

Schifffahrt & Hafenlogistik – Weiter stabile Marktposition in Deutschland

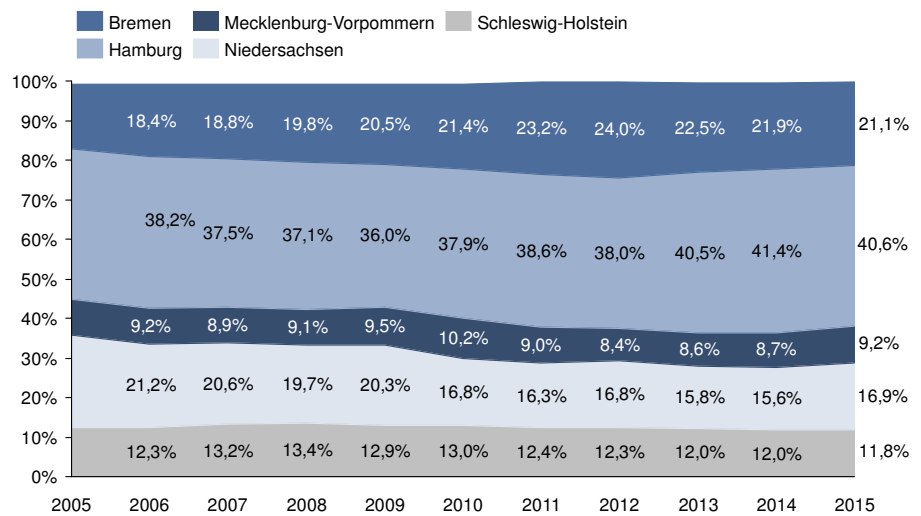
Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft von hoher Bedeutung für den Güterverkehr

Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise, sind die Schifffahrt und die damit verbundene Hafenwirtschaft nach wie vor für den weltweiten Gütertausch von großer Bedeutung. Dies verdeutlichen die folgenden Zahlen:

- ◆ Rund 85% der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert.¹
- ◆ 50,2% der wertmäßigen deutschen Ex- und Importe 2015 im Extrahandel werden über den Seeweg abgewickelt. Im Intrahandel betrug der Anteil immerhin noch 4,0%.²
- ◆ Circa zwei Drittel des wertmäßigen deutschen seewärtigen Außenhandels werden über deutsche Seehäfen abgewickelt.³
- ◆ Dementsprechend profitieren alle deutschen Küstenländer mit ihren Häfen und der dort angesiedelten Hafenlogistik (Be- und Entladen, An- und Ablieferung, Lotsendienste, Schlepperdienste, Fährdienste etc.) von dieser Entwicklung. Dies gilt natürlich auch für Mecklenburg-Vorpommern.

Relativ stabile Trends im Güterumschlag nach Bundesländern erkennbar

Anteile der Bundesländer am Seegüterverkehr



Quelle: Destatis, NORD/LB Research

Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern: Stabile Marktposition

Das Seegüteraufkommen in Deutschland ist zwischen 2005 und 2015 von 284.865 Tsd. Tonnen auf 296.239 Tsd. Tonnen gestiegen. Dies entspricht einer CAGR von 0,4%. Das geringe Wachstum wurde vor allem durch den deutlichen Einbruch des Güterumschlags im Rahmen der Wirtschaftskrise verursacht, der bis heute nicht vollständig aufgeholt wurde.

Innerhalb der bundesdeutschen Länder verzeichneten 2015 nur Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern ein Wachstum von 6,0% bzw. 3,1% im Seegüterumschlag. Im Vergleich zum Marktführer Hamburg, der zum ersten Mal nach 2009 wieder einen leichten Rückgang zu verkraften hatte, bauten beide Bundesländer damit ihre Marktposition leicht aus.

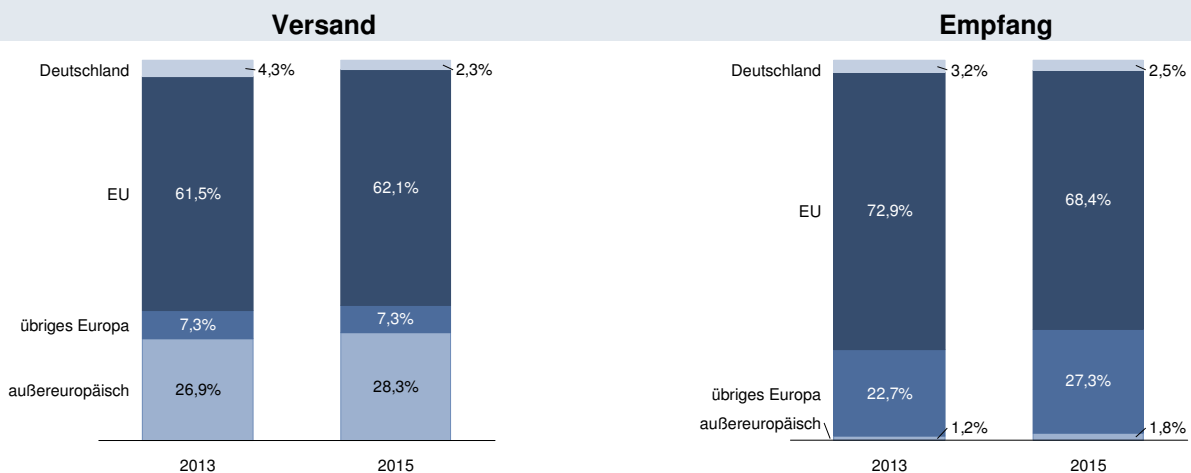
Dr. Eberhard Brezski
+49 511 361 2972
eberhard.brezski@nordlb.de

