



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

FACTSHEET

Geschäftsanbahnung Serbien und Montenegro

Unternehmerreise für Anbieter von Lösungen und Dienstleistungen für nachhaltige Mobilität, Verkehrsinfrastruktur, ÖPNV, Logistik
16. bis 20. September 2019, Belgrad und Podgorica

Serbien: Informationen zum Markt und Thema

1. Serbien – Beziehungen zu Deutschland und EU

Serbien ist ein Binnenstaat inmitten der Balkanhalbinsel, hat Grenzen zu acht Nachbarstaaten und somit so viele wie kein anderer Staat der Westbalkanregion und nimmt eine geostrategisch wichtige Lage im Zentrum des Balkans ein. Für Deutschland ist Serbien auch das zentrale Partnerland der deutschen Entwicklungszusammenarbeit in Südosteuropa und spielt für die politische Stabilität auf dem Balkan eine entscheidende Rolle. Serbien gehört zu den Kooperationsländern der deutschen Entwicklungszusammenarbeit, mit denen die Bundesrepublik auf Basis zwischenstaatlich vereinbarter Verträge eng kooperiert.

Die EU hat sich für eine paneuropäische Verkehrspolitik entschieden, wobei die Hauptziele die Gründung eines transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes und eines integrativen Systems von Autobahnen in Europa sind. Das Rückgrat bilden die multimodalen, nationalen Verkehrskorridore, mit welchen eine Verkehrs- und Wirtschaftsintegration geschaffen werden soll. Die Regierung der Republik Serbien hat eine Reihe von großen Infrastrukturprojekten mit den Zielen initiiert, die Effizienz des Transportsystems im Land und die Teilnahme im Europäischem Verkehrssystem zu erhöhen, sowie einen positiven Einfluss auf die Wirtschaft zu schaffen. Die großen Infrastrukturprojekte sollen auch die regionale Konnektivität fördern. Die erfolgreiche regionale Zusammenarbeit in diesem Bereich spiegelt sich durch viele Strategien und Abkommen wieder, wie z.B. durch die EU-Donaustrategie (EUSDR), das CEFTA Abkommen, die Adria-Ionische Initiative sowie die Transport Community Treaty mit Sitz in Belgrad. Die Entstehung des Transport Community Treaty bezieht sich auf den politischen Willen der Westbalkanländer, um zeitnah Teil des EU-Transportnetzes zu werden. Diese Transportgemeinschaft soll eine koordinierte und systematische Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Schienen-Straßen- Schiffsverkehr, Häfen, Flughäfen etc.) ermöglichen. Die Integration der Märkte Serbiens und Montenegros in den EU-Transportmarkt soll durch die Anpassungen in der Gesetzgebung, im Bereich der technischen Standards, Interoperabilität, effizienter Verkehrssteuerung, öffentlichen Ausschreibungen etc. erfolgen. Im Rahmen des Berliner Prozesses wurden die sogenannten „weichen“ Maßnahmen festgelegt, welche die Westbalkanländer unter sich, aber auch mit den EU-Ländern im Bereich der Infrastruktur durchführen müssen. Die EU finanziert die Infrastrukturprojekte in Serbien und Montenegro durch verschiedene Finanzierungskanäle, in erster Linie über Zuschüsse der EU Fonds wie IPA (Instrument for Pre accession Assistance), WBIF (Western Balkan Investment Framework) und CEF (Connecting Europe Facility). Oft werden diese Fonds mit alternativen Finanzierungskanälen kombiniert, wie z.B. mit der EIB (European Investment Bank), EBRD (European Bank for Reconstruction and Development), WB (World Bank) etc.

2. Verkehrsinfrastruktur in Serbien

Aufgrund der geografischen Lage zwischen dem Osten und Westen Europas wird Serbien oft als Europa-Tor bezeichnet. Zwei wichtige europäische Korridore, der Donaukorridor VII und der internationale Eisenbahn- und Autobahnkorridor X, kreuzen sich auf dem serbischen Territorium und sorgen für hervorragende Verbindungen mit Westeuropa und dem Nahen Osten. Das derzeitige infrastrukturelle Netzwerk besteht aus den folgenden Transportnetzen:

