

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

*Jahresbilanz 2023*

# **Rotterdamer Hafen 2023 vollständig im Zeichen des Wandels**

## **Weniger Umschlag; sichtbare Zeichen für die Fortschritte bei der nachhaltigen Hafengestaltung**

- *6,1 % weniger Güterumschlag aufgrund anhaltender geopolitischer Krisen, geringem Wirtschaftswachstum und hoher Inflation*
- *Sichtbare Fortschritte bei der nachhaltigen Gestaltung der Industrie und Lieferkette: Investitionsentscheidung für Porthos erfolgt, Baubeginn für ein nationales Wasserstoffnetzwerk, Realisierung neuer Landstromanschlüsse, Beginn der Landgewinnung Prinses Alexiahaven*
- *Wichtige Entwicklungen im Containersegment: Investitionsentscheidungen für den Ausbau von Containerterminals durch APMT und RWG getroffen, offizielle Eröffnung der Container Exchange Route (CER), Inbetriebnahme von Nextlogic, Start der Verbreiterung des Yangtze Kanals*
- *Stabiles Finanzergebnis der Port of Rotterdam Authority*
- *Unverändert hohes Investitionsniveau der Port of Rotterdam Authority*



Das Hafen- und Industriegebiet Maasvlakte im Hafen Rotterdam | Foto: Martens Multimedia

Im vergangenen Jahr wurden wichtige Investitionsentscheidungen getroffen, die dazu beitragen, den Hafen und die Lieferkette von und nach Rotterdam nachhaltiger zu gestalten. Stabile Finanzergebnisse ermöglichen es der Port of Rotterdam Authority, auch in den kommenden Jahren weitere Investitionen für einen zukunftssicheren Hafen zu

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

tätigen. Der Gesamtumschlag im Rotterdamer Hafen betrug in diesem Jahr 438,8 Millionen Tonnen. Das ist ein Rückgang um 6,1 % im Vergleich zum Jahr 2022 (467,4 Millionen Tonnen). Der Rückgang betraf vor allem den Umschlag von Kohle, Containern und sonstigem trockenen Massengut. Der Umschlag in den Segmenten Agribulk, Eisenerz & Schrott sowie LNG stieg an.

**Boudewijn Siemons, CEO Port of Rotterdam Authority:** „Das Jahr 2023 war geprägt von anhaltenden geopolitischen Unruhen, geringem Wirtschaftswachstum in Folge höherer Zinsen und einem stockenden Welthandel. Das hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Umschlag im Rotterdamer Hafen. Es war aber auch das Jahr vieler wichtiger Investitionsentscheidungen und Meilensteine auf dem Weg zu einem nachhaltigen Hafen. Wir haben die endgültige Investitionsentscheidung für den Bau des CO<sub>2</sub>-Transport- und -Speicherprojekts Porthos getroffen. Der Bau des nationalen Wasserstoffnetzwerks im Hafen von Rotterdam hat ebenfalls begonnen. Und wir haben in diesem Jahr eine Reihe wichtiger Entwicklungen im Logistiksegment gefeiert, wie die Ankündigung der Erweiterungen der Containerterminals durch APMT und RWG und die Inbetriebnahme der CER. Allesamt Entwicklungen, die uns einem erfolgreichen und zukunftssicheren Hafen- und Industriekomplex einen Schritt näherbringen.“

