



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie



MITTELSTAND  
**GLOBAL**  
MARKTERSCHLIESSUNGS-  
PROGRAMM FÜR KMU

---

# Zielmarktanalyse

---

Modernisierung in den Bereichen Transport, Logistik und  
Verkehrsinfrastruktur in Serbien und Montenegro



## Impressum

### Herausgeber

em&s GmbH

### Text und Redaktion

em&s GmbH

Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (AHK Serbien)

### Gestaltung und Produktion

Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (AHK Serbien)

### Stand

Januar 2020

### Bildnachweis

Shutterstock/Photonr. 565702024/Milos Muller

**Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Serbien und Montenegro zum Thema Modernisierung in den Bereichen Transport, Logistik und erstellt.**

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.



Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist mit dem audit berufundfamilie® für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie gGmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.

# Inhalt

Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis .....	6
<b>1. Abstract .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Zielmarkt Serbien .....</b>	<b>8</b>
2.1 Länderprofil.....	8
2.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung.....	9
2.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland.....	10
2.4 Industrieproduktion .....	13
2.5 Investitionsklima und -förderung .....	13
<b>3. Zielmarkt Montenegro .....</b>	<b>15</b>
3.1 Länderprofil.....	15
3.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung.....	15
3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland.....	18
3.4 Industrieproduktion .....	19
<b>4. Transport und Verkehrsinfrastruktur in Serbien .....</b>	<b>20</b>
4.1 Allgemeine Informationen .....	20
4.2 Straßenverkehr in Serbien .....	21
4.3 Eisenbahnverkehr in Serbien.....	27
4.4 Luftverkehr in Serbien.....	33
<b>5. Transport und Verkehrsinfrastruktur in Montenegro.....</b>	<b>41</b>
5.1 Allgemeine Informationen .....	41
5.2 Straßenverkehr in Montenegro .....	42
5.3 Eisenbahnverkehr in Montenegro.....	45
5.3 Luftverkehr in Montenegro .....	48
5.4 Wasserverkehr in Montenegro .....	50
5.5 Intermodale Infrastruktur .....	51
5.6 Infrastrukturprojekte in Montenegro .....	51
<b>6. Politische Rahmenbedingungen in Serbien und Montenegro .....</b>	<b>52</b>
<b>7. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren sowie Zollinformationen in Serbien.....</b>	<b>53</b>
7.1 Technische Voraussetzungen und Zollinformationen .....	56

<b>8. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren sowie Zollinformationen in Montenegro .....</b>	<b>59</b>
<b>9. Marktinformationen .....</b>	<b>60</b>
9.1 Marktempfehlungen für deutsche Unternehmen .....	60
9.2 Eintrittshemmnisse .....	61
9.3 Finanzierungsmöglichkeiten durch Banken .....	62
<b>10. Schlussbetrachtung .....</b>	<b>63</b>
<b>11. Netzwerkinformationen - Serbien .....</b>	<b>64</b>
11.1 Straßenverkehr .....	64
11.2 Eisenbahnverkehr .....	65
11.3 Wasserverkehr .....	65
11.4 Luftverkehr .....	66
11.5 Transport und Logistik .....	67
11.6 Spedition und Lagerung .....	68
11.7 Post- und Kurierdienste .....	70
11.8 Wissenschaftliche Institutionen .....	70
11.9 Relevante staatliche Institutionen .....	71
11.10 Finanzierung .....	72
11.11 Verbände .....	73
11.12 Sonstiges .....	74
<b>12. Netzwerkinformationen - Montenegro .....</b>	<b>75</b>
12.1 Straßen- und Eisenbahnverkehr .....	75
12.2 Wasserverkehr .....	75
12.3 Flugverkehr .....	76
12.4 Transport und Logistik .....	77
12.5 Spedition und Lagerung .....	78
12.6 Post- und Kurierdienste .....	79
12.7 Wissenschaftliche Institutionen .....	79
12.8 Relevante staatliche Institutionen .....	80
12.9 Finanzierung .....	80
<b>13. Quellenverzeichnis .....</b>	<b>82</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Landkreise der Republik Serbien .....	8
Abbildung 2: Entwicklung des Bruttoinlandprodukts Serbiens (in %), *Prognosewerte für 2019.....	9
Abbildung 3: Wichtigste Handelspartner Serbiens 2018.....	10
Abbildung 4: Warenaustausch zwischen Serbien und Deutschland (in Mrd. Euro).....	11
Abbildung 5: Ausfuhren aus Deutschland nach Serbien im Jahr 2018.....	11
Abbildung 6: Einfuhren aus Serbien nach Deutschland im Jahr 2018.....	12
Abbildung 7: Ausländische Direktinvestitionen nach Anzahl der in Serbien durchgeführten Projekte (Stand 2018).....	13
Abbildung 9: Landkarte der Republik Montenegro.....	15
Abbildung 10: Entwicklung des Bruttoinlandprodukts Montenegro (in %) .....	16
Abbildung 11: Wichtige Handelspartner Montenegros - Hauptlieferländer (Stand 2017) .....	17
Abbildung 12: Wichtige Handelspartner Montenegros - Hauptabnehmerländer (Stand 2017) .....	17
Abbildung 13: Deutsche Ausfuhrüter nach Montenegro (Stand 2017).....	18
Abbildung 14: Deutsche Einfuhrüter aus Montenegro (Stand 2017).....	18
Abbildung 15: Straßennetzentwicklung Serbiens, 2006 - 2017.....	21
Abbildung 16: Entwicklung des Straßenverkehrs in Serbien nach Fahrzeugtyp, 2006 - 2017 .....	22
Abbildung 17: Öffentliches Eisenbahnnetz der Republik Serbien .....	29
Abbildung 18: Struktur des Eisenbahnnetzes in Serbien (Erläuterung: blau=einspurig; rot=zweispurig).....	30
Abbildung 19: Hauptbahngleise am Korridor 10 durch die Republik Serbien.....	32
Abbildung 20: Entwicklung der zugelassenen Passagiere am Flughafen Nikola Tesla.....	34
Abbildung 21: Passagierverkehr am Flughafen Konstantin der Große, 1986 – 2017, Entwicklung.....	36
Abbildung 22: Haupt- und Regionalstraße in Montenegro (Erläuterung: Hauptstraßen=blau; Regionalstraßen=gelb; rot ist der im Bau befindliche Abschnitt der Autobahn Smokovac-Mateševo).....	42
Abbildung 23: Laufende Straßenrekonstruktionsprojekte (Erläuterung: Hauptstraßen=blau; Regionalstraßen=orange).....	43
Abbildung 24: Die Autobahn Bar-Boljare (hier in lila gekennzeichnet) und die Küstenvariante des adriatisch-ionischen Korridors (hier in rot gekennzeichnet).....	44
Abbildung 25: Eisenbahnnetz Montenegros.....	46
Abbildung 26: Abgeschlossene, laufende / geplante Eisenbahnprojekte entlang der Strecke Bar-Vrbnica .....	47
Abbildung 27: Prognose des jährlichen Passagierolumens auf den Flughäfen in Podgorica und Tivat .....	49

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wirtschaftliche Eckdaten Serbiens, *Prognosewerte für 2018 und 2019 .....	10
Tabelle 2: Deutsche Direktinvestitionen in Serbien .....	12
Tabelle 3: Entwicklung der Industrieproduktion nach Branchen (reale Veränderung in %).....	13
Tabelle 4: Wirtschaftliche Eckdaten Montenegros, *geschätzte Werte für 2017 und 2018 .....	17
Tabelle 5: Beziehung Deutschlands zu Montenegro – Ein- und Ausfuhren aus Deutschland in (Mio. €) .....	19
Tabelle 6: Deutsche Direktinvestitionen in Montenegro (in Mio. Euro).....	19
Tabelle 7: Entwicklung der Industrieproduktion nach Branchen (reale Veränderung in %).....	19
Tabelle 8: Einnahmen im Straßenverkehr, Republik Serbien, 2013 - 2017 .....	22
Tabelle 9: Aktuelle Projekte und geplanter Straßenbau in Serbien .....	27
Tabelle 10: Eisenbahnlänge in Serbien .....	27
Tabelle 11: Transportmittel der Eisenbahn in Serbien .....	27
Tabelle 12: Beförderte Passagiere und Gütertransport in Serbien über das Eisenbahnnetz .....	28
Tabelle 13: Einnahmen durch das Eisenbahnnetzwerk .....	28
Tabelle 14: Eisenbahnstrecken am Paneuropäischem Korridor .....	31
Tabelle 15: Übersicht relevanter Projekte ohne gesicherte Finanzierung im Eisenbahnverkehr in Serbien .....	33
Tabelle 16: Entwicklung des Luftverkehrs in Serbien .....	33
Tabelle 17: Gütertransport über den Wasserverkehr, in Tonnen.....	37
Tabelle 18: Länge der Wasserstraßen im Binnenverkehr, km.....	38
Tabelle 19: Einnahmen durch den Wasserverkehr in Serbien.....	38
Tabelle 20: Leistungsindikatoren für das Straßennetz (typischer Tag) .....	45
Tabelle 21: Fortschritte bei der Umsetzung der Projekte entlang der Eisenbahnstrecke Bar-Vrbnica.....	47
Tabelle 22: Leistungsindikatoren für das Schienennetz (typischer Tag).....	48
Tabelle 23: Liste der prioritären Infrastrukturprojekte in Montenegro .....	51
Tabelle 24: Vorläufiger Genehmigungsverteilungsplan für 2020 .....	56
Tabelle 25: SWOT-Analyse Serbien.....	63
Tabelle 26: SWOT-Analyse Montenegro.....	63

# 1. Abstract

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.

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. 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 Donaueinzugsgebiet. 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. 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 diesen Großprojekten ergeben sich Chancen für deutsche Unternehmen für den Markteinstieg im Zielland.

Montenegro ist ein südeuropäisches und mediterranes Land. Obwohl es nur etwa 14.000 km<sup>2</sup> 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. 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. Insbesondere bei folgenden Großprojekten ergeben sich Chancen für deutsche Unternehmen für den Markteinstieg im Zielland: Ausbau der Autobahnstrecke Bar-Boljari, Bau der Adria-Ionischen Schnellstraße (Verbindung von Kroatien, Albanien und Montenegro), Ausbau & Weiterentwicklung des Flughafens Tivat, Projekte am internationalen Flughafen Podgorica, Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahnlinie Bar-Vrbnica, Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahnstrecke Podgorica-Tuzi, Sanierung des Kaibaus von Volujica (Länge 554m) und Bau der Kaianlage von Volujica (166m) im Hafen von Bar.

Deutsche Technologien genießen auf dem Balkan einen sehr guten Ruf. Auch die Tatsache, dass die technologischen Standards schon seit den Zeiten des ehemaligen Jugoslawiens sehr stark an deutsche Standards angelehnt sind, stellt einen wichtigen Vorteil für den Markteinstieg weiterer deutscher Technologie-, Produkt-, Dienstleistungsanbieter in Serbien und Montenegro dar



## 2. Zielmarkt Serbien

### 2.1 Länderprofil

Serbien ist ein Binnenstaat inmitten der Balkanhalbinsel. Aufgrund der Tatsache, dass das Land Grenzen zu acht Nachbarstaaten hat, nimmt es eine geostrategisch wichtige Lage im Zentrum des Balkans ein. Es besteht aus Zentralserbien, das mehr als die Hälfte des Staatsgebiets umfasst und aus der nordserbischen Provinz Vojvodina, die über eingeschränkte Autonomie- bzw. Selbstverwaltungsrechte verfügt. Insgesamt gibt es 29 Kreise<sup>1</sup> und 157 Gemeinden als Selbstverwaltungseinheiten (siehe Abb. 1).



Abbildung 1: Landkreise der Republik Serbien<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Offiziell werden auch Landkreise der Republik Kosovo, welche Serbien nicht als unabhängigen Staat anerkennen, mitgerechnet.

Quelle: <http://www.weltkarte.com/europa/landkarten-und-stadtplaene-von-serbien/landkarte-serbien-politische-karte.htm> (Stand 2019)



## 2.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung

Serbien ist Mitglied der Weltbank und des IWF, der Schwarzmeer-Wirtschaftskooperation (SMWK) und des Mitteleuropäischen Freihandelsabkommens (CEFTA). Das Land hat dank dem im Jahr 2008 unterzeichneten Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen (SAA) freien Zugang zum EU-Markt. Gleichzeitig ist Serbien das einzige Land außerhalb der GUS (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten, Nachfolgestaaten der Sowjetunion), welches ein Freihandelsabkommen mit Russland unterzeichnet hat. Zudem hat Serbien Freihandelsabkommen mit Kasachstan, Weißrussland und der Türkei abgeschlossen, sodass der relativ kleine Binnenmarkt Serbiens auch als Produktions- und Distributionszentrum interessant ist.

Von 2000 bis einschließlich 2008 war die vom Krieg und Embargo gezeichnete Wirtschaft Serbiens – vor allem wegen der steigenden Auslandsnachfrage und erhöhter ausländischer Investitionen – mit einer jährlichen Wachstumsrate von über 5% eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften in Europa. Die Weltwirtschaftskrise traf aber auch die serbische Wirtschaft stark. Im Jahr 2009 fiel das BIP um 3%, erholte sich allerdings bald wieder und kehrte in den Folgejahren auf den Wachstumspfad zurück (siehe Abb. 2). 2012 kam es zu einem erneuten Einbruch des Wachstums, sodass die serbische Wirtschaft in diesem Jahr um 1,5% schrumpfte.