Das Straßennetz der Republik Serbien ist 40.845 km lang, davon sind ca. 900 km Autobahnen mit Mautgebühren, 5.525 km bilden Hauptverkehrsstraßen, 11.540 km sind regionale Straßen und 23.780 km sind lokale Straßen. Der Straßenverkehr in Serbien ist die dominante Form des Personen- und Gütertransports und hat damit einen Anteil von 80% des gesamten Transportumfangs. In der Transportwirtschaft des Güterstraßenverkehrs befinden sich 3.600 Transporteure, mit über 140.000 registrierten Kraftwagen, sowie 700 Transporteure im Personenstraßenverkehr mit über 10.000 registrierten Bussen. Nach den offiziellen Statistiken sind im Bereich des Straßenverkehrs etwa 45.000 Personen beschäftigt.

Der Gütertransport über das Eisenbahnnetz ist sehr kosteneffektiv, wobei die paneuropäischen Korridore X und VII Serbien den Zugang zu allen europäischen Destinationen bieten. Wie in vielen anderen Ländern litt das Eisenbahnsystem in Serbien aufgrund fehlender Investitionen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten. Aber die serbische Regierung hat ernsthafte Anstrengungen unternommen, um das Eisenbahnnetz in Serbien umzustrukturieren und zu modernisieren. Die serbische Eisenbahn hat Verträge mit 43 internationalen Speditionen abgeschlossen und aus diesem Grund begann man mit „Shuttle-Containern“ die serbischen Eisenbahnen für paneuropäische Transporte zu nutzen. Die maximale Spindelleistung des serbischen Eisenbahnsystems beträgt 22,5 t. Priorität Nummer 1 für den nächsten Zeitraum ist die Entwicklung des multimodalen Verkehrs (der Übergang von der Straße auf den Schienen- und Flussverkehr).

Serbien kann mit dem Flugzeug über einen der beiden verfügbaren internationalen Flughäfen in Serbien - Nikola Tesla Airport und Niš International Airport „Konstantin Veliki“- erreicht werden. Ein Flughafen in der Stadt Vršac wird derzeit nur für inländische nichtkommerzielle Flüge, Trainings- und Freizeitflugzeuge genutzt, wobei erwartet wird, dass er bald eine internationale Zertifizierung erhält. Der Transport per Flugzeug von und nach Belgrad ist zu fast jedem Ziel der Welt möglich, entweder direkt oder durch einen Zwischenstopp. Ab dem 23. Juni 2016 hat die nationale Fluggesellschaft AirSerbia Direktflüge nach New York eingeführt.

Serbien bietet ein hervorragendes Potenzial für den Wasserverkehr. An drei Flüssen können sehr kostengünstige Transporte mit insgesamt 959 km sicheren Schifffahrtsrouten betrieben werden. 588 km der internationalen Schiffroute an der Donau in Serbien kann während des ganzen Jahres für den Transport verwendet werden. Die künstlichen Kanäle Rhein-Main-Donau, der internationale Kanal für den Binnenschiffsverkehr zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer, sowie der Kanal Donau-Theiß-Donau bilden ein Streckennetz, das Zugang zu allen Ländern des Donauraums bietet. Die Sava verbindet die folgenden Länder in der Region: Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina und Serbien, und soll zeitnah den Status der internationalen Schifffahrtsroute erhalten.

3. Entwicklungen auf dem Markt

Die paneuropäischen Straßen und Eisenbahnlinien des Korridors X sowie die künftige Autobahn des Korridors XI, die sich von Timișoara (Rumänien) bis zum Hafen in Bar (Montenegro) erstreckt, sind Prioritäten für die Entwicklung der Infrastruktur in Serbien. Die EU betrachtet diese Korridore als Kernteil des Straßen- und Eisenbahnnetzes, welche die Region entwickeln sollte.

Serbien beabsichtigt alle ihre Militärflugplätze, insgesamt acht, in kommerziell bewirtschaftete Landebahnen umzuwandeln. Die Regierung plant außerdem, fast 550 Millionen USD in Binnenwasserstraßen zu investieren, hauptsächlich für Umweltsanierungs- und Entsorgungsprojekte im Donaeinzugsgebiet.

Die staatliche Eisenbahngesellschaft „Železnice Srbije“ plant ihre Infrastrukturprojekte im Wert von 2,5 Mrd. Euro zu realisieren. Der derzeitige Wert der Projekte beläuft sich auf 1,5 Mrd. Euro, während der Bauwert der Eisenbahnstrecke Belgrad-Budapest um weitere ca. 1 Mrd. Euro erhöht wird.