## **Wirtschaftliche Wertschöpfung**

### **Finanzen**

In finanzieller Hinsicht blickt die Port of Rotterdam Authority auf ein stabiles Jahr zurück. Die Gewinne stiegen um 1,9 % auf 841,5 Millionen Euro. Die Hauptanteile des Umsatzes wurden mit Vertragseinnahmen aus der Vermietung von Flächen und den Hafengebühren erzielt. Durch Preis anpassungen und Neuverträge wurden die Vertragserlöse um 28,4 Millionen Euro gesteigert. Die Einnahmen aus Hafengebühren sanken um 4,6 Millionen Euro, was auf eine Kombination aus geringerem Umschlag und höherem Preis pro Tonne zurückzuführen ist. Die Betriebskosten stiegen durch höhere Lohn- und Betriebsaufwendungen um 3,8 % (10,7 Millionen Euro) auf 292,9 Millionen Euro. Insgesamt stieg das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände (EBITDA) um 0,9 % auf 548,6 Millionen Euro. Das Nettoergebnis verringerte sich um 5,6 % (13,7 Millionen Euro) auf 233,5 Millionen Euro im Vergleich zu 2022 (247,2 Millionen Euro). Der Rückgang des Nettoergebnisses wurde durch zwei einmalige Posten im Jahr 2023 verursacht. Im vergangenen Jahr wurde eine außerplanmäßige Abschreibung auf erworbene Stickstoffdepositionsrechte aufgrund des Urteils des Staatsrats über die 25-Kilometer-Grenze (8,0 Millionen Euro) vorgenommen. Danach wurde die Garantieprämie für das Porthos-Projekt (7,3 Millionen Euro) verbucht, was zu einem geringeren Beteiligungsergebnis führte. Darüber hinaus waren die Zinsaufwendungen im Jahr 2023 aufgrund des hohen Zinsniveaus im Vergleich zu 2022 um 6,8 Millionen Euro höher. Der Dividendenvorschlag für die Aktionäre (Stadt Rotterdam und Staat) beträgt 129,0 Millionen Euro (2022: 132,3 Millionen Euro).

Insgesamt investierte die Port of Rotterdam Authority 295,4 Millionen Euro. Das sind fast 15 % mehr als im Jahr 2022 (257,0 Millionen Euro). Die größten Investitionen des Jahres 2023 betrafen die Kaimauern für den Containersektor (72,9 Millionen Euro), Landgewinnung Prinses Alexiahaven (23,1 Millionen Euro) und in das Leitwerk der Rozenburg-Schleuse (12,8 Millionen Euro).

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

## **Umschlag**

### **Trockene Massengüter**

Der Umschlag von trockenem Massengut ging 2023 im Vergleich zu 2022 um 11,8 % zurück.

Innerhalb des Agribulk-Segments war der Anstieg der Maislieferungen nennenswert. In Europa mussten die Landwirte aufgrund von Dürre und Überschwemmungen Ernteausfälle hinnehmen. Dies hatte zur Folge, dass 50 % mehr Mais eingeführt wurde. Der Umschlag von Kohle sank insbesondere durch die geringe Nachfrage nach Energiekohle für die Stromproduktion um 20,3 % auf 23,1 Millionen Tonnen. Dabei gilt allerdings zu beachten: Im Jahr 2022 erlebte die Nachfrage nach Energiekohle aufgrund der Sorge hinsichtlich der Energiesicherheit und stark steigender Gaspreise einen hohen Anstieg. Der Umschlag von Eisenerz & Schrott stieg um 9,9 % auf 28,1 Millionen Tonnen. Die Erzvorräte wurden wieder aufgefüllt, nachdem im Jahr 2022 aufgrund der niedrigen Stahlproduktion nur wenig Erz importiert wurde. Die Schrottentsorgung in Rotterdam erhöhte sich um 32 %.

Die negativen Zahlen beim Umschlag von sonstigem Trockenmassengut sind auf die geringere Nachfrage der europäischen Industrie nach Rohstoffen zurückzuführen. Der bemerkenswerte Rückgang von 49,4 % bei den sonstigen trockenen Massengütern und der Anstieg von 31,3 % bei den Agrarmassengütern ist auf eine Korrektur von Fehldeklarationen im Seehafengebührensystem im Jahr 2022 zurückzuführen. Ohne die Verzerrung betragen der Rückgang bei sonstigem Trockenmassengut 24,7 % und der Anstieg bei Agrargütern 3,0 %.

