekonomiczne.³⁴

Szczególne znaczenie w tym układzie zyskał Przesmyk Suwalski – obszar analizowany dotychczas przede wszystkim w kontekście bezpieczeństwa militarnego, ale coraz wyraźniej posiadający również wymiar gospodarczy. Stanowi on jedyne lądowe połączenie państw bałtyckich z pozostałą częścią NATO i Unii Europejskiej, a zarazem kluczowy korytarz komunikacyjny dla przepływu towarów, osób i usług między Polską, Litwą, Łotwą i Estonią.

Przesmyk Suwalski jest jednym z najbardziej charakterystycznych przykładów miejsca, w którym nakładają się dwa pozornie odmienne wymiary bezpieczeństwa: militarny oraz gospodarczy.

W wymiarze militarnym obszar ten ma wyjątkowe znaczenie strategiczne i pozostaje istotnym elementem planowania obronnego w Europie Północno-Wschodniej.

W wymiarze gospodarczym znaczenie tego obszaru wynika z koncentracji kluczowych połączeń drogowych i kolejowych na relatywnie wąskim korytarzu. Oznacza to, że odporność infrastruktury, dostępność tras alternatywnych oraz sprawność procedur granicznych stają się czynnikami wpływającymi nie tylko na

³³ NATO, NATO's role in the Baltic region and resilience of critical infrastructure, materiały dotyczące bezpieczeństwa regionu Morza Bałtyckiego, <https://www.nato.int/>

³⁴ European Commission, Critical Infrastructure Resilience and Transport Security, dokumenty dotyczące odporności infrastruktury krytycznej UE.

bezpieczeństwo regionu, lecz także na koszty, terminowość i przewidywalność handlu.

Współczesna gospodarka pokazuje, że infrastruktura transportowa nie może być analizowana wyłącznie w kategoriach ekonomicznych. Stabilność korytarzy logistycznych stała się elementem bezpieczeństwa gospodarczego, a obszary wcześniej postrzegane przede wszystkim jako wojskowo strategiczne zyskały również znaczenie dla funkcjonowania europejskich łańcuchów dostaw.

W konsekwencji Przesmyk Suwalski należy postrzegać jako przestrzeń podwójnego znaczenia: wojskowego – związanego z obronnością regionu, oraz gospodarczego – wynikającego z jego roli jako jednego z najważniejszych korytarzy komunikacyjnych łączących państwa bałtyckie z resztą Unii Europejskiej.

Stabilność tego połączenia ma znaczenie nie tylko dla transportu wojskowego czy bezpieczeństwa strategicznego, lecz także dla funkcjonowania codziennych łańcuchów dostaw. Każde zakłócenie przepływu – niezależnie od tego, czy wynikałoby z napięć politycznych, ograniczeń administracyjnych czy problemów infrastrukturalnych – mogłoby prowadzić do wzrostu kosztów operacyjnych przedsiębiorstw oraz ograniczenia przewidywalności handlu.³⁵

Współczesna logistyka coraz wyraźniej pokazuje zatem, że gospodarka i bezpieczeństwo nie mogą być analizowane jako odrębne obszary. Odporność systemów transportowych staje się jednym z warunków stabilności gospodarczej, a infrastruktura krytyczna nabiera znaczenia porównywalnego z innymi elementami bezpieczeństwa państwa.

E-commerce i cyfryzacja jako nowy wymiar integracji gospodarczej

Drugim obszarem, który wzmacnia znaczenie państw bałtyckich w regionalnej gospodarce, jest cyfryzacja. Litwa, Łotwa i Estonia należą do najbardziej zaawansowanych technologicznie gospodarek Europy Środkowo-Wschodniej, przy czym szczególną pozycję zajmuje Estonia, która od lat rozwija model państwa opartego na infrastrukturze cyfrowej.³⁶

³⁵ European Commission, TEN-T network resilience and military mobility, dokumenty dotyczące podwójnego zastosowania infrastruktury transportowej (cywilnej i wojskowej), <https://transport.ec.europa.eu/>