¹ Quelle: OECD/ITF: Executive Summary, in: ITF Transport Outlook 2015

² Quelle: Destatis, Außenhandel 2014; Intrahandel = Handel mit Ländern innerhalb der EU. Extrahandel = Handel mit Ländern außerhalb der EU.

³ Quelle: IHK Nord - Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für unsere Volkswirtschaft, Mai 2015

Mecklenburg-Vorpommerns Seegüterumschlag im Versand und Empfang nach Regionen



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

Mecklenburg-Vorpommern gut eingebunden in die Güter- und Warenströme des Ostseeraums

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 und hier vor allem Dänemark, Finnland und Schweden im Vordergrund. Dabei zeigte sich in 2015 allerdings kein homogenes Bild.⁴

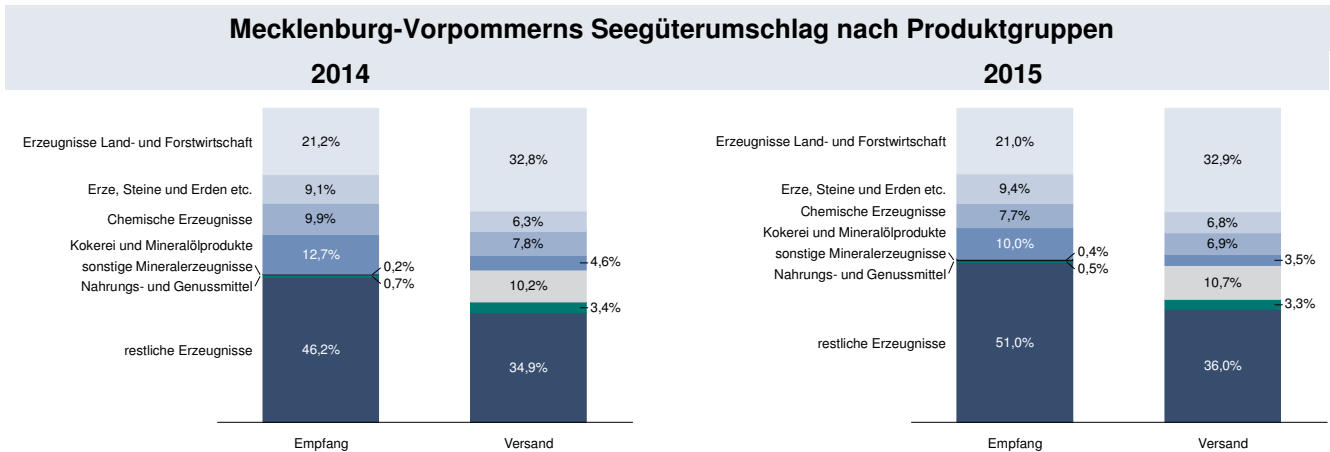
- ♦ Dänemark hatte gegenüber 2014 ein Plus von 18,4% im Versand und von -5,7% im Empfang.
- ♦ Finnland vergrößerte sich sowohl im Versand (35,6%) als auch im Empfang (32,0%) zweistellig.
- ♦ Der ausgesprochen wichtige Handelspartner Schweden war im Versand um 3,1% rückläufig, wuchs aber immerhin noch um 1,8% im Empfang.

Angesichts der Integration des Bundeslandes in die Güter- und Warenströme des Ostseeraumes ist dies nicht überraschend. Dennoch lassen sich gegenüber 2013 einige Änderungen feststellen:

- ♦ Im Versand hat sich der Anteil der EU gegenüber 2014 leicht verringert. Er lag mit 62,1% aber immer noch 0,6 Prozentpunkte über dem Wert von 2013 (61,5%). Der Höchstwert wurde 2012 mit einem Anteil 72,1% erreicht, so dass die aktuellen Werte immer noch Ausdruck der anhaltenden Finanzkrise in der Eurozone sind. Davon profitierte der Versand in die außereuropäischen Zielgebiete, der gegenüber 2013 deutlich zulegte.
- ♦ Im Empfang zeigt sich ein anderes Bild. Hier fiel der Anteil der EU von 72,9% in 2013 nunmehr auf 68,4% in 2015. Davon profitierten vor allem die Handelsbeziehungen zum übrigen Europa. Hierzu trug nicht zuletzt die geographische Nähe zu Ostseeanrainerstaaten wie Russland und Norwegen bei..
- ♦ Der innerdeutsche Seegüterverkehr ist dagegen leicht rückläufig und in der Größenordnung relativ unbedeutend.