### **Flüssige Massengüter**

Im vergangenen Jahr wurde 3,4 % weniger flüssiges Massengut umgeschlagen. Rohöl verzeichnete einen Rückgang von 1,4 %, der auf den Wegfall des Bord-Bord-Umschlags zurückzuführen ist. Der Umschlag von Mineralölprodukten verzeichnete einen Rückgang um 6,5 %. Dies war hauptsächlich auf den Rückgang des Umschlags von Schweröl und Naphtha zurückzuführen. Infolgedessen wurde erstmals mehr Gasöl als Schweröl umgeschlagen. Der Umschlag von LNG stieg um 3,7 % auf 11,9 Millionen Tonnen. Europa importiert weiterhin viel LNG, um russisches Pipelinegas zu ersetzen. Auch die Bunkerung mit LNG-Hochseetankern hat zugenommen. Das sonstige flüssige Massengut ging in allen grundlegenden Kategorien (Chemie, erneuerbare Energien und pflanzliche Erzeugnisse) um 5,9 % auf 36,1 Millionen Tonnen zurück. Dies war hauptsächlich auf die geringe Nachfrage und den Abbau von Lagerbeständen zurückzuführen.

### **Container und Massenstückgut**

2023 nahm der Containerumschlag in Tonnen um 6,8 % auf 130,1 Millionen Tonnen und in TEU um 7,0 % auf 13,4 Millionen TEU ab. Der Containerumschlag hat sich in den letzten Jahren aufgrund des Pandemiezeitraums und der geopolitischen Entwicklungen als sehr volatil erwiesen. Der im Jahr 2022 begonnene Rückgang hat sich 2023 fortgesetzt. Die Hauptgründe dafür sind der geringere Verbrauch, die geringere Produktion in Europa und der Verlust von Volumina aus und nach Russland aufgrund der Sanktionen. Die Anzahl der Schiffsbesuche im Containersegment stieg leicht um 1,0 %. Die Beladung von Containerschiffen fiel jedoch um 7,8 % geringer aus. Das Roll-on-Roll-off-Segment (RoRo) ging um 5,0 % auf 25,9 Millionen Tonnen zurück. Die schwache britische Wirtschaft und der nachlassende Konsum sind nach wie vor die Hauptgründe dafür. Der Rückgang von 5,0 % beim sonstigen Stückgut ist weitgehend auf sinkende Containertarife zurückzuführen. Diese gingen 2023 stark zurück, was dazu führte, dass mehr Fracht in Containern statt als

## Pressemitteilung

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

Stückgut verschifft wurde. Darüber hinaus führte die ausbleibende Nachfrage in Europa aufgrund von Inflation und steigenden Zinssätzen dazu, dass viele Lagerbestände lange Zeit in den Stückgut-Terminals verblieben und weniger Raum für zusätzliche Frachtakquisition vorhanden war.

### Investitionen in die Hafenentwicklung

#### Ausbau der Containerterminals durch APMT und RWG

Die Containerterminals APM Terminals (APMT) und Rotterdam World Gateway (RWG) haben 2023 angekündigt, ihre Terminals im Prinses Amaliahaven erweitern zu wollen. Die Erweiterung von APMT erstreckt sich über eine Fläche von etwa 47,5 Hektar, einschließlich eines Hochseekais mit einer Gesamtlänge von einem Kilometer. Durch die Erweiterung von APMT wird die Terminalkapazität um rund zwei Millionen TEU erhöht. Die Abnahme der Kaimauer ist für die zweite Hälfte des Jahres 2024 geplant. Bei RWG umfasst die Erweiterung etwa 45 Hektar Terminalgelände und 920 Meter Kaimauer. Dadurch wird die Kapazität von RWG schrittweise um 1,8 Millionen TEU erhöht. Beide Terminals werden für die Nutzung von Landstrom vorbereitet und sollen CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden.

#### Container Exchange Route (CER)

Ende 2023 wurde die CER in Betrieb genommen. Das 17 Kilometer lange, geschlossene Straßennetz verbindet jetzt die Containerterminals von Rotterdam World Gateway (RWG), das Delta-Terminal von Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT), die Terminals und Depots der QTerminals Kramer Rotterdam (KDD, RCT und DCS) sowie die zentrale Anlaufstelle der Kontrollbehörden Rotterdam miteinander. Die CER leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit, Integrität, Effizienz und Nachhaltigkeit im Hafen von Rotterdam.

