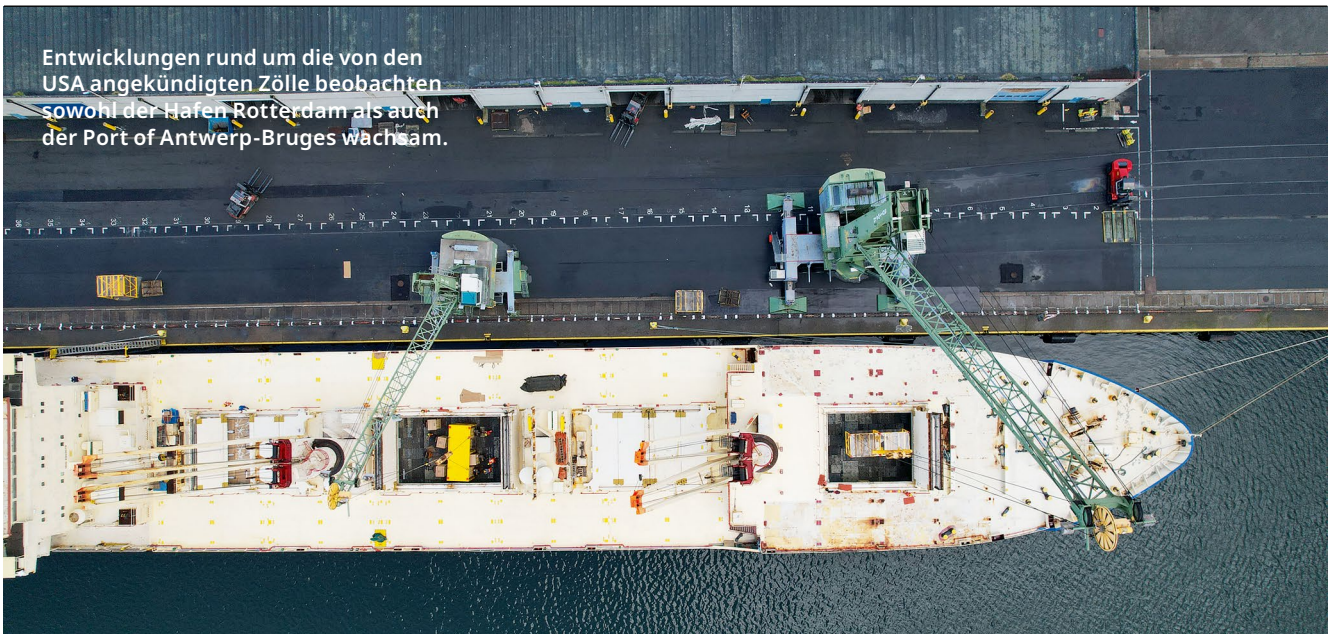




Port of Antwerp-Bruges

Auf dem Abschwung?

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist der Gesamtumschlag im Hafen Rotterdam im ersten Quartal 2025 um 5,8 Prozent gesunken. Auch der Hafen Antwerpen verzeichnete einen Rückgang von rund vier Prozent. Der Handel im Bereich Massengut spielt dabei eine große Rolle.

Im Rotterdamer Hafen lag der Gesamtumschlag in den ersten drei Monaten des Jahres 2025 bei knapp 104 Millionen Tonnen. Im ersten Quartal des Vorjahres lag dieser noch bei rund 110 Millionen Tonnen. Der Rückgang wird vom Hafenbetrieb Rotterdam hauptsächlich auf den geringeren Umschlag von Kohle, Eisenerz, Rohöl und Erdölprodukten zurückgeführt. Währenddessen wurde beim Umschlag von Agribulk, sonstigen festen Massengütern und Containern ein Anstieg verzeichnet. Im Port of Antwerp-Bruges endete das erste Quartal 2025 mit einem Gesamtgüterumschlag von 67,7 Millionen Tonnen und damit einem Rückgang von rund vier Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Auch hier sei der Abschwung hauptsächlich auf einen starken Rückgang im Massengutverkehr zurückzuführen. Wie beim Rotterdamer Hafen konnte währenddessen im Containerverkehr ein Wachstum verzeichnet werden. Beide Häfen bestätigten zudem, dass die Auswirkungen der angekündigten US-Einfuhrzölle auf Exportgüter aus Europa vorerst begrenzt seien und sich derzeit noch nicht auf den Umschlag ausüben. Trotzdem gelte Ungewissheit für die kommende Zeit.