Auffällig ist in diesem Kontext der hohe Anteil des Güterumschlags via Fähren, der 2015 31,9% ausmachte. Dies spricht dafür, dass die Häfen des Landes relativ stark vom Kurzstreckenseeverkehr und damit – wie bereits angeführt – von der Einbindung in die Güter- und Warenströme des Ostseeraumes profitieren.

⁴ Quelle: Statistik-MV



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

Land- und Forstwirtschaft dominiert Güterumschlag im Seeverkehr

Im Hinblick auf die Gütergruppen ist auffällig, dass sowohl der Versand als auch der Empfang von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft dominiert wird. Mit einem Anteil von 32,9% ist diese Gütergruppe für den Versand noch deutlich wichtiger als für den Empfang (21,0%), wobei der Empfang gegenüber dem Vorjahr minimal an Bedeutung verloren hat.

Darüber hinaus sind noch die folgenden Gütergruppen sowohl für den Versand als auch für den Empfang von Bedeutung:

- ♦ Chemische Erzeugnisse (6,8% Versand, 7,7% Empfang)
- ♦ Erze, Steine und Erden etc. (6,8% Versand, 9,4% Empfang)

Bei allen anderen Produkten existieren deutliche Unterschiede zwischen Versand und Empfang.

So sind z.B. sonstige Mineralerzeugnisse (Gips, Zement, Glas etc.) bzw. Nahrungs- und Genussmittel für den Versand mit 10,7% bzw. 3,3% von Bedeutung, wohingegen sie im Empfang keine wesentliche Größenordnung haben. Umgekehrt sind Kokerei- und Mineralölprodukte für den Empfang mit einem Anteil von 10,0% weitaus wichtiger als für den Versand mit 3,5%.

Bis auf wenige Ausnahmen haben sich zwischen 2014 und 2015 auch keine großen Verschiebungen ergeben. Lediglich bei den chemischen Erzeugnissen und den Kokerei/Mineralölprodukten hat es einen deutlichen Rückgang im Empfang gegeben.

Insgesamt kann zudem festgehalten werden, dass der mengenmäßige Güterumschlag der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern von Erzeugnisse bestimmt wird, die tendenziell eher den Vorleistungsgütern zuzurechnen sind.

Bei den restlichen Erzeugnissen sind vor allem „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“, „Maschinen und Ausrüstungen“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ von Bedeutung.

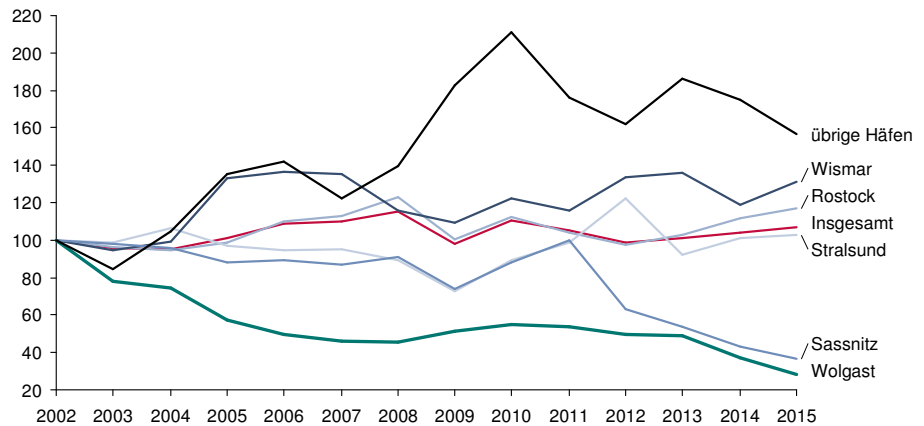
Positive Entwicklung beim Güterversand in Mecklenburg-Vorpommern

Auffällig ist zudem, dass der mengenmäßige Empfang 2015 gegenüber 2014 um 1,9% zurückgegangen ist, wohingegen der Versand um 8,6% gestiegen ist.

Im Empfang haben lediglich die Gütergruppen „Erze, Steine und Erden etc.“ (+1,3%) und „sonstige Mineralerzeugnisse“ (+140,9%) zugelegt. Im Versand wiesen dagegen mit Ausnahme der Gütergruppen chemische Erzeugnisse (-4,3%) und Kokerei und Mineralölprodukte (-16,8%) alle anderen einen Zuwachs aus.