#### Nextlogic einsatzbereit

Nach einer intensiven Pilotphase wurden die Signale für Nextlogic im Januar 2023 auf Grün gestellt. Durch Nextlogic werden Containerbinnenschiffe schneller abgefertigt und die Kais optimal ausgelastet. Im vergangenen Jahr schlossen sich weitere Parteien an, was dazu führte, dass 1 Million Containerbewegungen abgewickelt wurden und die Verweildauer im Hafen um über 20 % sank.

#### Verbreiterung des Yangtze Kanals

In den kommenden Jahren werden immer mehr und immer größere Containerschiffe durch den Yangtze Kanal zu den Maasvlakte-Terminals fahren. Um den derzeitigen Schiffen mehr Platz zu bieten und auch den immer größer werdenden Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, wird die Fahrrinne des Yangtze Kanals in den kommenden Jahren auf ihrer gesamten Länge verbreitert. Das Projekt besteht aus drei Teilprojekten. Das erste Teilprojekt, das im September 2023 anläuft, umfasst den Bau von 500 Metern Kai direkt an der Einfahrt zum Rotterdamer Hafen. An diesem Kai werden Liegeplätze für zwölf Schlepper einschließlich Landstrom gebaut. Fertigstellung und Inbetriebnahme sind für Anfang 2025 geplant.

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

## Gesellschaftliche Wertschöpfung

### Fortschritte bei der Energiewende

#### **Porthos**

Mitte Oktober traf Porthos die endgültige Investitionsentscheidung. Das CO<sub>2</sub>-Transport- und -Speichersystem von Porthos besteht aus einer Onshore-Pipeline, die vom Botlek durch das Hafengebiet zu einer Verdichterstation auf der Maasvlakte führt. Von der Verdichterstation führt die CO<sub>2</sub>-Pipeline zu leeren Gasfeldern unter dem Grund der Nordsee. Dieser „Backbone“ wird größtenteils in den bereits bestehenden Pipelinetrassen verlegt werden. An etwa zehn strategischen Standorten ist eine Absperr- oder Anschlussstelle geplant, damit die Unternehmen im Hafen ihr abgeschiedenes CO<sub>2</sub> in das System einspeisen können. Dank Porthos werden bald 2,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr aufgefangen und dauerhaft gespeichert. Die CO<sub>2</sub>-Speicherung stellt somit eine wesentliche Maßnahme für die Industrie dar, zu den Klimazielen der Niederlande beizutragen.

#### **Bau eines nationalen Wasserstoffnetzes**

Der Bau des nationalen Wasserstoffnetzwerks hat am 27. Oktober im Rotterdamer Hafen offiziell begonnen. Das Netz, das allen Lieferanten und Abnehmern von Wasserstoff offensteht, wird bald 1.200 Kilometer lang sein und fünf niederländischen Industrieclustern Zugang zu grünem Wasserstoff bieten. Der erste, mehr als 30 Kilometer lange Abschnitt, führt vom Konversionspark Maasvlakte nach Pernis. Im Konversionspark wird nun die erste von vier Wasserstoffanlagen gebaut. Diese 200-MW-Wasserstoffanlage, Holland Hydrogen 1, erzeugt grünen Wasserstoff mit Strom aus Offshore-Windparks und wird voraussichtlich 2025 den ersten grünen Wasserstoff an den Produktionsstandort in Pernis liefern können. Der geplante Delta Rhine Corridor wird zudem eine Verbindung zu Deutschland herstellen.

#### **Landstrom**

Anfang Juni wurde mit dem Bau der Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Holland-Amerika-Kai begonnen. Das Ministerium für Infrastruktur & Wasserwirtschaft, die Gemeinde Rotterdam und die Port of Rotterdam Authority ermöglichen den Bau in finanzieller Hinsicht. Im November hat Boskalis an seinem Standort Waalhaven eine große Landstromanlage in Betrieb genommen. Einige der DFDS-Schiffe, die in Vlaardingen anlegen, erhalten seit Ende 2023 Strom über eine Landstromanlage. Die Nutzung von Landstrom reduziert sowohl die CO<sub>2</sub>- als auch die Stickstoff- und Feinstaubemissionen. Außerdem gehen die Lärmemissionen der Schiffe deutlich zurück.