Auf weitere Marktentwicklungen der Verkehrsinfrastruktur im Südosteuroparaum werden folgende Ereignisse einen großen Einfluss haben:

- MARSHAL 2 Plan. Dies ist ein besonderer Fonds, mit welchem die Stärkung der Region vorgesehen ist. Deutschland hat diesen Plan vorbereitet, unter dem Namen „Berlin Plus“. Eines der wichtigsten Ziele hierzu ist die Infrastruktur-Vernetzung mit Autobahnen zwischen Serbien und Bosnien und Herzegowina.
- Der Berliner Prozess hat den Ausbau der Infrastruktur im Westbalkan als Priorität Nummer 1 gesetzt. Unter diesen Prioritäten ist der Ausbau folgender Verbindungen vorgesehen:
 - des Korridors XI (Belgrad-Adriatische Küste)
 - des Korridors Vc (Budapest, Osijek, Sarajevo, Ploče)
 - der Autobahn Niš-Priština-Shkoder-Tirana-Dürres.
- Die Seidenstraße ist eins der aktuell größten Projekte. Es wurde vor vier Jahren gestartet. Der Summit in Peking am 15. und 16. Mai 2017 hat diesem Projekt einen starken Rückenwind gegeben, mit welchem drei Kontinente – Asien, Europa und Afrika – verbunden werden sollen. Da China als Mehrheitsaktionär des griechischen Hafen Piräus ist, steht dieser Hafen voraussichtlich als der europäische Knoten für die „Wasserseidenstraße“.
- Eine Machbarkeitsstudie über den Ausbau des Kanals Donau-Morava-Vardar-Ägäisches Meer zeigt, dass der Bau dieses Kanals kosteneffektiv sein könnte. Der Investitionswert wird auf 12 Mrd. Euro geschätzt, wobei die Ausbau des Kanals etwa 5-7 Jahre dauern würde.

4. Chancen für deutsche Unternehmen - Großprojekte in Serbien

Für die Auswahl und Priorisierung von Infrastrukturprojekten bereitete das Verkehrsministerium die erste Einzelprojekt-Pipeline vor, die 11 Eisenbahninfrastrukturprojekte, fünf Straßennetzprojekte, drei Binnenschifffahrtsprojekte, zwei Luftverkehrsinfrastrukturprojekte, ein intermodales und ein Straßen-/ Eisenbahnprojekt, bzw. insgesamt 23 Projekte umfasste. Bei den folgenden Großprojekten ergeben sich Chancen für deutsche Unternehmen für den Markteintritt im Zielland:

- Ausbau der Autobahnstrecke Požega-Boljare (Montenegro) – 1,83 Mrd. Euro
- Ausbau der Autobahnstrecke E-761/M-5, Požega-Užice- Kotroman (BuH) – 750 Mio. Euro
- Ausbau der Autobahnstrecke Belgrad-Vršac-Timisoara (Rumänien) – 270 Mio. Euro
- Modernisierung der Eisenbahnstrecke Belgrad-Stara Pazova – 350 Mio. Euro
- Modernisierung und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Niš-Dimitrovgrad – 240 Mio. Euro
- Bau einer neuen Brücke über den Fluss Sava im Stadtzentrum Belgrads – 53 Mio. Euro
- Ausbau des Belgrader Hafens – 343 Mio. Euro
- Ausbau der Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke Belgrad-Budapest – 1 Mrd. Euro
- Modernisierung der Eisenbahnstrecke Lapovo-Kraljevo-Rudnica – 200 Mio. Euro
- Sanierungen und Modernisierung der restlichen Strecken am Korridor X in einer Länge von 370 km – Investitionshöhe unbekannt
- Fortsetzung der Sanierungen der Eisenbahnstrecke Belgrad – Bar (Montenegro), konkret an der Strecke von Valjevo (Serbien) bis zu Vrbnica (Grenzstadt Montenegro) in einer Länge von 210 km - Investitionshöhe unbekannt
- sowie weitere Projekte in Serbien.