Indexierte Entwicklung Seehäfen Mecklenburg-Vorpommern (2002 = 100)

Rostock und Wismar sind Wachstumstreiber



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

Rostock dominiert und Wismar wächst

Rostock ist das maritime Kraftzentrum in Mecklenburg-Vorpommern:

- ♦ 2015 wurden 74,5% (VJ: 73,6%) der 27.276,2 Tsd. t im Seegüterverkehr des Bundeslandes über den Hafen von Rostock abgewickelt. Gegenüber 2014 ist dies eine Steigerung von 853,6 Tsd. t bzw. von 4,4%.
- ♦ 41,6% des Seegüterverkehrs in Rostock wird über den Fährverkehr abgewickelt. Im Vorjahresvergleich ist dies ein Plus von 18,2%.
- ♦ Rostock ist auch der wichtigste Hafen im Passagierverkehr. 86,0% der 3,3 Mio. Passagiere in 2014 wurden in Rostock abgefertigt. Gegenüber 2013 ist dies ein Zuwachs von 15,6%. Im Vergleich hierzu hat Sassnitz 26,9% verloren. Die Usedomer Häfen konnten dagegen wieder leicht um 4,3% zulegen.
- ♦ Rostock hat damit seine beherrschende Stellung in Mecklenburg-Vorpommern ausgebaut. Allerdings hat sich die Wachstumsdynamik im Güterverkehr etwas abgeschwächt.

Neben Rostock hat auch der Seehafen Wismar 2015 wieder kräftig um 10,2% zugelegt und hat damit seine Position im Land gefestigt. In Sassnitz war das Seegüteraufkommen um 14,9% rückläufig. Das Seegüteraufkommen im Fährverkehr reduzierte sich in Sassnitz sogar um 65,5%. In der Summe folgt hieraus, dass sich für Wismar insgesamt ein Wachstumstrend identifizieren lässt, wohingegen für Sassnitz genau das Gegenteil der Fall ist.⁵ Der Wachstumstrend für Wismar dürfte nicht zuletzt auf den konsequenten Ausbau des Hafens als „multi-purpose-port“ zurückzuführen sein. In Sassnitz scheint sich dagegen zu bestätigen, dass der Hafen anscheinend keinen komparativen Vorteil hat.

Die übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sind dagegen eher von untergeordneter Bedeutung.

Rostock hat seine Wettbewerbsposition in Deutschland gefestigt

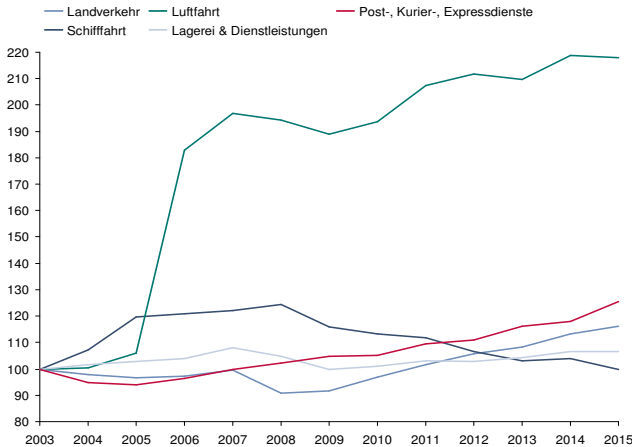
Die drei großen Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern sind nach wie vor gut im Konzert der großen deutschen Häfen platziert. Beim Güterumschlag hat Rostock seinen Rang als viertgrößter Seehafen nach Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven untermauert und als einziger dieser Häfen einen Zuwachs verzeichnet. Wismar liegt 2015 knapp hinter Kiel auf Platz 14 (VJ: 13) und Sassnitz auf den siebzehnten Platz.⁶

⁵ Auch im Passagieraufkommen ist für Sassnitz ein nahezu kontinuierlich rückläufiger Trend zu verzeichnen.

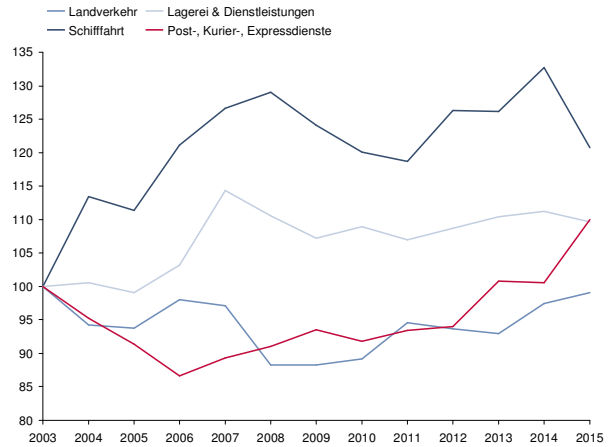
⁶ Quelle: Destatis, Seeschifffahrt 2015

Indexierte Entwicklung der Beschäftigung in der Logistik-Branche (2003 = 100)

Deutschland



Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, NORD/LB Research

Schifffahrt ist ein wichtiger Beschäftigungsfaktor für die Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern

Die Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistikbranche verdeutlicht die im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt hohe Bedeutung der Schifffahrt für die Logistik und den Arbeitsmarkt des Küstenlandes.

