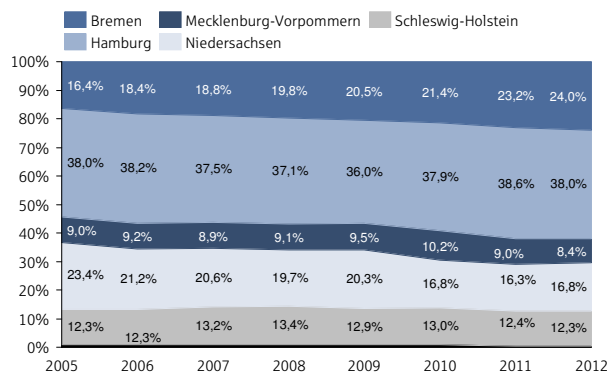


Schifffahrt & Hafenlogistik – Mit Potenzial auf Mehr

Schifffahrt und Hafenwirtschaft von hoher Bedeutung für den Güterverkehr in der EU ...

Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise, sind die Schifffahrt und die damit verbundene Hafenwirtschaft nach wie vor für den weltweiten Gütertausch von großer Bedeutung. Nach einer Mitteilung der Europäischen Kommission werden 74% der Güter von außerhalb der EU und 37% des innereuropäischen Binnenhandels über Seehäfen abgewickelt.¹ In Deutschland profitieren alle Küstenländer mit ihren Häfen und der dort angesiedelten Hafenlogistik (Be- und Entladen, An- und Ablieferung, Lotsendienste, Schlepperdienste, Fährdienste etc.) hiervon. Dies gilt natürlich auch für Mecklenburg-Vorpommern, das diesbezüglich im Folgenden näher betrachtet werden soll.

Mecklenburg-Vorpommern mit stabilem Anteil am deutschen Seegüterverkehr ...



Quelle: Destatis, NORD/LB Research

Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern: Stabile Entwicklung im Bundesdurchschnitt ...

Das Seegüteraufkommen in Deutschland ist zwischen 2005 und 2012 von 284.865 Tsd. Tonnen auf 298.792 Tsd. Tonnen gestiegen. Dies entspricht einem CAGR von 0,7%. Das geringe Wachstum wurde vor allem durch den deutlichen Einbruch des Güterumschlags im Rahmen der Finanz- und Wirtschaftskrise verursacht, der bis heute nicht vollständig aufgeholt werden konnte. Im Vergleich der Küstenländer lassen sich folgende Aussagen treffen:

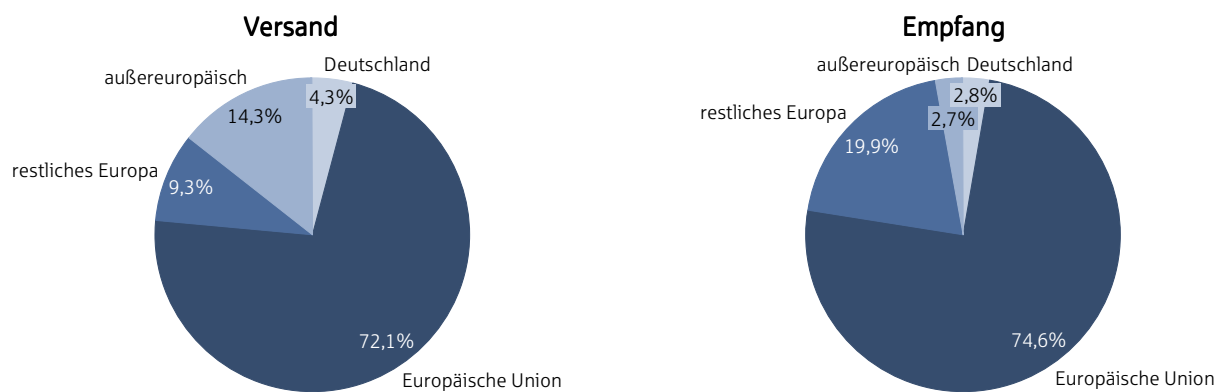
- ◆ Unter den deutschen Küstenländern hat lediglich Bremen seinen Anteil am Güterumschlag von 16,4% in 2005 auf 24,0% in 2012 steigern können. Dieses Wachstum ging mit einem nahezu gleichlaufenden Rückgang in Niedersachsen einher.
- ◆ Alle anderen Länder haben ihren Anteil am Güterumschlag im Wesentlichen konstant gehalten.
- ◆ Mecklenburg-Vorpommern ist im Verlauf der Jahre weitestgehend der bundesdeutschen Entwicklung gefolgt und hat seinen Anteil am Güterumschlag behauptet. In 2012 hat Mecklenburg-Vorpommern jedoch – im Gegensatz zum Bundestrend – Güteraufkommen verloren.
- ◆ Zwischen 2005 und 2011 zeigt sich Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf den Seeverkehr weitgehend stabil, was für eine gute Wettbewerbsposition seiner Häfen und dessen Infrastruktur spricht.

Dr. Eberhard Brezski
+49 511 361 2972
eberhard.brezski@nordlb.de

Natalja Kenkel
+49 511 361 9315
natalja.kenkel@nordlb.de

¹ Quelle: Mitteilung der Kommission: Häfen als Wachstumsmotor, Mai 2013; Europe's Seaports 2030: Challenges ahead, Mai 2013

Mecklenburg-Vorpommerns Seegüterumschlag im Versand und Empfang nach Regionen 2012



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, NORD/LB Research

EU ist Wachstumstreiber für Güterumschlag im Seegüterverkehr ...

