

# Ισχυρή ανάπτυξη παρά τις γεωπολιτικές εντάσεις στα 15 κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων της ΕΕ το 2024

2025/02/28 07:23 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Έντονη ανάκαμψη, μετά από ένα δύσκολο 2023, σημείωσαν τη χρονιά που μας πέρασε τα 15 κορυφαία λιμάνια της Ευρώπης στα εμπορευματοκιβώτια, σύμφωνα με το PortEconomics.

**Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη**

Όπως επισημαίνεται, τα 15 κορυφαία λιμάνια της ΕΕ μαζί διαχειρίστηκαν **76,8 εκατομμύρια TEU το 2024 ή 5,9%** περισσότερα έναντι του 2023.

# Top 15 container ports

Total container throughput in 10 months

Rank 2024	Rank 2023	Port
1	1	Rotterdam (NL)
2	2	Antwerp-Bruges (BE)
3	3	Hamburg (DE)
4	5	Valencia (ES)
5	6	Algeciras (ES)
6	4	Piraeus (EL) (+)
7	7	Bremerhaven (DE) (++)
8	8	Gioia Tauro (IT)
9	9	Barcelona (ES)
10	12	HAROPA (FR) (**)
11	10	Marsaxlokk (MT)
12	11	Ports of Genoa (IT) (***)
13	13	Gdansk (PL)
14	14	Sines (PT)
15	15	Marseille (FR)

© Theo Notteboom

25 February 2025

TOP 15

TOP 3

(+) Estimate based on TEU growth at P

(++) Estimate based on year-on-year gr

(\*\*) Maritime deepsea traffic of ports of

(\*\*\*) Includes ports of Genoa, Savona, V

PEMP Port Economics  
Management & Policy

PEMP  
PEMP  
PEMP  
PEMP

PortEconomics

Ενώ το 2023 χαρακτηρίστηκε από έντονη έως μέτρια πτώση κυκλοφορίας στα περισσότερα λιμάνια, το 2024 σημειώθηκε διψήφια αύξηση σε πέντε από τα 15 κορυφαία λιμάνια, με άλλα τέσσερα λιμάνια να καταγράφουν αύξηση όγκου μεταξύ 5% - 10%.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων των τριών κορυφαίων λιμένων της ΕΕ αυξήθηκε κατά 4,4% το 2024, αφού υποχώρησε περίπου 7% το 2023. Το βελγικό λιμάνι της Αμβέρσας - Μπρυζ παρουσιάζει την καλύτερη επίδοση με **αύξηση 8,1% σε ετήσια βάση, σχεδόν τριπλάσια** από αυτή του λιμένα του Ρότερνταμ.

Στον αντίποδα, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Αμβούργου έμεινε στάσιμη.

Το λιμάνι της Βρέμης σημείωσε μονοψήφια άνοδο κυκλοφορίας, φτάνοντας στο 7,3%.

Όπως σημειώνει το PortEconomics, στο Top 15 βρίσκονται και άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπως το γαλλικό HAROPA και το πολωνικό Gdansk, που άφησαν πίσω τους λιμένες όπως η Αμβέρσα-Μπριζ και η Βρέμη με ποσοστό +18,7% και +9,3%, αντίστοιχα.

Με αυτόν τον τρόπο, το HAROPA υπεραντιστάθμισε τις απώλειες κυκλοφορίας που υπέστη το 2023, ενώ το Gdansk συνεχίζει να βρίσκεται σε αναπτυξιακή «ρότα» παρά τις συνεχιζόμενες εργασίες επέκτασης του terminal στο θαλάσσιο hub της Βαλτικής.

Ο αντίκτυπος της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα και οι τροποποιήσεις στα δρομολόγια των ναυτιλιακών εταιρειών άφησαν τον δικό τους αντίκτυπο στο λιμάνι του Πειραιά, που σύμφωνα με το PortEconomics, αποτελεί **το μόνο λιμάνι που κατέγραψε σημαντικές απώλειες κυκλοφορίας (-7,8% στις Προβλήτες II και III)**. Το East Med εξελίχθηκε σε «θαλάσσιο αδιέξοδο» εξαιτίας της δραματικής πτώσης των διελεύσεων από τη Διώρυγα του Σουέζ.

Στη Δυτική Μεσόγειο και τις ακτές του Ατλαντικού, το Sines (16%), η Βαρκελώνη (18,5%) και η Βαλένθια (14,2%) πέτυχαν εξαιρετικές επιδόσεις το 2024, ενώ διψήφια άνοδο (11%) πέτυχε το Gioia Tauro, με το Marsaxlokk να ακολουθεί με 2%.

Η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στο Algeciras παρέμεινε στάσιμη, «παλεύοντας ενάντια στον ισχυρό ανταγωνισμό από το ταχέως αναπτυσσόμενο Tanger Med στην απέναντι πλευρά του Στενού του Γιβραλτάρ, το οποίο διακίνησε 10,24 εκατ. TEU το 2024 (+18,8%)».

Τέλος, το Las Palmas βρέθηκε εκτός της λίστας των 15 κορυφαίων λιμένων της ΕΕ, αλλά σταδιακά πλησιάζει τη Μασσαλία με συνολικά 1,32 εκατ. TEU το 2024.