³⁶ e-Estonia, Digital Society / Digital Government, informacje dotyczące estońskiego modelu państwa cyfrowego, <https://e-estonia.com/>

Estoński system administracji elektronicznej, cyfrowej identyfikacji oraz szeroko dostępnych usług publicznych online sprawił, że prowadzenie działalności gospodarczej może odbywać się w dużej mierze zdalnie – od rejestracji przedsiębiorstwa, przez obsługę administracyjną, aż po realizację wielu obowiązków podatkowych.³⁷

Takie środowisko instytucjonalne obniża bariery wejścia dla przedsiębiorstw, zwłaszcza małych i średnich firm, które dzięki cyfrowym narzędziom mogą szybciej testować nowe modele biznesowe oraz rozwijać sprzedaż transgraniczną. W praktyce oznacza to, że państwa bałtyckie pełnią funkcję swoistego laboratorium dla przedsiębiorstw poszukujących sposobów skalowania działalności w środowisku cyfrowym.

Rozwój e-commerce dodatkowo wzmacnia ten proces. Wysoki poziom wykorzystania usług internetowych, rosnąca popularność zakupów online oraz cyfrowa dojrzałość konsumentów sprawiają, że handel elektroniczny staje się jednym z ważnych kanałów integrujących gospodarki regionu.³⁸

W rezultacie cyfryzacja nie jest już wyłącznie narzędziem usprawniającym funkcjonowanie przedsiębiorstw. Staje się jednym z fundamentów regionalnej współpracy gospodarczej, ponieważ umożliwia firmom działanie ponad granicami państw, ogranicza koszty administracyjne oraz przyspiesza proces wchodzenia na nowe rynki.

W tym sensie państwa bałtyckie łączą dwa pozornie odmienne światy: tradycyjną infrastrukturę fizyczną – drogi, kolej, porty i terminale – oraz infrastrukturę cyfrową, która umożliwia szybki przepływ informacji, usług i kapitału. Dopiero połączenie obu tych wymiarów tworzy pełny obraz współczesnej gospodarki opartej na sieciach.

³⁷ e-Estonia, e-Business Register, Digital Identity and e-Government Services, informacje dotyczące cyfrowych usług administracyjnych Estonii, <https://e-estonia.com/>

³⁸ Statista, E-commerce in Estonia, dane dotyczące rozwoju handlu elektronicznego w Estonii, <https://www.statista.com/topics/11330/e-commerce-in-estonia/>

Ograniczenia rozwoju: bariery strukturalne i ryzyka systemowe

Pomimo dynamicznego procesu integracji gospodarczej i logistycznej regionu Morza Bałtyckiego jego dalszy rozwój napotyka również szereg ograniczeń. Część z nich ma charakter strukturalny i wynika z długookresowych problemów rynku transportowego, inne natomiast związane są z rosnącą niepewnością geopolityczną oraz zależnością od zewnętrznych źródeł finansowania infrastruktury.

Niedobór kierowców zawodowych

Jednym z istotnych wyzwań pozostaje sytuacja na rynku transportu drogowego. Według analiz Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) Europa mierzy się z trwałym niedoborem zawodowych kierowców, a luka kadrowa może pogłębiać się w kolejnych latach ze względu na starzenie się obecnej grupy pracowników oraz niewystarczający napływ nowych osób do zawodu.³⁹

Problem ten ma szczególne znaczenie dla regionu bałtyckiego, gdzie transport drogowy pozostaje podstawowym środkiem realizacji wymiany handlowej. Brak odpowiedniej liczby kierowców może prowadzić do wzrostu kosztów operacyjnych, ograniczenia dostępności usług przewozowych oraz zmniejszenia elastyczności całych łańcuchów dostaw.⁴⁰

Rosnące koszty transportu

Drugim wyzwaniem są rosnące koszty funkcjonowania sektora logistycznego. Wzrost cen paliw, kosztów pracy, opłat drogowych oraz wymogów regulacyjnych wpływa bezpośrednio na rentowność przedsiębiorstw transportowych i poziom cen oferowanych usług.⁴¹

