



AVRUPA LİMANLARI / EUROPEAN PORTS

# EUROPEAN PORTS OUTLOOK AVRUPA LİMANLARININ GÖRÜNÜMÜ



**Avrupa Liman Endüstrisi Kurumu (ESPO), 2006 yılının 6. ayından, 2007 yılının 6. ayına kadarki dönemi kapsayan bir faaliyet raporunu yayınladı. Rapor, ESPO'nun Ulaştırma ve Denizcilik Yönetimi Enstitüsü Antwerp (ITMMA) ile birlikte çıkarttığı ilk Faaliyet Raporu olma özelliğini taşıyor. Avrupa limancılık dünyasını ele alan döküman, özellikle İspanya'nın Algeciras kentinde düzenlenen Mayıs 2007 ESPO Konferansı için hazırlandı.**

*European Sea Ports Organization, ESPO, published its annual report for the period mid-2006 to mid-2007. This is the first Annual Report ESPO produces in co-operation with the Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA). It is published in May 2007 on the occasion of the ESPO 2007 Conference held in Algeciras, Spain.*

**S**on yıllarda malların, hizmetlerin, sermaye ve işçiliğin akışının önündeki uluslararası engellerin yıkılması ile ve teknolojik ve bilimsel ilerlemedeki belirgin hızlanmayla global ekonomi değişime uğruyor. Gittikçe karmaşıklaşan bir global arka plana karşın, teknolojik ilerlemeler işletmeler için yeni fırsatlar yaratırken, taşımacılık ve iletişim maliyetlerindeki azalmalar şirketleri faaliyetlerini daha düşük maliyetli ortamlara taşımaya teşvik ediyor. Bu durum, Çin (2005 yılında gerçek GSYİH büyümesi %0,2 ve 2006 yılında %0,5), Hindistan (2005 ve 2006'da %8,5), Türkiye (sırasıyla %7,4 ve %6) ve Orta ve Doğu Avrupa'nın bazı kısımları gibi büyüyen yeni pazarların ortaya çıkmasıyla sonuçlandı. 2005 yılında bir yıllık zayıf bir ekonomik büyümeyi takiben, Avrupa'daki GSYİH tekrar %3'e sıçradı. 2006 yılında en güçlü büyüme gösteren ülkeler Letonya (%9), Estonya (%0,9), Slovakya (%8) ve Romanya'dır (%6). 2006 yılının ikinci dönemi boyunca, Avrupa'daki GSYİH'nin yılda ortalama %2 artması bekleniyor.

Ekonomideki büyüme, deniz taşımacılığına da yansıyor. Uluslararası deniz ticareti 2005 yılında tahmini olarak %3.8 artarak 7 milyar tonluk bir hacme ulaştı. Deniz taşımacılığı hizmetleri için toplam talep yaklaşık 29 milyar ton-mildir ve bu da bir önceki yılla kıyasla % 5.1'lik bir artışa karşılık geliyor. Avrupa, 2005 yılında yarım milyar tondan fazla hacmi ile ham petrolün ve petrol ürünlerinin büyük çapta ithalatçısı olmaya devam ediyor. Avrupa ayrıca bir milyar tondan fazla ihracat (dünya toplamının %22.7'si) ve 5 milyar tondan fazla ithalat (%32.3) ile en büyük kuru yük pazarı olmaya devam etti.

## KONTEYNER PİYASASI

Konteyner taşımacılığı, son yirmi yıl boyunca denizcilik sektörlerinin en hızlı gelişen sektörü oldu. Hem Uzak Doğu-Avrupa hem de Transpasifik ticareti, 2006 yılında sağlıklı bir %8-9 büyümeye tanık oldu ve bunun 2007-2008 yılları boyunca devam etmesi bekleniyor. Transatlantik pazarı çok daha küçük (hala çok önemli olmasına rağmen) ve çok daha düşük yıllık büyüme hızına sahip. Latin Amerika ile Avrupa arasındaki (Orta Amerika, Karayipler ve Güney Amerika dahil) konteyner ticareti, iki yıl içinde yaklaşık %6 artış gösterdi. Avrupa içindeki konteyner ticareti 2004 ve 2006 yılları arasında %9 bir artış sergiledi. Ticaretin çoğu dengesizlikler göstermeye devam ediyor ve bu da konteyner lojistiği ve ekipman yönetimi üzerinde baskı oluşturuyor.

**T**he global economy has been transformed in recent years by the fall of international barriers to the flow of goods, services, capital and labour, and a marked acceleration in the pace of technological and scientific progress. Technological advances have created new opportunities for businesses against the background of an increasingly complex global economy, while reductions in the cost of transport and communication are spurring companies to move operations to lower cost environments. This has resulted in new growth markets such as China (real GDP growth of 0.2% in 2005 and 0.5% in 2006), India (8.5% both in 2005 and 2006), Turkey (7.4% and 6% respectively) and parts of Central and Eastern Europe. After a year of frail economic growth in 2005, GDP growth in Europe rebound in 2006 to around 3%. The strongest growers in 2006 were Latvia (9%), Estonia (0.9%), Slovakia (8%) and Romania (6%). Over the 2007-2 period, GDP in the Euro Zone is expected to rise on average by 2% per annum.

The growth of the economy is reflected on maritime transportation. International seaborne trade increased by an estimated 3.8% in 2005 to reach a total volume of 7 billion tons. Total demand for shipping services reached about 29 billion ton-miles in 2005, representing an increase of 5.1% compared to the year before. Europe remains a massive importer of crude oil and petroleum products with more than half a billion tons in 2005. Europe also remained the largest dry cargo market with more than a billion tons of exports (22.7% of world total) and over 5 billion tons of imports (32.3%).

## THE CONTAINER MARKET

Container shipping has been the fastest growing sector of the maritime industries during the last two decades. Both the Far East-Europe and Transpacific trade have enjoyed healthy 8-9% growth in 2006, and this is expected to continue throughout 2007-2008 as well. The Transatlantic market is significantly smaller (albeit still very important) and also has much lower annual growth rates. Container trade between Europe and Latin America (including Central America, the Caribbean and South America) saw an increase of nearly 6% in two years time. Intra-European containerized trade saw an increase of 9% between 2004 and 2006. Many of the trades continue to be characterized by major imbalances, thereby putting a lot of pressure on box logistics and equipment management.



Son 5 yılda dünyadaki konteyner limanlarının toplam kapasitesi yıllık %11 oranında büyüdü. Bu sonucun en önemli itici güçleri, artan transit yüklemeler ve Asya/Çin konteyner limanlarındaki yüksek büyüme oranları. Fakat Avrupa konteyner limanları önemli sayılacak bir kısım çift haneli büyüme rakamları kaydediyor. Avrupa'daki toplam konteyner transit sevkiyatı, dünya toplamının %18'ine karşılık geliyor. Avrupa'daki en büyük 15 liman 2006 yılında 54 milyon teu konteyner hareketi gördü, ilk üç için bu rakam 25.6 milyon teu olarak gerçekleşti. Le Havre – Hamburg arası halen Avrupa'nın önde gelen limanlarının bulunduğu bölge, fakat Batı Akdeniz'deki önemli sayıdaki limanlar (bilhassa İspanyol limanları) ile Karadeniz ve Baltık kıyılarındaki limanlar, sağlıklı büyüme oranlarına tanık oldu. 2006 yılında en yüksek büyüme hızları Amsterdam, Sines, Zeebrugge, Bremerhaven, Constanza, Gdynia, Tallinn, Kotka ve Rauma tarafından gerçekleştirildi. 2006 yılında TEU olarak en hızlı büyüyenler Hamburg, Bremerhaven, Antwerp, Rotterdam ve Constanza oldu ve bunlarla birlikte 2006 yılında, Avrupa liman transit geçişlerine 2.7 milyon TEU eklendi.