Montenegro: Informationen zum Markt und Thema

1. Montenegro - Verkehrsinfrastruktur

Montenegro ist ein südeuropäisches und mediterranes Land. Obwohl es nur etwa 14.000 km² umfasst und etwa 620.000 Einwohner hat, ist es wegen seiner strategisch, geografischen Lage sicherlich eine der interessantesten Destinationen zum Geschäftsaufbau in Bereichen Transport, Logistik und Verkehr.

Im Jahr 2017 wurden im Straßenverkehr 7,6 Millionen Passagiere befördert - das sind 0,4% mehr als 2016. Im gleichen Zeitraum wurden 114,2 Mio. gefahrene Personenkilometer erreicht - das sind 0,3% mehr als im Vorjahr. Die im Straßenverkehr transportierten Güter beliefen sich im Jahr 2017 auf 839 Tsd. Tonnen, was 1,5% weniger als im Jahr 2016 ist. Die Tonnenkilometer beliefen sich 2017 auf 103,4 Mio. - das sind wiederum 14,2% weniger als im Jahr zuvor.

Nach Angaben der Firma Monteput d.o.o. Podgorica, betrug im Jahr 2017 der Einzelverkehr durch den Tunnel "Sozina" (aktuell größter in Montenegro) 2,91 Millionen, was 9,9% mehr als im Jahr 2016 ist. Der Umsatz aus Straßennutzungsgebühren betrug im Vorjahr 9,8 Mio. EUR, was 11% mehr zum Jahr 2016 ist. Das Vorjahr war geprägt von einem Anstieg des Pkw-Volumens um 9,5%, einer Zunahme der Fahrzeuge mit einer Kapazität von bis zu 3,5 Tonnen um 10,8%, einer Zunahme der Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von mehr als 3,5 Tonnen von 10,7%, sowie einer Zunahme des Lkw-Verkehrs und Bussen mit einem Anhänger von 20,2%.

Die Hauptarbeiten an der größten Baustelle der Autobahn Bar-Boljare finden auf 95% der Strecke statt, d.h. von 16 Tunneln werden in 15 Tunneln die Bohrarbeiten, primäre Unterkonstruktionen sowie sekundäre Beschichtungen durchgeführt. Schließlich wurde Ende 2017 ein Tunnel und eine Hauptunterstruktur von 25 km Länge ausgegraben, die 70% der Gesamtaushublänge überschreitet. Auf der Autobahnstrecke selbst sind, ohne Verbindungsstraßen bei Knoten und Überführungen, 20 Brücken geplant, mit einer Gesamtlänge von ca. 6.122 m. Im Jahr 2017 wurden die Arbeiten an 11 Brücken mit unterschiedlicher Intensität durchgeführt. Im Jahr 2017 wurden Bauarbeiten in Höhe von 176 Mio. EUR durchgeführt.

Im Jahr 2017 wurden 2,2 Mio. Passagiere auf dem Luftweg befördert, das sind 17,7% mehr als 2016. Der Warenverkehr auf dem Luftweg betrug 876 Tonnen, was 3,7% weniger als im Jahr 2016 ist. Nach Angaben von MONSTAT belief sich der Passagierverkehr am Flughafen Podgorica im Jahr 2017 auf 1,05 Mio., während der Passagierverkehr am Flughafen Tivat 1,12 Mio. betrug. Somit hatte, im Verhältnis zum Gesamtverkehr der Passagiere im Jahr 2017, der Flughafen in Tivat einen Anteil von 51,7% aller Fluggäste bzw. 7% mehr im Vergleich zum Flughafen Podgorica.

Im Jahr 2017 wurden 927.000 Passagiere auf der Schiene befördert, das waren 27,8% weniger als im Vorjahr. Die Passagierkilometer beliefen sich auf 59,9 Mio. - das waren 28,6% weniger als im Vorjahr. Der Warenumsatz betrug 1,6 Mio. Tonnen, was einem Anstieg von 14,9% gegenüber 2016 entspricht, während die Beladekilometer in der gleichen Vergleichsperiode um 50,2% stiegen.

Schaut man sich den Gütertransport an, so wurden im Geschäftsjahr 2017 Güter in einer Summe von 1,6 Mio. Tonnen transportiert, im Gegensatz zum Jahr 2016 wo 1,16 Mio. Tonnen transportiert wurden. Somit wurde im Jahr 2017 ein um 445.923 Tonnen oder um 39% größeres Gütertransportvolumen erreicht.