#### **Distro Energy gestartet**

Distro Energy, ein Tochterunternehmen der Port of Rotterdam Authority, hat eine intelligente, vollautomatische Handelsplattform entwickelt. Sie ermöglicht es Unternehmen, selbst erzeugten Ökostrom lokal untereinander zu handeln und den Verbrauch zu optimieren. Zunächst wird der Marktplatz im Laufe des kommenden Jahres vor allem durch Nutzer im Rotterdamer Industrie- und Hafencluster anwachsen. Dazu gehören nicht nur Kunden und Erzeuger, sondern auch Energieversorger und Netzbetreiber.

#### **Landgewinnung im Prinses Alexiahaven**

Aufgrund der Energiewende sind Standorte im Hafengebiet sehr gefragt. Im bestehenden Hafengebiet gibt es nur eine geringe Anzahl von Standorten, die in Frage kommen. Die Port of Rotterdam Authority richtet daher rund um den Prinses Alexiahaven einige Gebiete zur Ansiedlung neuer Kunden ein. Mit knapp 10 Millionen Kubikmetern Sand werden jetzt

## Pressemitteilung

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

85 Hektar Land angelegt. Die Arbeiten begannen im Juli 2023 und werden bis zum Sommer 2024 andauern.

### **Unterstützende staatliche Maßnahmen erforderlich**

Der Rotterdamer Hafen schafft großen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wert für die Bevölkerung von Rotterdam, in den Niederlanden und Europa. Die Investitionen der Port of Rotterdam Authority und der Hafenwirtschaft in Rotterdam konzentrieren sich auf zahlreiche Projekte, die den Übergang zu einer neuen, nachhaltigeren Wirtschaft erleichtern. Es ist daher von großer Bedeutung, dass das zukünftige Kabinett den damit verbundenen Themen angemessene Priorität einräumt, wie z. B. ausreichende Kapazitäten im Stromnetz, ein zugänglicher Hafen, eine entschlossene Stickstoffpolitik, genügend gut ausgebildetes technisches Personal, um den Übergang in Gang zu halten und das Investitionsklima für die (chemische) Industrie in den Niederlanden zu stärken. Dies erfordert eine aktive und unterstützende Haager Politik, mit Maßnahmen und mit Mitteln. Mit zukunftssicheren Entscheidungen und der Konzentration auf die Umsetzung der Politik kann der Rotterdamer Hafen seine Position in den internationalen Handelsketten weiter ausbauen, einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der nationalen und europäischen Klimaziele leisten und die strategische Autonomie Europas stärken.

**Boudewijn Siemons, CEO Port of Rotterdam Authority:** „Wir sind sehr besorgt über die Verschlechterung des Investitionsklimas und der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den Niederlanden, z.B. der chemischen Industrie. Der Sektor leistet einen entscheidenden Beitrag zum Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft. Um mit der Energie- und Ressourcenversorgung Schritt zu halten, muss die Regierung schwierige Entscheidungen treffen. Die Unternehmen müssen wissen, woran sie sind, und die Niederlande müssen wieder der Standort für innovative und nachhaltige Chemie werden.“

### **Ausblick**

Aufgrund der geopolitischen Entwicklungen und der anstehenden Wahlen in mehreren Ländern wird auch 2024 ein unvorhersehbares Jahr sein. Umso wichtiger ist es in diesen unbeständigen Zeiten, als Hafen einen stabilen Kurs zu halten und Pläne zu verwirklichen, die den Wandel vorantreiben. Im Jahr 2024 wird der Bau von Porthos beginnen und die Entwicklung des zweiten Konversionsparks wird fortgesetzt. Es werden (private) Investitionsentscheidungen für Wasserstoffanlagen, Bioraffinerien, den Rangierbahnhof Maasvlakte-Zuid und das Prinses Alexia-Viadukt auf der Maasvlakte erwartet. Darüber hinaus werden neue Schritte bei der Realisierung von Landstromanlagen u. a. für Kreuzfahrtschiffe, Containerschiffe und Roll-on-Roll-off-Schiffe unternommen, um nur einige zu nennen. Die Einführung und Verfügbarkeit neuer, nachhaltiger Brennstoffe wird auch im Jahr 2024 fortgesetzt, und es wird in die Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw investiert, um die erwartete Nachfrage nach nachhaltigem Straßenverkehr zu decken.