Karayolu taşımacılığı halen Avrupa'nın çoğu deniz limanında oldukça açık bir ara ile hakim olan taşıma biçimi. Tür değişim politikaları bütün Avrupa'da uygulanıyor ve bu politikalar bazı kombine kara taşımacılığı koridorlarında karlı olmaya başladı. Ancak, demiryolu ve iç sulardaki seyirler hala en yüksek potansiyellerine ulaşmadı. Daha küçük limanlar ve başlangıç halindeki yük merkezlerindeki demiryolu ve mavnalı taşımacılığı beklentileri kırılğan olmaya devam ediyor.

2005-2006 dönemi, konteyner piyasasında önemli bir konsolidasyonun olduğu dönem olarak hatırlanacak. Hem deniz taşımacılığı hatlarında (birleşmeler, yüzlerce gemiyi kontrol eden küçük sayıda dev şirketler yarattı ve bazı Avrupalı kıyı taşımacılığı işletmecileri tam bir şirket satınalma havasındaydılar) hem de konteyner terminal işletmecileri (DP World'ün P&O Limanlarını alması ve PSA'nın Hutchison Port Holding'in global terminal portföyünde %20 pay alması en çok konuşulan olaylardı) arasında önemli seviyede şirket iktisap faaliyetleri gerçekleşti. 2006 yılında en büyük 20 konteyner taşımacılık şirketi, dünya toplamının %80'ine karşılık gelen tahmini olarak 88 milyon dolu teu taşıdı. Bazı sektör gözlemcileri önümüzdeki yıllarda deniz taşımacılığı hatları sektöründe daha fazla konsolidasyonun meydana geleceğini ileri sürüyor. En büyük 10 terminal işletmecisi dünya konteyner taşımacılığının %55'ini karşılıyor. Terminal işletme sektöründeki güncel durum, deniz taşımacılık hattı sektörününkine belirli oranda benzerlik gösteriyor, burada da en büyük dört deniz taşımacılığı hattı pazarın %40'ını kontrol ediyor.

Hem büyük deniz taşımacılığı hatları, hem de global terminal işletmecileri, terminal kapasitesini temin etme konusunda oldukça faal davrandı. Daha fazla taşıyıcının katılımına doğru giden trend Avrupa liman dünyasının gözünden kaçmadı. Günümüzde, Kuzey



*Total throughput handled by the world's container ports grew at an average rate of % 11 per year in the last five years. Major drivers are increased transshipment traffic and the high growth rates in Asian/Chinese container ports. But also quite a number of European container ports are recording double digit growth figures. Total container throughput in Europe accounts for some 18% of the world total. The top fifteen ports in Europe saw a container throughput of around 54 million teu in 2006, the top three 25.6 million teu. The Le Havre – Hamburg range remains the leading port range in Europe, but a significant number of ports in the West-Mediterranean (in particular Spanish ports), the Black Sea and the Baltic have witnessed healthy growth rates as well. The highest growth rates in 2006 have been realized by Amsterdam, Sines, Zeebrugge, Bremerhaven, Constanza, Gdynia, Tallinn, Kotka and Rauma. The top five strongest growers in TEU terms were Hamburg, Bremerhaven, Antwerp, Rotterdam and Constanza, together adding some 2.7 million TEU to total European port throughput in 2006.*



ve Güney Avrupa konteyner terminallerinin önemli bir bölümünün hissedarları arasında çoğu durumda azınlık hissedar olarak bir deniz taşımacılığı hattına rastlamak mümkün. Son olarak, önümüzdeki yıllar muazzam bir yeni konteyner tonaj akını getirecek ve ana ticaret güzergahları için daha da büyük post-panamax gemilerin ortaya çıkmasına tanık olacak.

### RO-RO PİYASASI

Avrupa deniz limanlarında elleçlenen Ro-Ro hacmi ile Avrupa transit Ro-Ro taşımacılık hacimleri toplamı, 2005 yılında 5 milyon tonu buldu ve bunların yaklaşık dörtte birini İngiltere'deki limanlar gerçekleştirdi. Diğer büyük Ro-Ro ülkeleri İtalya, İsveç, Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, Yunanistan, İspanya, Hollanda ve Finlandiya olarak sıralanıyor. Dover hala Avrupa'nın en büyük Ro-Ro limanı konumunda ve bunu Calais, Zeebrugge, Lübeck, Immingham, Rotterdam, Trelleborg ve Göteborg takip ediyor.

### DENİZYOLUYLA ARAÇ TİCARETİ VE LİMAN HACİMLERİ

Son birkaç on yıllık dönemde, araç imalat sektörü gittikçe artan bir konsantrasyon derecesi ve küreselleşme ile diğer sektörlerden ayrıldı. Asya, Orta Doğu, Güney Afrika, Doğu Avrupa, Rusya veya Güney Amerika'daki gelişmekte olan piyasalar, son yıllarda hızlı bir şekilde önem kazandı. Avrupa'da otomobil montajı ve tedarikçi faaliyetlerinin ana eksenleri, Doğu ve Orta Avrupa'daki güçlü

*Road transport is still by far the dominant transport mode in most of Europe's seaports. Modal shift policies are implemented throughout Europe and these policies are starting to pay off on some multimodal inland corridors. However, rail and inland navigation still have not reached their maximum potential. The prospects for rail and barge in smaller ports and new load centers in a start-up phase remain rather precarious.*

*The period 2005-2006 will be remembered as the era of major consolidation in the container market. Substantial take-over activity took place both on the shipping lines' side (where mergers have created a handful of gigantic companies controlling several hundred ships, and where a handful of European short sea operators turned out to be in a very acquisitive mood) as well as on the side of the container terminal operators (with the take-over of P&O Ports by DP World and PSA's acquisition of a 20% stake in Hutchison Port Holding's global terminal portfolio as the most cited events). The top-20 container shipping lines carried an estimated 88 million full teu during 2006 or 80% of the world total. Some industry observers argue that we could be on the verge of further consolidation in the liner shipping industry in the years to come. The top-10 terminal operators handle some 55% of the world container throughput. The current situation in the terminal operating sector is somewhat comparable to that of the liner shipping industry, where the four largest shipping lines also control some 40% of the market.*



**Teknolojik ilerlemeler işletmeler için yeni fırsatlar yaratırken, taşımacılık ve iletişim maliyetlerindeki azalmalar şirketleri faaliyetlerini daha düşük maliyetli ortamlara taşımaya teşvik ediyor.**

*Technological advances have created new opportunities for businesses, while reductions in the cost of transport and communication are spurring companies to move operations to lower cost environments.*

gelişmelerle destekleniyor. Deniz yolu ile gerçekleştirilen ticaret, günümüzde artan bir şekilde yukarıda bahsi geçen gelişen ekonomilere odaklanıyor. Dünya araç üretiminin yaklaşık %20-25'i imal edildikleri ülkelerden gemiler ile ihraç edildi.