W regionie, w którym transport drogowy odgrywa dominującą rolę, presja kosztowa przekłada się nie tylko na sytuację operatorów logistycznych, lecz również na konkurencyjność eksporterów i importerów. Wysoka efektywność infrastruktury może

³⁹ International Road Transport Union (IRU), Global Truck Driver Shortage Report 2024, <https://www.iru.org/>

⁴⁰ IRU, Driver Shortage Reports and Road Transport Market Analysis, <https://www.iru.org/>

⁴¹ Eurostat, Transport statistics – freight transport costs and energy prices, <https://ec.europa.eu/eurostat>

bowiem zostać ograniczona, jeśli wzrost kosztów operacyjnych będzie przewyższał korzyści wynikające ze skrócenia czasu dostaw.

Jednym z czynników wpływających na koszty transportu jest również proces transformacji energetycznej sektora. Wprowadzanie bardziej rygorystycznych norm emisji, rozwój elektromobilności oraz wymogi związane z ograniczeniem śladu węglowego zwiększają presję inwestycyjną na przedsiębiorstwa transportowe.⁴²

Ryzyka geopolityczne

Kolejnym czynnikiem ryzyka pozostaje sytuacja geopolityczna. Po 2022 roku infrastruktura Europy Środkowo-Wschodniej została włączona w szerszy system bezpieczeństwa, a korytarze transportowe zaczęły być analizowane nie tylko jako element gospodarki, lecz również jako potencjalne obszary podatne na zakłócenia.⁴³

W szczególności dotyczy to połączeń prowadzących przez Przesmyk Suwalski, którego znaczenie strategiczne wynika z faktu, że jest on jedynym lądowym połączeniem państw bałtyckich z pozostałą częścią Unii Europejskiej. Ewentualne ograniczenia w jego funkcjonowaniu mogłyby wpływać nie tylko na bezpieczeństwo polityczne regionu, lecz również na płynność przepływu towarów i funkcjonowanie przedsiębiorstw. Współczesne podejście do bezpieczeństwa gospodarczego zakłada bowiem, że odporność infrastruktury jest równie ważna jak jej efektywność ekonomiczna. System transportowy musi być nie tylko szybki i tani, ale również zdolny do działania w warunkach kryzysu.

Uzależnienie od finansowania europejskiego

Istotnym ograniczeniem pozostaje również zależność rozwoju infrastruktury od finansowania publicznego, w szczególności środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

Realizacja dużych projektów infrastrukturalnych, takich jak Rail Baltica czy modernizacja korytarzy TEN-T, wymaga wieloletniego finansowania oraz stabilności politycznej. Tempo ich wdrażania jest więc uzależnione od cykli budżetowych UE,

⁴² European Commission, *Fit for 55 – Transport and emissions reduction policies*, <https://climate.ec.europa.eu/>

⁴³ NATO, *Resilience, critical infrastructure and Baltic security*, <https://www.nato.int/>

priorytetów polityki spójności oraz konkurencji pomiędzy poszczególnymi projektami infrastrukturalnymi w całej Europie.⁴⁴

Instrument Connecting Europe Facility (CEF) pozostaje jednym z najważniejszych mechanizmów wspierających rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu transgranicznym. Jednocześnie doświadczenia związane z realizacją dużych projektów europejskich pokazują, że ich harmonogramy mogą być podatne na opóźnienia wynikające z ograniczeń finansowych, administracyjnych oraz organizacyjnych.⁴⁵

Od logistyki do bezpieczeństwa gospodarczego

Transformacja regionu Morza Bałtyckiego pokazuje również, że logistyka przestała być wyłącznie domeną ekonomii. Współcześnie stanowi jeden z elementów architektury bezpieczeństwa państw i całych regionów.