Güterumschlag Hafen Rotterdam:

<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2024-02/throughput-port-of-rotterdam-2023.pdf> (Englische Version - die Deutsche finden Sie im Anhang an das PDF dieser Pressemitteilung)

Hochauflösendes Bildmaterial zur Pressemitteilung gibt es [hier](#).

## Pressemitteilung

Port of Rotterdam Authority

20. Februar 2024

**Pressekontakt:**

P.E.R. Agency GmbH  
Caroline Hagen-Kellerer  
+49 89 92 131 51 – 16  
[por@per-agency.com](mailto:por@per-agency.com)

**Der Hafen von Rotterdam** ist ein wichtiger Pfeiler des niederländischen und europäischen Transport- und Wirtschaftssystems. Der Hafen bietet der Region Rotterdam-Rijnmond nicht nur in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht großen Nutzen, sondern bedeutet auch für den Logistiksektor sowie für die importierenden und exportierenden Unternehmen in den Niederlanden und Europa Vorteile im Hinblick auf Beschäftigung, Wertschöpfung, Umsatz und Unternehmensstandorte.

Zu den wichtigsten Aufgaben der **Port of Rotterdam Authority** gehört es, die Nachhaltigkeit bei Entwicklung, Management und Betrieb des Hafens zu gewährleisten sowie für eine reibungslose und sichere Abwicklung der Schifffahrt zu sorgen. Die Port of Rotterdam Authority hat es sich zum Ziel gesetzt, die Position des Rotterdamer Hafens als Logistikzentrum und zukunftssicherer Industriekomplex zu stärken. Dabei geht es nicht um Quantität, sondern vor allem um Qualität. Die Port of Rotterdam Authority fühlt sich für die Auswirkungen der Hafenaktivitäten auf das Klima und die unmittelbare Umgebung verantwortlich. Die Sicherheit und die Gesundheit heutiger und künftiger Generationen stehen bei unseren Entscheidungen, auch in Zusammenarbeit mit der Industrie, an erster Stelle.

**Fakten und Zahlen zur Port of Rotterdam Authority und zum Rotterdamer Hafen:**

**Port of Rotterdam Authority:** ca. 1.300 Beschäftigte,  
**Umsatz** ca. 825 Millionen Euro und Bruttoinvestitionen von 257 Millionen Euro.  
**Hafengebiet:** 12.500 ha Hafengebiet (Land & Wasser, davon etwa 6.000 ha Industriegelände).  
**Länge des Hafengebiets:** über 40 km.  
**Güterumschlag:** etwa 467 Millionen Tonnen Güter pro Jahr.  
**Schifffahrt:** ca. 30.000 Seeschiffe und ca. 100.000 Binnenschiffe pro Jahr.  
**Beschäftigung:** 193.000 Arbeitsplätze (direkt und indirekt).  
**Mehrwert:** 30,6 Milliarden Euro, 3,2 % des BIP.

Für die gesamten Niederlande bedeutet der Rotterdamer Hafen mehr als 500.000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von über 60 Milliarden Euro.