Die Analyse des Seegüterverkehrs in Mecklenburg Vorpommern zeigt, dass vor allem der Handel mit EU-Partnern der Wachstumstreiber ist. Dabei stehen insbesondere die Ostsee-Anrainerstaaten im Vordergrund. So entfällt z.B. 2012 alleine auf Schweden ein Anteil von 35,1% der über Seehäfen versandten Güter und ein Anteil von 21,8% der empfangenen Güter. Mecklenburg-Vorpommern ist damit, was letztlich auch nicht weiter überrascht, ein integrierter Bestandteil der Güter- und Warenströme im Ostseeraum. Dies wird bei genauerer Betrachtung der Zahlen noch deutlicher:

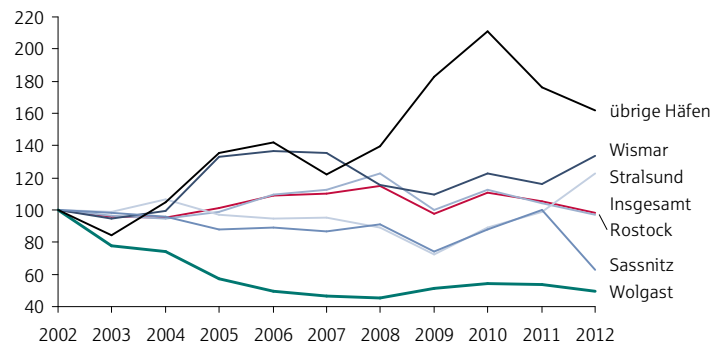
- ◆ Im Versand stieg der Anteil der EU von 67,5% in 2003 auf 72,1% in 2012. Dafür ging in erster Linie das restliche Europa von 12,5% in 2003 auf 9,3% in 2012 zurück. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) erst seit 2004 zur EU gehören und nach ihrem Beitritt den Anteil der EU weitestgehend auf ihr heutiges Niveau gehoben haben. Allerdings haben nach 2004 auch andere europäische Länder (z. B. Russland) oder außereuropäische Ziele etwas an Bedeutung gewonnen. Diese Verschiebungen halten sich jedoch in einem relativ engen Rahmen.
- ◆ Im Empfang zeigt sich ein ähnliches Bild. Hier stieg der Anteil der EU von 55,9% in 2003 auf 74,6% in 2012. Dieser Anteil des Jahres hat sich aber bereits nach dem EU-Beitritt der baltischen Staaten eingestellt und ist seitdem weitgehend stabil geblieben.
- ◆ Interessant ist noch zu erwähnen, dass 2012 immerhin im Versand 4,3% der Güter und im Empfang 2,8% der Güter ihren Bestimmungsort in anderen deutschen Seehäfen haben oder von dort kommen. Auch diese Anteile unterliegen nur relativ geringen Schwankungen.

Diese hohe Bedeutung der EU ist angesichts der geographischen Lage von Mecklenburg-Vorpommern nicht weiter überraschend. Die Ostsee-Anrainerstaaten sind natürliche und historisch gewachsene Handelspartner. Dies wird auch dadurch unterstrichen, dass 2012 immerhin noch 31,3% des Güterumschlags via Fähren (2003: 37,8%) erfolgt ist. Dies bedeutet, für einen wesentlichen Teil der Seegüter werden auch LKW und Eisenbahnwagen genutzt.

Bei den Güterarten dominieren Vorleistungsgüter ...

Die wichtigste Güterart sind Erzeugnisse der Land-/Forstwirtschaft und Fischerei (insbesondere Getreide), auf die in 2012 ein Anteil von 21,6% entfällt. Weitere wichtige Güterarten sind im Empfang Kohle, rohes Erdöl & Erdgas, Erze, Kokerei- & Mineralölprodukte und chemische Erzeugnisse. Im Versand sind es Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.), Erze, Chemierzeugnisse, Metalle & Metallerzeugnisse, Nahrungs- & Genussmittel sowie Kokerei- und Mineralölprodukte.

Wismar gewinnt als Seegüterhafen an Bedeutung ...



Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, NORD/LB Research

Rostock dominiert und Wismar legt als Seegüterhafen zu ...

Mit 67,3% wurde 2012 der größte Teil der 25.066,8 Tsd. Tonnen Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern über den Hafen Rostock abgefertigt. Rostock ist im übrigen auch der größte Passagierhafen in Mecklenburg-Vorpommern. 78,1% der rund 3 Mio. Passagiere in 2012 entfallen auf Rostock, was nicht zuletzt auf den gut ausgebauten Fährverkehr zurückzuführen ist. Vor diesem Hintergrund ist es nicht überraschend, dass in Rostock 39,1% des Seegüterverkehrs über Fähren abgewickelt wurde. In diesem Kontext ist auch die Existenz eines eigenen RoRo-Terminal im Fährverkehr anzumerken.