Bewegungen im Markt

Im Hafen Rotterdam ging der Umschlag von festem Massengut im Vergleich zum ersten Quartal 2024 um insgesamt 8,6 Prozent zurück. Hauptursache für diesen Rückgang sei der deutliche Einbruch beim Umschlag von Eisenerz und Schrott, der um 28,1 Prozent abnahm. Als Grund für die eingetretene Entwicklung führt der Hafenbetrieb Rotterdam

eine verhaltene Nachfrage im Bereich Eisenerz seitens der Stahlindustrie an. Wie bereits in den vorangegangenen Quartalen ging auch der Kohleumschlag – bedingt durch den kontinuierlich sinkenden Anteil von Kohle an der Stromerzeugung und damit um 17,3 Prozent – zurück. Mitunter durch die Inbetriebnahme eines neuen Schüttgutterminals im Hafen Rotterdam nahmen die Umschlagmengen im Bereich Agribulk hingegen um 22,7 Prozent zu, der Umschlag von sonstigem Trockenmassengut konnte sogar um 44,1 Prozent gesteigert werden.

Auch der Umschlag von flüssigem Massengut ging insgesamt um 8,8 Prozent zurück. Als Ursache für den Rückgang wird vom Hafenbetrieb der rückläufige Umschlag von Rohöl, Mineralölprodukten und sonstigem flüssigem Massengut angeführt. Denn aufgrund der niedrigeren Raffineriemargen in Nordwesteuropa sei auch die Rohölnachfrage der Raffinerien zurückgegangen. Auch die Nachfrage im Bereich Mineralölprodukte ging im ersten Quartal 2025 um 20,1 Prozent zurück. Grund dafür sei, dass die Margen für Diesel und Kerosin in Asien höher ausfielen, aus dem Nahen Osten und Indien zunehmend nach Asien exportiert wurde und dies zulasten der Exporte nach Europa ging.

Der Umschlag im Containersegment stieg im ersten Quartal 2025 währenddessen um 2,2 Prozent (in TEU). In Tonnen verzeichnete der Umschlag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum jedoch einen Rückgang von 1,1 Prozent. Die Differenz gehe dabei auf eine rückläufige Entwicklung bei den Vollcontainerexporten von rund acht Prozent zurück. Da Exportcontainer in



der Regel schwerer beladen seien, falle das durchschnittliche Gewicht pro Container niedriger aus. Die rückläufige Zahl der Exportcontainer wird vom Hafenbetrieb als eine Folge der schwachen Wettbewerbsposition der europäischen Industrie und des geringeren Containerumschlags in Rotterdam erklärt. Schlechtes Wetter im Januar und Arbeitsunterbrechungen am HPD2-Terminal führten zudem zu weniger Schiffbesuchen, Verspätungen und einer geringeren Produktivität in diesem Zeitraum. Die Lage verbesserte sich jedoch noch im ersten Quartal, wodurch die Produktivität im März über dem Niveau von Januar und Februar lag.

Der Umschlag auf der Transatlantikroute ging im ersten Quartal im Vergleich zum Vorjahr um rund 23 Prozent zurück. Grund dafür war, dass zwei Dienste wegen begrenzter Kapazitäten der Rotterdamer Terminals auf andere Häfen verlagert werden mussten. Aufgrund eines höheren Importvolumens an Konsumgütern nahm der Umschlag aus Asien zeitgleich um 8,4 Prozent zu.

Der Gesamtumschlag des Marktsegments Stückgut (Roll-on/Roll-off und sonstiges Stückgut) sank um 0,6 Prozent. Der Roll-on/Roll-off-Umschlag nahm dabei um knapp zwei Prozent ab. Der intensive Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr und damit einhergehende niedrige Transporttarife aber auch das geringe Wirtschaftswachstum im Vereinigten Königreich zählen laut Hafenbetrieb dabei zu den erschwerten Bedingungen im RoRo-Frachtverkehr. Das Segment des sonstigen Stückguts stieg um 11,2 Prozent und sei teilweise auf den Umschlag von Rohrpfählen für das CCS-Projekt Porthos im Rotterdamer Hafen zurückzuführen.