Weitere Informationen unter: [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)

**GÜTERUMSCHLAG IM ROTTERDAM HAFEN**

	2023 Januar - Dezember	2022 Januar - Dezember	Abweichung in %
<b>EMPFANG UND VERSAND</b>			
Eisenerz und Schrott	28.112	25.579	9,9
Kohle	23.109	28.981	-20,3
Agribulk	10.587	8.063	31,3
Sonstiges Massengut, trocken	8.834	17.444	-49,4
<b>Gesamt Massengut, trocken</b>	<b>70.642</b>	<b>80.066</b>	<b>-11,8</b>
Rohöl	102.465	103.948	-1,4
Mineralölprodukte	55.097	58.913	-6,5
LNG	11.922	11.495	3,7
Sonstiges Massengut, flüssig	36.143	38.415	-5,9
<b>Gesamt Massengut, flüssig</b>	<b>205.627</b>	<b>212.772</b>	<b>-3,4</b>
<b>Container</b>	<b>130.162</b>	<b>139.657</b>	<b>-6,8</b>
Roll-on/Roll-off	25.883	27.252	-5,0
Sonstiges Stückgut	6.488	7.641	-15,1
<b>Gesamt Breakbulk</b>	<b>32.371</b>	<b>34.893</b>	<b>-7,2</b>
<b>Gesamtumschlag</b>	<b>438.802</b>	<b>467.389</b>	<b>-6,1</b>
<b>Anzahl TEU (x1000)</b>	<b>13.447</b>	<b>14.455</b>	<b>-7,0</b>

Einheit: Bruttogewicht x 1.000 metrische Tonnen

Quelle: Port of Rotterdam

**GÜTERUMSCHLAG IM ROTTERDAM HAFEN**

	2023	2022	
	Januar - Dezember	Januar - Dezember	Abweichung in %
<b>EMPFANG</b>			
Eisenerz und Schrott	25.031	23.251	7,7
Kohle	21.771	27.740	-21,5
Agribulk	9.353	7.256	28,9
Sonstiges Massengut, trocken	7.221	14.561	-50,4
<b>Gesamt Massengut, trocken</b>	<b>63.377</b>	<b>72.808</b>	<b>-13,0</b>
Rohöl	101.102	101.072	0,0
Mineralölprodukte	28.146	32.565	-13,6
LNG	11.609	11.347	2,3
Sonstiges Massengut, flüssig	21.138	23.140	-8,6
<b>Gesamt Massengut, flüssig</b>	<b>161.995</b>	<b>168.123</b>	<b>-3,6</b>
<b>Container</b>	<b>70.450</b>	<b>74.522</b>	<b>-5,5</b>
Roll-on/Roll-off	10.250	10.884	-5,8
Sonstiges Stückgut	4.026	5.025	-19,9
<b>Gesamt Breakbulk</b>	<b>14.276</b>	<b>15.910</b>	<b>-10,3</b>
<b>Gesamtumschlag</b>	<b>310.099</b>	<b>331.363</b>	<b>-6,4</b>
<b>Anzahl TEU (x1000)</b>	<b>6.976</b>	<b>7.506</b>	<b>-7,1</b>
<b>VERSAND</b>			
Eisenerz und Schrott	3.081	2.328	32,4
Kohle	1.338	1.241	7,9
Agribulk	1.234	807	53,0
Sonstiges Massengut, trocken	1.612	2.883	-44,1
<b>Gesamt Massengut, trocken</b>	<b>7.265</b>	<b>7.258</b>	<b>0,1</b>
Rohöl	1.363	2.876	-52,6
Mineralölprodukte	26.951	26.348	2,3
LNG	313	148	111,0
Sonstiges Massengut, flüssig	15.004	15.276	-1,8
<b>Gesamt Massengut, flüssig</b>	<b>43.631</b>	<b>44.649</b>	<b>-2,3</b>
<b>Container</b>	<b>59.712</b>	<b>65.135</b>	<b>-8,3</b>
Roll-on/Roll-off	15.633	16.368	-4,5
Sonstiges Stückgut	2.461	2.616	-5,9
<b>Gesamt Breakbulk</b>	<b>18.095</b>	<b>18.984</b>	<b>-4,7</b>
<b>Gesamtumschlag</b>	<b>128.703</b>	<b>136.026</b>	<b>-5,4</b>
<b>Anzahl TEU (x1000)</b>	<b>6.470</b>	<b>6.950</b>	<b>-6,9</b>

Einheit: Bruttogewicht x 1.000 metrische Tonnen

Quelle: Port of Rotterdam