Ähnliches gilt auch für den Hafen Sassnitz, dessen Güterverkehr im Wesentlichen ebenfalls von seiner Bedeutung als Fährhafen abhängt. In diesem Hafen wurden sogar 66,8% der Güter über Fähren umgeschlagen. Mit dem rückläufigen Passagieraufkommen, das von 834.033 in 2002 auf 534.856 in 2012 sank, ging in 2012 – nach einem zuvor weitgehend stabilen Niveau – auch der Güterverkehr deutlich zurück.

Gewinner unter den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern ist Wismar, das seinen Anteil am Güterumschlag im Seeverkehr bis 2007 deutlich ausbauen und nach dem Einbruch im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise 2012 wieder sein Vorkrisenniveau erreichen konnte. Mit rund 3,8 Mio. Tonnen Güterumschlag in 2012 ist er mittlerweile unangefochten der zweitgrößte Seegüterhafen im Land. Hierzu dürfte der konsequente Ausbau des Hafens als „multi-purpose-port“ beigetragen haben, der auf den Stärken im Schüttgutbereich und den Branchen Holz- und Metallverarbeitung beruht.

Die übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sind dagegen in Bezug auf Güterumschlag und Passagieraufkommen eher von untergeordneter Bedeutung.

Sassnitz, Wismar und Rostock unter den 20 größten deutschen Häfen ...

Die drei großen Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern haben sich gut im Konzert der großen deutschen Häfen platziert. Dies spricht für eine gute Wettbewerbsposition im Transportnetzwerk Richtung Skandinavien, Baltische Staaten und Russland. Beim Güterversand² ist Rostock – allerdings mit deutlichem Abstand – nach Hamburg und Bremerhaven der drittgrößte Seehafen, was dessen Gewicht unterstreicht. Wismar liegt knapp hinter Emden auf Platz 11 und Sassnitz auf den vierzehnten Platz.

Beim Gütereingang³ liegt Rostock auf Platz 6. Nur in Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Bremen und Lübeck kommen mehr Güter an. Wismar nimmt beim Empfang den dreizehnten Platz ein und Sassnitz den sechzehnten.

² Versand = Güter, die im Hafen geladen werden und per Schiff transportiert werden.

³ Empfang = Güter, die im Hafen gelöscht werden und von dort aus weiter verteilt werden.

Hafenstrategie der EU eröffnet weiteres Wachstumspotenzial ...

Die EU-Kommission ist sich der Bedeutung der Häfen und vor allem einer modernen sowie effizienten Hafeninfrastruktur für den Güterverkehr und damit für ihre Wettbewerbsfähigkeit bewusst. Dies gilt auch für die Stärkung des Binnenmarktes durch Schaffung eines stärker integrierten Verkehrssystems. Der Hintergrund hierfür ist, dass zurzeit 20% der auf den Seeweg nach Europa gelangenden Güter nur von drei Häfen umgeschlagen werden. Die hohe Konzentration auf diese drei Häfen wird zukünftig als logistischer Effizienzengpass angesehen, da die Kommission bis 2030 von einer Steigerung des über Häfen abzuwickelnden Seegüterumschlags um 50% ausgeht.

Angesichts dieser Punkte hat die EU-Kommission eine Hafenstrategie auf den Weg gebracht, die der Erschließung der weiteren Potenziale von Häfen dient. Ein zentrales Element ist die Festlegung von 83 Kernhäfen und 236 Häfen, auf die 97% des Güterumschlags und 93% des Passagieraufkommens entfallen und die bis 2030 zu Kernnetzkorridoren und einer ganzheitlichen Seeverkehrsinfrastruktur ausgebaut werden sollen. Zur Unterstützung dieser Vorhaben sollen zwischen 2014 und 2020 Fördermittel bereitstehen. Mit Wismar, Sassnitz und Rostock sind auch die drei wichtigsten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern als Teil dieses Netzes definiert worden.⁴

Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht Wachstum voraus ...

Die im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 erstellte „Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose“ sieht für die deutschen Seehäfen ein gutes Wachstum von durchschnittlich 2,8% p.a. zwischen 2010 und 2030. Von diesem Wachstum dürften auch zwei der drei wichtigsten Häfen in Mecklenburg-Vorpommern profitieren:⁵

- ◆ Rostock wird durchschnittlich 1,2% p.a. wachsen und sein Güterumschlag von 19,5 Mio. t in 2010 auf 24,8 Mio. t steigend gesehen.
- ◆ Wismar dürfte mit 2,8% p.a. genauso stark wachsen, wie der Durchschnitt der deutschen Seehäfen. Der Güterumschlag erhöht sich laut der Prognose von 3,5 Mio. t in 2010 auf 6,0 Mio. t in 2030.
- ◆ Sassnitz ist in der Prognose einer der Häfen, der Güterumschlag verliert und zwar durchschnittlich 1,1% p.a. Diese Entwicklung spiegelt sich bereits in den letzten Jahren.

Insgesamt ergeben sich aus der Hafenstrategie der EU-Kommission und der Seeverkehrsprognose positive Aussichten für Mecklenburg-Vorpommerns Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Gegebenenfalls kann eventuell sogar Sassnitz durch die Nutzung von EU-Fördermitteln seinen leichten Abwärtstrend stoppen und sich positiv entwickeln.