- ♦ Der Landverkehr ist in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern mit einem Anteil von 37,0% (VJ: 36,7%) bzw. 38,1 (VJ: 37,9%) ein wichtiger Arbeitgeber in der Logistikbranche, was angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs unmittelbar nachvollziehbar ist. Allerdings liegt der Beschäftigtenanteil des Landverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern – im Gegensatz zu Deutschland insgesamt – nach wie vor unter dem Ausgangswert des Jahres 2003 (40,8%).
- ♦ Sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern ist die Anzahl der Beschäftigten im Bereich „Post-, Kurier-, Expressdienste“ fast kontinuierlich gestiegen, was angesichts der zunehmenden Bedeutung des Online-Handels nicht überrascht.⁷
- ♦ Die Schifffahrt ist in Deutschland naturgemäß nur von untergeordneter Bedeutung⁸ und weist seit 2009⁹ eine deutlich rückläufige Trendkurve aus. Stattdessen ist im bundesdeutschen Durchschnitt die Luftfahrt von Bedeutung. Diese hat im Betrachtungszeitraum einen Beschäftigungsaufbau vollzogen und mittlerweile einen Beschäftigtenanteil von 4,0% (2003: 2,1%) in der Logistikbranche.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern wies die Schifffahrt dagegen zwischen 2003 und 2015 ein CAGR von 0,3% auf und weitete damit ihren Beschäftigtenanteil von 6,5% in 2003 auf 7,3% in 2015 aus. Allerdings muss dabei konstatiert werden, dass zuletzt ein Beschäftigungsabbau erfolgte und der Anteil in 2014 noch bei 8,3% lag.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern scheint zudem, wie die Entwicklungskurven induzieren, eine gewisse Korrelation zwischen der Schifffahrt, dem Landverkehr (u.a. Zulieferung und Abholung von Häfen) und dem Bereich „Lagerie & Dienstleistungen“ vorzuliegen, da auch diese in 2015 leicht nachgegeben hat.

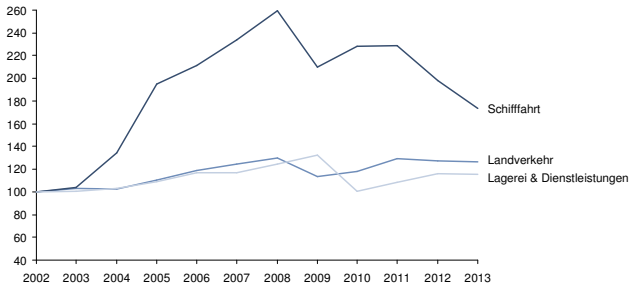
⁷ Deutschland: 15,6%; Mecklenburg-Vorpommern: 18,5%.

⁸ Beschäftigungsanteil der Schifffahrt 2014 = 1,5%.

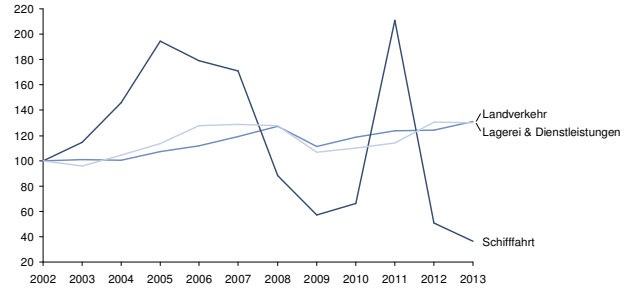
⁹ Zwischen 2008 und 2014 ging die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Schifffahrt um 16,5% zurück.

Indexierte Entwicklung der Umsätze in der Logistik-Branche (2002 = 100)

Deutschland



Mecklenburg-Vorpommern



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

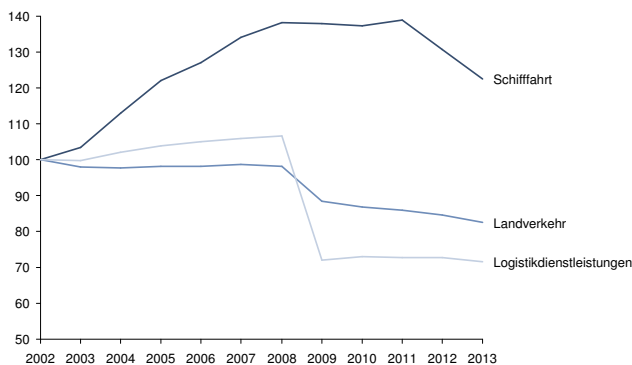
Umsatzentwicklung in der Schifffahrt ist Spiegel der Schifffahrtskrise

Die Umsatzentwicklung der Logistikbranche zeigt im Detail Unterschiede zwischen Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern.