Avrupa yıllık olarak takriben 20 milyon yeni araç üretiyor ve üretiminin nispeten az bir bölümü dış ülkelere ihraç ediliyor. İhracat akışlarının arkasındaki esas itici güçler Japonya ve Güney Kore. Avrupa'daki ana araç limanları Zeebrugge, Bremerhaven, Emden, Antwerp, Barselona ve Southampton olarak sıralanıyor. Bu limanlardan bazılarında, araç nakliye gemisi işletmecileri özel merkez terminallerine yatırım yaptı ve buradan diğer varış yerlerine taşımacılık yapıyor. Ancak bugünlerde büyük bir PCTC için tipik bir gidiş-geliş, Avrupa'da hala beş veya altı liman anlamına geliyor. Avrupa pazarı açısından, yıllar itibarı ile denizyoluyla araç taşımacılığının, Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye'deki hızlı büyüme ile muntazam bir şekilde artması bekleniyor. Lider durumdaki açık deniz araç taşımacılığı işletmecileri, aynı zamanda Avrupa içindeki kıyı ticareti ile de yoğun bir şekilde uğraşılıyor. Bu açık deniz ve bölgesel hizmet bileşiminin sağlanması, araç üreticilerinin işlerini muhafaza edebilmek için işletmecilerin sağlamaları gereken 'bütün hizmetlerin tek elden sağlanması/toplam lojistik hizmet paketi' genel trend gidişatının bir parçası.

### **YAKINYOL DENİZ TAŞIMACILIĞI – FERİBOTLAR**

Pazarlar gittikçe daha fazla yük taşımacılığına odaklanma özelliği gösteriyor ve dolayısı ile yolcu taşımacılığına daha az yoğunlaşıyor, daha az gümrüksüz satış ve daha süratli ve modern gemilerin kullanılmasına yöneliyor. Önemli feribot bağlantıları arasında Almanya/İsveç, Danimarka/ İsveç, İngiltere-Galler/ İrlanda, İngiltere/ İskandinavya, Calais/Dover, Valencia/ Barselona'dan adalar ve Kuzey Afrika'ya, Sicilya/ Sardinya, Yunanistan, Adriyatik Denizi ve Tunus/Cezayir/ Fas bulunuyor.

### **YAKINYOL DENİZ TAŞIMACILIĞI – REFAKATSİZ YÜK TAŞIMACILIĞI**

Refakatsiz yük taşımacılığı pazarı hareketleniyor ve çoğu coğrafi bölge boyut artışı (daha büyük gemiler), gemilerin yetersizliği ve oldukça yaşlı filo profili ile diğerlerinden ayrılıyor. İskandinavya'da, bu yolla oldukça büyük miktarlarda kağıt ve orman ürünleri yerel imalatçılardan ihraç ediliyor. Refakatsiz Ro-Ro yük taşı-

*Both major shipping lines and global terminal operators have been very active in securing terminal capacity. The trend towards more carrier involvement in terminals has not escaped the European port scene. Nowadays a substantial number of container terminals in North and South Europe feature a shipping line among their shareholders (in most cases as a minority shareholder). Finally, the coming years will bring a massive influx of new container tonnage, and the introduction of ever larger post-panamax ships on the arterial trade routes.*

### **THE RORO MARKET**

*RoRo volumes handled in European seaports Combined European RoRo throughput amounted to 5 million tons in 2005, of which ports in the United Kingdom handled about one quarter. Other major RoRo countries include Italy, Sweden, Germany, Belgium, Denmark, France, Greece, Spain, the Netherlands and Finland. Dover remains the largest European RoRo port followed by Calais, Zeebrugge, Lübeck, Immingham, Rotterdam, Trelleborg and Göteborg.*

### **SEABORNE VEHICLE TRADE AND PORT VOLUMES**

*The vehicle manufacturing industry has been characterized by an ever-increasing degree of concentration and globalisation over the last few decades. Emerging markets in Asia, the Middle East, South Africa, Eastern Europe, Russia or South America have rapidly gained in importance in recent years. In Europe the main axes of car assembly and supplier activities are increasingly being complemented by strong developments in Eastern and Central Europe. Seaborne trades are nowadays increasingly focusing on the developing economies and emerging markets mentioned above. About 20-25% of the world car production was exported by ship from their country of manufacture.*

*Europe produces about 20 million new cars on an annual basis with only a relatively small amount of their output exported overseas. Japan and South Korea are the main drivers of maritime export flows. The main vehicle ports in Europe are Zeebrugge, Bremerhaven, Emden, Antwerp, Barcelona and Southampton. In some of these ports, car carrier operators have invested in dedicated hub terminals from which other destinations are feedered, although a typical roundtrip for a large PCTC nowadays still counts five or six ports in Europe. As far as the European market is concerned, maritime transport of cars is expected to increase steadily over the years to come driven by strong growth in Russia, Eastern Europe and Turkey. The leading deep sea car carrier operators are also heavily involved in the intra-European shortsea trades. This combination of deep sea and regional service provision is part of the general trend towards the "one stop shop/total service logistics package" which operators now have to provide to vehicle manufacturers to retain their business.*

### **SHORTSEA - FERRIES**

*The markets are being characterized by an increasing focus on freight transport (and thus a reduced focus*



macılığı için bir diğer önemli pazar da Kuzey Denizi. Konteynerlerin yakınyol deniz ticareti güzergahlarındaki piyasaya nüfuz etmeleri bekleniyor. Kara taşımacılığında gelen sıkı rekabet yüzünden Kuzey Avrupa ile Akdeniz arasındaki pazar, yalnız Ro-Ro taşımacılığı için çok zor bir pazar olma niteliğini koruyor.

### **AÇIK DENİZ – RO-RO TESİSLERİNE SAHİP DÜZENLİ HATLAR**

Geçmişte, Orta Doğu, Batı Afrika, Güney Amerika ve Rusya gibi gemilerin elleçleneceği tesislerin kısıtlı olduğu belirli limanlarda bazı düzenli hatlarda Con-Ro gemilerinin kullanımı oldukça popülerdi. Günümüzde, Con-Ro kavramı açık deniz ticaret hatlarında tamamen kayboldu. Ancak belirli bazı Batı Afrika ve Güney Amerika hatlarında hala yer buluyor.

### **GELENEKSEL KARIŞIK YÜK PİYASASI**

Konteyner, artan konteyner nüfuz etme oranının da gösterdiği gibi hızla toplam genel yük pazarının kayda değer bir bölümünü ele geçirdi. Ancak konteyner sayısındaki artışa rağmen, parça yüklerin sevkiyatı, Uzak Doğu'daki ve Brezilya, Rusya ve Güney Afrika'daki büyüyen ekonomiler ve artan petrol ve gaz ekipmanları ve inşaat malzemesi talebi nedeniyle, son yıllarda tekrar gelişiyor. Dış ülkelere sevk edilen parça yük miktarı yılda 400-450 milyon olarak tahmin ediliyor. Parça yük taşımacılığı alt pazarı geleneksel düzenli hat tipi kavramları, mavnaları, konteyner gemilerini, orman ürünleri gemilerini, ağır kaldırma ve proje taşıyıcılarını, konvansiyonel soğutmalı gemiler ve Ro-Ro gemilerini kapsıyor.