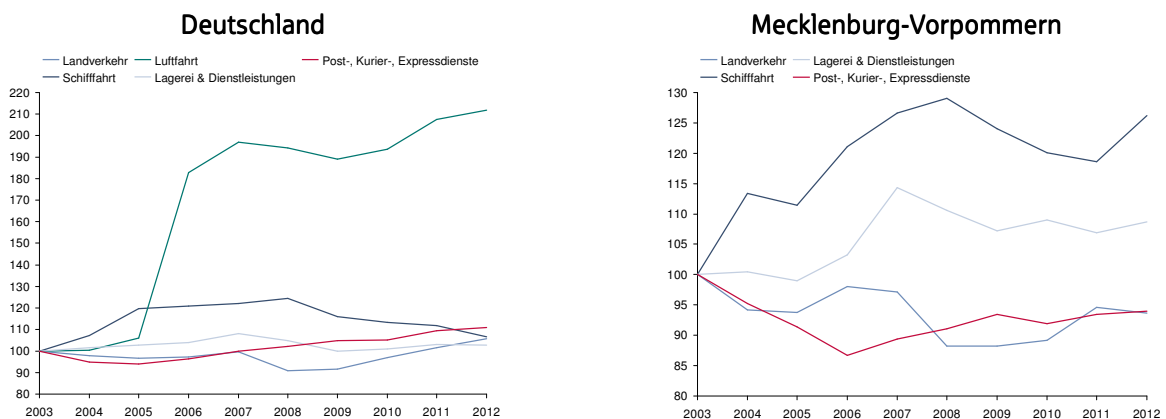
Umsatz- und Beschäftigungseffekte der Hafenwirtschaft können nicht isoliert werden ...

Bis hierhin kann festgehalten werden: Der Seeverkehr und die Hafenwirtschaft sind wichtige Bestandteile der Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern und weisen auch weitere Wachstumspotenziale auf. Nachfolgend werden wir die Umsätze und Beschäftigungseffekte näher betrachten. Allerdings gestatten die vorhandenen Daten hierbei keine vollumfängliche Analyse dieser Teilbereiche der Logistikbranche. Ursächlich hierfür ist, dass einige Unternehmen sowohl im Landverkehr als auch im Seeverkehr tätig sind, sowie Lagerei und Frachturnschlag nicht nach Hafenwirtschaft und Landverkehr getrennt werden. Insoweit sind die folgenden Informationen etwas weniger spezifisch. Gleichwohl lassen sie Rückschlüssen auf die Bedeutung von Seeverkehr und Hafenwirtschaft zu.

⁴ Quelle: Mitteilung der Kommission: Häfen als Wachstumsmotor, Mai 2013; Europe's Seaports 2030: Challenges ahead, Mai 2013

⁵ Quelle: MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose, Berlin, Juli 2013

Indexierte Entwicklung der Beschäftigung in der Logistikbranche (2003 = 100)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, NORD/LB

Schifffahrt ist wichtiger Beschäftigungstreiber für Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern

...

Die Struktur der Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten offenbart interessante Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen dem bundesdeutschen Durchschnitt und Mecklenburg-Vorpommern:

- ◆ Die in Deutschland überproportional stark gewachsene Luftfahrt spielt in Mecklenburg-Vorpommern keine Rolle.
- ◆ Die Schifffahrt wächst sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2003 und 2012 mit einem CAGR von 0,9%. Allerdings hat die Branche in Mecklenburg-Vorpommern nach dem Einbruch im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2012 Beschäftigung aufgebaut und wieder nahezu das Vorkrisenniveau erreicht, wohingegen in Deutschland weiter Beschäftigung abgebaut wurde.
- ◆ In Deutschland wurde die Beschäftigungsentwicklung in dem Bereich „Lagererei & Dienstleistungen“ im Wesentlichen durch alle anderen Branchenbereiche gleichermaßen determiniert, so dass sie sich nur moderat entwickelt.
- ◆ In Mecklenburg-Vorpommern scheint dagegen eine relativ hohe Korrelation zwischen Schifffahrt und „Lagererei & Dienstleistungen“ vorzuliegen. Dies würde bedeuten, dass ein guter Teil der Arbeitsplätze in diesem Bereich auf die durch den Seeverkehr induzierte Hafenwirtschaft basiert. Dies gilt umso mehr, als die „Post-, Kurier-, Expressdienste“ als auch der Landverkehr Arbeitsplätze abgebaut hat.

Diese anscheinende Korrelation zwischen der Schifffahrt und den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich Lagererei & Dienstleistungen wird letztlich durch eine Untersuchung im Auftrag der IHK Rostock bestätigt. Nach dieser Analyse entfallen in 37,9% der in Mecklenburg-Vorpommerns Logistikbranche Beschäftigten in Höhe von 28.920 auf die Bereiche Seeverkehr und Hafenwirtschaft.⁶