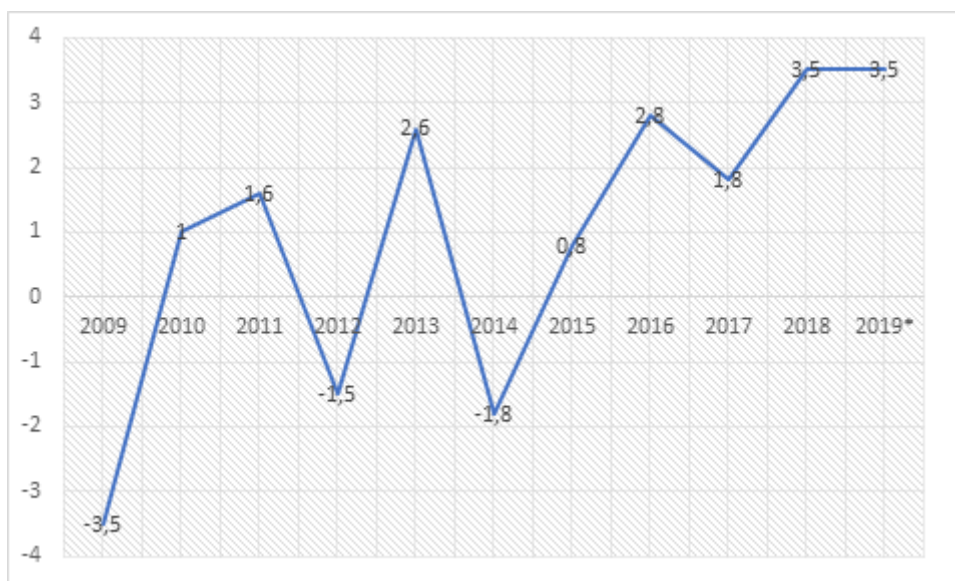


Abbildung 2: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts Serbiens (in %),<sup>2</sup> \*Prognosewerte für 2019

Nachdem die serbische Wirtschaft im Jahr 2013 einen überaus respektablen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,6% verzeichnete, erfolgte im Jahr 2014 ein erneuter Konjunkturknick. Die Hauptschuld daran wird den schweren Überschwemmungen zugeschrieben, die Mitte Mai 2014 weite Landstriche in Serbien, Bosnien und Herzegowina sowie Kroatien über Nacht unter Wasser setzten. Diese forderten zahlreiche Menschenleben und verursachten enorme wirtschaftliche Schäden. Doch bereits vor dem Hochwasser waren die Wachstumserwartungen für 2014 mit einem möglichen BIP-Plus von lediglich 1% überschaubar ausgefallen. Dies konnte man allerdings vor allem darauf zurückführen, dass die 2013 verzeichneten Zuwächse bei den Exporten von nahezu 26% in dieser Höhe nur schwer zu wiederholen waren. Diese waren in erster Linie auf die angelaufene PKW-Produktion beim serbischen Fiat-Ableger FAS in Kragujevac und seine Exporterfolge zurückzuführen. Ähnlich verhielt es sich mit der Landwirtschaft, die sich 2013 mit einem Produktionsplus von rund 20% von der schweren Dürre im Vorjahr gut erholte. Neben den Exporten hat sich der Agrarsektor zu einem der wichtigsten Wachstumsträger entwickelt. So hat sich die Wirtschaft mit einem BIP-Wachstum von 0,8% (2015) bzw. 2,8% (2016) etwas erholen können. Das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes im Jahr 2018 belief sich auf 3,5% und hatte somit den höchsten Wert in den letzten zehn Jahren. Schätzungen zufolge wird sich das BIP-Wachstum auch in 2019 auf 3,5% belaufen. Einflussfaktoren für die starke wirtschaftliche Expansion waren die Verbesserung des Geschäftsumfelds, günstige finanzielle Bedingungen, positive Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt und die beschleunigte Umsetzung von Infrastrukturprojekten.

Die Inflation in Serbien entspricht den Erwartungen (3,0 +/-1,5%) und lag in 2018 bei 2,1%. Die Staatsverschuldung erreichte in 2018 die kritische Grenze um 60% und betrug 58,8%.<sup>3</sup> Die Reduzierung des Haushaltsdefizits bleibt weiterhin eine der obersten Prioritäten der Wirtschaftspolitik der serbischen Regierung. Im Zuge der Wirtschaftskrise stieg auch die Arbeitslosigkeit an. Die Arbeitslosenquote pendelte in den Jahren ab 2008 zwischen 14 und 24%, um in den letzten beiden Jahren unter 14% zu sinken. Im August 2019 lag die Arbeitslosenquote nach Worten des Präsidenten Aleksandar Vučić bei 10,3%, dem niedrigsten Wert in den letzten Jahrzehnten in Serbien. In den nächsten Jahren wird ein weiterer Rückgang der Arbeitslosigkeit in Serbien erwartet,

<sup>2</sup> Internationaler Währungsfonds (2019), Prognosewerte für 2019

<sup>3</sup> Nationalbank Serbiens (2019), GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt – Serbien, November 2018

was auch die oberste Priorität der serbischen Wirtschaftspolitik darstellt. Der durchschnittliche Nettolohn im Jahr 2018 betrug offiziell etwa 419,59 Euro (579,00 Euro brutto).<sup>4</sup> Nach letzten Angaben zufolge lag er in Juni 2019 bei 454,76 Euro (627,53 Euro brutto).<sup>5</sup>

Indikator	2017	2018*	2019*	Vergleichsdaten Deutschland 2019
BIP (nominal, Mrd. Euro)	39,28	41,81	45,93	3.418,69*
BIP pro Kopf (Euro)	5.579	5.972	6.599	41.189*
Bevölkerung (Mio.)	7,04	7,00	6,96	83,00
Wechselkurs (RSD <sup>6</sup> /Euro) Jahresdurchschnitt	121,34	118,27	118,10	

Tabelle 1: Wirtschaftliche Eckdaten Serbiens, \*Prognosewerte für 2018 und 2019<sup>7</sup>

Die geographische Struktur der serbischen Exporte wie auch der Importe veränderte sich im Jahr 2018 gering. Der mit Abstand wichtigste Handelspartner Serbiens blieb die EU. Deutschland festigte im Jahr 2018 seine Rolle als einer der wichtigsten Handelspartner des Landes mit einem Handelsvolumen von knapp 4,9 Mrd. US-Dollar. Bei den Exporten war Deutschland nach Italien und vor Bosnien und Herzegowina das Hauptziel für Lieferungen aus Serbien (siehe Abb. 3). Bei den serbischen Importen lag Deutschland vor Italien und China auf Platz 1. Grund dafür, dass Deutschland als wichtigster Handelspartner von Italien überholt wurde, ist insbesondere die Fabrik von FIAT in der zentralserbischen Stadt Kragujevac.

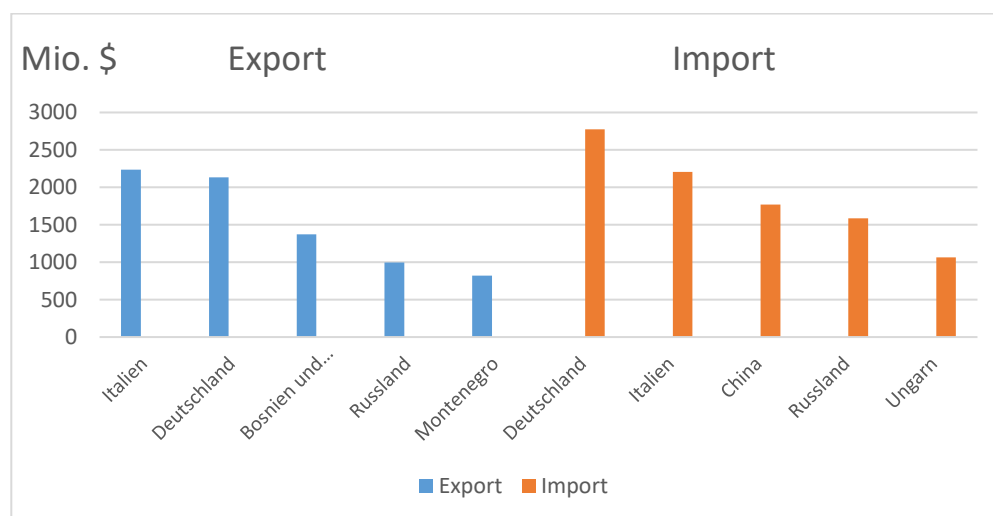


Abbildung 3: Wichtigste Handelspartner Serbiens 2018<sup>8</sup>

## 2.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Deutschland ist mit einem Handelsvolumen von 4,9 Mrd. US-Dollar der wichtigste Handelspartner Serbiens, noch vor Italien und Russland. 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. Die internationale Unterstützung steht ganz im Zeichen der Heranführung des Landes an die Europäische Union. Die Bundesrepublik trägt mit ihrem Engagement zur Festigung demokratischer Strukturen und zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung des Landes bei.

Schwerpunkte der deutsch-serbischen Entwicklungszusammenarbeit sind der Auf- und Ausbau der Versorgungsinfrastruktur (Energieversorgung, Fernwärmenetz, Energieeffizienz und erneuerbare Energien, Wasserversorgung), die Förderung einer

<sup>4</sup> Statistikamt Serbiens (2019)

<sup>5</sup> Statistikamt Serbiens (2019)

<sup>6</sup> RSD ist die internationale Abkürzung für den serbischen Dinar.

<sup>7</sup> Nationalbank Serbiens (2019), GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt – Serbien, November 2018

<sup>8</sup> Statistikamt Serbiens (2019)

nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung (Verbesserung finanzieller und rechtlicher Rahmenbedingungen, Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen, Ausbau von Berufs- und Weiterbildungsmaßnahmen) und die Unterstützung demokratischer Reformen. Der Warenaustausch ist seit 2009 deutlich gestiegen, belief sich 2018 insgesamt auf knapp 4,33 Mrd. Euro und überschritt somit das Rekordniveau von 2017 (siehe Abb. 4).



Abbildung 4: Warenaustausch zwischen Serbien und Deutschland (in Mrd. Euro)<sup>9</sup>

Serbien ist für Deutschland ebenfalls ein wichtiger Handelspartner. Im Raum Südosteuropa ist Serbien gemäß dem Handelsvolumen unter den zehn größten Außenhandelspartnern Deutschlands. Die wichtigsten Exportgüter aus Deutschland nach Serbien sind: Maschinen, elektrische Ausrüstungen und chemische Erzeugnisse (siehe Abb. 5). Die wichtigsten Importgüter aus Serbien nach Deutschland sind elektrische Ausrüstungen, Kraftwagen und Kraftwagenteile und Nahrungs- und Futtermittel (siehe Abb. 6).

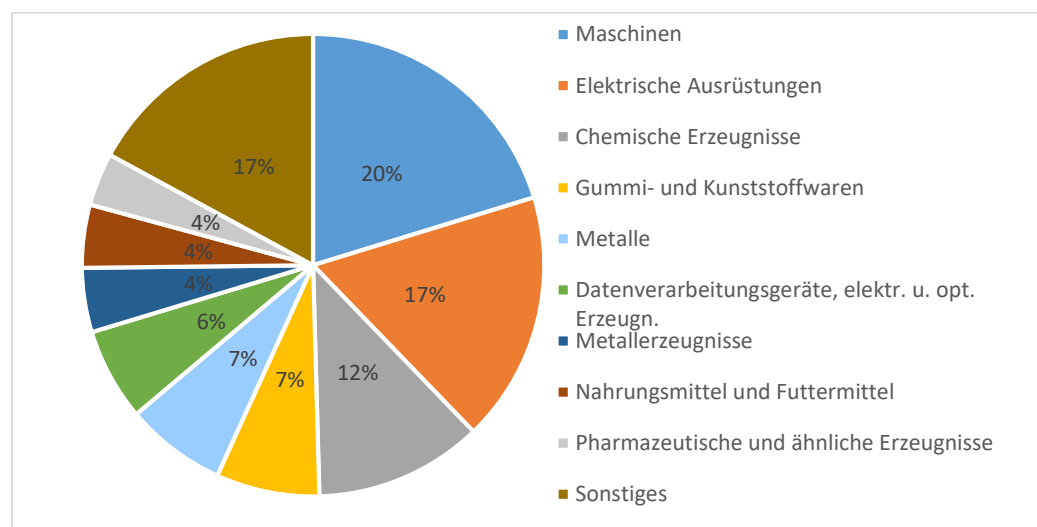


Abbildung 5: Ausfuhren aus Deutschland nach Serbien im Jahr 2018<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Statistisches Bundesamt (2019)

<sup>10</sup> Statistisches Bundesamt (2019)

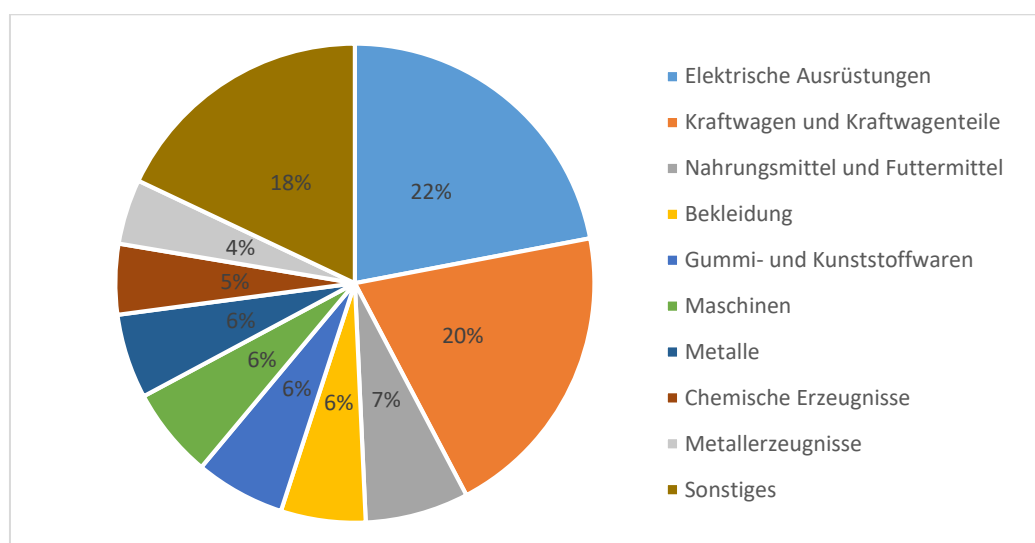


Abbildung 6: Einfuhren aus Serbien nach Deutschland im Jahr 2018<sup>11</sup>

Neben dem Warenaustausch spielen auch direkte Investitionen deutscher Unternehmen in Serbien eine bedeutende Rolle. Seit dem Jahr 2007 hat Serbien mehr als 24 Mrd. Euro ausländischer Direktinvestitionen angezogen. Gemeinsam mit den begonnenen Wirtschaftsreformen hat sich Serbien als eines der wichtigsten Investitionsziele in Mittel- und Osteuropa positioniert. Die Liste der Unternehmen, die bereits auf dem serbischen Markt tätig sind, wird von FCA, Bosch, Michelin, Siemens, Panasonic, Yura, Magna, Continental, Calzedonia, Eaton, Stada, Falke, Swarovski, Ball Packaging, Sitel, Microsoft, Gorenje, Schneider Electric, Geox, Tarkett, Johnson Controls, Johnson Electric, Leoni und vielen anderen Unternehmen angeführt. 2018 kam Lidl hinzu und hat bis heute 29 Filialen in Serbien eröffnet. Der langfristige des Geschäftsführers Lidl für Serbien, Dragan Čigoja, ist die Eröffnung von 100 Einzelhandelsgeschäften.