Stabilność łańcuchów dostaw, dostępność alternatywnych tras transportowych oraz odporność infrastruktury krytycznej wpływają bezpośrednio na zdolność gospodarek do funkcjonowania w warunkach kryzysowych. Pandemia COVID-19, zakłócenia globalnych łańcuchów dostaw oraz wojna w Ukrainie pokazały, że efektywność ekonomiczna nie może być analizowana w oderwaniu od bezpieczeństwa i odporności systemów.⁴⁶

W tym kontekście rozwój infrastruktury w Europie Północno-Wschodniej nabiera wymiaru strategicznego. Projekty transportowe, które jeszcze kilka lat temu były oceniane przede wszystkim przez pryzmat rentowności ekonomicznej, obecnie postrzegane są również jako inwestycje wzmacniające niezależność i stabilność regionu.

⁴⁴ European Commission, Connecting Europe Facility (CEF Transport), https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁴⁵ European Court of Auditors, raporty dotyczące realizacji projektów infrastrukturalnych UE i sieci TEN-T, <https://www.eca.europa.eu/>

⁴⁶ OECD, Supply Chain Resilience Review, analizy odporności globalnych łańcuchów dostaw.

Gospodarka jako system przepływów

Najważniejszą zmianą, jaką ukazuje przykład państw bałtyckich, jest odejście od tradycyjnego postrzegania gospodarki jako układu złożonego przede wszystkim z konkurujących ze sobą rynków narodowych.

Współczesna gospodarka coraz bardziej przypomina system przepływów, w którym wartość powstaje dzięki połączeniom – fizycznym, cyfrowym, organizacyjnym i instytucjonalnym. Państwa oraz przedsiębiorstwa konkurują nie tylko tym, co posiadają, lecz także tym, jak skutecznie potrafią uczestniczyć w globalnych i regionalnych sieciach współpracy.⁴⁷

Region Morza Bałtyckiego jest jednym z najbardziej wyrazistych przykładów tej transformacji. Jego znaczenie nie wynika z dominującej pozycji któregoś z państw, lecz z rosnącej gęstości powiązań między nimi. Drogi, koleje, porty, technologie cyfrowe oraz współpraca gospodarcza tworzą wspólnie nową przestrzeń ekonomiczną, której granice wyznaczają nie tyle państwa, ile kierunki przepływu ludzi, towarów, kapitału i informacji.

W tej nowej logice gospodarki kluczową kategorią nie jest już wyłącznie dostęp do rynku, lecz możliwość skutecznego włączenia się w system przepływów. O przewadze konkurencyjnej decyduje nie tylko zdolność produkcyjna, ale również jakość infrastruktury, szybkość reakcji, stabilność instytucjonalna oraz zdolność do tworzenia trwałych relacji gospodarczych.

Przyszłość Europy Północno-Wschodniej będzie zależeć nie tylko od tempa wzrostu poszczególnych państw, lecz przede wszystkim od zdolności do budowy wspólnej, odpornej i zintegrowanej przestrzeni gospodarczej. W tej perspektywie Litwa, Łotwa i Estonia stają się częścią infrastruktury przyszłości – systemu, w którym znaczenie państw mierzy się nie tylko wielkością rynku, lecz także zdolnością do tworzenia i utrzymywania trwałych przepływów.

⁴⁷ UNCTAD, Global Trade and Development Reports, analizy dotyczące gospodarki sieciowej i przepływów międzynarodowych, <https://unctad.org/>

Wnioski strategiczne i zakończenie

Region Morza Bałtyckiego coraz trudniej opisywać jako zbiór odrębnych, niewielkich rynków narodowych. Coraz wyraźniej funkcjonuje on jako zintegrowany system gospodarczy, którego siła wynika z jakości powiązań transportowych, logistycznych, cyfrowych oraz instytucjonalnych. Oznacza to zasadniczą zmianę perspektywy: w gospodarce opartej na sieciach kluczowym zasobem nie jest już wyłącznie wielkość rynku wewnętrznego, lecz zdolność do skutecznego uczestnictwa w systemie przepływów.⁴⁸

W takim ujęciu znaczenie Litwy, Łotwy i Estonii nie wynika przede wszystkim z ich potencjału konsumpcyjnego, lecz z funkcji, jaką pełnią w regionalnej architekturze gospodarczej. Państwa te stają się elementem większego układu łączącego Europę Środkową, Skandynawię oraz północną część Unii Europejskiej. Ich przewaga nie opiera się na skali, lecz na położeniu, specjalizacji oraz zdolności do integrowania różnych wymiarów współczesnej gospodarki – transportu, technologii, energii i bezpieczeństwa.

