

# Port of Antwerp-Bruges

## Informationsblatt zu den Umschlagszahlen 2025



### Gesamtumschlag

2025 betrug der maritime Gesamtgüterumschlag von Port of Antwerp-Bruges **266,5 Millionen Tonnen**, was einem Rückgang von **4,1 %** gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dieser Rückgang ist vollständig auf den rückläufigen Schüttgutverkehr (-12,8 %) zurückzuführen, während der Stückgutverkehr (Container, konventionelle Stückgüter und RoRo) um **0,7 %** zunahm.

### Vereinigte Staaten

Die Vereinigten Staaten wurden 2025 mit einem Gesamtumschlag von **31,3 Millionen Tonnen** (19,7 Millionen Tonnen eingehend und 11,7 Millionen Tonnen ausgehend) zum größten Handelspartner von Port of Antwerp-Bruges und überholten damit das Vereinigte Königreich. Der Containerverkehr mit den USA blieb auf Jahresbasis nahezu unverändert (-0,6 %), unterlag jedoch im Laufe des Jahres aufgrund der Ankündigung und Anpassung von Einfuhrzöllen erheblichen Schwankungen. Im Frühjahr führte die Erwartung einer möglichen europäischen Gegenreaktion auf neue US-Zölle zu einem vorübergehenden Importanstieg, der im Laufe des zweiten Quartals wieder abnahm, während europäische Exporteure eher eine abwartende Haltung einnahmen.

Die Anlieferung von Containern aus den USA stieg (+4,7 % in TEU), was die Rolle von Port of Antwerp-Bruges als logistische Drehscheibe für amerikanische Güter unterstreicht. Im Bereich der Energietransporte war ein deutlicher Anstieg bei Flüssiggut aus den USA (+32 %) zu verzeichnen, insbesondere aufgrund von LNG, dessen Volumen sich mit **3,7 Millionen Tonnen** mehr als vervierfachte.

### China

Die deutlich erhöhten US-Einfuhrzölle auf chinesische Waren hatten 2025 deutliche Auswirkungen auf die weltweiten Containerstromflüsse und den Einsatz von Schiffskapazitäten, unter anderem mit einer Neuausrichtung in Richtung Europa. Im Port of Antwerp-Brügge stiegen die Lieferungen aus China im gesamten Jahr 2025 um **3,8 %**, während die Lieferungen nach China um **3,3 %** zurückgingen (volle Container: -2,5 %). Dadurch hat sich das strukturelle Ungleichgewicht zwischen eingehenden und ausgehenden Containerströmen weiter verschärft, was die Notwendigkeit einer Neupositionierung leerer Container verstärkte.

China blieb das wichtigste Partnerland für Container und gewann auch im Automobilverkehr an Boden: 2025 war die Lieferung neuer Fahrzeuge aus China um **11 %** höher als im Vorjahr, wodurch China Japan als wichtigstes Herkunftsland überholte.



### Container

Nach einem über den Erwartungen liegenden ersten Halbjahr verlangsamte sich der Containertransport ab August etwas. Der Oktober war von schlechten Wetterbedingungen und gewerkschaftlichen Aktionen stark beeinträchtigt, aber dieser Rückgang wurde im November und Dezember teilweise ausgeglichen. Auf Jahresbasis führte dies zu einem leichten Wachstum von **0,4 % bei der Tonnage** (149,4 Millionen Tonnen) und **0,7 %** bei den TEU (**13,6 Millionen TEU**). Der Marktanteil im Bereich Hamburg-Le Havre sank in den ersten neun Monaten erstmals seit der Fusion um **1,2 Prozentpunkte** auf **29,3 %**, was auf Überlastung, gewerkschaftliche Aktionen und Allianzenänderungen zurückzuführen ist.



### Stückgut

Auch bei konventionellen Stückgütern hat sich die Lage in der zweiten Jahreshälfte verbessert. Nach einem deutlichen Rückgang gegenüber 2024 in den ersten sechs Monaten (-4,6 %) schloss das Jahr mit einem Wachstum von **1,6 %**, das durch starke Liefermengen im vierten Quartal getragen wurde.

Der Umschlag von Eisen und Stahl schrumpfte auf Jahresbasis zwar immer noch um **1,7 %**, was jedoch eine deutliche Verbesserung gegenüber den **-11,7 %** zur Jahresmitte darstellt. Insbesondere die Anlieferung von Stahl stieg im dritten und vierten Quartal stark an, in Erwartung strengerer europäischer Handelsmaßnahmen gegen Dumping und der Einführung des Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). Auf Jahresbasis stieg die Anlieferung um **6,7 %**. Gleichzeitig blieb der Absatz aufgrund schwächerer Exporte in die Vereinigten Staaten (-7,8 %) und nach Mexiko (-25,1 %) unter Druck (-13,9 %).

Die Stahlimporte aus China stiegen um **22 %** auf **700 000 Tonnen**, womit China zum größten Lieferland wurde, gefolgt von Indien (680 000 Tonnen, -9,2 %), der Türkei (513 000 Tonnen, +121 %) und Vietnam (490 000 Tonnen, +13,3 %). Die übrigen konventionellen Stückgutströme stiegen um **14,4 %**, wobei unter anderem Obst und andere Kühlgüter (+12 %) sowie verschiedene Güter (+15 %) positive Entwicklungen verzeichneten, während Holz zurückging (-21,6 %).