Deutschland nimmt, den zuletzt verfügbaren Angaben der National Bank Serbiens (NBS) aus dem Jahr 2018 zufolge, mit 263,7 Mio. Euro den vierten Platz unter den wichtigsten Investoren ein. Spitzenreiter sind die Niederlande, gefolgt von Österreich und Italien.<sup>12</sup> Die Dominanz Österreichs hat nicht zuletzt auch mit der Tradition zu tun, dass Unternehmen mit einem Mutterhaus in Deutschland nicht selten ihr Engagement in Serbien (und darüber hinaus auch in anderen Ländern Ost-, Mittel- und Südosteuropas) ihren Dependancen in Österreich zugeordnet haben. So werden beispielsweise die Aktivitäten und Investitionsströme von Siemens, Henkel oder auch mehrerer deutscher Einzelhändler von Österreich aus gesteuert.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Netto Direktinvestitionen in Serbien (in Mio. Euro)	102,3	199,1	90,1	82,8	31,6	71,7	163,6	183,6	263,7

Tabelle 2: Deutsche Direktinvestitionen in Serbien<sup>13</sup>

Deutsche Direktinvestitionen beliefen sich bis 2018 auf knapp 1,72 Mrd. Euro. Deutschland liegt nach Angaben der Entwicklungsagentur Serbiens auf Platz 2 der ausländischen Direktinvestitionen nach Anzahl der in Serbien durchgeführten Projekte (siehe Abb. 7).<sup>14</sup> Bis zur Veröffentlichung dieser Zielmarktanalyse waren mehr als 450 Unternehmen mit deutschem Kapital in Serbien registriert und aktiv. Unter den größten deutschen Investoren in Serbien finden sich Unternehmen wie Stada, Metro, Messer und Henkel.<sup>15</sup>

<sup>11</sup> Statistisches Bundesamt (2019)

<sup>12</sup> Nationalbank Serbiens (2019)

<sup>13</sup> Nationalbank Serbiens (2019)

<sup>14</sup> Entwicklungsagentur Serbiens (2019)

<sup>15</sup> Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

Abbildung 7: Ausländische Direktinvestitionen nach Anzahl der in Serbien durchgeführten Projekte (Stand 2018)<sup>16</sup>

Über einen längeren Zeitraum hinweg erfolgte der Einstieg deutscher Unternehmen in die Produktion in Serbien in erster Linie über Beteiligungen an bereits bestehenden Fertigungsstätten oder deren Übernahme im Rahmen von Privatisierungsmaßnahmen. In den vergangenen Jahren befanden sich darunter auch mehrere kleine und mittelständische Unternehmen. Zu den Schwerpunkten des Engagements deutscher Firmen in Serbien zählen unter anderem die Automobilzulieferindustrie, der Groß- und Einzelhandel oder die Baustoffindustrie. Seit einiger Zeit wird zudem auch ein zunehmendes Interesse an Aktivitäten im Agrarsektor registriert. Dagegen wurden die einst umfangreichen Aktivitäten im Verlagsgeschäft in den vergangenen Jahren spürbar zurückgefahren.

## 2.4 Industrieproduktion

Die Industrie in Serbien unterliegt seit dem starken Einbruch im Jahr 2009 Schwankungen (siehe Tabelle 3). Nach einer leichten Erholung in den Jahren 2010 bis 2013 kam es im Jahr 2014 wiederum zu einem Produktionseinbruch (6,5% im Vergleich zum Vorjahr), der insbesondere auf die katastrophalen Überschwemmungen im Mai 2014 zurückzuführen ist. Insbesondere haben diese den Bergbau- und Energiesektor betroffen. Im Jahr 2015 und 2016 erholte sich die Industrie wieder und verzeichnete ein Wachstum von 8,3% bzw. 4,7% im Vergleich zum Vorjahr. Auch in 2017 und 2018 war ein leichtes Wachstum von 3,9% bzw. 1,3% zu beobachten.

Branche	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (I-VI)
Industrie gesamt	1,2	2,5	-2,3	5,5	-6,5	8,3	4,7	3,9	1,3	-2,0
Verarbeitende Industrie	2,6	-0,2	-0,9	4,8	-1,4	5,3	5,3	6,3	1,9	-2,8
Bergbau	3,8	9,8	0,0	5,3	-16,6	10,6	4,0	2,2	-4,8	-0,9
Strom, Gas, Dampf und Klimatisierung	-4,4	9,7	-7,1	8,1	-20,1	18,8	2,7	-6,2	1,2	0,1

Tabelle 3: Entwicklung der Industrieproduktion nach Branchen (reale Veränderung in %)<sup>17</sup>

## 2.5 Investitionsklima und -förderung<sup>18</sup>

Zusätzlich zu den bestehenden Vorteilen, wie die strategisch günstige geographische Lage, der zollfreie Export in die Länder Südosteuropas und nach Russland, der niedrigste Steuersatz in Europa (15%) sowie gebildete und qualifizierte Arbeitskräfte für wettbewerbsfähigen Kosten, hat Serbien eine Regelung zur finanziellen Unterstützung für Investoren bereitgestellt.

Die Fördermittel können für Investitionsvorhaben im verarbeitenden Gewerbe sowie für Projekte im Service-Center-Bereich bzw. für Dienstleistungen, welche durch Informations- und Kommunikationstechnologien hauptsächlich für Nutzer außerhalb Serbiens angeboten werden, beantragt werden. Fördermittel können auch für die Realisierung von Projekten in der Lebensmittelproduktion genehmigt werden, wenn es sich um die Verarbeitung von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft handelt, die der Ernährung zuzuschreiben sind.

Die Mittel können jedoch nicht für die Finanzierung von Investitionsprojekten in folgenden Sektoren verwendet werden: Verkehr, Softwareentwicklung, Gastronomie, Glücksspiel, Handel, Kunstfaser-, Kohle- und Stahlproduktion, Tabak- und Tabakwaren, Waffen und Munition, Schiffsbau (Bau von Handelsschiffen mit Eigenantrieb - mindestens 100 Bruttoregistertonnen), Flughafen, Versorgungssektor, Energiesektor, Breitbandnetz.

<sup>16</sup> Entwicklungsagentur Serbiens (2019)<sup>17</sup> Statistikamt Serbiens (2019)<sup>18</sup> Entwicklungsagentur Serbien – Investitionsförderungen (2019)

Der Antrag wird seitens der Investoren gestellt. Zugelassen sind auch ausländische Unternehmen, jedoch muss der Nutznießer der Fördermittel ein Unternehmen mit Hauptsitz in Serbien sein. Wenn der Investor (bereits) ein Unternehmen aus Serbien ist, kann er auch gleichzeitig der Nutzer der Fördermittel sein.

Der Antrag wird bei der Entwicklungsagentur Serbiens (Razvojna agencija Srbije - RAS) gestellt. Der Antrag muss vor Beginn des Projektes eingereicht werden. Investitionstätigkeiten sowie Beschäftigung von Mitarbeitern vor der Antragstellung können nicht mitberücksichtigt werden. Vor der Antragstellung kann bei der RAS eine Absichtserklärung zur Realisierung des Projektes, welche Daten über Investoren, Nutzer und geplantes Investitionsvorhaben enthält, eingereicht werden. Auf Grundlage dieser Absichtserklärung übermittelt die RAS dem Antragsteller die vorgesehene Höhe der Fördermittel, welche rechtlich unverbindlich ist.

Mittel können für folgende berechnete Investitionskosten genehmigt werden<sup>19</sup>:

- Bruttoentgelt für neue Mitarbeiter in einem Zeitraum von zwei Jahren nach Erreichen der vollen Beschäftigung;
- Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte, die während der Investitionsperiode realisiert werden.
- Investitionsprojekte, für die Mittel zugeteilt werden können, sind:
- Schaffung von mindestens 10 neuen Arbeitsplätzen und mindestens 100.000 Euro gerechtfertigte Investitionskosten in den Selbstverwaltungseinheiten, die nach dem Entwicklungsgrad in die V. Entwicklungsgruppe (verwüstete Gebiete) eingestuft werden.
- Schaffung von mindestens 20 neuen Arbeitsplätzen und mindestens 200.000 Euro gerechtfertigte Investitionskosten in den Selbstverwaltungseinheiten, die nach dem Entwicklungsgrad in die IV. Entwicklungsgruppe eingestuft werden.
- Schaffung von mindestens 30 neuen Arbeitsplätzen und mindestens 300.000 Euro gerechtfertigte Investitionskosten in den Selbstverwaltungseinheiten, die nach dem Entwicklungsgrad in die III. Entwicklungsgruppe eingestuft werden.
- Schaffung von mindestens 40 neuen Arbeitsplätzen und mindestens 400.000 Euro gerechtfertigte Investitionskosten in den Selbstverwaltungseinheiten, die nach dem Entwicklungsgrad in die II. Entwicklungsgruppe eingestuft werden.
- Schaffung von mindestens 50 neuen Arbeitsplätzen und mindestens 500.000 Euro gerechtfertigte Investitionskosten in den Selbstverwaltungseinheiten, die nach dem Entwicklungsgrad in die I. Entwicklungsgruppe eingestuft werden.
- Investitionsvorhaben im Dienstleistungssektor, die Gegenstand eines internationalen Handels mit einem Mindestwert von 150.000 Euro sein können und die mindestens 15 neue Arbeitsplätze sichern.
- Investitionsvorhaben im Agrar- und Fischereisektor mit einem Mindestwert von 2.000.000 Euro, die mindestens 30 neue Arbeitsplätze sichern.

Arten der Förderungen, die zugeteilt werden können, sind:

- Förderungen für gerechtfertigte Bruttolöhne für neue Arbeitsplätze - 20% (für Gemeinden der I. Entwicklungsgruppe), 25% (für Gemeinden der II. Entwicklungsgruppe), 30% (für Gemeinden der III. Entwicklungsgruppe), 35% (für Gemeinden der IV. Entwicklungsgruppe) und 40% (für Gemeinden der V. Entwicklungsgruppe/für zerstörte Gebiete) der förderfähigen Kosten der Bruttolöhne der Verordnung. Diese Beträge sind auf maximal 3.000 Euro (Gemeinden der I. Entwicklungsgruppe), 4.000 Euro (Gemeinden der II. Entwicklungsgruppe), 5.000 Euro (für Gemeinden der III. Entwicklungsgruppe), 6.000 Euro (für Gemeinden der IV. Entwicklungsgruppe) und 7.000 Euro (für Gemeinden der V. Entwicklungsgruppe/für zerstörte Gebiete) pro neugeschaffenem Arbeitsplatz begrenzt.
- Nutzer dieser Förderungen, deren Investitionsprojekte keine Investitionen von besonderer Bedeutung sind, können eine Erhöhung der Zuschüsse von 10% des Wertes der begründeten Investitionskosten in materielle und immaterielle Vermögenswerte erhalten; bei Projekten von besonderer Bedeutung kann diese Erhöhung bis zu 30% je nach Entwicklungsgrad der Gemeinde genehmigt werden.
- Für arbeitsintensive Projekte, bei welchen mindestens 200 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, kann eine Erhöhung der Zuschüsse bis zu 20% genehmigt werden.<sup>20</sup>

Die Frist für die Realisierung des Investitionsprojektes und der Beschäftigung neuer Mitarbeiter im Zusammenhang mit dem Investitionsprojekt beträgt bis zu drei Jahre ab der Antragsanmeldung. Für Investitionen von besonderer Bedeutung kann die Frist bis zu zehn Jahre betragen. Nach der Realisierung des Projektes ist der Nutzer der Mittel verpflichtet, die Investition am gleichen Standort zu halten und die Anzahl der Beschäftigten für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren bei kleinen und mittelständischen Unternehmen bzw. fünf Jahre bei großen Unternehmen zu gewährleisten. Die Größe eines Unternehmens wird gemäß den Verordnungen für die Gewährung staatlicher Beihilfen festgelegt.

<sup>19</sup> Karte Serbiens mit Gebieten/Entwicklungsgruppen aufrufbar über: <http://www.ras.gov.rs/uploads/2019/02/uredba-2019.pdf> (Seite 3)

<sup>20</sup> Entwicklungsagentur Serbien – Investitionsförderungen (2019)



## 3. Zielmarkt Montenegro

### 3.1 Länderprofil

Montenegro liegt im südöstlichen Europa auf der Balkanhalbinsel mit einem Zugang zum Adriatischen Meer im Süden. Es grenzt im Westen an Kroatien, im Nordwesten an Bosnien und Herzegowina, im Nordosten an Serbien und im Süden an Albanien.



Abbildung 8: Landkarte der Republik Montenegro<sup>21</sup>

### 3.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung

Montenegro ist seit seiner Unabhängigkeit wichtigen internationalen Institutionen beigetreten, darunter der Weltbank und dem IWF. Im April 2012 wurde Montenegro Vollmitglied der Welthandelsorganisation.

In Montenegro besteht ein breiter politischer Konsens über marktwirtschaftliche Prinzipien und Wirtschaftspolitik, auch wenn der Staat eine sehr große Rolle in Bezug auf viele Schlüsselbetriebe (der Stromversorger EPCG, Montenegro Airlines oder die Bahn) spielt.

Im Tourismus- und Energiesektor sind große Fortschritte zu verzeichnen, da diese Bereiche zu den Schwerpunkten der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung gehören. Als schwierig erweist sich hingegen immer noch die Modernisierung und Privatisierung der früheren staatlichen Großindustrie.

<sup>21</sup> Quelle: <https://www.weltkarte.com/europa/montenegro/landkarte-montenegro-politische-karte.htm> (Stand 2019)

Das Durchschnittseinkommen ist zwar gestiegen, die Kaufkraft ist aber weiterhin gering und die Verschuldung privater Unternehmen und Haushalte nach wie vor relativ hoch. Der durchschnittliche Nettolohn im Jahr 2017 betrug offiziell etwa 510 Euro (765 Euro brutto).<sup>22</sup>

In Montenegro dominiert der Dienstleistungssektor, auf den ca. 70% des Bruttoinlandsprodukts entfallen. Der Tourismusbereich weist seit Jahren hohe Wachstumszahlen auf. Zahlreiche Hotels wurden privatisiert, modernisiert oder neu gebaut. Es zeigen sich Zuwachsraten bei den Besucherzahlen, insbesondere in der Hochsaison.

Montenegro ist mit ca. 623.000 Einwohnern ein relativ kleines Land und steht weiterhin vor industriellen Strukturproblemen: Von der früheren sozialistischen Großindustrie befinden sich insbesondere die Metallindustrie, die Werften, die Holzverarbeitung und der Bergbau in einer schwierigen Lage. Einige dieser Unternehmen haben die Produktion eingestellt oder sind stark defizitär. Mit der Insolvenz des in den 1970er Jahren errichteten Aluminiumkombinats Podgorica ist die industrielle Basis des Landes weitgehend weggebrochen.