2006'nın yarısında genel yük gemileri, dünya ticaret gemilerinin toplam dwt kapasitesinin sadece %10'unu temsil etmekteyken, bu rakam 2002 yılı başında %12'ydi. Genel kargo gemi filosu ayrıca nispeten yaşlı. 2005 yılında Avrupa limanları toplam 253 milyon tonluk transit konvansiyonel genel yük işi gerçekleştirdi. Konvansiyonel genel kargo işinin aslan payı İtalya, İngiltere, İspanya, Belçika, Hollanda, İsveç, Almanya, Norveç, Finlandi-

on passenger transport), less duty-free sales and the deployment of faster and more modern ships. The Mediterranean has witnessed a tonnage rejuvenation in recent years. Important ferry links are Germany/Sweden, Denmark/Sweden, England-Wales/Ireland, England/Scandinavia, Calais/Dover, Valencia/Barcelona to the islands and North Africa, Marseille/Corsica and North Africa, Sicily/Sardinia, Greece, the Adriatic Sea and Tunisia/Algeria/Morocco.

### **SHORTSEA – UNACCOMPANIED FREIGHT TRANSPORT**

The market for unaccompanied freight transport is booming and for most geographical regions is being characterized by scale increases (larger vessels), a shortage of vessels and a rather old age profile of the fleet. In Scandinavia substantial volumes of paper and forest products from local manufacturers are exported via this way. Another major market for unaccompanied RoRo freight transport is the North Sea. Containers are expected to increase their penetration on the short sea trade routes. The market between North Europe and the Mediterranean remains a very difficult market for unaccompanied RoRo-transport, due to fierce competition from road transport.

### **DEESEA - LINER TRADES WITH RORO-FACILITIES**

In the past, the deployment of ConRo vessels was very popular on certain liner trades to the Middle East, West Africa, South America and Russia, where facilities to handle ships were rather limited in certain ports. As for today, the ConRo concept has almost completely faded away on the deepsea routes. It does, however, still survive on certain Western African and South American trades.

### **THE MARKET FOR CONVENTIONAL GENERAL CARGO**

The container has been able to swiftly conquer a substantial share of the total general cargo market as demonstrated by an increasing container penetration rate. However, despite the container boom, breakbulk shipping has started flourishing again



ya ve Fransa limanları tarafından yapıldı. 2005 yılında Antwerp 7,4 milyon tonluk hacim ile pazar lideriydi. Diğer önemli geleneksel genel kargo limanları arasında Rotterdam, Taranto, Dunkirk ve Valencia bulunuyor. 2005 yılında Avrupa'da 200 limandan fazlası yarım milyon tondan az geleneksel yük trafiği gerçekleştirdi. Genelde Avrupa'nın birçok limanında geleneksel genel kargo işi gittikçe daralan sahalarla baş etmek zorunda kalıyor (gittikçe daha fazla saha konteynerler tarafından kullanılmak zorunda kaldıkça) ve kuvvetli emek yoğunluk dikkate alınırsa, bu aynı zamanda işçi-işveren sorunları konusunda da çok hassas.

### SIVI DÖKME YÜK PİYASASI

2005 yılında sıvı dökme yük deniz ticareti 2.42 milyar ton civarındaydı, bunun %77'si ham petrol ve %23'ü petrol ürünleri. Avrupa'da yükleme ve boşaltmalar yarım milyar ton ham petrol ve 46 milyon ton petrol ürünleri şeklinde gerçekleşti. Genelde petrol tankerleri şeklinde olan sıvı dökme yük gemileri, dünya filosunun %40,9'unu teşkil ediyor (dwt olarak). Sıvı gaz tankerleri (LNG ve LPG) filosu hızlı bir şekilde pazar payı kazanıyor. 2005 yılında Avrupa deniz limanları toplam 58 milyar tonluk transit dökme sıvı yük trafiği gerçekleştirdi. Bu hacmin büyük bir çoğunluğu İngiltere, İtalya, Hollanda, Fransa ve İspanya limanlarında gerçekleşti. Bu beş ülke, sıvı dökme yük trafiğinin takribi bir milyar tonluk kısmını teşkil etti. Bireysel olarak liman bazında, büyük farkla Avrupa'daki en büyük sıvı dökme yük limanı, olumlu denizden yaklaşma ve önemli petrokimyasal kümelerin Rotterdam ve Antwerp'te bu-

*in recent years due to growing economies in the Far East as well as Brazil, Russia and Southern Africa and the rising demand for oil and gas equipment and building materials. The volume of breakbulk cargo shipped overseas is estimated to be in the region of 400-450 million tons per year. The submarkets in breakbulk shipping include conventional liner-type concepts, barge carriers, container ships, forest products carriers, heavy lift and project carriers, conventional reeferships and RoRo ships.*

*General cargo ships represented just 10% of the total dwt capacity of the world merchant fleet at mid-2006, whereas this was 12% at the beginning of 2002. The general cargo ship fleet is also of relatively high age. European seaports handled a total throughput of 253 million tons of conventional general cargo in 2005. The lion's share of conventional general cargo was handled*

---

**2006'nın yarısında genel yük gemileri, dünya ticaret gemilerinin toplam dwt kapasitesinin sadece %10'unu temsil etmekteyken, bu rakam 2002 yılı başında %12'ydi.**

*General cargo ships represented just 10% of the total dwt capacity of the world merchant fleet at mid-2006, whereas this was 12% at the beginning of 2002.*

---



lunması nedeniyle Rotterdam limanıdır ve 2005 yılında yaklaşık 70 milyon tonluk iş gerçekleşti. Diğer önemli sıvı dökme yük limanları arasında Bergen limanları (Norveç), Marsilya ve Le Havre (Fransa), Wilhelmshaven (Almanya), Tees & Hartlepool, Milford Haven, Forth ve Southampton (İngiltere), Antwerp (Belçika), ve Trieste ve Augusta (İtalya) bulunuyor. 2005 yılında en az 85 liman yarım milyon tondan az sıvı dökme yük işi gerçekleştirdi.

### KURU DÖKME YÜK PİYASASI

2005 yılında dünyada toplam 4.69 milyar ton kuru yük sevkıyatı yapıldı. Beş büyük dökme yük (demir cevheri, kömür, tahıllar, boksit/Alümin ve kaya fosfatı) bu hacmin %37'sini teşkil etti, diğer kuru dökme yük ve kuru yüklerin (konteynere konmuş yük ve diğer genel yükler, Ro-Ro dahil) sırası ile %20 ve %43'lük payları vardı. Avrupa deniz limanları takriben 2,6 milyar tonluk transit kuru dökme yük işi gerçekleştirdi. Dünya kuru dökme yük gemisi payı, 2002 yılında %44'ten 2006 ikinci yarısında %40,9'a hafif bir düşüş gösterdi. Bu dwt kapasitesinin %33'ü 100.000 dwt üzerindeki gemilerce sağlanıyor. 2005 yılında Avrupa limanları 977 milyon tonluk kuru dökme transit işi gerçekleştirdi. Bu hacmin büyük bir çoğunluğu Hollanda, İngiltere, İspanya, İtalya ve Fransa limanlarında gerçekleşti. Burada da açık bir farkla, aynı zamanda en büyük kuru dökme yük limanı olan, 2005 yılında 88 milyon ton kuru dökme trafiği gerçekleştiren Rotterdam ilk sırada geldi. Diğer önemli kuru dökme limanları arasında Hamburg (Almanya), Antwerp (Belçika), Dunkirk (Fransa), Taranto (İtalya) ve Amsterdam (Hollanda) bulunuyor. ☒

in ports in Italy, the United Kingdom, Spain, Belgium, the Netherlands, Sweden, Germany, Norway, Finland and France. Antwerp is the market leader with a volume of 7.4 million tons in 2005. Other major conventional general cargo ports include Rotterdam, Taranto, Dunkirk and Valencia. More than 200 ports in Europe handled less than half a million ton of conventional general cargo traffic in 2005. Generally speaking, the handling of conventional general cargo is confronted with ever-tighter handling space in many seaports in Europe (as more and more square metres are consumed by containers) and, given the strong labour intensity, it is also very sensitive to labour-related issues.