W tym systemie Polska zajmuje pozycję szczególną. Jej rola nie wynika jedynie z wielkości gospodarki, lecz przede wszystkim z położenia geograficznego oraz rosnącej funkcji infrastrukturalnej. Polska staje się jednym z kluczowych ogniw łączących Europę kontynentalną z regionem bałtyckim, pełniąc funkcję centrum konsolidacji ładunków, węzła logistycznego oraz naturalnej przestrzeni tranzytowej dla północnej osi handlowej.

Znaczenie tej pozycji będzie prawdopodobnie wzrastać wraz z dalszym rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej, w szczególności projektów takich jak Via Baltica oraz Rail Baltica. Ich realizacja nie tylko poprawi dostępność transportową regionu, lecz również zmieni sposób postrzegania jego miejsca w europejskiej gospodarce.⁴⁹ Obszar dotychczas traktowany jako peryferyjny może stać się jednym z ważniejszych punktów połączenia pomiędzy północną i środkową częścią kontynentu.

Jednocześnie zmienia się sama natura konkurencji gospodarczej. Współczesne przedsiębiorstwa coraz rzadziej rywalizują wyłącznie poprzez koszty produkcji, dostęp do surowców czy wielkość zasobów pracy. W warunkach niestabilności geopolitycznej, skracania łańcuchów dostaw i rosnącej presji na ich odporność

⁴⁸ World Economic Forum, raporty dotyczące globalnych sieci wartości i konkurencyjności gospodarek.

⁴⁹ RB Rail AS, Rail Baltica Global Project, <https://www.railbaltica.org/>; European Commission, TEN-T policy.

coraz większego znaczenia nabierają czynniki takie jak czas dostawy, przewidywalność, elastyczność oraz możliwość szybkiego dostosowania się do zmian.

W rezultacie infrastruktura transportowa – rozumiana szerzej jako sieć dróg, kolei, portów, terminali intermodalnych oraz systemów cyfrowych – staje się jednym z podstawowych źródeł przewagi konkurencyjnej. Nie jest już jedynie zapleczem wspierającym handel, lecz aktywnym elementem kształtującym kierunki rozwoju gospodarczego.

Bibliografia

1. **Główny Urząd Statystyczny (GUS)**, *Handel zagraniczny Polski. Baza Danych Handlu Zagranicznego*, 2025,
<https://stat.gov.pl/>
2. **Eurostat**, *International trade in goods statistics*, 2025,
<https://ec.europa.eu/eurostat>
3. **UN Comtrade Database**, *International Merchandise Trade Statistics*, 2025,
<https://comtradeplus.un.org/>
4. **Statistics Lithuania**, *Foreign Trade Statistics*, 2025,
<https://osp.stat.gov.lt/>
5. **Central Statistical Bureau of Latvia**, *Foreign Trade Statistics*, 2025,
<https://stat.gov.lv/>
6. **Statistics Estonia**, *Foreign Trade in Goods*, 2025,
<https://stat.ee/>
7. **European Commission**, *Trans-European Transport Network (TEN-T)*, 2025,
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
8. **European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)**, *Connecting Europe Facility (CEF Transport)*, 2025,
https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en
9. **RB Rail AS**, *Rail Baltica Global Project*, 2025,
<https://www.railbaltica.org/>
10. **European Court of Auditors**, *Special Reports on TEN-T Infrastructure and EU Transport Investments*, 2024,
<https://www.eca.europa.eu/>