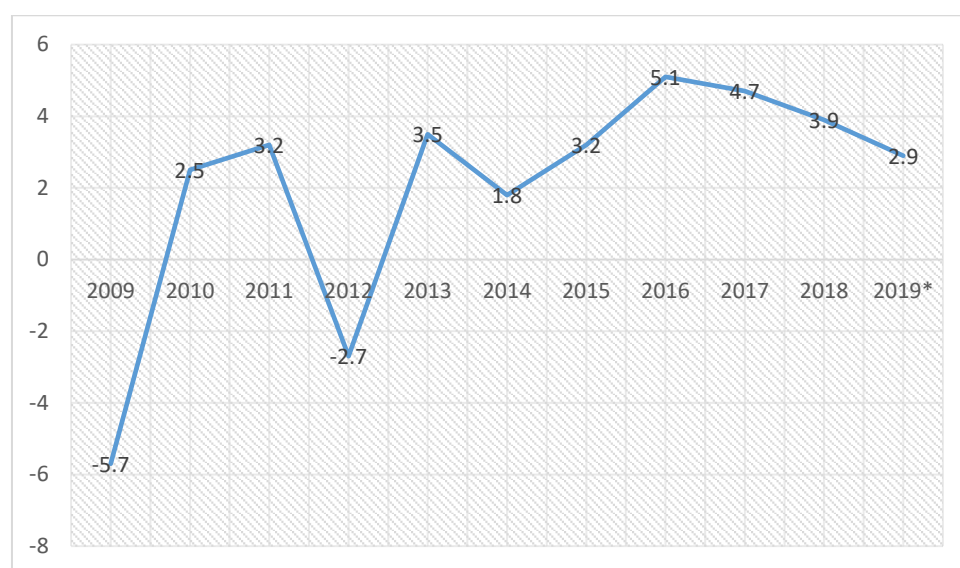


Abbildung 9: Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts Montenegro (in %)<sup>23</sup>

Der Wirtschaft in Montenegro gelang in den Jahren 2010 und 2011 ein überaus respektablem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,5% und 3,2%. Im Jahr 2012 erfolgte jedoch ein Konjunkturrückgang, der auf die Rezession in der Eurozone sowie die fiskalen Anpassungen aufgrund der restriktiven fiskalpolitischen Maßnahmen und der fehlenden Liquidität der Wirtschaft Montenegros zurückzuführen ist. Ein weiterer Grund für den Wirtschaftseinbruch war das niedrige Niveau der Bankkreditvergabe und ausländischer Direktinvestitionen. Doch schon im folgenden Jahr erholte sich die Wirtschaft und selbst im Jahr 2014, wo der Haupthandelspartner Montenegros, Serbien, einen großen Konjunkturrückgang erlebte, blieb die Wirtschaft in Montenegro weitgehend stabil. Seit dem Jahr 2015 befindet sich die Wirtschaft wieder im Wachstum, was auch die Werte für die darauffolgenden Jahre zeigen (siehe Abb. 10).

Die Inflationsrate war im Jahr 2014 auf einem historischen Minimum von -0,73%. Seit 2017 wächst die Inflationsrate ständig. Sie lag 2017 bei 2,37%, im Jahr 2018 bei 2,83% und nach Prognosewerten wird sie im Jahr 2019 bei etwa 1,8-2,0% liegen. Im Jahr 2018 ist die stetig steigende Staatsverschuldung um 2% gestiegen. Im Jahr 2007 lag die Staatsverschuldung bei etwa 27% des BIP, 2018 bei knapp 70% des BIP.<sup>24</sup> Die Arbeitslosenquote in Montenegro blieb in den Jahren 2009 bis 2013 ziemlich konstant (um die 19%). Seit dem Jahr 2014 sinkt die Arbeitslosenquote kontinuierlich und erreichte im Jahr 2018 etwa 15,5%. Diese Entwicklung ist auf den immer weiterwachsenden Tourismusbereich zurückzuführen.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> Statistikamt Montenegros (2019)

<sup>23</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

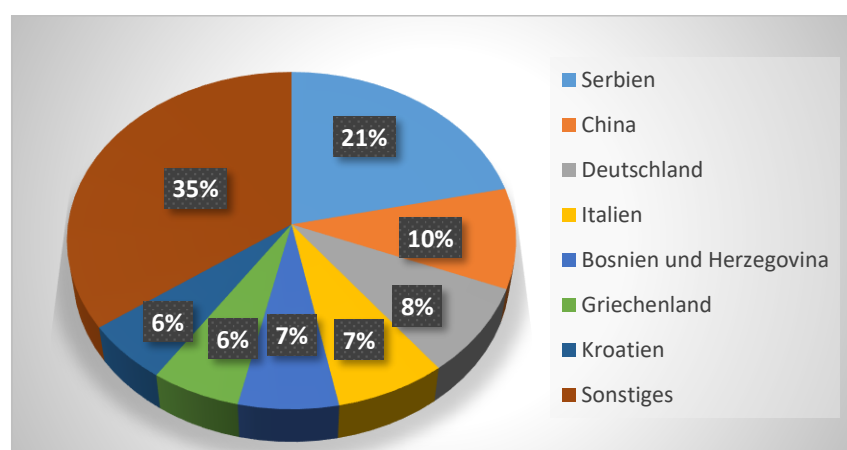
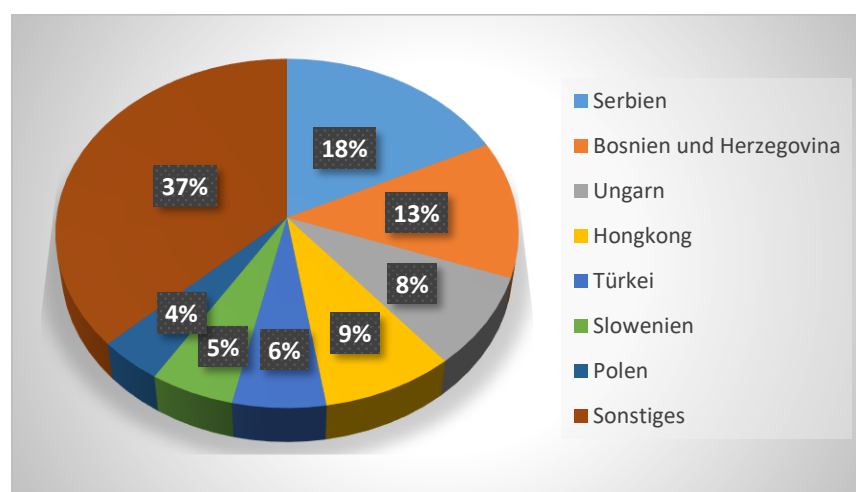
<sup>24</sup> Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412905/umfrage/inflationsrate-in-montenegro/> (Stand 2019)

<sup>25</sup> Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412899/umfrage/arbeitslosenquote-in-montenegro/> (Stand 2019)

Indikator	2017*	2018*	Vergleichsdaten Deutschland 2018
BIP (nominal, Mrd. Euro)	4,2	4,5	3.388,2
BIP pro Kopf (Euro)	6.772	7.177	40.883
Bevölkerung (Mio.)	0,62	0,62	82,79 (2017)
Wechselkurs (Euro/US \$) Jahresdurchschnitt	1,13	1,18	

Tabelle 4: Wirtschaftliche Eckdaten Montenegros, \*geschätzte Werte für 2017 und 2018<sup>26</sup>

Der mit Abstand wichtigste Handelspartner Montenegros ist nach wie vor und mit großem Abstand sein Nachbarland Serbien. Zu den wichtigsten Hauptlieferländer gehören auch China, Deutschland sowie Italien (siehe Abb. 11).

Abbildung 10: Wichtige Handelspartner Montenegros - Hauptlieferländer (Stand 2017)<sup>27</sup>Abbildung 11: Wichtige Handelspartner Montenegros - Hauptabnehmerländer (Stand 2017)<sup>28</sup>

Bei den Hauptabnahmeländern dominiert ebenfalls Serbien, gefolgt von Bosnien und Herzegovina und Ungarn. Deutschland hat keinen wichtigen Anteil bei dem Import von Waren aus Montenegro (siehe Abb. 12).

<sup>26</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018<sup>27</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018<sup>28</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

### 3.3 Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland

Die Infrastrukturmaßnahmen an der Küste durch die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ, Schwerpunkt: Wasserversorgung und Abwasser-Entsorgung) sollen insbesondere die Rahmenbedingungen für den Tourismus verbessern. Mit maßgeblicher deutscher Hilfe wurde ein „Masterplan Tourismus“ für Montenegro erstellt. Er soll die Grundlage für eine geordnete, nachhaltige touristische Entwicklung des gesamten Landes darstellen und größere Investitionen auslösen.

Wie oben schon genannt, spielt Deutschland keine große Rolle bei den wichtigsten Handelspartnern Montenegros. Dies liegt daran, dass Montenegros Wirtschaft stark vom Dienstleistungssektor dominiert wird und weniger vom Industriesektor.

Die wichtigsten Exportgüter aus Deutschland nach Montenegro sind Nahrungsmittel, Kfz und -Teile sowie Maschinen (siehe Abb. 13). Die wichtigsten Einführgüter aus Montenegro nach Deutschland sind Eisen und Stahl sowie Arzneimittel (siehe Abb. 14).

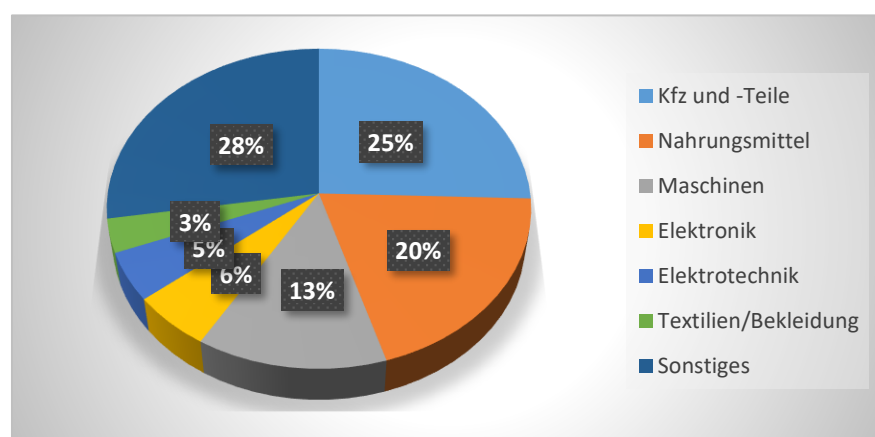


Abbildung 12: Deutsche Ausfuhrüter nach Montenegro (Stand 2017)<sup>29</sup>

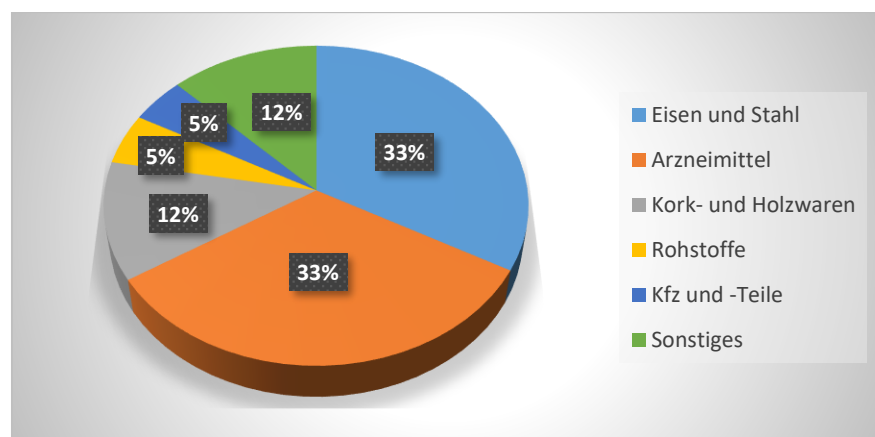


Abbildung 13: Deutsche Einführgüter aus Montenegro (Stand 2017)<sup>30</sup>

Während die deutschen Einfuhren aus Montenegro im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr deutlich stiegen (89,9%), fielen sie in den folgenden Jahren kontinuierlich ab. Im Jahr 2014 war ein Rückgang von 37,3% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen, sodass sich die deutschen Einfuhren nur noch auf knapp 22 Mio. Euro beliefen. Auch in den darauffolgenden Jahren kam es zu einem kontinuierlichen Rückgang. Die deutschen Ausfuhren sind im Vergleich dazu deutlich höher (siehe Tabelle 5).

<sup>29</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

<sup>30</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

Außenhandel (Mio. €)	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
Einfuhr	32,3	89,9	35,1	8,7	22	-37,3	19,6	-10,9	13,1	-33,3	13,5	3,0
Ausfuhr	72,2	17,6	75,1	4	77,8	3,6	76,5	-1,5	134,6	75,9	107,3	-20,3
Saldo	39,9		40,0		55,8		56,9		121,5		93,9	

Tabelle 5: Beziehung Deutschlands zu Montenegro – Ein- und Ausfuhr aus Deutschland in (Mio. €)<sup>31</sup>

Der Nettotransfer nahm im Jahr 2012 deutlich zu, verzeichnete jedoch in den darauffolgenden Jahren wieder einen deutlichen Rückgang, vor allem im Jahr 2014, in dem der Nettotransfer um 50% im Vergleich zum Vorjahr zurückging (siehe Tabelle 6). In den ersten drei Quartalen im Jahr 2017 kam es aber wieder zu einem deutlichen Aufschwung der deutschen Direktinvestitionen. Das Jahr 2017 wurde von der deutschen Investition „Hemomont“, der ersten Medikamentenfabrik in Montenegro (Mitglied der Stada-Gruppe), gekennzeichnet. Das Unternehmen eröffnete eine neue Produktionsstätte zur Herstellung von sterilen Nasensprays in der montenegrinischen Hauptstadt Podgorica.

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017 (I-IX)
Netto-Direktinvestitionen in Montenegro (in Mio. Euro)	22,68	22,15	12,24	16,7	33,46

Tabelle 6: Deutsche Direktinvestitionen in Montenegro (in Mio. Euro)<sup>32</sup>

### 3.4 Industrieproduktion

Die Industrie in Montenegro unterliegt seit dem starken Einbruch im Jahr 2011 Schwankungen. Nach einer leichten Erholung im Jahr 2013 kam es im Jahr 2014 wiederum zu einem Produktionseinbruch (11,4% im Vergleich zum Vorjahr). Im Jahr 2015 erholte sich die Industrie wiederum und verzeichnete ein leichtes Wachstum von 7,9% im Vergleich zum Vorjahr (siehe Tabelle 7). Nach leichten Einbrüchen in den Jahren 2016 und 2017 kam es im Jahr 2018 zu einem großen Wachstum von 22,4%, welches auf die erhöhte Energieerzeugung im Bereich der Wasserkraft zurückzuführen ist (62,1% im Vergleich zum Vorjahr). Die Stromerzeugung verzeichnete aufgrund ungünstiger hydrologischer Bedingungen im Jahr 2017 einen starken Rückgang, während die günstigen hydrologischen Bedingungen im Jahr 2018 zu einer Steigerung der Produktion führten.

Branche	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Industrie gesamt	-10,2	-7,1	10,6	-11,4	7,9	-4,4	-4,2	22,4
Verarbeitende Industrie	6,9	-10,1	-5	-6,7	19,9	-7,8	-9,3	12,1
Bergbau	6,5	-21	-1,4	14,4	-8,1	-18,1	113,9	-21,3
Strom, Gas, Dampf und Klimatisierung	-32,7	1,3	38,7	-19,6	-5,8	3,5	-24,6	62,1

Tabelle 7: Entwicklung der Industrieproduktion nach Branchen (reale Veränderung in %)<sup>33</sup>

<sup>31</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

<sup>32</sup> GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

<sup>33</sup> Statistikamt Montenegros (2019)



# 4. Transport und Verkehrsinfrastruktur in Serbien

## 4.1 Allgemeine Informationen

Die EU hat sich für eine paneuropäische Verkehrspolitik entschieden, womit 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 den 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 wider, wie z.B. durch die EU-Donaustrategie (EUSDR), das CEFTA Abkommen, die Adria-Ionische Initiative sowie die Transport Community Treaty mit dem 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 sowie 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“ (Eng. „soft“) 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 sowie 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.