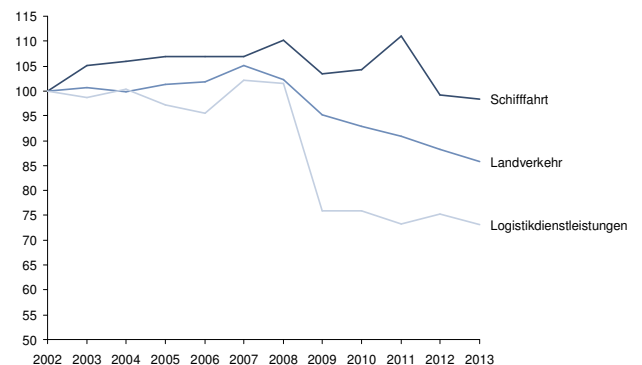
- ♦ Die Schifffahrt wuchs in Deutschland bis 2008 kontinuierlich, um dann im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise nachzugeben. Von diesem Einbruch hat sie sich auch nicht mehr nachhaltig erholt, sondern befindet sich offensichtlich in einer Konsolidierungsphase.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern hat diese Entwicklung – sieht man von einem nicht erklärbaren Ausschlag in 2011 ab – früher und prägnanter vollzogen. Dementsprechend ist der Anteil der Schifffahrt an den Umsätzen von 24,9% in 2002 deutlich auf 8,2% in 2013 gesunken. Hierzu dürfte auch der mit 1.275 TEUR deutlich niedrigere Umsatz je Schifffahrtsbetrieb in 2013 (D: 3.172 TEUR) beigetragen haben.
- ♦ Die Bereiche Landverkehr und Logistik & Dienstleistungen entwickeln sich in Mecklenburg-Vorpommern zuletzt etwas dynamischer als in Deutschland. In der Summe sind die Entwicklungsverläufe allerdings ähnlich. Angesichts der hohen Wettbewerbsintensität in diesen Branchen und der Entwicklung der Beförderungsmenge in den Jahren 2010 bis 2013¹⁰ ist dies letztlich auch nicht verwunderlich.

Indexierte Entwicklung der Betriebe in der Logistik-Branche (2002 = 100)

Deutschland



Mecklenburg-Vorpommern



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

¹⁰ Die in Deutschland beförderte Menge mit inländischen LKW stieg in 2011 um 9,2%, fiel in 2012 um 3,2% und erhöhte sich in 2013 wieder um 1,6%

Auch die Entwicklung der Betriebe verdeutlicht die Wirkungen der Schifffahrtskrise

Die vorstehend getroffenen Aussagen zum Umsatz werden im Wesentlichen durch die Entwicklung bei den Betrieben bestätigt.

- ♦ Sowohl im Landverkehr als auch bei den Logistikdienstleistungen hat sich nach 2008 sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern eine deutliche Marktkonsolidierung vollzogen. Diese ist im Bereich des Landverkehrs auch nicht abgeschlossen, was angesichts der hohen Konkurrenzintensität nicht überrascht. Bei den Logistikdienstleistungen hat sich demgegenüber ein stabiles Niveau auf einem niedrigeren Level herausgebildet.
- ♦ Die Entwicklung im Schiffsverkehr ist dagegen interessant. In Deutschland stieg die Anzahl der Betriebe zwischen 2002 und 2008 von 2.864 um 38,3% auf 3.711. Danach hat sich im Zuge der Wirtschaftskrise eine weitgehend stabile Seitwärtsentwicklung bis 2011 herausgebildet, bevor sich offensichtlich im Zuge der anhaltenden Schifffahrtskrise eine Marktberichtigung eingestellt hat.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern konnte ebenfalls zwischen 2002 und 2008 ein Anstieg bei den Betrieben beobachtet werden. Diese fiel aber mit 10,3% vergleichsweise bescheiden aus. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern in einem geringeren Ausmaß direkt in die großen Seegüterverkehrsströme eingebunden sind. Sie profitieren eher von dem Kurzstreckenseeverkehr. Nach dem krisenbedingten Rückgang ist 2009 und 2010 gab es noch einmal vorübergehend einen Anstieg, bevor in 2012 und 2013 wieder das Ausgangsniveau von 116 bzw. 115 Betrieben erreicht wurde. Dies spricht dafür, dass die Betriebe tendenziell kleiner sind und nur bedingt über genügend Ressourcen zur Bewältigung einer längeren Krise verfügen.