Der Verkehr in Häfen belief sich 2017 auf 2,1 Mio. Tonnen, das sind 27,4% mehr als im Vorjahr. Die Exporte stiegen um 49,5%, während die Importe um 9,4% stiegen. Im Zeitraum Januar-Dezember 2017 wurde im Hafen von Bar eine Gesamtumladung von 2.89 Mio. Tonnen Fracht realisiert. Beim Vergleich der Daten von 2017 und 2016 wurden im Hafen von Bar eine 35%-ige Zunahme der Gesamtfracht beobachtet. Laut den Daten vom Hafen Kotor AD wurden im Jahr 2017 430 Passagierschiffe und 1.838 Jachten abgefertigt. Der Gesamtpersonenverkehr im Hafen Kotor betrug im genannten Zeitraum 541.000 Personen, von denen 532.400 Passagiere mit Passagierschiffen und 8.600 mit Jachten befördert wurden.

2. Chancen für deutsche Unternehmen - Großprojekte in Montenegro

Am 25. April 2018 verabschiedete die Regierung von Montenegro eine aktualisierte Einzelprojekt-Pipeline. Die Liste enthält Infrastrukturprojekte aus fünf Sektoren (bestehend aus einzelnen Segmenten/Projekten) in den Bereichen Energie, Verkehr, Umweltschutz, soziale Dienste und sonstige Infrastruktur (Wissenschaft, Sport, Kultur, öffentliche Verwaltung und Wettbewerbsfähigkeit). Der geschätzte Wert der Projekte, die im Zeitraum 2017-2025 durchgeführt werden sollen, beläuft sich auf rund 5 Mrd. Euro. Bei folgenden Großprojekten ergeben sich Chancen für deutsche Unternehmen für den Markteinstieg im Zielland:

- Ausbau der Autobahnstrecke Bar-Boljari – 1,670 Mrd. Euro
- Bau der Adria-Ionischen Schnellstraße (Verbindung von Kroatien, Albanien und Montenegro) – 1,134 Mrd. Euro
- Ausbau & Weiterentwicklung des Flughafens Tivat – Investitionshöhe unbekannt
- Projekte am internationalen Flughafen Podgorica – Bau eines Frachtterminals, Tanklagers und Flughafenhotels – Investitionshöhe unbekannt
- Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahnlinie Bar-Vrbnica - Grenze mit der Republik Serbien – jährliche Investitionen in Höhe von 10-14 Mio. Euro
- Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahnstrecke Podgorica-Tuzi - Grenzübergang mit Albanien – 35 Mio. Euro
- Sanierung des Kaibaus von Volujica (Länge 554m) und Bau der Kaianlage von Volujica (166m) im Hafen von Bar – 13 Mio. Euro

SWOT-Analyse Montenegro

| Strengths (Stärken) | Weaknesses (Schwächen) |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Nähe zum EU-Markt. • Euro als Zahlungsmittel. • Gute Verfügbarkeit von Energieträgern (Wasserkraft, Braunkohle). • Attraktive Steuersätze. • Stark wachsender Tourismus. | <ul style="list-style-type: none"> • Kleiner Binnenmarkt. • Ineffiziente Verwaltung und Justiz. • Unzureichende Infrastruktur. • Verarbeitendes Gewerbe mit geringer Präsenz. • Relativ hohe Arbeitslosigkeit. |
| Opportunities (Chancen) | Threats (Risiken) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mittelfristig winkt EU-Integration. • Mitgliedschaft in der Freihandelszone CEFTA. • Finanzhilfen seitens bilateraler und internationaler Geber. • Zahlreiche Ausbauprojekte in den Sektoren Verkehr, Energie und Umwelt. | <ul style="list-style-type: none"> • Deutliches Außenhandelsdefizit. • Verzögerungen beim Reformprozess. • Hohe Staatsverschuldung. • Schlechte Zahlungsmoral, Vetternwirtschaft und Korruption. |

Bezüglich weiterer Fragen informieren wir Sie gerne persönlich und individuell.

em&s GmbH

Herr Dr. Ulrich Wild

Tel.: +49 8444 9246 977 | E-Mail: wild@markt-wissen.de

Web: www.markt-wissen.de

www.ixpos.de/markterschliessung

www.bmwi.de