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 folgenden Transportnetzen:

Das Straßennetz der Republik Serbien ist 43.967 km lang, zuzüglich kommen noch ca. 1.100 km Autobahnen mit Mautgebühren hinzu. Davon bilden etwa 3.890 km Bundesstraßen des ersten Grades, 10.040 km Bundesstraßen des zweiten Grades und 30.037 km Landesstraßen. Wenn wir über die Autobahnstrecken in Serbien sprechen, wurde zuletzt am 18.12.2019 die neue Autobahn „Miloš Veliki“ eröffnet, welche sich von Obrenovac bis hin zu Preljine erstreckt. Die Autobahnstrecke ist 103 km lang. 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 sind nach den offiziellen Statistiken im Bereich des Straßenverkehrs 48.040 Personen beschäftigt.<sup>34</sup>

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. Die serbische Regierung hat jedoch ernsthafte Anstrengungen unternommen, um das Eisenbahnnetz in Serbien umzustrukturieren und zu modernisieren. Die serbische Eisenbahn hat Verträge mit 43 internationalen Speditionen abgeschlossen. 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. Ab dem 18.12. 2019 wurde auch in Lađevci, nahe Kraljevo, der Flughafen „Morava“ mit dem ersten offiziellen-kommerziellen Flug nach Wien eröffnet. Der Flughafen wird vorerst Flüge nach Wien und Thessaloniki anbieten (zwei Mal in der Woche). Zurzeit läuft die Ausschreibung, welche Fluggesellschaft diese Flüge übernehmen soll. Momentan wird auch an der Ausarbeitung der projekttechnischen Dokumentation für den Bau einer neuen Start- und Landebahn am Flughafen gearbeitet, der Baubeginn ist für 2020 geplant. Der Staat wird den Flughafen „Morava“ bis 2021 mit 5,6 Millionen Euro subventionieren. 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

<sup>34</sup> Statistische Jahrbuch der Republik Serbien für 2019



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.

## 4.2 Straßenverkehr in Serbien

Das Straßennetz in Serbien bilden nach Bauweise moderne Straßen mit 65,3%, wobei der Rest auf unbefestigte Straßen entfällt.<sup>35</sup> Nach wirtschaftlicher Bedeutung wird das Straßennetz auf Landesstraßen erster Kategorie (9%), Landesstraßen zweiter Kategorie (23,2%) und Gemeindestraßen (67,8%) aufgeteilt.

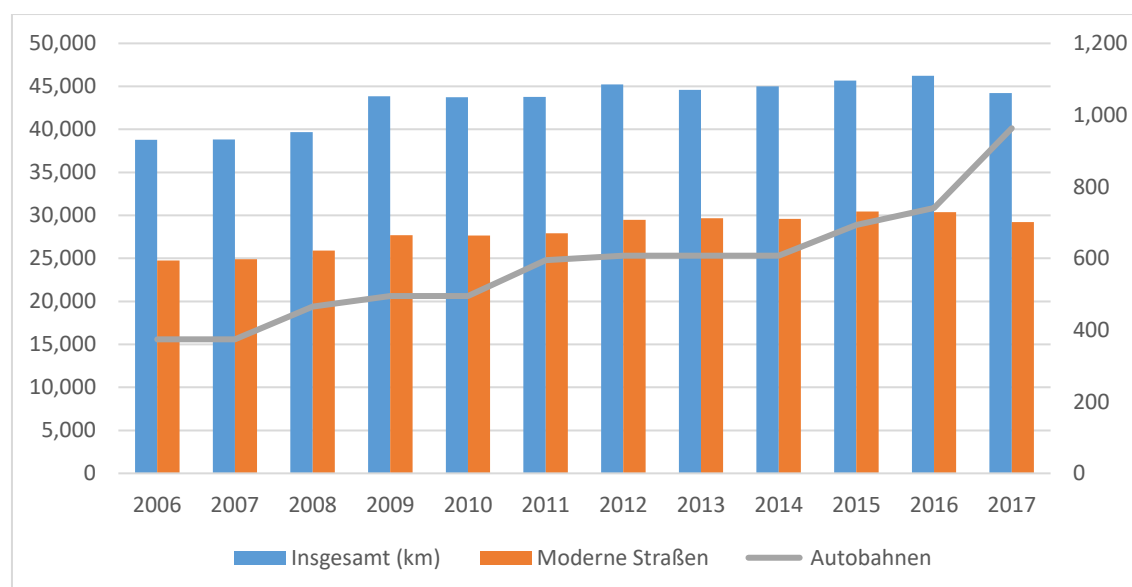
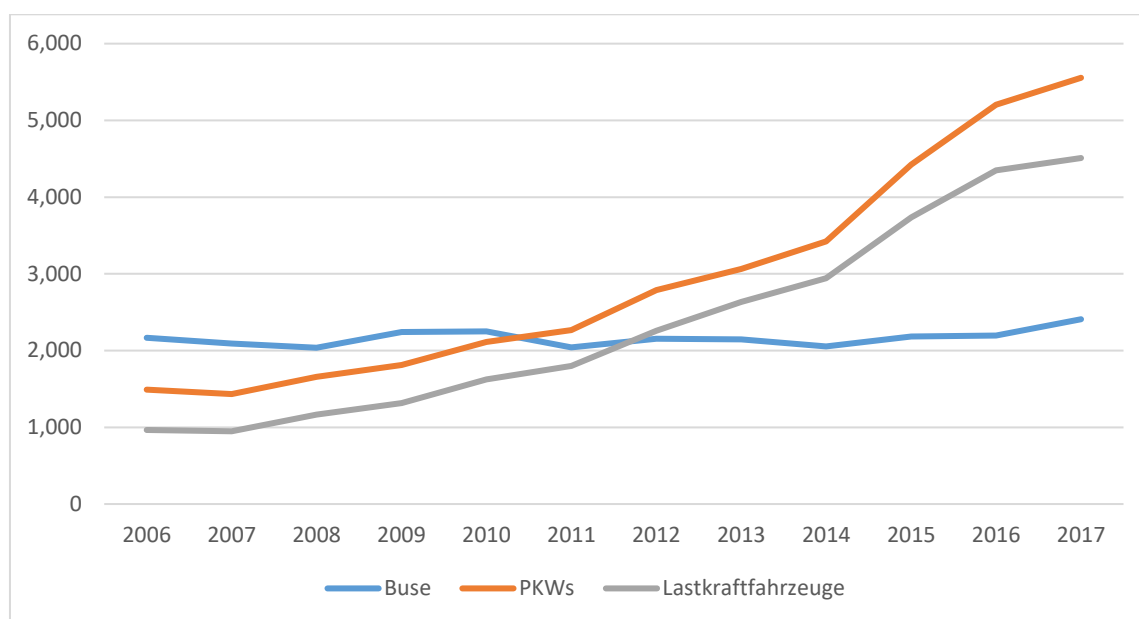


Abbildung 14: Straßennetzentwicklung Serbiens, 2006 - 2017<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

<sup>36</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

Abbildung 15: Entwicklung des Straßenverkehrs in Serbien nach Fahrzeugtyp, 2006 - 2017<sup>37</sup>

Jahr	Anzahl der beförderten Passagiere (in Mio.)	Passagierkilometer (in Mio.)	Gütertransport (Mio. T.)	Tonnenkilometer (in Mrd.)
2013	72,05	6,70	6,49	2,82
2014	70,20	7,13	6,84	2,96
2015	65,77	7,75	7,96	2,98
2016	56,49	4,28	9,90	4,30
2017	52,63	4,26	10,12	4,98

Tabelle 7: Statistiken für den Gütertransport und Anzahl der beförderten Passagiere, Serbien, 2013 - 2017<sup>38</sup>

Jahr	Einnahmen (in Mrd. Euro)	Deviseneinnahmen (in Mio. USD)
2013	0,61	175,87
2014	0,66	149,75
2015	0,87	625,44
2016	0,84	436,58
2017	0,96	312,36

Tabelle 8: Einnahmen im Straßenverkehr, Republik Serbien, 2013 - 2017<sup>39</sup><sup>37</sup> Statistikamt Serbiens, 2019<sup>38</sup> Statistikamt Serbiens, 2019<sup>39</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

## Strategie und Entwicklung des Straßenverkehrs 2019 - 2018

Zwei von der Regierung Serbiens gegründete Unternehmen, „Putevi Srbije“ und „Koridori Srbije“ sind für die Straßeninfrastruktur in Serbien zuständig. „Putevi Srbije“ sind für die Instandhaltung und den Schutz, sowie für die Entwicklung und das Management der nationalen Straßeninfrastruktur zuständig. „Koridori Srbije“ ist zuständig für die Planung und Investitionsvorhaben für den Autobahnnetzbau in Serbien. Der strategische Rahmen für die mittel – und langfristige Geschäftsstrategie und Entwicklung für den Zeitraum 2019 – 2018 vom „Koridori Srbije“ beruht auf der Strategie für die Entwicklung des Schienen, - Straßen,- Wasser, - Luft und intermodales Transports in Serbien (2008 – 2015, Amtsblatt Serbiens 04/8), welche seitens der Regierung Serbiens im Jahr 2015 verabschiedet wurde.

Folgende Autobahnprojekte befinden sich unter der Schirmherrschaft von „Koridori Srbije“:<sup>40</sup>

1. Autobahn Korridor X, E75 in Richtung nordmazedonische Grenze und E80 in Richtung bulgarische Grenze. Beide Strecken wurden in 2019 ausgebaut, bzw. nach dem Grenzübergang im Norden (Stadt Subotica) sind komplette Autobahnstrecken bis zur nordmazedonischen und bulgarischen Grenze befahrbar.
2. Autobahn E763, das Projekt Belgrad – Südadriatische Küste. Eine Strecke von 120 km wurde von Surčin (Vorort von Belgrad, Verbindung Flughafen Belgrad) bis Preljina (Großraum der Stadt Čačak) in diesem Jahr eröffnet. Der Bau der Strecke Preljina – Požega, mit einer Länge von 31 km und weiter in der Richtung der montenegrinischen Grenze, wurde an das chinesische Unternehmen „China Communications and Construction“ im Rahmen einer Ausschreibung vergeben.
3. Autobahn E761, Pojate – Preljina. Diese Strecke ist Teil des Korridors in Zentralserbien, welche die Autobahnen E75 und E763 vernetzen soll. Der strategische Partner für den Bau dieser Strecke ist das amerikanisch-türkische Konsortium Bechtel-Enka.
4. Schnellstraße zwischen den Städten Novi Sad – Ruma.
5. Autobahn E80, Strecke Niš – Merdare (Grenze mit Kosovo). Die Regierung Serbiens hat einen Vertrag im Wert von 100 Mio. Euro mit der Europäischen Investitionsbank für den Bau dieser Strecke unterschrieben. Die Strecke soll 77 km lang sein. Der Baustart ist für Q3 im Jahr 2020 geplant.
6. Schnelllandstraße zwischen den Städten Paraćin und Zaječar, Ostkorridor Serbiens.

„Koridori Srbije“ haben innerhalb der Geschäftsstrategie unter anderem zwei Ziele verabschiedet, welche sich direkt an Vorbereitungen für zwei Autobahnprojekte beziehen:

1. Vertragsabschluss über Bauarbeiten und Dienstleistungen für bisher noch nicht vereinbarte Autobahnstrecken am Projekt Belgrad – Südadriatische Küste.
2. Vorbereitungen für Grundstückenteignungen, Projekt E761 Pojate – Preljina.

## Aktuelle Projekte und geplanter Straßenbau<sup>41</sup>

Autobahn E-75, Projekt Norden	Länge (km)	Finanzierungsquelle	Ausschreibungen / Auftragnehmer
Strecke Kelebija – Subotica, Y Zweig, Phase 1, 2, 3	11	Budget der Republik Serbien	„Vojput“ AD Abschnitte für den Verkehr geöffnet
Strecke Kelebija – Subotica, Y Zweig, Phase 4	11	Budget der Republik Serbien	Status: öffentliche Ausschreibung
Sanierung der Strecke Horgos – Novi Sad	40	EBWE	Status: Wiederaufbau des Projektes, Vorbereitung der öffentlichen Ausschreibung

<sup>40</sup> Mittel – und langfristige Geschäftsstrategie und Entwicklung für den Zeitraum 2019 – 2018, Koridori Srbije, 2018

<sup>41</sup> Mittel – und langfristige Geschäftsstrategie und Entwicklung für den Zeitraum 2019 – 2018, Koridori Srbije, 2018

<b>E-763, Projekt Zentrum (Südadria)</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Obrenovac – Ub	26,2	Budget der Regierung Serbiens China	„SHG“ Status: Bauarbeiten sind beendet.
Strecke Ub – Lajkovac	12,5	Budget der Regierung Serbiens	„Putevi Užice AD“, „GP Planum“ Status: die Strecke ist fertig gebaut.
Strecke Ub – Lajkovac, Sanierungen Phase 1	12,5	Budget der Regierung Serbiens	„SHG“
Strecke Lajkovac – Ljig	24	Budget der Regierung Serbiens China	„SHG“ Status: Bauarbeiten sind fast beendet außer Bauarbeiten am Tunnel Brančić
Strecke Donji Banjani – Boljkovci	10,7	Budget der Regierung Serbiens Aserbaidshan	„Az Virt“ Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet.
Strecke Boljkovci – Takovo	12,6	Budget der Regierung Serbiens Aserbaidshan	„Az Virt“ Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Takovo- Preljina	17,1	Budget der Regierung Serbiens Aserbaidshan	„Az Virt“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet, Endphase in der Vervollständigung der Dokumentation für den Nutzungsgenehmigungsantrag
Strecke Preljina – Požega	30,9	Budget der Regierung Serbiens China	„China Communications Construction Company“
Strecke Požega – Boljari	110		Status: Erstellung der Raumplanung für Gebiete mit besonderem Zweck
<b>E-761, Preljina (Korridor Zentralserbien)</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Pojate – Brücke an der J. Morawa	9,06	-	Bechtel & Enka
Strecke Brücke an der J. Morawa – Makrešane	7,89	-	Bechtel & Enka
Strecke Makrešane – Kruševac	10,88	-	Bechtel & Enka
Strecke Krušavac – Adrani	52,2	-	Bechtel & Enka
Adrani – Mrčajevci	16,8	-	Bechtel & Enka
Mrčajevci – Preljina	12,7	-	Bechtel & Enka
<b>M-21, Schnellstraße Novi Sad – Ruma</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Novi Sad – Ruma	33,9	Budget der Regierung Serbiens China	Status: öffentliche Ausschreibung und Erstellung des Projektkonzepts