### THE LIQUID BULK MARKET

The seaborne liquid bulk trade amounted to 2.42 billion tons in 2005, of which 77% crude oil and 23% oil products. Loadings and unloadings in Europe amounted to half a billion tons of crude oil and 46 million tons of oil products. The liquid bulk ships represent 40.9% in the world fleet (in dwt), mainly oil tankers. The fleet of liquid gas tankers (LNG and LPG) is swiftly gaining market share. European seaports handled a total throughput of 58 billion tons of liquid bulk traffic in 2005. The lion's share of this volume was handled in ports in the United Kingdom, Italy, the Netherlands, France and Spain. These five countries accounted for around billion tons of liquid bulk traffic. On an individual port basis, by far the biggest liquid bulk port in Europe is Rotterdam, handling nearly 70 million tons in 2005, mainly thanks to a favourable nautical accessibility and the presence of major petrochemical clusters in Rotterdam and Antwerp. Other major liquid bulk ports include Bergen Ports (Norway), Marseille and Le Havre (France), Wilhelmshaven (Germany), Tees & Hartlepool, Milford Haven, Forth and Southampton (UK), Antwerp (Belgium), and Trieste and Augusta (Italy). No less than 85 ports handled less than million ton of liquid bulk cargo in 2005.

### THE DRY BULK MARKET

A world total volume 4.69 billion tons of dry cargo was shipped in 2005. The five major bulks (iron ore, coal, grains, bauxite/alumina and rock phosphate) accounted for 37% of this volume, while minor dry bulks and other dry cargoes (containerized cargo and other general cargo, including RoRo) had a share of 20% and 43 % respectively. European seaports handled a total throughput of about 2.6 billion tons of dry bulk traffic. The share of dry bulk ships in the world fleet slightly decreased from 4% at the beginning of 2002 to 40.9% at mid-2006. Vessels above 100,000 dwt provide some 33% of the dwt capacity. European ports handled a total throughput of 977 million tons of dry bulk in 2005. The lion's share of this volume was handled in ports in the Netherlands, the United Kingdom, Spain, Italy and France. Also here, by far the biggest dry bulk port is Rotterdam, handling nearly 88 million tons of dry bulk traffic in 2005. Other major dry bulk ports include Hamburg (Germany), Antwerp (Belgium), Dunkirk (France), Taranto (Italy) and Amsterdam (Netherlands). ☒

## BAZI LİMANLARDA KONTEYNER TRAFİĞİ KARŞILAŞTIRMASI

## COMPARISON OF 2006 AND 2005 CONTAINER TRAFFIC FOR SELECTED PORTS (TEU)

Port	2006	2005	Growth	Port	2006	2005	Growth
Rotterdam	9,690,052	9,288,349	4.3%	Klaipeda	231,548	214,307	8.0%
Hamburg	8,861,545	8,087,545	9.6%	Trieste	220,661	198,319	11.3%
Antwerp	7,018,799	6,482,029	8.3%	Dunkirk	204,853	204,563	0.1%
Bremen/Bremerhaven	4,449,624	3,735,574	19.1%	Helsingborg	200,000	162,000	23.5%
Algeciras	3,244,640	3,179,614	2.0%	Rauma	168,952	120,234	40.5%
Felixstowe	3,000,000	2,730,000	9.9%	Hamina	168,192	159,783	5.3%
Gioia Tauro	2,938,176	3,160,981	-7.0%	Copenhagen Malmo	164,300	155,000	6.0%
Valencia	2,612,139	2,409,821	8.4%	Palma de Mallorca	156,000	155,582	0.3%
Barcelona	2,317,368	2,071,481	11.9%	Tallinn	152,399	127,585	19.4%
Le Havre	2,130,000	2,118,509	0.5%	Sines	121,956	50,994	139.2%
Genoa	1,657,000	1,624,964	2.0%	Bristol	115,000	114,390	0.5%
Zeebrugge	1,653,493	1,407,933	17.4%	Rijeka	96,000	76,258	25.9%
Marsaxlokk	1,450,000	1,309,000	10.8%	Ipswich	75,000	74,670	0.4%
Southampton	1,516,000	1,375,000	10.3%	Aalborg	59,000	55,960	5.4%
St-Petersburg	1,449,958	1,119,346	29.5%	Hanko	54,256	52,351	3.6%
Piraeus	1,400,000	1,394,512	0.4%	Valletta	47,920	61,410	-22.0%
La Spezia	1,137,000	1,024,455	11.0%	Pori	42,137	61,048	-31.0%
Constantza	1,075,000	768,099	40.0%	Oulu	30,338	19,744	53.7%
Marseilles	941,400	908,000	3.7%	Kemi	23,645	29,127	-18.8%
Gothenburg	820,000	771,679	6.3%	Heraklion	21,963	18,593	18.1%
Cagliari	690,392	631,435	9.3%	Turku	20,257	16,717	21.2%
Kotka	461,876	366,667	26.0%	Ventspils	16,077	900	1686.3%
Gdynia	461,170	400,165	15.2%	Tornio	11,976	10,151	18.0%
Helsinki	416,667	459,744	-9.4%	Raahe	6,975	7,640	-8.7%
Thessaloniki	376,940	365,925	3.0%	Liepaja	6,054	3,144	92.6%
Leixoes	372,611	340,641	9.4%	<b>Northern Europe</b>	<b>39,374,366</b>	<b>36,045,646</b>	<b>9.3%</b>
Hull	360,000	361,240	-0.3%	<b>West Mediterranean</b>	<b>17,742,035</b>	<b>17,007,194</b>	<b>4.3%</b>
Limassol	356,723	320,130	11.4%	<b>East Med/Black Sea</b>	<b>3,547,287</b>	<b>3,141,836</b>	<b>12.9%</b>
Amsterdam	305,722	65,844	355.6%	<b>Scandinavia/Baltic</b>	<b>4,965,777</b>	<b>4,313,292</b>	<b>15.1%</b>
Malaga	300,000	247,451	21.2%	<b>Iberian Peninsular</b>	<b>494,567</b>	<b>391,635</b>	<b>26.3%</b>
Vado Ligure	250,000	223,000	12.1%	<b>Total port sample</b>	<b>66,129,754</b>	<b>60,899,603</b>	<b>8.6%</b>

Source: Containerisation International and respective port authorities

## ARABA TAŞIYICI FİLOSUNUN DAĞILIMI

## COMPOSITION OF THE CAR CARRIER FLEET FOR SELECTED YEARS

Year	1-1999 CEU		2000-2999 CEU		3000-3999 CEU		4000-4999 CEU		5000-5999 CEU		6000+ CEU		Total fleet		
	ships	capacity	ships	capacity	ships	capacity	ships	capacity	ships	capacity	ships	capacity	ships	capacity	avg size
1990	24	33,800	42	105,800	78	260,400	87	394,900	64	347,600	22	136,500	317	1,279,000	4,035
1995	20	28,900	41	103,600	76	252,300	88	395,300	78	418,100	26	160,300	329	1,358,500	4,129
2000	37	51,089	35	87,675	87	289,535	113	512,147	117	639,617	34	206,810	423	1,786,873	4,224
2005	46	62,842	33	81,490	93	313,686	140	631,706	117	640,215	88	551,200	517	2,281,139	4,412
2006	47	67,338	36	87,890	94	316,979	144	648,683	114	619,875	118	747,040	553	2,487,805	4,499
2007	47	67,338	37	90,090	95	320,879	153	689,223	135	745,275	113	727,140	580	2,639,945	4,552