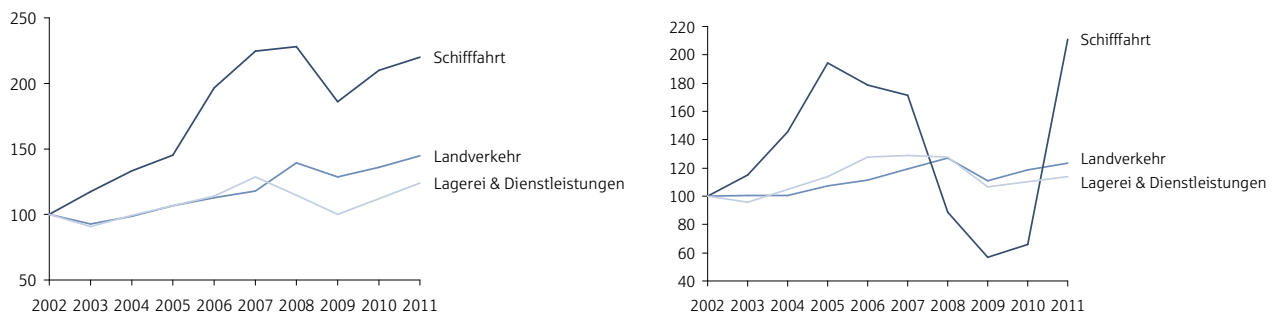
Beachtet man zudem noch, dass nach Analysen der EU-Kommission auf jeden direkten Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft ein indirekter Arbeitsplatz kommt⁷, so lässt sich folgendes festhalten:

Die Bereiche Seeverkehr und Hafenwirtschaft sind die Beschäftigungstreiber für die Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern und haben zusätzlich einen nicht zu vernachlässigenden indirekten Beschäftigungseffekt.

⁶ Quelle: IHK Rostock: Die maritime Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns – Branchenstruktur und wirtschaftliche Grunddaten; Bundesagentur für Arbeit

⁷ Quelle: Europe's Seaports 2030: Challenges ahead, Mai 2013

Indizierte Umsatzentwicklung in der Logistikbranche (2002 = 100)



Quelle: Destatis, NORD/LB

Umsatzentwicklung verdeutlicht hohe Bedeutung des Seeverkehrs und der Häfen für Mecklenburg-Vorpommern

...

Die Umsatzentwicklung bestätigt im Wesentlichen die zur Beschäftigung getroffenen Aussagen. Sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern ist der Umsatz bis zum Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise gestiegen. Allerdings gab es in Deutschland im Gegensatz zu Mecklenburg-Vorpommern ein kontinuierliches Wachstum. Mit der Krise 2009 sind die Umsätze sowohl im Bund als auch im Land eingebrochen. Bezüglich Dauer und Umfang der Krise existieren jedoch deutliche Unterschiede:

- ◆ In Deutschland hat sich die Schifffahrt nach dem Einbruch 2009 wieder erholt und konnte 2010 sowie 2011 wieder Umsatzzuwächse verbuchen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der außereuropäische Güteraustausch (Amerika und Asien) im Wesentlichen über die Nordseehäfen (insb. Hamburg und Bremerhaven) abgewickelt wird und damit Rückgänge im europäischen Handel ausgeglichen werden konnten.
- ◆ Im Mecklenburg-Vorpommern hat die Krise dagegen tiefere Spuren hinterlassen, da die Häfen und der Seeverkehr überwiegend auf den Güteraustausch mit den benachbarten EU-Partnern beruhen, der sich in 2008 sowie 2009 deutlich negativ entwickelte und erst wieder in 2010 anzog. In Bezug auf die Gütergruppen waren vor allem Mineralölprodukte, Düngemittel und Steine & Erden rückläufig gewesen. In 2011 zog der Umsatz des Seeverkehrs wieder deutlich an und übertraf das Vorkrisenniveau.
- ◆ Der Landverkehr und die Logistikdienstleistungen haben sich sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern verhaltener entwickelt.

Auffällig und damit prägend für Mecklenburg-Vorpommern ist, dass die Schifffahrt einen Umsatzanteil von 36,1% an den Umsätzen der gesamten Branche hat. Auf den Landverkehr und den Bereich „Lagerei & Dienstleistungen“ entfallen dagegen jeweils 30,0% bzw. 30,5%. Beide haben im Zeitablauf gegenüber der Schifffahrt etwas an Bedeutung verloren. In 2002 lag ihr Anteil bei 34,5% (Landverkehr) bzw. 38,0% (Lagerei & Dienstleistungen). Unter Berücksichtigung des Aspektes, dass ein Teil der Umsätze im Landverkehr und dem Bereich „Lagerei & Dienstleistungen“ durch die Schifffahrt induziert ist, wird auch an dieser Stelle deren überragende Bedeutung für die Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern deutlich.

Die Entwicklung der Anzahl an Betrieben bestätigt dies

...

Die Entwicklung der Anzahl der Betriebe bestätigt diese Aussage. Zwischen 2002 und 2011 sind 13 neue Betriebe in der Schifffahrt entstanden. Hingegen sind in den beiden anderen Bereichen seit 2008 nachhaltig Betriebe aus dem Markt ausgeschieden.

**Fazit:
Schifffahrt und
Hafenwirtschaft prägen die
Logistikbranche in
Mecklenburg-Vorpommern
...**

Mit einem Umsatzanteil von 36,1% ist die Schifffahrt in Mecklenburg-Vorpommern für die Logistik ausgesprochen wichtig. Da die Schifffahrt aber ohne unterstützende Logistik (An- und Abtransport der Güter, Be- und Entladung, sonstige unterstützende Dienstleistungen etc.) nicht funktioniert, dürfte auch ein nicht unerheblicher Teil der Umsätze im Landverkehr und der „Lagerei & Dienstleistungen“ auf diese zurückzuführen sein. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass in Rostock immerhin 39,1% des Seegüterverkehrs über Fähren und damit auch über LKW und Eisenbahnwaggons abgewickelt wird.

