

# HOE GEOPOLITIEK DE BREAKBULKSTROMEN VERANDERT



## WHITEPAPER

**Van conflicten en sancties tot CO<sub>2</sub>-regels en nearshoring. Dit is hoe de internationale situatie de breakbulkstromen richting Rotterdam beïnvloedt.**

De wereldhandel verandert snel. Conflicten, politieke spanningen en nieuwe Europese regels zorgen ervoor dat bedrijven andere herkomstlanden kiezen en nieuwe routes gebruiken. Omdat breakbulk direct verbonden is met industriële productie, zien we deze verschuivingen snel terug in de markt. In Rotterdam merken we dit vroeg.

Aan de aanlopen, de vraag naar opslag en de keuzes die verladers en operators maken.

In dit artikel leggen we uit waarom de stromen veranderen, welke corridors groeien of juist afnemen, en wat dit betekent voor terminals, modaliteiten en de keten.



## WAAROM VERSCHUIVEN DE BREAKBULKSTROMEN?

### Conflicten en instabiliteit veranderen routes

De oorlog in Oekraïne heeft de handel binnen Europa verschoven. Staal, machineonderdelen en projectlading zoeken nieuwe wegen, vaak via routes over land of productie dicht bij huis. In het Midden Oosten leiden politieke spanningen en risico's rond strategische zee-engtes zoals de Straat van Hormuz tot onzekerheid in de aanvoer van metalen. Een deel van de aluminium-capaciteit in deze regio is tijdelijk weggefallen, wat zorgt voor hogere prijzen en schommelingen in beschikbaarheid. De indirecte effecten reiken verder dan alleen de metaalmarkt en raken ook energieprijzen en industriële kosten in Europa. Daarnaast zien we op de lange Azië–Europa route hogere risico's en verzekeringskosten. Hierdoor wordt deze route minder voorspelbaar.

Ook zorgen de spanningen bij de zeestraat Bab el-mandeb, bij de ingang van de Rode Zee ervoor dat veel schepen het Suezkanaal vermijden en omvaren via Kaap de Goede Hoop. Daardoor worden reizen langer en duurder. Voor sommige verladingsroutes is dit reden om kortere en betrouwbaardere routes te kiezen.

### Geopolitiek handelsbeleid stuurt herkomstkeuzes

Sancties tegen Rusland zorgen ervoor dat handelsstromen verlegd worden. Bedrijven zoeken actiever naar alternatieven binnen en buiten Europa. Tegelijkertijd sluiten landen nieuwe handelsakkoorden, vaak als reactie op het Amerikaanse handelsbeleid. Dit maakt sommige markten aantrekkelijker voor Europese bedrijven.

### CBAM en Europese CO<sub>2</sub>-regels duwen vraag richting regio's dicht bij huis

De invoering van CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism, een Europese CO<sub>2</sub> heffing op import) maakt CO<sub>2</sub>-intensieve producten van buiten de EU duurder. Vooral in staal, aluminium en cement is dat merkbaar. Importeurs krijgen tot 2027 te maken met zogeheten default waarden, wat extra kosten en onzekerheid geeft. Daardoor wordt regionale of schonere productie aantrekkelijker.

### Nearshoring en strategische autonomie

Europa wil minder afhankelijk worden van verre markten voor kritieke productieketens, zoals staal en metalen. Bedrijven kiezen steeds vaker voor productie of halffabricaten dichtbij, zoals in Noord Afrika en Oost Europa, om risico's te beperken en levertijden te verkorten.

### Veranderende kosten in de markt

De kosten en risico's van lange deepsea routes zijn gestegen. Tegelijkertijd zijn containerprijzen op dit moment opvallend laag. Daardoor wordt een deel van de lading die normaal in breakbulk gaat, tijdelijk weer in containers vervoerd.

## WAT BETEKENT DIT VOOR DE STROMEN?

In Oost Europa, zoals Polen, Tsjechië en Roemenië, stijgt de export van machineonderdelen en staalproducten. De levering is betrouwbaar en de doorlooptijden zijn kort. In Rotterdam zien we dit terug in meer aanlopen vanuit nabijgelegen Europese regio's, binnen een markt die sterk shortsea georiënteerd is.