Source: Fearnleys, All figures refer to the first of July each year, while the 2007 figure refers to mid-February 2007,

## YILLARA GÖRE İLK 15 AVRUPA KONTEYNER LİMANI

## TOP-15 EUROPEAN CONTAINER PORTS FOR SELECTED YEARS (TEU)

1995	2000	2005	2006	2006 vs 1995
Rotterdam	4,786,577	6,280,000	9,288,349	+102%
Hamburg	2,890,181	4,248,247	8,087,545	+207%
Antwerp	2,329,135	4,082,334	6,482,061	+201%
Felixstowe	1,898,201	2,853,074	3,735,574	+192%
Bremerhaven	1,526,421	2,712,420	3,179,614	+234%
Le Havre	1,154,714	2,652,701	3,160,981	+58%
Algeciras	970,426	2,009,122	2,730,000	+18461%
La Spezia	965,483	1,500,632	2,409,821	+284%
Barcelona	703,807	1,464,901	2,118,509	+229%
Leghorn	689,324	1,387,570	2,071,481	+84%
Valencia	681,080	1,308,010	1,624,964	+169%
Tilbury	671,827	1,161,099	1,407,933	+213%
Genoa	615,242	1,060,708	1,394,512	+182%
Southampton	600,137	1,033,052	1,375,000	+153%
Zeebrugge	528,478	965,345	1,309,000	+45%
<b>Top-3</b>	<b>10,005,893</b>	<b>14,610,581</b>	<b>23,857,955</b>	<b>+156%</b>
<b>Top-10</b>	<b>17,914,269</b>	<b>29,191,001</b>	<b>43,263,935</b>	<b>+158%</b>
<b>Top-15</b>	<b>21,011,033</b>	<b>34,719,215</b>	<b>50,375,344</b>	<b>+157%</b>

\* Estimate

Source: ITMMA based on figures CI Online and respective port authorities

## AVRUPA KONTEYNER LİMANLARI BÜYÜME ORANLARI

## GROWTH RATES OF EUROPEAN CONTAINER PORTS (TEU)

By growth rate	2005	2006	TEU growth	% growth
Amsterdam	65,844	305,722	239,878	364.3
Sines	50,994	121,956	70,962	139.2
Rauma	120,234	168,952	48,718	40.5
Constanza	768,099	1,075,000	306,901	40.0
Kotka	366,667	461,876	95,209	26.0
Tallinn	127,585	152,399	24,814	19.4
Bremerhaven	3,735,574	4,449,624	714,050	19.1
Zeebrugge	1,407,933	1,653,493	245,560	17.4
Gdynia	400,165	461,170	61,005	15.2
By growth volume	2005	2006	TEU growth	% growth
Hamburg	8,087,545	8,861,804	774,259	9.6
Bremerhaven	3,735,574	4,449,624	714,050	19.1
Antwerp	6,482,029	7,018,799	530,770	8.2
Rotterdam	9,288,349	9,690,052	403,295	4.3
Constanza	768,099	1,075,000	306,901	40.0
Felixstowe(*)	2,730,000	3,000,000	270,000	9.9
Barcelona	2,071,481	2,317,368	245,887	11.9
Zeebrugge	1,407,933	1,653,493	245,560	17.4
Amsterdam	65,844	305,722	239,878	364.3
Valencia	2,409,821	2,612,139	202,318	8.4
Marsaxlokk(*)	1,309,000	1,450,000	141,000	10.8
Southampton	1,375,000	1,516,000	141,000	10.3

(\*) estimate for 2006 Source: ITMMA based on figures of the respective port authorities

## 2005 YILI AVRUPA ANA ARAÇ LİMANLARI

## MAIN EUROPEAN VEHICLE PORTS IN 2005

Port	units (m)	Port	units (m)
Zeebrugge	1.73	Sheerness*	0.67
Bremerhaven	1.65	London*	0.67
Emden	0.86	Grimsby/Immingham	0.62
Antwerp	0.81	Bristol/Portbury	0.60
Barcelona	0.78	Le Havre	0.58
Southampton	0.71	Tyne Ports	0.48

\* 2004 figure

Source: Port Authorities, various

## KARIŞIK YÜK GEMİ FİLOSU YAŞ DAĞILIMI

## AGE PROFILE OF GENERAL CARGO FLEET (% of total dwt)

Vessel type	0-4	5-9	10-14	15-19	20+	Average age
Oil tankers	31.6	22.0	19.7	12.4	14.3	10.0 years
Bulk carriers	19.7	21.6	16.6	10.2	32.0	13.1 years
General cargo ships	8.6	13.9	10.6	9.6	57.4	17.5 years
Containerships	32.1	28.3	17.3	8.2	14.0	9.4 years
Other ships	18.2	14.5	11.2	8.8	47.3	15.3 years
<b>World fleet</b>	<b>24.2</b>	<b>21.2</b>	<b>16.8</b>	<b>10.6</b>	<b>27.1</b>	<b>12.2 years</b>

Source: UNCTAD (01.01.2006)