Diese Bedeutung zeigt sich auch bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nach einer Veröffentlichung der IHK Rostock arbeiten 37,9% der in der Logistik angestellten Arbeiter und Angestellte in den Bereichen Seeverkehr und Hafenwirtschaft.

**... Rostock, Wismar und
Sassnitz sind unter den
deutschen Häfen gut
positioniert ...**

Mecklenburg-Vorpommern hat bezüglich des Güteranteils zwar nicht den größten Anteil unter allen Küstenländern, sich aber stabil entwickelt. Seine besonderen Stärken liegen dabei vor allem im Handel mit den skandinavischen und baltischen EU-Partnern sowie Russland und Norwegen. Diese auch geographisch bedingte und historisch gewachsene gute Stellung hat vor allem zur guten Positionierung von Rostock und Wismar im Konzert der deutschen Seehäfen beigetragen. Ein Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prognostiziert für den Zeitraum zwischen 2010 und 2030 Wachstumsraten von 1,2% p.a. in Rostock und von 2,8% p.a. in Wismar, was deren hohe Integration in den Wirtschaftsraum Skandinavien, Baltikum und Russland und die daraus resultierenden Wachstumschancen zusätzlich unterstreicht.

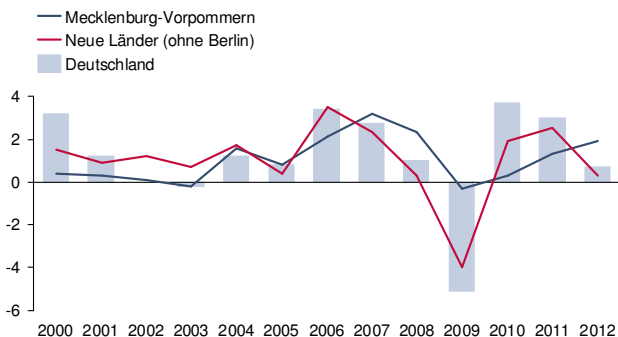
**... und können durch
Nutzung und Einbringung in
die EU-Seehafenstrategie
weiter wachsen ...**

Das potenzielle Wachstum des Seeverkehrs und der Hafenwirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern dürfte durch die EU-Strategie zur Entwicklung der Seehäfen weiteren Auftrieb erhalten. Dies ergibt sich aus den Aspekten, dass Rostock, Wismar und Sassnitz zu den 319 definierten Häfen gehören und sich gut in die Kernnetzkorridore einfügen.

Zum weiteren Ausbau dieses Logistikbereiches wäre es daher sinnvoll, wenn sich die Landesregierung in Verbindung mit den Hafengesellschaften etc. und zusammen mit der Bundesregierung frühzeitig und aktiv in die Ausgestaltung dieser Strategie einbringen. Zielsetzung sollte es hierbei sein durch die Nutzung von EU-Fördergeldern die weiteren Wachstumspotenziale für die drei Häfen zu erschließen. Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung ist bereits mit der „Flächenoffensive Häfen Mecklenburg-Vorpommern 2030“ erfolgt, da auch das Land die Häfen als wachsende Wirtschaftszentren ansieht.

Konjunktur, Zahlen und Fakten

Reales BIP 2012 deutlich über Bundesdurchschnitt



Quelle: Destatis, NORD/LB

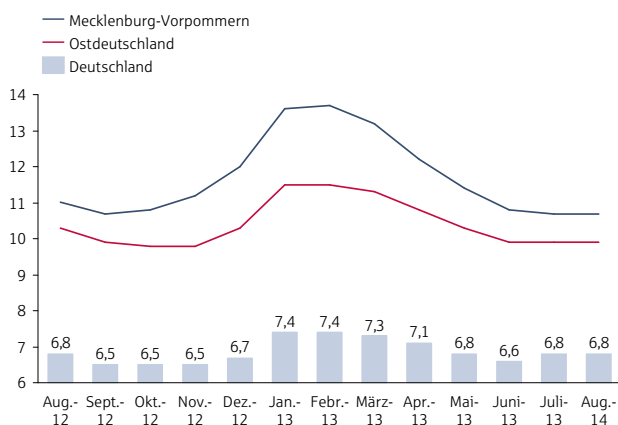
Die Konjunktur hat sich 2012 bundesweit merklich abgekühlt. Dies gilt allerdings nicht für Mecklenburg-Vorpommern. Ende des Jahres 2012 liegt das BIP-Wachstum bei 1,9% und damit deutlich über dem ostdeutschen Durchschnitt von 0,3%.

Wesentlich hierfür ist:

- ◆ die Land- und Forstwirtschaft (incl. Fischerei), die ihre Wirtschaftsleistung um 12% steigern konnte,
- ◆ die weiterhin positive Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes, dessen Bruttowertschöpfung real um 0,7% gewachsen ist (Deutschland: -1,0%),
- ◆ der Dienstleistungssektor, der seine Bruttowertschöpfung real um 2,1% steigern konnte (Deutschland: 1,5%).

Damit einher ging eine Steigerung der Produktivität (gemessen als Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigen) um 2,2% (Deutschland -0,4%).