<b>Ring Belgrad („Koridori Srbije“ implementieren dieses Projekt zusammen mit „Putevi Srbije“, welches unterschriebene Verträge mit EIB und EBWE hat)</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Verkehrsknoten Batajnica	-	EBWE	Status: Wiederaufbau des Projektes, Vorbereitung der öffentlichen Ausschreibung
Transitstrecke, Brücke an der Sava Bujanj Potok, B3 – B6	20,4	Budget der Regierung Serbiens China	Power Construction Corporation of China“, „AzVirt“
<b>Autobahn E75, Projekt Süden</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Grabovnica – Grdelica	5,6	Weltbank	„Terna S.A.“ Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Gornje Polje – Caričina dolina (LOS 1)	6,1	EIB	“Azvi SA”, “Taddei”
Strecke Gornje Polje – Caričina dolina (LOS 2)	4,7	EIB	“Trace”, “Mostovik”
Strecke Gornje Polje – Caričina dolina (LOS 3)	1	EIB	Konsortium: Alliance X Status: Bauarbeiten sind fertig.
Strecke Caričina dolina – Vladičin Han (LOS 4)	1,8	EIB	Konsortium: Alliance X Status: Bauarbeiten sind fertig.
Strecke Caričina dolina – Vladičin Han (LOS 5)	6,7	EIB	“Integral inženjering”, “Interkop Mišar”, „Prijedor putevi“ Status: Bauarbeiten sind fast fertig.
Strecke Caričina dolina – Vladičin Han (LOS 6)	6	Weltbank	“Azvi”, “Rubau” Status: Bauarbeiten sind fast fertig
Strecke Vladičin Han – Donji Neradovac (Los 1)	10,1	Weltbank	“Terna S.A.” Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Vladičin Han – Donji Neradovac (Los 2)	9	Weltbank	“Terna S.A.” Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Vladičin Han – Donji Neradovac (Los 3)	7,2	Weltbank	“Terna S.A.” Status: Nutzungsgenehmigung erhalten, die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Donji Neradovac – Srpska Kuća	8	Budget der Regierung Serbiens HiPERB	„Aktor S.A.“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Donji Neradovac – Srpska Kuća (Fortsetzung der Bauarbeiten)	8	Budget der Regierung Serbiens	„Aktor S.A.“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Srpska kuća – Levosoje	8	Budget der Regierung Serbiens	Status: Vertrag durch Vereinbarung gekündigt
Strecke Srpska kuća – Levosoje (neue Ausschreibung)	8	Budget der Regierung Serbiens	„ZP Srbija autoput“, „MBA Ratko Mitrović niskogradnja“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Tunnele Predejane und Manajle (Elektromechanische Ausrüstung)	2,8	EIB	„Az Virt“
Verkehrsknoten Gramađe	2	EIB	-

Verkehrsknoten Vranjska Banja	-	-	-
<b>Autobahn E80, Strecke Niš - Dimitrovgrad</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Prosek – Crvena Reka (Los 1)	9,4	EIB	„Aktor – Terna S.A.“ Status: die Bauarbeiten sind beendet.
Strecke Prosek – Crvena Reka (Los 2)	12,3	EIB	„Aktor – Terna S.A.“
Strecke Prosek – Crvena Reka (Los 3)	0,8	EIB	„Subterra A.S.“ Status: die Bauarbeiten sind beendet.
Strecke Crvena reka – Čiflik	12,7	EBWE	„Aktor – Terna S.A.“ Status: die Bauarbeiten sind beendet.
Parallele nichtkommerzielle Straße	71,5	EBWE	„Trace Group Hold“ Status: die ersten zwei Unterstrecken sind für den Verkehr geöffnet.
Strecke Čiflik – Staničenje	12,2	EIB	„Construcciones Rubau“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Staničenje – Pirot Osten	14,5	EIB	„Aktor – Terna S.A.“ Status: ein Teil der Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Strecke Pirot Osten – Dimitrovgrad	15,3	EBWE	„Trace Group Hold“ Status: die Strecke ist für den Verkehr geöffnet
Verkehrsknoten Dimitrovgrad	7	Weltbank	„Aktor – Terna S.A.“
Verkehrsknoten Dimitrovgrad (Tunnele)	1,7	Weltbank	„Aktor – Terna S.A.“ Status: die Bauarbeiten sind beendet.
Tunnele Progon und Pržojna Padina (Elektromechanische Ausrüstung)	1,7	Weltbank	„Elef SpA“ Status: die Bauarbeiten sind beendet.
Tunnele Bancarevo, Sarlah und Sopot	1,4	EIB	„Az Virt“
Verkehrsknoten Malča	2	EBWE	-
Verkehrsknoten Malča – Sanierungen bis zur Landesstraßenverbindung A4	3,75	EBWE	-
Verkehrsknoten Sopot	-	EBWE	-
<b>Sanierungen von Strecken in der Nähe der E-80</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Los 1	26,2	EBWE	-
Los 2	25,9	EBWE	-
Los 3	17,8	EBWE	-
<b>Autobahn E80 – Strecke Niš Merdare</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke 1 Niš – Pločnik	5,5	EIB / EBWE	-



Strecke 2 Niš – Pločnik	8,8	EIB / EBWE	-
Strecke 3 Niš – Pločnik	12,8	EIB / EBWE	-
Strecke 4 Niš – Pločnik	5,6	EIB / EBWE	-
Strecke 5 Niš – Pločnik	6,8	EIB / EBWE	-
Strecke Pločnik – Merdare	37,6	EIB / EBWE	-
<b>Schnellstraße Paraćin – Zaječar</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Strecke Paraćin – Zaječar	-	Budget der Regierung Serbiens Kredit	Planungsphase
<b>Regionaler Kontrollzentrum Niš</b>	<b>Länge (km)</b>	<b>Finanzierungsquelle</b>	<b>Ausschreibungen / Auftragnehmer</b>
Regionaler Kontrollzentrum Niš	-	EBWE	Antragsstellung für die Baugenehmigung für Sanierungen und Erweiterungen des Zentrums

Tabelle 9: Aktuelle Projekte und geplanter Straßenbau in Serbien

### 4.3 Eisenbahnverkehr in Serbien

Jahr	Eisenbahnlänge (km)	davon elektrifiziert
2012	3819	1279
2013	3819	1275
2014	3819	1275
2015	3739	1279
2016	3739	1279
2017	3739	1278

Tabelle 10: Eisenbahnlänge in Serbien<sup>42</sup>

Jahr	Beförderte Passagiere (in Tausend)	Gütertransport (in Tausend T.)
2013	7158	10463
2014	6443	10826
2015	6258	11887
2016	6092	11896
2017	5638	12352

Tabelle 11: Transportmittel der Eisenbahn in Serbien<sup>43</sup><sup>42</sup> Statistikamt Serbiens, 2019<sup>43</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

Jahr	Beförderte Passagiere (in Tausend)	Gütertransport (in Tausend T.)
2013	7158	10463
2014	6443	10826
2015	6258	11887
2016	6092	11896
2017	5638	12352

Tabelle 12: Beförderte Passagiere und Gütertransport in Serbien über das Eisenbahnnetz<sup>44</sup>

Jahr	Einnahmen (in Mio. Euro)
2013	220,97
2014	208,42
2015	198,74
2016	253,56
2017	276,73

Tabelle 13: Einnahmen durch das Eisenbahnnetzwerk<sup>45</sup>

Das „Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021“, als Teil des Gesetzes über die Eisenbahn (Amtsblatt Serbiens, Nr. 45/13 und 91/15), ist das Fundament, über welches Prioritäten der Entwicklung, Sanierungen und Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt werden.<sup>46</sup> Das Programm basiert ebenso auf den essenziellen Grundlagen, welche mit dem Entwicklungsplan des Schienen-, Straßen-, Wasser-, Luft- und Intermodalen Transportes in Serbien 2015 – 2020 vorgeschrieben sind. Das Programm präsentiert die angesetzten Ziele realistisch auf lange Frist, aufgrund des objektiv unbefriedigenden technischen Zustandes der Eisenbahninfrastruktur sowie der schwachen Finanzierungsquellen.

Das führende öffentliche Verwaltungsunternehmen für das Eisenbahnnetz Serbien war bis vor kurzem „Železnice Srbije“, welches in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur umstrukturiert wurde. In diesem Zusammenhang wurden von der Regierung Serbiens drei neue Unternehmen gegründet: 1) „Infrastruktura železnica Srbije“, zuständig für die Eisenbahnnetzinfrastruktur; 2) „Srbija voz“, zuständig für die Personenbeförderung im Eisenbahnverkehr; 3) „Srbija kargo“, zuständig für den Eisenbahngüterverkehr.

<sup>44</sup> Statistikamt Serbiens, 2019<sup>45</sup> Statistikamt Serbiens, 2019<sup>46</sup> Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021, Amtsblatt der Republik Serbien

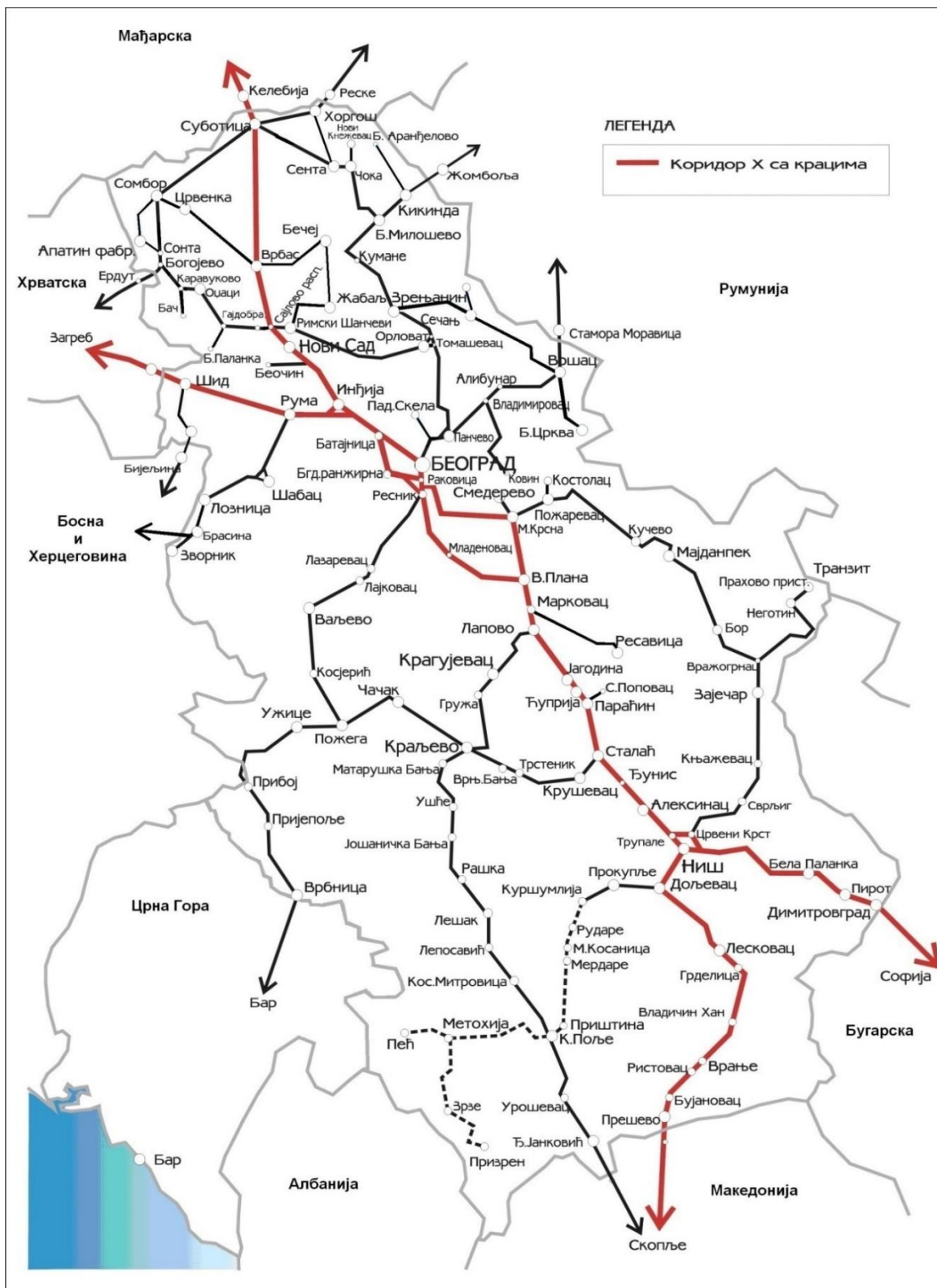


Abbildung 16: Öffentliches Eisenbahnnetz der Republik Serbien<sup>47</sup>

Das Eisenbahnnetz in Serbien ist veraltet (mehr als hundert Jahre alt), indem über 55% des Schienennetzes im 19. Jahrhundert gebaut wurde. Das durchschnittliche Alter der Bahngleise beträgt etwa 43 Jahre, der elektrotechnischen Anlagen zwischen 30 und 40 Jahre, wobei sich die Bahngleislänge mit der maximalen zugelassenen Zugsgeschwindigkeit wesentlich erhöht hat.

<sup>47</sup> Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021

## Struktur des Eisenbahnnetzes in Serbien

Abbildung 17: Struktur des Eisenbahnnetzes in Serbien<sup>48</sup> (Erläuterung: blau=einspurig; rot=zweispurig)

Einspurige Bahngleise bilden mit 93% die Eisenbahnnetzstruktur, während nur 7% zweispurige Bahngleise existieren. Hauptbahngleise erstrecken sich auf insgesamt 1.768 km sonstige Bahngleise auf 2.041 km. Die Gesamtlänge der einspurigen Hauptbahngleise beträgt 1.485 km und der zweispurigen 276 km. Die 7% der zweispurigen Hauptbahngleise in Serbien schränken zu einem großen Teil die Bandbreite und Effizienz des Eisenbahnnetzes ein.

Projekte, welche sich auf den Bau und Sanierungen der Eisenbahninfrastruktur beziehen und wo die Finanzierungsquellen durch potenzielle Kredite gesichert sind, haben einen Gesamtwert von 2,8 Mrd. Euro. Die geschätzte Investitionssumme im Zeitraum 2017-2021, für welche die technische Dokumentation vorbereitet ist, beträgt etwa 462 Mio. Euro. Investitionsprojekte ohne Vorliegen der technischen Dokumentation und nicht gesicherter Finanzierung belaufen sich auf etwa 1,7 Mrd. Euro.