Fazit: Mecklenburg-Vorpommerns Seehäfen haben sich im Wettbewerb gut behauptet

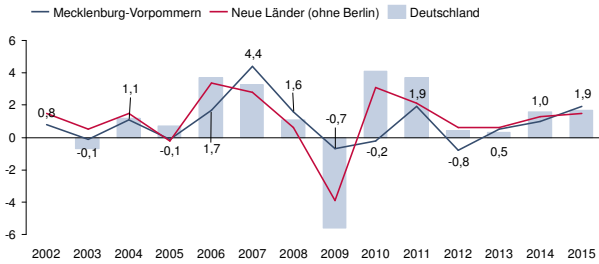
Mecklenburg-Vorpommern hat seine Wettbewerbsposition im Seegüterverkehr in Deutschland gut behauptet. Neben Niedersachsen ist es das einzige Bundesland das die umgeschlagene Gütermenge 2015 steigern konnte. Im Zeitablauf hat das Bundesland damit eine stabile Entwicklung gezeigt. Dafür spricht auch, dass sich die fünf größten Häfen des Bundeslandes unter 20 größten Häfen – gemessen am Güterumschlag – befinden. Da ein Gutachten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Häfen von Rostock und Wismar gute Wachstumsprognosen verbindet, dürfte sich diese stabile Entwicklung bei diesen Häfen fortsetzen. Lediglich in Bezug auf Sassnitz sind Zweifel angebracht, da der Hafen zwischen 2002 und 2015 einen Rückgang von insgesamt 63,6% in der beförderten Menge hinnehmen musste. Dies spricht dafür, dass sich der Güterverkehr zunehmend auf die beiden großen Häfen konzentriert. Daher wäre es aus unserer Sicht angezeigt, die komparativen Stärken und Schwächen dieses Hafens zu analysieren, um gegebenenfalls korrigierende Maßnahmen einleiten zu können.

Der Kurzstreckenseeverkehr eröffnet gute Chancen für die Seehäfen des Landes und die damit verbundenen Leistungen

Voraussetzung für die weitere Entwicklung des Bundeslandes im Seegüterverkehr ist jedoch, dass das Land seine geographischen Stärken in Richtung Skandinavien, Polen, Baltische Staaten und Russland weiter nutzt. Durch die damit verbundene Konzentration auf den Kurzstreckenseeverkehr kann das Bundesland seine Stärken in der Güterverteilung in diesem Raum nutzen. Insoweit sollten für die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gute Perspektiven zum Erhalt und Ausbau ihrer Marktposition vorhanden sein.

Konjunktur, Zahlen und Fakten

Reales BIP (in % ggü. VJ) in 2015 über Bundesdurchschnitt

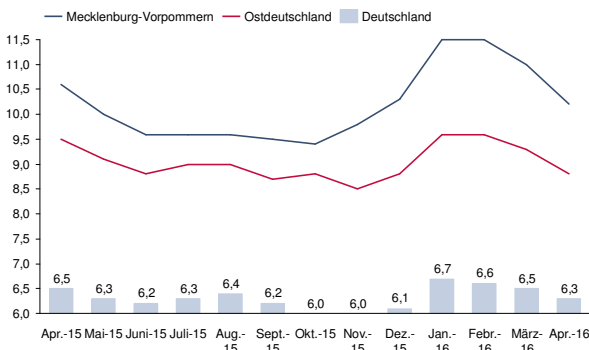


Quelle: Destatis, NORD/LB

Die Konjunktur hat ihren Wachstumskurs aus 2014 auch in 2015 fortgesetzt und damit den Negativtrend des Jahres 2012 deutlich hinter sich gelassen. Mit 1,9% lag das reale BIP-Wachstum über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 1,7%.

Wesentlicher Grund hierfür waren die binnenkonjunkturellen Kräfte, von denen Mecklenburg-Vorpommern aufgrund seines starken Dienstleistungssektors besonders profitierte. Für 2016 rechnen wir für Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wachstum in Höhe von 1,6% (Deutschland 1,6%).

Arbeitslosenquote deutlich über Bundesdurchschnitt

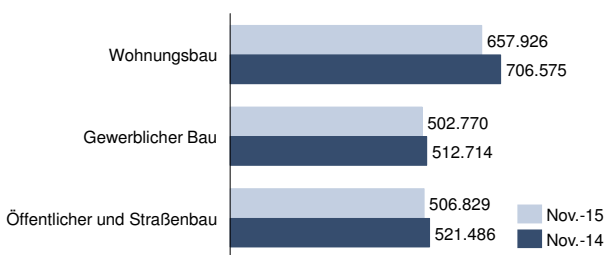


Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Arbeitslosenquote liegt in Mecklenburg-Vorpommern über dem bundes- und ostdeutschen Durchschnitt. Mit 10,2% lag die Arbeitslosenquote im April 2016 etwas unter den Vorjahreswert von 10,6%.

Der Arbeitsmarkt zeigt sich damit zwar verbessert, weist aber nach wie vor eine erhebliche saisonale Komponente auf, die vor allem auf die große Bedeutung des Tourismus und der Agrarwirtschaft zurückzuführen ist.