Arbeitslosenquote deutlich über Bundesdurchschnitt

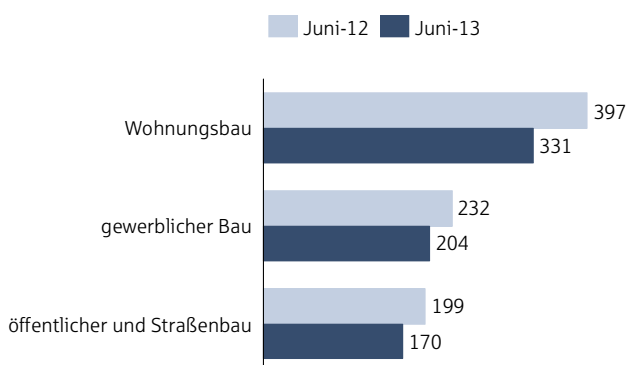


Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Arbeitslosenquote liegt in Mecklenburg-Vorpommern über dem bundes- und ostdeutschen Durchschnitt. Zum Jahresende hat sich der Arbeitsmarkt wieder auf dem Vorjahresniveau eingependelt. Mit 10,7% lag die Arbeitslosenquote nur geringfügig unter dem Vorjahreswert (11,0%). Dies ist immer noch das Resultat des Aufholprozesses in der Produktivität des Landes.

Positiv festzuhalten ist, dass im ersten Halbjahr des laufenden Jahres die Arbeitslosenquote schneller gesunken ist als im Durchschnitt der ostdeutschen Länder.

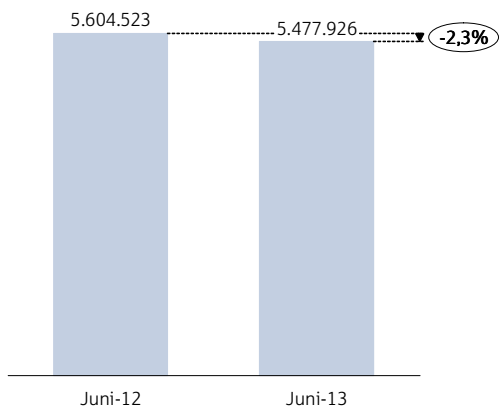
Baugewerbe hat höhere Umsätze gegenüber Vorjahr



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Die Umsätze des Bauhauptgewerbes haben sich in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringert. Sie fielen von EUR 851,6 Mio. im Juni 2012 auf EUR 724,1 Mio. im Juni 2013. Dies entspricht einem Minus von 15,0%. Die Rückgänge waren quer über alle Sektoren des Bauhauptgewerbes zu konstatieren. Bei der Interpretation ist zu beachten, dass die Witterung bis Ende April die Nachfrage nach Bauleistungen gedämpft hat. Dafür sprechen vor allem die Zahlen im ersten Quartal.

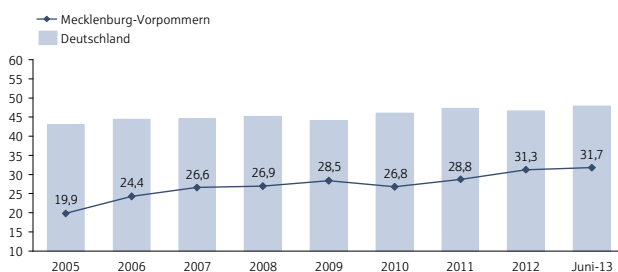
Industrieumsätze sind 2013 rückläufig



Quelle: Destatis

Das Verarbeitende Gewerbe (incl. Bergbau, Gewinnung Steine & Erden) musste in 2013 bis Ende Juni einen Umsatzrückgang von 2,3% hinnehmen.⁸ Dieser Wert ist identisch mit dem deutschen Wert. Damit hat sich Mecklenburg-Vorpommern deutlich besser gehalten als der Durchschnitt des Verarbeitenden Gewerbes in den neuen Ländern (incl. Berlin). Hier sanken die Umsätze um 3,6%. Im Vergleich zeigt sich damit das verarbeitende Gewerbe in Mecklenburg-Vorpommern als wettbewerbsfähig.

Exportquote kontinuierlich verbessert



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Destatis, NORD/LB

Die Exportquote hat sich per Ende Juni 2013 auf 31,7% verbessert. Damit hat Mecklenburg-Vorpommern eine Exportquote, die immer noch deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (47,8%) liegt. Mit der zunehmenden Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Landes erhöhte sich aber dessen Exportquote kontinuierlich: Von 19,9% in 2005 stieg sie auf 31,7% bis Ende Juni 2013.

Die Exportquote liegt nach wie vor auch unterhalb der Exportquote der neuen Länder (incl. Berlin), die sich auf 36,0% beläuft.

Weitere Informationen zu den Konjunktur-, Zins- und Wechselkursprognosen des NORD/LB Research Analysten- und Volkswirtschaftsteam werden u. a. in der monatlich erscheinenden Publikation Economic Adviser veröffentlicht. Erhältlich unter www.nordlb.de.

⁸ Detailinformationen zu den einzelnen Branchen auf Monatsbasis wurden vom Statistischen Landesamt Mecklenburg-Vorpommern letztmalig 2012 veröffentlicht. Seitdem wird aufgrund von personellen Engpässen auf eine Veröffentlichung verzichtet. Die Daten sind zwar angefordert, lagen aber bis zum Redaktionsschluss nicht vor.