## Eisenbahnstrecken am Paneuropäischem Korridor oder sonstigen Verkehrsachsen in Südosteuropa

Strecke	Länge (km)	Bezeichnung des Paneuropäischen Korridors	Bezeichnung der SEECP Achse	Bezeichnung nach AGC	Bezeichnung nach SEETO
<b>Bahnstrecken am Korridor 10</b>	<b>799</b>	-	-	-	-
Belgrad – Novi Sad – Subotica – Grenze mit Ungarn	180	Korridor 10 b	Achse 2	E85	-
Belgrad – Šid – Grenze mit Kroatien	118	Korridor 10	Achse 1	E70	-
Belgrad – Niš	241	Korridor 10	Achse 1 und 2	E70 und E85	-
Niš – Dimitrovgrad – Grenze mit Bulgarien	104	Korridor c	Achse 2	E70	-
Niš – Preševo – Grenze mit Mazedonien	156	Korridor 10	Achse 1	E85	-
<b>Eisenbahnknoten Belgrad</b>	-	Korridor 10	Achse 1 und 2	E70 und E85	-
<b>Strecken in Richtung Adriatische Küste – Rumänien</b>	<b>413</b>	-	-	-	-
Belgrad – Pančevo – Vršac – Grenze mit Rumänien	126	-	Achse 11	E66	P 4

<sup>48</sup> Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021

Belgrad – Vrbnica – Grenze mit Montenegro	287	-	Achse 9	E79	P 4
<b>Valjevo – Loznica – Grenze mit Bosnien &amp; Herzegowina</b>	81	-	-	-	-
Valjevo – Lipnica (Loznica)	68	-	Achse 16	-	-
Lipnica (Loznica) – Donja Borina – Grenze mit Bosnien & Herzegowina	13	-	Achse 16	-	-
<b>Strecken Zentralserbien</b>	567	-	-	-	-
Stalać – Kraljevo – Požega	138	-	-	-	P 11
Lapovo – Kraljevo – Raška – Rudnica – Donje Jarine – Grenze mit Nordmazedonien	277	-	-	-	P 10
Niš – Doljevac – Priština – Kosovo Polje	152	-	-	-	P 7
<b>Ruma – Šabac – Loznica – Mali Zvornik – Grenze mit Bosnien &amp; Herzegowina</b>	42	-	-	-	P 9a
Subotica – Palić – Horgoš – Grenze mit Ungarn	28	-	-	-	P 13

Tabelle 14: Eisenbahnstrecken am Paneuropäischem Korridor

### Geplante Maßnahmen auf Hauptbahngleisen am Korridor 10

Hauptbahngleise am Korridor 10 durch die Republik Serbien sind:<sup>49</sup>

1. Belgrad Zentrum – Stara Pazova – Šid – Grenze mit Kroatien;
2. Stara Pazova – Novi Sad – Subotica – Grenze mit Ungarn;
3. Belgrad Zentrum – Rakovica – Resnik – Mladenovac – Lapovo – Niš – Grenze mit Nordmazedonien;
4. Rakovica – Jajinci – Mala Krsna – Velika Plana;
5. Niš – Dimitrovgrad - Grenze mit Bulgarien.

<sup>49</sup> Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021



Abbildung 18: Hauptbahngleise am Korridor 10 durch die Republik Serbien<sup>50</sup>

Die Maßnahmen im Bereich der Hauptbahngleise am Korridor 10 sollen folgende technisch-technologische Leistungen zur Verfügung stellen:

1. Lastprofil: GC;
2. Achslast: 22,5 Tonnen/Achse;
3. Zuggeschwindigkeit bis zu 160 km/h, wo es mit der Investition gerechtfertigt ist bis zu 200 km/h;
4. Zusammensetzung der Züge: 600 m.

Nach den festgelegten Maßnahmen für die Verbesserung der technologischen Leistungsfähigkeit sind folgende Maßnahmen für die Eisenbahninfrastruktur vorgesehen:

1. Ausbau von zweispurigen Bahngleisen;
2. Bahngleise mit eingebauten Schienen und Bahnweichen des Typs UIC-60 auf Betonschwellen mit elastischem Befestigungszubehör;
3. Neue elektronischen Signal- und Sicherheitsanlagen, welche kompatibel mit dem Europäischen Kontrollsystem des Bahnverkehrs ETCS sind;
4. Optisches- und Telekommunikationssystem, welches mit dem Eisenbahn-Mobilfunknetz GSM-R, die die Steuerung des Eisenbahnverkehrs ERTMS ermöglichen würde;
5. Stabile elektrische Traktionsanlagen (SPEV), 25 kV 50 Hz, für die geplante Zuggeschwindigkeit. Das System basiert auf der Energieeffizienz durch die automatische Überwachung des Energieverbrauchs jedes Zugfahrzeugs und der Stromrückgewinnung beim Bremsen von Eisenbahnzügen.

<sup>50</sup> Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021

### Übersicht relevanter Projekte ohne gesicherter Finanzierung

Projekt	Länge (km)	Geplanter Projektstart	Investitionswert (Mio. Euro)
Bau des zweiten Bahngleises auf der Strecke Ostružnica – Surčin - Batajnica	15	2020	45
Bau der Eisenbahnstrecke Valjevo – Loznica	68	2021	220
Sanierung und Modernisierung eines zweispurigen Bahngleises auf der Strecke Resnik – Klenje – Mali Požarevac – Valika Plana	84	2021	340
Sanierung des zweispurigen Bahngleises auf der Strecke Velika Plana – Stalać	84	2021	212
Sanierung und Modernisierung eines zweispurigen Bahngleises auf der Strecke Golubinci – Šid – Grenze mit Kroatien	81	2020	250
Sanierung, Modernisierung und Elektrifizierung der Strecke Pančevo – Vršac – Grenze mit Rumänien	75	2021	96
Sanierung der Strecke Horgoš – Subotica	38	2021	45
Bau von intermodalen Güterterminalen in Belgrad, Novi Sad und Niš	6,4	2020	20
Sanierung und Modernisierung der Strecke Stalać – Kraljevo – Rudnica	149	2020 - 2027	200
Bau eines Güter – und Transportzentrums in Belgrad, Makiško Polje – Phase 1		2021	26

Tabelle 15: Übersicht relevanter Projekte ohne gesicherte Finanzierung im Eisenbahnverkehr in Serbien

## 4.4 Luftverkehr in Serbien

Seit dem Jahr 1910 und dem ersten kommerziellen Flug hat sich die Luftfahrtindustrie in Serbien als Leader der Region positioniert. Zum einen aufgrund der Flugzeugflotte und zum anderen wegen vieler Kooperationen mit ausländischen Fluggesellschaften. Die ehemalige nationale Fluggesellschaft JAT Airways (Jugoslovenski Aerotransport) wurde im Jahr 2013 teilweise privatisiert. Etihad Airways hat damals 49% der Aktien der JAT Airways erworben, wobei 51% der Aktien im Staatseigentum blieb. Infolgedessen wurde der Name der nationalen Fluggesellschaft in Air Serbia geändert. Die Flugzeugflotte von Air Serbia besteht aus 21 Flugzeugen und es stehen Direktflüge in 25 Länder weltweit im Angebot. Zusätzlich hat Air Serbia „Code-Share“ Vereinbarungen mit Fluggesellschaften wie Lufthansa, Austrian Airways, Air France, Alitalia, Aeroflot etc.

Jahr	Flugzeuge		Flugzeugkapazitäten			Netzwerk und Fluglinien		
	Insgesamt	Davon mit Turbinen-Strahltriebwerken	Sitzplätze	Brutto Ladekapazität, T.	Netto Ladekapazität, T.	Netzwerklänge (km)	Zahl der Fluglinien	Fluglinienlänge (km)
2012	14	10	1.279	424	335	33.503	40	42.770
2013	17	14	1.449	451	341	33.085	47	49.680
2014	23	14	1.985	1.200	701	36.102	42	41.923
2015	18	10	1.387	504	352	35.873	40	37.320
2016	18	10	1.387	504	352	41.421	44	48.719
2017	19	10	1.392	464	362	47.634	46	49.651

Tabelle 16: Entwicklung des Luftverkehrs in Serbien<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Statistikamt Serbiens, 2019



## Flughäfen in Serbien

Die serbischen Flughäfen befinden sich im Zentrum des Balkans und am Drehpunkt des X-Eisenbahn und VII-Donau Korridors in Mittel- und Osteuropa.<sup>52</sup> Das serbische Flughafenetzwerk bilden insgesamt 32 Flughäfen, davon 2 internationale Flughäfen in Belgrad und Niš, 21 für den kommerziellen Luftverkehr und 9 für nichtkommerzielle Zwecke. Der internationale Linienflugverkehr wird vom Flughafen "Nikola Tesla" in Belgrad und vom Flughafen "Konstantin der Große" in Niš durchgeführt. Die Gesetzgebung, das Investitionsklima sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsmarktes haben sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, welche als Basis für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs, bzw. die bilateralen und multilateralen Beziehungen mit fast allen Ländern weltweit geschaffen wurde. Vor allen sind „Air Serbia“ als Fluggesellschaft sowie der Flughafen „Nikola Tesla“ Belgrad, der Flughafen „Konstantin der Große“ Niš und SMATSA (Serbia and Montenegro Air Traffic Services), die sich mit der Flugverkehrsinfrastruktur befassen, besonders hervorzuheben. Die Flughäfen „Konstantin der Große“ und „Nikola Tesla“ setzen ihre positive Entwicklung im Personen- und Güterverkehr fort. SMATSA hat das höchste Niveau im Bereich der Navigationsdienste im Luftraum erbracht und nimmt innerhalb der westlichen Balkanländer den Spitzenplatz ein.

### Flughafen Nikola Tesla, Belgrad

Der Flughafen Nikola Tesla nähert sich der Grenze der verfügbaren Kapazitäten für die Zahl der zugelassenen Passagiere, aktuell sind es 6,5 Mio. Passagiere pro Jahr.<sup>53</sup> Dementsprechend hat die Regierung der Republik Serbien eine Initiative zur Wahl eines strategischen Partners für die weitere Entwicklung des Flughafens gestartet. Der Privatisierungspartner, das französische Unternehmen „Lazard“, wurde ausgewählt, um ein künftiges Entwicklungsmodell vorzubereiten. Aufgrund detaillierter Analysen beschloss die Regierung Serbiens, die Konzession als künftiges Modell für die Flughafenentwicklung zu wählen. Hierzu wurde die Ausschreibung am 10. Februar 2017 veröffentlicht. Die Regierung der Republik Serbien und der Flughafen "Nikola Tesla" ernannten am 6. Januar 2018 VINCI Airports, den viergrößten Flughafenbetreiber der Welt, zum Konzessionär für den Belgrader Flughafen.

Der 25-jährige Konzessionsvertrag umfasst die Finanzierung, den Betrieb, die Wartung, den Ausbau und die Renovierung des bestehenden Flughafenterminals und des Landebahnsystems. Die erwarteten Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens Nikola Tesla bis zum Jahr 2042 liegen bei rund einer Milliarde Euro.

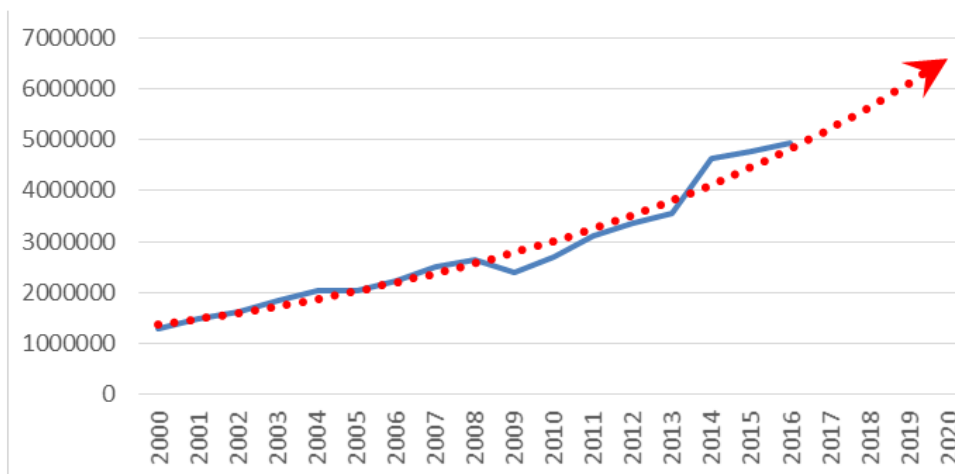


Abbildung 19: Entwicklung der zugelassenen Passagiere am Flughafen Nikola Tesla<sup>54</sup>

### Entwicklungsmaßnahmen für den Luftverkehr<sup>55</sup>

1. Erhöhung der Effizienz sowie Steigerung der Kapazität und der Sicherheit des serbischen und montenegrinischen Luftraums durch die serbische und montenegrinische Agentur für Flugsicherheit (SMATSA);
2. Die weitere Entwicklung der beiden internationalen Flughäfen;
3. Sonstige Flughafenansierungen und -entwicklungen und deren Einbeziehung in das Netz der zivilen Luftfahrt.

<sup>52</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

<sup>53</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

<sup>54</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

<sup>55</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

## Die Aufwertung der Agentur SMATSA

Als Unternehmen zuständig für die Luftverkehrskontrolle, wird SMATSA ihre Leistungen in folgenden Bereichen in der nahen Zukunft steigern:

1. Upgrade von Hardware und Software des Hauptdatenverarbeitungssystem (FAMUS TopSky-ATC-System). Projektwert: 17 Mio. Euro;
2. Bau eines Nebengebäudes des ATCC-Gebäudes in Belgrad mit einem ATCC-Turm am Flughafen Nikola Tesla. Geschätzter Projektwert: 17 Mio. Euro;
3. Bau eines ATCC-Turms mit C-ATCC (Contingency ATCC) am Flughafen „Konstantin der Große“ in Niš
4. Geschätzter Projektwert: 5,63 Mio. Euro;
5. Umsetzung von PSR (Primary Surveillance System) und SSR (Secondary Surveillance System) für Belgrad TMA (Terminal Maneuvering Area). Das Projekt umfasst den Bau der gesamten erforderlichen Infrastruktur und die Umsetzung der genannten Radarsysteme. Geschätzter Projektwert: 5,5 Mio. Euro;
6. Umsetzung von PSR (Primary Surveillance System) und SSR (Secondary Surveillance System) am Standort Besna Kobila. Das Projekt umfasst den Bau eines Radarstationsgebäudes mit der gesamten erforderlichen Infrastruktur und die Umsetzung der genannten Radarsysteme. Geschätzter Projektwert: 8 Mio. Euro;
7. Einführung von ILS/DME und DVOR Ausrüstung. Das Projekt beinhaltet:
8. DME mit dem bestehenden ILS 12 am Flughafen Nikola Tesla Belgrad; ILS/DME System für den Flughafen in Niš; ILS/DME System für den Ersatz des bestehenden ILS 12 am Flughafen in Batajnica; DVOR als Ersatz für den konventionellen VOR an Standorten in Niš und Kraljevo. Geschätzter Projektwert: 2,4 Mio. Euro;
9. Umsetzung des SMATSA IP-Kommunikationsnetzwerkes. Geschätzter Projektwert: 3,9 Mio. Euro;
10. Erweiterung der Funktionalität des Hauptdatenverarbeitungssystems (FAMUS TopSky-ATC-System) mit dem Übergang zum TopSky-ATC-System. Geschätzter Projektwert: 13,5 Mio. Euro;
11. Umsetzung des IP-VCS Systems in ATCC Belgrad und in Niš-ATCC-Turm mit C-ATCC (Contingency ATCC). Geschätzter Projektwert: 2,9 Mio. Euro.

Die Finanzierung dieser Projekte wird durch EIB und EBWE erfolgen.

## Entwicklung der beiden internationalen Flughäfen

### Flughafen Nikola Tesla, Belgrad

Die Entwicklung des Flughafens soll im Rahmen der Konzessionsvereinbarung erfolgen. Mit dem Plan sind folgende Aktivitäten vorgesehen:

- Integriertes Konzept zur Erhöhung der Terminalkapazität und verbesserte Einordnung innerhalb des Terminals;
- Der Bau von zusätzlichen Parkpositionen für Flugzeuge;
- Neue Start- und Landebahn;
- Neue Roll- und Taxiwege;
- Sanierungen der bestehenden Start- und Landebahn;
- Erhöhung der Parkplatzkapazität;
- Der Bau neuer kommunaler Einrichtungen und Anlagen, wie z.B. einer Kläranlage und ein Sonnenkollektor.