## AVRUPA LİMANLARINDA ELLEÇLENEN DÖKME SIVI YÜK MİKTARLARI

## OVERVIEW OF LIQUID BULK TRAFFIC HANDLED IN EUROPEAN SEAPORTS (2005)

Port	tons	Port	tons	Port	tons	Port	tons
Antwerp	36,840,786	Agii Theodori	12,989,894	Larnaca (Larnaka) Oil Ter.	1,277,913	Koper	2,039,003
Zeebrugge	4,163,457	Megara	8,545,088	Vassilico (Vassiliko)	527,630	Slovenia	2,039,003
Ghent	3,339,664	Thessaloniki	8,147,900	Other Cypriot ports	963,082	Sköldvik	17,349,524
Other Belgian ports	69,735	Eleusina	8,137,036	<b>Cyprus</b>	<b>2,768,625</b>	Naantali	4,053,655
<b>Belgium</b>	<b>44,413,642</b>	Perama	841,001	Ventspils	17,660,259	Hamina	1,703,243
Burgas	8,912,930	Heraklio	671,206	Riga	3,516,307	Oulu	1,091,239
Varna	788,839	Rhodes	658,466	Liepaja	663,216	Kotka	1,075,660
<b>Bulgaria</b>	<b>9,701,769</b>	Other Greek ports	2,048,436	<b>Latvia</b>	<b>21,839,782</b>	Kokkola	939,185
Fredericia (Og Shell-Havnen)	15,188,845	<b>Greece</b>	<b>42,039,027</b>	Klaipeda	7,214,523	Pori	664,298
Statoil-Havnen	7,780,532	Marseille	65,688,272	Butinge	6,126,919	Kemi	526,055
København Havn	3,137,249	Le Havre	46,824,700	<b>Lithuania</b>	<b>13,341,442</b>	Other Finnish ports	2,465,252
Århus	1,731,271	Nantes Saint-Nazaire	23,637,552	Malta (Valetta)	1,090,550	<b>Finland</b>	<b>29,868,111</b>
Aalborg	1,086,053	Dunkerque	14,849,408	Marsaxlokk	665,123	Tees & Hartlepool	36,894,324
Esbjerg	552,226	Rouen	10,748,084	<b>Malta</b>	<b>1,755,673</b>	Milford Haven	36,384,369
Other Danish Ports	926,044	Bordeaux	5,361,370	Rotterdam	167,869,712	Forth	29,100,329
<b>Denmark</b>	<b>30,402,220</b>	La Rochelle	2,690,687	Amsterdam	18,846,791	Southampton	28,170,916
Wilhelmshaven	43,644,543	Bayonne	1,699,189	Terneuzen	6,583,085	Immingham	24,291,746
Hamburg	13,067,544	Sète	1,585,398	Vlissingen	3,779,905	Sullom Voe	20,492,480
Brunsbüttel	5,476,317	Fort-de France (Martinique)	1,432,000	Moerdijk	2,093,788	London	20,170,666
Rostock	2,646,475	Port-la-Nouvelle	1,421,839	Vlaardingen	1,618,214	Kirkwall	14,372,940
Bützfleth	2,317,451	Lorient	1,221,466	Other Dutch ports	1,089,720	Liverpool	13,148,158
Bremen, Blumenthal	1,643,619	Brest	1,121,865	<b>Netherlands</b>	<b>201,881,215</b>	River Hull & Humber	8,637,580
Emden	861,106	Guadeloupe (Guadeloupe)	764,304	Gdansk	11,731,621	Manchester	5,453,570
Nordenham	685,536	Port Réunion (ex Pointe-des-Galets)	759,608	Gdynia	1,046,743	Clydeport	3,498,541
Other German ports	1,260,393	Other French ports	251,111	Szczecin	627,657	Cromarty Firth	3,115,021
<b>Germany</b>	<b>71,602,984</b>	<b>France</b>	<b>180,056,853</b>	Other Polish ports	503,297	Belfast	3,106,938
Tallinn	24,413,634	Trieste	35,818,499	<b>Poland</b>	<b>13,909,318</b>	Medway	2,694,050
Miiduranna	2,025,245	Augusta	31,994,840	Sines	18,552,681	Bristol	2,664,831
Vene-Balti	1,021,845	Santa Panagia	23,254,246	Leixões	7,713,006	Hull	2,438,029
Other Estonian ports	122,444	Porto Foxi	22,727,718	Setúbal	1,716,537	Aberdeen	1,995,581
<b>Estonia</b>	<b>27,583,168</b>	Genova	18,287,138	Lisboa	1,608,907	Plymouth	1,314,783
Cork	6,546,401	Milazzo	17,480,902	Aveiro	536,486	Cardiff	1,263,941
Dublin	4,037,405	Venezia	13,520,081	Other Portuguese ports	704,927	Dundee	662,685
Limerick	1,835,645	Livorno	8,901,205	<b>Portugal</b>	<b>30,832,544</b>	Peterhead	501,369
Bantry Bay	825,458	Gela	7,941,833	Constanta	13,824,543	Other UK ports	2,386,175
Other Irish ports	535,095	Taranto	7,662,316	Midia	1,314,963	<b>United Kingdom</b>	<b>262,759,022</b>
<b>Ireland</b>	<b>13,780,004</b>	Savona - Vado	7,646,096	Other Romanian ports	182,591	Omisalj	7,120,774
Algeciras	21,447,343	Fiumicino	6,541,600	<b>Romania</b>	<b>15,322,097</b>	Bakar	2,086,893
Cartagena	20,847,760	Napoli	5,833,409	Göteborg	19,673,855	Split	520,510
Bilbao	19,717,492	Ravenna	5,303,003	Brofjorden Preemraff	19,221,261	Other Croatian ports	720,534
Tarragona	17,904,143	Falconara Marittima	4,893,761	Stenungsund (Ports)	3,362,723	<b>Croatia</b>	<b>10,448,711</b>
Huelva	12,936,171	La Spezia	3,575,701	Malmö	2,943,541	Bergen Ports	68,981,252
Barcelona	12,202,205	Brindisi	2,814,240	Nynäshamn (ports)	2,302,813	Tønsberg/Slagentangen/Valløy	9,637,771
Santa Cruz de Tenerife	9,558,027	Porto Torres	2,738,915	Karlshamn	2,285,702	Haugesund Ports	9,295,468
Castellón	8,949,177	Civitavecchia	2,441,594	Norrköping	1,351,987	Porsgrunn Ports	2,856,500
La Coruña	8,533,773	Gaeta	1,944,235	Gävle	1,320,899	Oslo	1,927,885
Las Palmas	4,798,070	Palermo	1,234,998	Oxelösund (ports)	1,251,887	Kristiansund N/Grip	1,781,600
Palma Mallorca	2,067,814	Lipari	1,231,125	Stockholm	1,051,850	Bremanger	1,156,233
Gijón	1,418,468	Portovesme	1,089,976	Bergs Oljehamn	1,025,949	Fredrikstad/Sarpsborg	894,089
Valencia	1,380,287	Vibo Valentia	905,728	Helsingborg	740,990	Stavanger Ports	843,870
Molina de Segura	1,322,436	Ortona	838,963	Sundsvall	561,170	Trondheim/Flakk	583,334
Ferrol	822,346	Cagliari	603,237	Skellefteå	541,849	Other Norwegian ports	5,603,160
Avilés	740,096	Catania	523,051	Västerås	526,032	<b>Norway</b>	<b>103,561,162</b>
Ceuta	611,011	Other Italian ports	3,931,391	Other Swedish ports	2,325,563	<b>Total all ports</b>	<b>1,578,820,426</b>
Other Spanish ports	1,489,563	<b>Italy</b>	<b>241,679,801</b>	<b>Sweden</b>	<b>60,488,071</b>		Source: Eurostat
<b>Spain</b>	<b>146,746,182</b>						