Baugewerbe hat sich gegenüber dem Vorjahr rückläufig entwickelt (in Mio. EUR)

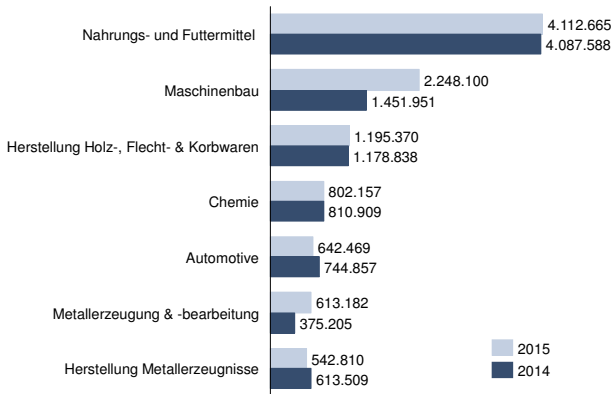


Quelle: Statistik-MV

Die Umsätze des Bauhauptgewerbes haben sich in Mecklenburg-Vorpommern in Vergleich zum Vorjahr verringert. Sie fielen von EUR 1.741 Mio. im November 2014 auf EUR 1.668 Mio. im November 2015. Dies entspricht einer Verringerung um 4,2%.

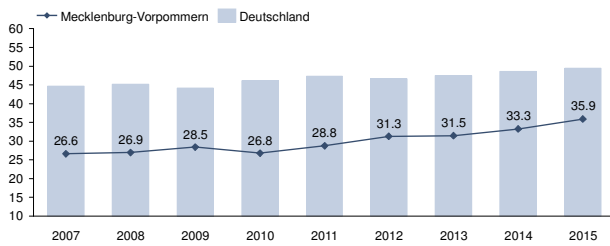
Interessanterweise zeigte sich der Umsatzrückgang über alle Segmente und damit auch im Wohnungsbau, der in anderen Bundesländern noch von dem günstigen Zinsumfeld profitiert hat. Der „Öffentliche und Straßenbau“ hat dagegen weniger nachgegeben, als es aufgrund der anstehenden Schuldenbremse zu erwarten war.

Kumulierte Industriumsätze¹¹ (in TEUR) haben sich positiv entwickelt



Quelle: Statistik-MV

Exportquote unterhalb des bundesdeutschen Niveaus



Quelle: Destatis, NORD/LB

Die Umsätze des verarbeitenden Gewerbes haben sich per Ende 2015 insgesamt gegenüber dem Vorjahr um 5,8% verbessert. Dazu haben aber keineswegs alle Branchen beigetragen. Vor allem die Automotivindustrie sowie die Herstellung von Metallerzeugnissen gaben etwas nach. Dagegen konnte sich der Maschinenbau sowie die Metallerzeugung und -bearbeitung deutlich verbessern. In der Summe zeigt sich damit durchaus ein uneinheitliches Bild, wenngleich sich Mecklenburg-Vorpommerns Industrie in Gänze ausgesprochen positiv präsentiert.

Die Exportquote zeigte sich 2015 mit 35,9% deutlich verbessert gegenüber dem Vorjahr (33,2%). Damit hat Mecklenburg-Vorpommern seit 2005 – mit Ausnahme des Jahres 2010 – seine Exportquote kontinuierlich erhöht. Die stetige Steigerung ist dabei ein Spiegelbild der positiven Umsatzentwicklung des verarbeitenden Gewerbes in Mecklenburg-Vorpommern und ein Zeichen für die sich langsam verbessernde Wettbewerbsfähigkeit und die steigende Diversifikation der Industrie des Landes sowie der erfolgreichen schrittweisen Einbindung in die internationale Arbeitsteilung.

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/research.

¹¹ Basis: Betriebe mit mind. 50 Beschäftigte.

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

Finanzierung

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
Christin Plewinske	+49 (385) 543-1052	Sparkassen-Konsortial-Ost	christin.plewinske@nordlb.de
Jan Kastenschmidt	+49 (511) 361-9935	Kommunalgeschäfte	jan.kastenschmidt@nordlb.de

Relationship Management

Jens Reimann	+49 (385) 543-1053	Relationship Management	jens.reimann@nordlb.de
--------------	--------------------	-------------------------	------------------------

Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Ronald Machner	+49 (385) 6363-1201	Geschäftsleitung	ronald.machner@lfi-mv.de
Robert Fankhauser	+49 (385) 6363-1204	Geschäftsleitung	robert.fankhauser@lfi-mv.de

Wichtige Hinweise

Die vorstehende Studie ist erstellt worden von der NORDDEUTSCHEN LANDESBANK GIROZENTRALE („NORD/LB“). Die NORD/LB unterliegt der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Straße 108, 53117 Bonn sowie Marie-Curie-Straße 24-28, 60439 Frankfurt am Main. Diese Studie und die hierin enthaltene Information en 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 Wert papieren 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 Organe oder Mitarbeiter können für die Richtigkeit, Angemessenheit und Vollständigkeit der Informationen oder für einen Renditeverlust, indirekte Schäden, Folge- oder sonstige e 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

13. Juni 2016