### **Noord-Afrika wordt een belangrijker alternatief**

Egypte, Marokko en Algerije bouwen hun industrie verder uit en leveren meer staal, metalen en bouwmaterialen aan Europa. Voor verladers is dit aantrekkelijk, omdat Noord-Afrika dichtbij is en de aanvoerroutes stabiel en korter zijn dan vanuit Azië. De focus op CO<sub>2</sub>-kosten versterkt deze keuze.

### **Aziatische lange routes staan onder druk**

China, Zuid-Korea en Zuidoost-Azië blijven belangrijke leveranciers, maar bedrijven spreiden hun risico's meer. Door langere transittijden en hogere verzekeringskosten verschuiven sommige volumes naar regio's dicht bij Europa. Daarnaast zorgt de lage containerprijs ervoor dat lading die nog wel uit Azië komt, soms in containers wordt vervoerd in plaats van als breakbulk.

### **Meer groei in Europa**

De handel binnen Europa neemt toe. Routes naar Duitsland, de Baltische staten, Spanje, Italië, Portugal, Scandinavië en het VK worden drukker. Bedrijven kiezen voor Europese leveranciers vanwege betrouwbaarheid, leverzekerheid en voorspelbaarheid. Ook nearshoring en hogere Europese productievolumes dragen bij aan deze trend.

### **Wisselende volumes in Midden-Oosten en meer halffabricaten**

De aanvoer uit het Midden-Oosten blijft belangrijk, vooral voor metalen. Door politieke spanningen en tijdelijke sluitingen van smelters wisselen volumes soms sterk.

## **WAT BETEKENT DIT VOOR MODALITEITEN, TERMINALS EN DE KETEN?**

### **Shortsea groeit verder**

Breakbulk is van nature een shortsea markt. De huidige verschuivingen versterken dit patroon. Meer lading komt uit regio's die dichtbij liggen, zoals Zuid Europa en de Baltische staten. Daardoor neemt het belang van betrouwbare shortsea verbindingen verder toe.

### **Meer barge en rail binnen Europa**

Omdat meer handel binnen Europa plaatsvindt, groeit het gebruik van binnenvaart en rail. Bedrijven kiezen voor modaliteiten die stabiel en voorspelbaar zijn, met minder risico op vertragingen. Zeker bij tijd kritische lading is dit belangrijk.





### **Deepsea volumes wijzigen per productgroep**

Voor producten zoals staal en aluminium zien we verschuivingen richting regio's dichterbij Europa. Maar sommige deepsea stromen blijven noodzakelijk zoals aluminium uit Afrika, de VS, Canada en het Midden-Oosten. Wel met wisselende volumes.

### **Terminals blijven flexibel**

Breakbulkterminals kenmerken zich door hun flexibiliteit. Terminals passen hun terrein al jaren aan op de vraag van het moment. Dat kan betekenen: eerst staal, dan aluminium, later projectlading en

tussendoor auto opslag of offshore mobilisaties. Deze kracht blijft essentieel in een tijd waarin volumes vaker wisselen.

### **Ketenbreed meer vraag naar CO<sub>2</sub>-transparantie**

Terminals worden nog niet gedwongen om emissiedata aan te leveren, maar de druk neemt ketenbreed toe. Verladingspartijen willen steeds beter weten wat hun uitstoot is over de hele route. Dat maakt transparantie en digitale informatie-uitwisseling steeds belangrijker.

## **WAT BETEKENT DIT VOOR ROTTERDAM?**

Rotterdam blijft een sterke positie houden in breakbulk door:

- Uitgebreide shortsea verbindingen met Zuid-Europa, Scandinavië en de Baltische staten
- Sterke multimodaliteit waar barge, rail, weg en deepsea samenkomen
- Flexibele terminals die kunnen meebewegen met schommelende vraag
- Grote clusters voor staal, non-ferro en projectlading
- Heavy-lift en offshore capaciteit die uniek is in Europa

De toekomst van breakbulk is minder voorspelbaar, maar juist daardoor is Rotterdam goed gepositioneerd. De veelzijdigheid van het havengebied zorgt ervoor dat we kunnen inspelen op nieuwe marktkansen en veranderingen in de keten.