## AVRUPA LİMANLARINDA ELLEÇLENEN DÖKME KURU YÜK MİKTARLARI

## OVERVIEW OF DRY BULK HANDLED IN EUROPEAN SEAPORTS (2005)

Port	tons	Port	tons	Port	tons	Port	tons
Antwerp	26,684,613	Raahe	4,731,628	Riga	14,938,364	Luleå	7,135,761
Ghent	13,054,649	Kokkola	2,709,032	Ventspils	10,439,641	Oxelösund (ports)	4,211,861
Zeebrugge	1,718,655	Pori	2,241,155	Liepāja	1,680,318	Karlshamn	2,699,808
Oostende	991,903	Kotka	1,927,939	<b>Latvia</b>	<b>27,058,323</b>	Storugns	2,503,999
<b>Belgium</b>	<b>42,449,820</b>	Rauma	1,517,683	Klaipėda	7,462,926	Slite (ports)	2,317,922
Varna	7,373,893	Inkoo	1,256,830	<b>Lithuania</b>	<b>7,462,926</b>	Stockholm	1,022,408
Burgas	3,008,167	Koverhar	1,129,189	Malta (Valetta)	677,411	Köping	991,615
<b>Bulgaria</b>	<b>10,382,060</b>	Helsinki	959,823	Other Maltese ports	2,262	Skellefteå	989,047
Enstedværkets Havn	3,501,770	Parainen	886,985	<b>Malta</b>	<b>679,673</b>	Norrköping	873,247
Aalborg Portland	2,906,083	Naantali	883,877	Rotterdam	87,694,773	Halmstad	812,336
Århus	2,852,271	Uusikaupunki	811,360	Amsterdam	25,107,777	Västerås	721,196
Københavns Havn	2,071,110	Kemi	772,516	Velsen/Ijmuiden	18,666,451	Malmö	597,861
Odense	2,045,933	Pietarsaari	730,546	Vlissingen	5,294,507	Uddevalla	571,599
Asnæsværkets Havn	1,273,502	Other Finnish ports	3,124,832	Terneuzen	3,742,709	Helsingborg	500,756
Esbjerg	1,081,997	<b>Finland</b>	<b>23,683,395</b>	Delfzijl/Eemshaven	1,602,575	Other Swedish ports	1,801,779
Fredericia (Og Shell-Havnen)	1,031,794	Dunkerque	26,314,341	Dordrecht	1,498,989	<b>Sweden</b>	<b>27,751,195</b>
Aalborg	956,893	Marseille	15,363,075	Moerdijk	917,123	Immingham	20,735,227
Aabenraa	917,038	Nantes Saint-Nazaire	8,348,756	Vlaardingen	801,757	London	15,002,694
Kolding	899,228	Rouen	8,040,885	Harlingen	771,703	Tees & Hartlepool	12,401,973
Rønne	886,485	Le Havre	4,848,293	Other Dutch ports	128,114	Clydeport	11,281,993
Randers	883,130	La Rochelle	3,266,933	<b>Netherlands</b>	<b>146,226,478</b>	Liverpool	8,891,227
Køge	848,680	Bordeaux	2,648,341	Gdansk	9,273,949	Port Talbot	8,569,720
Studstrupværkets Havn	784,281	Sète	1,768,116	Swinoujscie	6,666,268	Bristol	6,415,974
Norjyllandsværkets Havn	657,111	Bayonne	1,569,330	Szczecin	5,042,718	Medway	5,471,213
Stignæsværkets Havn	551,134	Lorient	1,455,032	Gdynia	3,416,231	Glensanda	5,438,705
Other Danish ports	1,660,021	Port Réunion (ex Pointe-des-Galets)	1,290,686	Police	2,086,060	Hull	3,784,965
<b>Denmark</b>	<b>25,808,461</b>	Brest	1,041,243	<b>Poland</b>	<b>26,485,226</b>	Belfast	3,444,407
Hamburg	27,011,709	Calais	827,004	Sines	5,801,572	Southampton	2,234,526
Bremen, Blumenthal	6,450,257	Port-la-Nouvelle	749,859	Lisboa	5,203,093	Newport, Gwent	2,072,789
Rostock	6,070,366	Guadeloupe (Guadeloupe)	723,138	Setúbal	3,224,270	Tyne	1,920,976
Bützfleth	2,660,582	Caen	592,521	Leixões	2,301,129	Ipswich	1,817,462
Nordenham	2,402,055	Other French ports	1,132,204	Aveiro	1,416,233	Manchester	1,658,800
Brake	2,169,433	<b>France</b>	<b>79,979,757</b>	Other Portuguese ports	484,148	Forth	1,650,822
Wilhelmshaven	1,902,812	Taranto	25,453,936	<b>Portugal</b>	<b>18,430,445</b>	Shoreham	1,382,108
Wismar	1,715,976	Ravenna	12,962,076	Constanta	18,103,190	Fowey	1,270,154
Brunsbüttel	1,100,480	Venezia	11,224,317	Other Romanian ports	661,268	River Hull & Humber	983,447
Lübeck	969,895	Brindisi	6,339,720	<b>Romania</b>	<b>18,764,458</b>	Ballylumford	976,836
Kiel	739,202	Portovesme	4,514,519	Koper	7,731,876	Trent River	861,106
Flensburg	551,921	Savona - Vado	4,467,391	<b>Slovenia</b>	<b>7,731,876</b>	Plymouth	832,969
Other German ports	1,195,886	Piombino	4,375,254	Gijón	19,663,187	Newhaven	659,216
<b>Germany</b>	<b>54,940,574</b>	Genova	3,551,330	Tarragona	11,915,749	Londonderry	655,932
Tallinn	6,975,427	Porto Torres	2,179,487	Ferrol	8,289,625	Other UK ports	5,046,796
Other Estonian ports	660,677	Trieste	2,130,276	Huelva	7,530,686	<b>United Kingdom</b>	<b>125,462,037</b>
Estonia	7,636,104	La Spezia	1,853,761	Valencia	6,360,690	Bakar	2,242,427
Limerick	9,140,956	Ancona	1,548,162	Almería	6,306,756	Ploce	2,196,708
Dublin	1,904,046	Chioggia	1,537,450	Santander	5,139,651	Split	1,362,296
Cork	1,572,570	Oristano	1,502,718	Cartagena	5,027,915	Pula	807,247
Waterford	804,438	Bari	1,258,013	La Coruña	4,437,796	Rabac	726,424
New Ross	603,558	Livorno	1,235,020	Bilbao	4,261,135	Rijeka	512,835
Other Irish ports	678,395	Monfalcone	1,060,197	Barcelona	3,532,003	Other Croatian ports	1,190
<b>Ireland</b>	<b>14,703,963</b>	Napoli	1,036,517	Castellón	3,293,592	<b>Croatia</b>	<b>7,849,127</b>
Volos	7,936,157	Civitavecchia	1,025,408	Pasajes	3,273,904	Narvik	15,921,615
Larymna	4,296,759	Marina Di Carrara	1,015,161	Avilés	3,082,737	Porsgrunn Ports	5,589,901
Thessaloniki	3,395,929	Porto Empedocle	936,783	Sevilla	2,813,380	Bergen Ports	2,575,692
Aliverio	3,291,121	Augusta	896,868	Algeciras	2,652,267	Haugesund Ports	2,554,026
Eleusina	2,969,907	Pozzallo	853,816	Cádiz	2,557,444	Brønngøy	1,931,784
Milos Island	2,889,663	Manfredonia	811,342	Palma Mallorca	2,389,763	Kristiansund N/Grip	1,852,343
Almyros (Amaliapoli) Volou	2,506,300	Barletta	801,491	Málaga	2,100,472	Mo i Rana/Rana	1,798,880
Chalkida	1,628,890	Salerno	761,102	Santa Cruz de Tenerife	1,892,082	Oslo	1,329,626
İtea	1,405,638	Gaeta	604,005	Las Palmas	1,785,378	Fredrikstad/Sarpsborg	1,281,702
Antikyra	1,296,946	Porto Nogaro	500,279	Alicante	1,667,539	Stavanger Ports	1,248,499
Politika (074)	1,205,320	Other Italian ports	2,885,393	Molina de Segura	1,234,823	Drammen Ports	1,044,766
Rio	1,134,524	<b>Italy</b>	<b>99,321,792</b>	Marín-Pontevedra	1,016,240	Verdal/Levanger	793,962
Kavala	1,067,136	Vassiliko (Vassiliko)	633,108	Vigo	692,535	Trondheim/Flakk	685,347
Heraklio	824,489	Other Cypriot ports	810,226	Villagarcía (de Arosa)	578,413	Kristiansand S	586,807
Nafplio	657,636	<b>Cyprus</b>	<b>1,443,334</b>	Other Spanish ports	155,656	Moss	571,880
Igoumenitsa	652,925			<b>Spain</b>	<b>113,651,418</b>	Other Norwegian ports	11,244,799
Other Greek ports	947,947					<b>Norway</b>	<b>51,011,629</b>
<b>Greece</b>	<b>38,107,287</b>					<b>Total all ports</b>	<b>977,021,358</b>

Source: Eurostat