11. **European Commission**, *Military Mobility and Transport Infrastructure Resilience*, 2024, <https://transport.ec.europa.eu/>
12. **Port of Klaipėda**, *Port Development Strategy and Infrastructure Projects*, 2025, <https://www.portofklaipeda.lt/>
13. **Freeport of Ventspils Authority**, *Port Development and Green Energy Projects*, 2025, <https://www.portofventspils.lv/>
14. **Port of Gdańsk Authority**, *Port Statistics and Development Projects*, 2025, <https://www.portgdansk.pl/>
15. **Port of Gdynia Authority**, *Port Development Strategy*, 2025, <https://www.port.gdynia.pl/>
16. **Port of Riga**, *Port Development and Statistics*, 2025, <https://rop.lv/>
17. **Port of Tallinn**, *Port Statistics and Development Projects*, 2025, <https://www.ts.ee/>
18. **Invest Lithuania**, *Lithuania Startup Ecosystem*, 2025, <https://investlithuania.com/>
19. **Vinted**, *Company Information and Investor Relations*, 2025, <https://www.vinted.com/>
20. **Nord Security**, *Company Overview and Cybersecurity Solutions*, 2025, <https://nordsecurity.com/>
21. **Baltic Classifieds Group**, *Company Information and Investor Relations*, 2025, <https://www.balticclassifieds.com/>
22. **e-Estonia**, *Digital Society and e-Government Services*, 2025, <https://e-estonia.com/>
23. **Invest in Estonia**, *Estonia's E-commerce Sector*, 2025, <https://investinestonia.com/>
24. **International Road Transport Union (IRU)**, *Global Truck Driver Shortage Report 2024*, 2024, <https://www.iru.org/>
25. **Eurostat**, *Transport Statistics and Energy Price Indicators*, 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat>
26. **OECD**, *Supply Chain Resilience Review*, 2024, <https://www.oecd.org/>
27. **European Commission**, *Fit for 55: Transport and Climate Policies*, 2025, <https://climate.ec.europa.eu/>
28. **NATO**, *Resilience and Critical Infrastructure Protection*, 2025, <https://www.nato.int/>

29. **European Commission**, *European Critical Infrastructure Resilience Policy*, 2024,
<https://commission.europa.eu/>
30. **UNCTAD**, *Global Trade Update*, 2025,
<https://unctad.org/>
31. **Trading Economics**, *Poland Exports to Lithuania / Latvia / Estonia*, 2025,
<https://tradingeconomics.com/>
32. **Statista**, *E-commerce in Estonia*, 2025,
<https://www.statista.com/>
33. **Reuters**, *Poland's ORLEN signs Lithuania LNG cooperation agreement*, 2024,
<https://www.reuters.com/>

Raport przygotowała: Aneta Wankiewicz

ZASTRZEŻENIE

Powyższy materiał jest chroniony prawami autorskimi, które przysługują Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. („PAIH”)

i można go wykorzystywać w sposób dozwolony przez przepisy ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz. U. z 2019, poz. 1231), ale jedynie w celach niekomercyjnych (tj. na użytek własny). Nie jest dozwolone komercyjne wykorzystanie przekazywanych treści. Ponadto, materiał ten można wykorzystać, jeżeli przepisy lub zgoda uprawnionego zakładają, że wykorzystanie w celach niekomercyjnych nie wymaga pozwolenia ze strony uprawnionego. Dla innych sposobów wykorzystania materiału niezbędne jest uzyskanie pozwolenia od uprawnionego z tytułu autorskich praw majątkowych. PAIH nie ponosi odpowiedzialności z tytułu jakiegokolwiek szkody bezpośredniej lub pośredniej jakiegokolwiek rodzaju, w tym szkody za utratę zysków, wynikłej z całkowitego lub częściowego wykorzystania informacji udostępnionych przez PAIH w niniejszym materiale. W związku z tym, każdy odbiorca tych informacji powinien sprawdzić przydatność i poprawność wyżej wymienionych informacji zgodnie z ich przeznaczeniem i korzystać z tych informacji na własną odpowiedzialność. PAIH oraz jej pracownicy nie ponoszą w żadnym wypadku odpowiedzialności za jakąkolwiek decyzję lub działanie podjęte w oparciu o wyżej wymienione informacje, ani za jakiegokolwiek konsekwencje wynikające z decyzji podjętych w oparciu o te informacje.