„Die ersten drei Monate dieses Jahres waren geprägt von hoher Volatilität im Welthandel – verursacht durch drohende US-Importzölle sowie die anhaltenden Konflikte in der Ukraine und im Nahen Osten. Diese Volatilität hat bei den Unternehmen für Verunsicherung in Bezug auf Handel und Investitionen gesorgt“, fasst Boudewijn Siemons, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam, mit Blick auf das erste Quartal 2025 zusammen. Auch wenn sich diese Entwicklungen in den Umschlagsegmenten niederspiegeln, sei es gerade in Zeiten solch globaler Unsicherheiten wichtig, sich gemeinsam mit den nationalen und europäischen Regierungen für ein starkes und wettbewerbsfähiges Investitionsklima in Europa einzusetzen.

Blick nach Antwerpen

Mit einem Anstieg von 4,5 Prozent in TEU und 4,6 Prozent bei der Tonnage wird der Containerumschlag im Port of Antwerp-Bruges während des ersten Quartals 2025 als treibende Kraft angeführt. Einen deutlichen Rückgang von rund 19 Prozent vernahm man unterdessen beim flüssigen Massengut. So nahm vor allem der Umschlag von Benzin, Naphta und LNG stark ab. Als Ursachen nennt der Antwerpener Hafen unter anderem veränderte Marktbedingungen in Afrika, die geringere Naphta-Nachfrage aus der Petrochemie sowie die EU-Sanktionen gegen Russland und damit auch russischem LNG. Trotz des anhaltenden Drucks auf den europäischen Chemiesektor stieg der Umschlag von Chemikalien unterdessen um knapp elf Prozent. Diese Entwicklung sei vor allem der starken Zunahme an Biokraftstoffen von rund 128 Prozent zu verdanken.

Stark ausgeprägte Schwankungen blieben in den anderen Segmenten aus. Im Bereich Stückgüter verzeichnete man einen Rückgang von 5,4 Prozent, den der Port of Antwerp-Bruges auf die schwache Konjunktur und Importquoten, besonders im Bereich Eisen und Stahl, zurückführt. Der RoRo-Umschlag nahm währenddessen um rund ein Prozent zu, trotz eines starken Rückgangs von Neuwagen um 11,3 Prozent. Die Mengen im Bereich trockenes Schüttgut gingen derweil um 0,8 Prozent zurück.

„Wir durchlaufen besonders unsichere Zeiten, sodass sich nur schwer vorhersagen lässt, was das Jahr 2025 bringen wird“, betont Jacques Vandermeiren, CEO von Port of Antwerp Bruges, vor dem Hintergrund der sich verändernden wirtschaftlichen Lage. „Gleichzeitig machen die protektionistischen Maßnahmen der Vereinigten Staaten deutlich, dass Europa eine robuste Wirtschaftspolitik benötigt, um unsere Industrie zu stärken und die strategische Position zu festigen.“ Obwohl einige Unternehmen vorausschauend handeln, sei im Hafen bisher keine deutliche Beschleunigung der Exporte in die USA zu erkennen. Damit blieben die Auswirkungen der US-Importzölle auf den Antwerpener Verkehr vorerst begrenzt. Trotzdem erhöhen strukturelle Fahrplanstörungen im Container-Linienverkehr, veränderte Automarktmodelle und vorübergehende Produktionsaussetzungen den Druck auf die Terminals. Fest stehe daher, dass weitere, für Europa negative Entwicklungen bei den Handelszöllen die Logistikketten der kommenden Monate beeinträchtigen könnten.

Sarah Kuhn

Anzeige

Driving Innovation and Sustainability

Diesel-elektrisch angetrieben, Future-Fuel-Ready, tiefgangoptimiert und Solarmodule für erneuerbare Energien an Deck – unser GMS HELIOS macht nachhaltige Lieferketten möglich. Seien Sie gespannt auf unseren weiteren State-of-the-Art Neubau für die Trockengüterschifffahrt.



www.hgkshipping.de