## RoRo

Der RoRo-Umschlag stieg im Jahr 2025 um **3 %**. Insgesamt wurden **3 186 000** Neuwagen abgewickelt, was einem leichten Rückgang von **1,2 %** entspricht, der vor allem auf einen geringeren Bestand (-3 %) zurückzuführen ist. Bemerkenswert ist der starke Anstieg der Einfuhren aus China (+11 %), wodurch Japan als wichtigstes Herkunftsland von China abgelöst wurde. Darüber hinaus stieg der Umschlag von Lkw (+3,4 %), High & Heavy Equipment (+6,3 %) und insbesondere Gebrauchtwagen (+37 %), wobei letztere Volumina jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Covid-Pandemie liegen. Der Verkehr mit unbegleiteter Fracht verzeichnete einen leichten Anstieg (+0,8 %), wobei das Volumen in Richtung Vereinigtes Königreich (-1,5 %) zurückging und in Richtung Irland (+15,5 %) und Skandinavien (+5,8 %) zunahm. Der Verkehr mit Spanien war rückläufig (-19 %): Das Wachstum in Portugal (+65 %) wurde durch einen starken Rückgang in Spanien (-31 %) zunichte gemacht.

## Trockenes Schüttgut

Im Jahr 2025 wurden **13,1 Millionen Tonnen** trockenes Schüttgut umgeschlagen, was einem Rückgang von **12,1 %** gegenüber dem Vorjahr entspricht. Düngemittel blieben der wichtigste Bestandteil, verzeichneten jedoch unterschiedliche Quartalsergebnisse, was zu einem Rückgang von **3,7 %** im Jahresvergleich führte. Die Anlieferungen stiegen um **6,3 %**, unter anderem aufgrund höherer Importe aus Russland (+61 %), Kanada (+7 %) und Marokko (+34 %), während die Auslieferungen – die etwa **60 %** des Volumens ausmachen – um **9,4 %** zurückgingen. Die Exporte in verschiedene afrikanische und lateinamerikanische Länder gingen sogar vollständig zurück, da diese Märkte zunehmend aus Asien beliefert werden. Auch andere trockene Schüttgutströme waren rückläufig, darunter Kohle (-61,6 %), Sand und Kies (-11 %), sonstige Baumaterialien (-13,7 %) und Nichteisenmetalle (-6,2 %). Nur Schrott (+10,4 %) und Kaolin (+10,5 %) verzeichneten ein Wachstum.

## Flüssiges Massengut

Der Umschlag von Flüssiggut wurde im Jahr 2025 stark durch den deutlichen Rückgang bei Erdölprodukten (-19 %) beeinflusst, die etwa **60 %** dieses Segments ausmachen. Insbesondere Benzin verzeichnete einen starken Rückgang (-40,8 %), was auf den Wegfall der Exporte nach Westafrika – insbesondere Nigeria – und einen deutlich geringeren Import aus dem Vereinigten Königreich (-84 %) aufgrund von Raffinerieschließungen zurückzuführen ist.

Auch die Lieferungen von Diesel (-23,2 %) und der Umschlag von Naphtha (-25,1 %) gingen vor dem Hintergrund von Raffinerieschließungen und sinkender Nachfrage deutlich zurück. Kerosin (+44,1 %) und Energiegase (+13,7 %) sind die einzigen Erdölprodukte, die im Jahr 2025 ein Wachstum verzeichneten konnten.

Bei den Chemikalien gab es eine deutliche Zweiteilung: Biokraftstoffe verzeichneten ein starkes Wachstum (+27,8 %), während andere chemische Produkte vor dem Hintergrund einer geschwächten europäischen Chemieindustrie und eines herausfordernden internationalen politischen Klimas – unter anderem aufgrund von Dumping aus China – einen Rückgang von **8,1 %** verzeichneten.

LNG erlebte ein wechselhaftes Jahr, erholte sich jedoch im vierten Quartal dank einer Vervierfachung der Lieferungen aus den Vereinigten Staaten (3,7 Millionen Tonnen) deutlich. Russland (4,3 Millionen Tonnen, -16,6 %) blieb vorerst unter den drei führenden Herkunfts ländern, neben den Vereinigten Staaten und Katar (1,5 Millionen Tonnen, -21,7 %), obwohl die Auswirkungen des europäischen Verbots der Weiterleitung von russischem LNG an nicht-europäische Bestimmungsorte deutlich zu spüren sind. Eine weitere schrittweise Abschaffung wird folgen, bis 2027 ein vollständiges Einfuhrverbot für russisches LNG in Kraft tritt.

## Kreuzfahrten

2025 empfing Zeebrugge **466 089** Kreuzfahrt passagiere (-16,4 %) an Bord von **166** Kreuzfahrtschiffen, 21 weniger als 2024. Dieser Rückgang ist unter anderem auf die gewerkschaftlichen Aktionen zurückzuführen, aufgrund derer einige Schiffe den Hafen nicht anliefern.

## Seeschiffe

Im Seeverkehr insgesamt liefen 2025 **20 236** Seeschiffe den Hafen an (+0,2 %). Die gemeinsame Bruttotonnage stieg um **1,5 %** auf **642 Millionen Bruttotonnen**.