Ansprechpartner in der NORD/LB**Sector & Regional Research**

Torsten Windels	+49 (511) 361-2008	Leitung Research / Volkswirtschaft	torsten.windels@nordlb.de
Dr. Martina Noß	+49 (511) 361-8701	Leitung Sector & Regional Research / Luftfahrt	martina.noss@nordlb.de
Dr. Eberhard Brezski	+49 (511) 361-2972	Regionalwirtschaft	eberhard.brezski@nordlb.de
Natalja Kenkel	+49 (511) 361-9315	Regionalwirtschaft	natalja.kenkel@nordlb.de
Claudia Drangmeister	+49 (511) 361-6564	Immobilien	claudia.drangmeister@nordlb.de
Karin Meibeyer	+49 (511) 361-2537	Erneuerbare Energien	karin.meibeyer@nordlb.de
Thomas Wybierek	+49 (511) 361-2337	Schifffahrt	thomas.wybierek@nordlb.de
Martin Kerl	+49 (511) 361-8449	Support	martin.kerl@nordlb.de

Finanzierung

Carsten Hüncken	+49 (511) 361-2414	Leitung Verbund	carsten.huencken@nordlb.de
Berit Zimmermann	+49 (391) 589-1505	Sparkassen-Konsortial-Ost	berit.zimmermann@nordlb.de
Jörn Zimmermann	+49 (385) 543-1050	Sparkassen-Konsortial-Ost	joern.zimmermann@nordlb.de
Ute Wojtasik	+49 (385) 543-1048	Sparkassen-Konsortial-Ost	ute.wojtasik@nordlb.de
Jutta Siewert	+49 (385) 543-1021	Sparkassen-Konsortial-Ost	jutta.siewert@nordlb.de
Veronika Bietzig	+49 (385) 543-1051	Sparkassen-Konsortial-Ost	veronika.bietzig@nordlb.de

Wichtige Hinweise

Die vorstehende Studie ist erstellt worden von der NORDDEUTSCHEN LANDESBANK GIROZENTRALE („NORD/LB“). Die NORD/LB untersteht der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Diese Studie und die hierin enthaltenen Informationen wurden ausschließlich zu Informationszwecken erstellt und werden ausschließlich zu Informationszwecken bereitgestellt. Es ist nicht beabsichtigt, dass die Studie einen Anreiz für Investitionstätigkeiten darstellt. Sie wird für die persönliche Information des Empfängers mit dem ausdrücklichen, durch den Empfänger anerkannten Verständnis bereitgestellt, dass sie kein direktes oder indirektes Angebot, keine Empfehlung, keine Aufforderung zum Kauf, Halten oder Verkauf sowie keine Aufforderung zur Zeichnung oder zum Erwerb von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten und keine Maßnahme, durch die Finanzinstrumente angeboten oder verkauft werden könnten, darstellt.

Alle hierin enthaltenen tatsächlichen Angaben, Informationen und getroffenen Aussagen sind Quellen entnommen, die von uns für zuverlässig erachtet wurden. Da insoweit allerdings keine neutrale Überprüfung dieser Quellen vorgenommen wird, können wir keine Gewähr oder Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der hierin enthaltenen Informationen übernehmen. Die aufgrund dieser Quellen in der vorstehenden Studie geäußerten Meinungen und Prognosen stellen unverbindliche Werturteile unserer Analysten dar. Veränderungen der Prämissen können einen erheblichen Einfluss auf die dargestellten Entwicklungen haben. Weder die NORD/LB, noch ihre die Organe oder Mitarbeiter können für die Richtigkeit, Angemessenheit und Vollständigkeit der Informationen oder für einen Renditeverlust, indirekte Schäden, Folge- oder sonstige Schäden, die Personen entstehen, die auf die Informationen, Aussagen oder Meinungen in dieser Studie vertrauen (unabhängig davon, ob diese Verluste durch Fahrlässigkeit dieser Personen oder auf andere Weise entstanden sind), die Gewähr, Verantwortung oder Haftung übernehmen

Die vorstehenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung dieser Unterlagen und können sich jederzeit ändern, ohne dass dies notwendig angekündigt oder publiziert wird. Eine Garantie für die fortgeltende Richtigkeit der Angaben wird nicht gegeben.

Diese Studie stellt keine Anlage-, Rechts-, Bilanzierungs- oder Steuerberatung sowie keine Zusicherung dar, dass ein Investment oder eine Strategie für die individuellen Verhältnisse des Empfängers geeignet oder angemessen ist, und kein Teil dieser Studie stellt eine persönliche Empfehlung an einen Empfänger der Studie dar. Jeder Empfänger sollte, bevor er eine Anlageentscheidung trifft, im Hinblick auf die Angemessenheit von Investitionen in Finanzinstrumente oder Anlagestrategien, die Gegenstand dieser Studie sind, sowie für weitere und aktuellere Informationen im Hinblick auf bestimmte Anlagemöglichkeiten sowie für eine individuelle Anlageberatung einen unabhängigen Anlageberater konsultieren.

Die Weitergabe dieser Studie an Dritte sowie die Erstellung von Kopien, ein Nachdruck oder sonstige Reproduktion des Inhalts oder von Teilen dieser Studie ist nur mit unserer vorherigen schriftlichen Genehmigung zulässig.

Redaktionsschluss: 11. September 2013