### Flughafen Konstantin der Große, Niš

Die geplanten Investitionen im kommenden Zeitraum belaufen sich auf etwa 16 Mio. Euro:

- Roll und Taxiwege – 5 Mio. Euro;
- Beleuchtungssystem – 1,5 Mio. Euro;
- Erweiterung des Terminalgebäudes – 5 Mio. Euro;
- Airfield Maintenance Equipment und andere Anlagen – 4,5 Mio. Euro;
- Neuer Turm – 3 Mio. Euro.

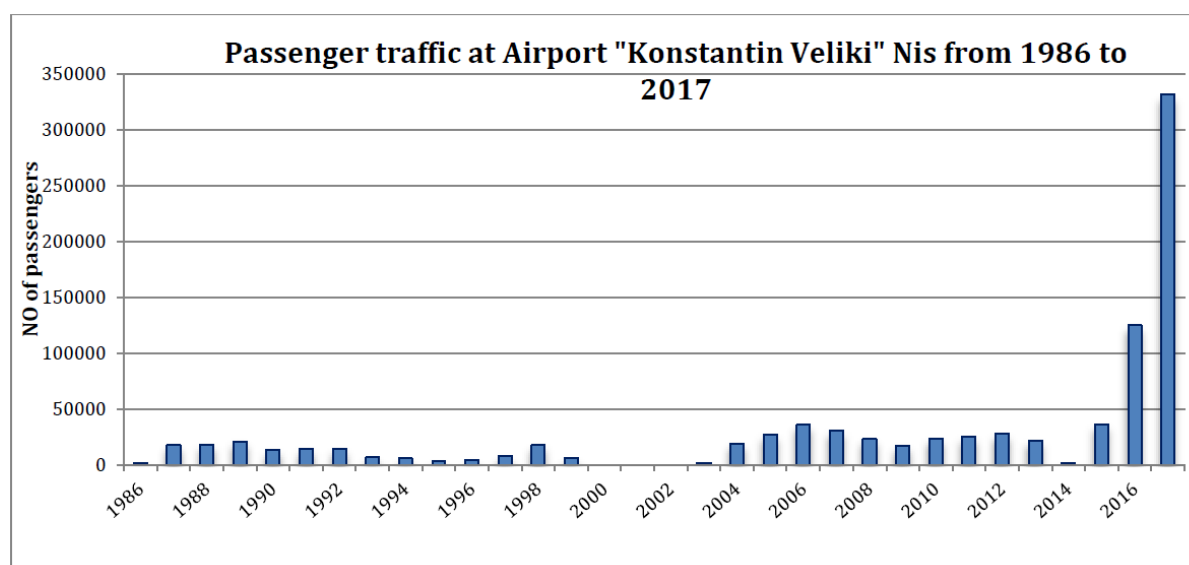


Abbildung 20: Passagierverkehr am Flughafen Konstantin der Große, 1986 – 2017, Entwicklung<sup>56</sup>

#### Sanierung und Modernisierung der lokalen Flughäfen in Serbien

Am 18.12.2019 wurde der Flughafen Morava in Kraljevo mit dem ersten offiziellen-kommerziellen Flug nach Wien eröffnet. Folgende Entwicklungen an diesem Flughafen sind bis zu 2021 mit geschätzten Investitionen im Wert von 21,5 Mio. Euro geplant:<sup>57</sup>

- Start- und Landebahn;
- Roll- und Taxiweg A;
- ILS;
- Start- und Landebahnbeleuchtungssystem und Ausrüstung für den Terminalbau und die Fertigstellung des Terminalgebäudes;
- Infrastruktur und Ausrüstung für betriebliche Zwecke für das ICAO-Codezeichen 4E.

## 4.4 Wasserverkehr in Serbien

Der Rhein-Donau-Korridor ist einer von neun Korridoren, die das Rückgrat des Verkehrs innerhalb des europäischen Binnenmarktes bilden.<sup>58</sup> Die Europäische Union hat die Mittel (etwa 26 Mrd. Euro) für die Verkehrsinfrastruktur dieser Korridore im Zeitraum 2014-2020 verdreifacht. Die EU-Politik eröffnet bedeutende Möglichkeiten für eine bessere Positionierung und Entwicklung des Wasserverkehrs in Serbien. Der aktuelle Zustand der Wasserstraßen sowie die Potenziale und geplante Investitionen für den Wasserverkehr sind in der Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025) enthalten.

#### Strategische Ziele

Die Strategie definiert eine Reihe von Zielen in verschiedenen Bereichen. Ein Wachstum des Verkehrs (Binnenverkehr, Import und Export) auf den Binnenwasserstraßen der Republik Serbien soll bis 2025 gegenüber 2014 um 30% zunehmen.<sup>59</sup> Es ist ebenso eine Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften, bzw. die Vereinfachung der Zoll- und Grenzvorschriften nach dem Vorbild der umliegenden EU-Mitgliedstaaten geplant, um den Warenverkehr auf den Binnenwasserstraßen zu erhöhen. In der nahen Zukunft ist ein Wachstum des Binnenschiffsverkehrs mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Kohle, Stein, Sand, Kies, Öl, Erdölprodukten, Transportmitteln, Sekundärrohstoffen und Siedlungsabfällen zu rechnen.

Weitere strategischen Ziele sind ebenso: die Instandhaltung und Modernisierung der nationalen Flotte, die Einführung moderner Umweltstandards in Bezug auf die Binnenschifffahrt, die Steigerung der Produktivität und Rentabilität einheimischer

<sup>56</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

<sup>57</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

<sup>58</sup> Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025)

<sup>59</sup> Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025)

Schiffahrtsunternehmen durch die Verbesserung der Betriebstechnologien und der Transportorganisation sowie die Erhöhung der verfügbaren Schifffahrtfähigkeit.

Weiterhin sind noch folgende Ziele zu erwähnen: regelmäßige Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraßen in Serbien gemäß den europäischen Standards für die Schifffahrtssicherheit, ständige Weiterentwicklung der Flussinformationsdienste (RIS), Berufsausbildung innerhalb der Schifffahrtsunternehmen gemäß den europäischen Programmen und Ausbildungsplänen, Planung und Verjüngung des Besatzungspersonals der modernen Schiffe, welche die Schiffe der Handelsflotte bilden werden.

### Der Containerverkehr

Der Hafen in Constanța (mit dem neuen Großhafen Agigea am Ausgang des Donau-Schwarzmeer-Kanals) wird in der Strategie als sehr wichtig eingestuft.<sup>60</sup> Die Entwicklung des Containerverkehrs auf der Donau von den serbischen Häfen nach Constanța als Umschlaghafen und über diesen zu allen Schwarzmeerbäfen und Häfen in der Region des Asowschen Meeres wird zu einer besseren Integration des serbischen Marktes für Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse (sowie anderer Erzeugnisse) zu diesen Märkten beitragen. Aktuell erfolgt der Austausch mit diesen Märkten immer noch über den Straßenverkehr. Derzeit gibt es keinen regelmäßigen Containerservice auf der Donau nach Constanța, welcher alle Häfen in der Schwarzmeerregion verbinden würde. Die Einrichtung eines regelmäßigen Containerservices auf der Donau-Schwarzmeer-Route würde ermöglichen, die einheimischen Binnenhäfen mit Häfen in Mittel-, West- und Nordeuropa zu verbinden. Die erweiterte Nutzung des günstigen Wasserverkehrs würde die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Güter auf dem EU-Markt erhöhen. Für die Entwicklung des Containertransports müssen zwei grundlegende Faktoren erfüllt sein: eine adäquate Wasserstraße, welche die technischen Parameter für die jeweilige Kategorie erfüllt sowie die Verfügbarkeit moderner Containerterminals. Unter der Voraussetzung, dass die beiden Grundelemente für den regulären Binnencontainerservice auf Binnenwasserstraßen erfüllt sind, sollte auch die Kategorie des Transportvolumens als Faktor berücksichtigt werden, dessen Erhöhung automatisch alle komparativen Vorteile des Binnencontainerverkehrs, im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr, erhöht.

### Der Schiffbau

Den Aufzeichnungen vom Juli 2014 zufolge gibt es in der Republik Serbien 292 registrierte Schiffe in allen Nutzungsformen, von denen 190 Frachtschiffe sind. Der offiziellen Strategie nach soll die Entwicklung des staatlichen Unternehmens „Jugoslovensko rečno brodarstvo“ (großes einheimisches Schiffbauunternehmen) finanziell unterstützt werden, welches, zusammen mit einigen privaten Schiffbauunternehmen, das Rückgrat der serbischen Flotte bilden soll. In die Erneuerung der serbischen Flotte soll zwischen 35 und 40 Mio. Euro investiert werden.

### Der Hafenaufbau

Das Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur plant für die Entwicklung der Häfen in Serbien eine halbe Milliarde Euro zu investieren, um das Transportvolumen von 20 Millionen Tonnen bis 2025 zu erreichen. Bereits im März 2020 soll mit dem Bau des Hafens in der Stadt Smederevo begonnen werden, um den steigenden Bedarf der Stahlwerks HBIS (HBIS Group Iron and Steel doo) abzudecken. Die Ausschreibungen für den Hafenaufbau in Smederevo sind im Gang. Es soll auch zeitnah mit den Erweiterungen der Häfen in den Städten Sremska Mitrovica und Prahovo begonnen werden, um den effizienten Export von Getreide und die Lagerkapazitäten für Erdöl sicherzustellen. Erze, Getreide, Kies und Sand sowie Ölderivate werden nach wie vor hauptsächlich im einheimischen Binnenverkehr transportiert. Der Grundansatz der Regierung Serbiens ist die Häfen in Serbien zu modernisieren, sodass auch andere Gütertransporte über den Wasserverkehr funktionieren. Das arabische Unternehmen DP World plant ab März 2020 im Hafen Novi Sad das erste Containerterminal zu errichten. Es ist ebenso geplant, ein Containerterminal in Belgrad zu bauen. Die Häfen in Novi Sad und Belgrad sollten auch die ersten ro-ro Terminale bekommen.

Jahr	Gesamt	Binnenverkehr	Export	Import	Transit
2013	1.928.334	1.271.110	311.811	332.049	5.388
2014	2.009.696	1.302.594	282.074	413.333	3.105
2015	1.537.046	686.753	126.174	709.284	14.835
2016	2.014.038	1.141.901	120.655	749.294	2.188
2017	1.448.414	719.519	133.054	591.751	3.980

Tabelle 17: Gütertransport über den Wasserverkehr, in Tonnen<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025)

<sup>61</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

Flüsse	Länge der Wasserstraßen für Schiffe mit Tragfähigkeit bis:				
	250 T.	400 T.	650 T.	1.500 T.	3.000 T. +
Donau	588	588	588	588	588
Sava	211	211	211	211	-
Theis	164	164	164	164	-
Tamiš	41	3	3	3	-
<b>Begej</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>9</b>	<b>-</b>

Tabelle 18: Länge der Wasserstraßen im Binnenverkehr, km<sup>62</sup>

Jahr	Einnahmen (Mio. Euro)	Deviseneinnahmen (Mio. USD)
2013	19,72	60,05
2014	16,39	11,24
2015	18,27	11,65
2016	15,25	16,75
2017	18,39	8,44

Tabelle 19: Einnahmen durch den Wasserverkehr in Serbien<sup>63</sup>

### Geplante Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur in Serbien<sup>64</sup>

- Für die regelmäßige technische Instandhaltung von Wasserstraßen (hydrografische Messungen, Kennzeichnung von Wasserstraßen, hydrotechnische Arbeiten, Bereitstellung von Informationen zum Zustand von Wasserstraßen und Flussinformationsdiensten), geschätzter Investitionswert: 2,5 – 2,7 Mio. Euro p.a.
- Investitionen in die Flotte zur technischen Instandhaltung von Wasserstraße, Investitionswert 6,15 Mio. Euro;
- Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur und Verbesserung der Navigationsbedingungen:
  - Hydrotechnische Arbeiten und Aushubarbeiten an kritischen Sektoren des gemeinsamen Donau-Abschnitts in den Republiken Serbien und Kroatien, Investitionswert 48,5 Mio. Euro (für beide Länder);
  - Hydrotechnische Arbeiten und Aushubarbeiten an kritischen Abschnitten der Donau in Serbien zwischen Backa Palanka und Belgrad, Investitionswert 14,2 Mio. Euro;
  - Hydrotechnische und Aushubarbeiten an kritischen Sektoren des Flusses Sava, Investitionswert etwa 8,3 Mio. Euro;
  - Das Projekt des Fernsteuerungssystems für die Markierung und das Reaktionssystem, Investitionswert 2,65 Mio. Euro;
  - Projektumsetzung für das UKW-Sprachsystem an der Donau, Investitionswert 4,1 Mio. Euro;
  - Einführung eines Systems zur Überwachung der Wasserzähler und Brückenräumung, Investitionswert 8,7 Mio. Euro;
  - Einführung von Flussinformationsdiensten auf der Theis, Investitionswert 100.000 Euro.

### Aktuelle Projekte<sup>65</sup>

- Bergung der versunkenen deutschen Flotte aus dem 2. Weltkrieg

Das Ziel des Projekts ist, die Bedingungen für eine sichere Schifffahrt auf der Donau (Sektor Prahovo) zu verbessern, insbesondere während der Niedrigwasserperioden, indem deutsche versunkene Schiffe aus dem 2. Weltkrieg geborgen werden. Die Projektdokumentation wurde vom Konsortium aus Witteveen + Bos, DHI, Dynamar, Maritime Research Center, Hafenmanagement und Energieprojekt Hidroinzenjering erstellt.

<sup>62</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

<sup>63</sup> Statistikamt Serbiens, 2019

<sup>64</sup> Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025)

<sup>65</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

Projektkosten: etwa 22. Mio. Euro, Projektdurchführungsfrist: 2022

## 2. Die Einführung eines Systems Hydro-meteorologischer Stationen und eines Überwachungssystems für die Brückenspaltung

Das Projektziel ist die Einführung eines Netzes von hydrometeorologischen Stationen, welche Informationen zu Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Lufttemperatur, Wellenhöhe, Sicht und Niederschlägen während eines bestimmten Zeitraums verschaffen.

Projektkosten: etwa 5,5 Mio. Euro, Finanzierung: EIB, IPA Fond, Ausschreibung: 2020, Projektdurchführungsfrist: 2021

## 3. Einführung des VTS- und UKW-Systems in Serbien

Das Projektziel ist die Navigationsbedingungen auf der Donau (Teil des Rhein-Donau-Korridors) zu verbessern, indem die Abläufe im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement auf Binnenwasserstraßen sowie das administrative Verfahren an Grenzübergängen verbessert werden. Gleichzeitig soll eine effiziente und Real-Time-Kommunikation, sowie das Monitoring und Verkehrsmanagement erzielt werden.

Projektkosten: etwa 5 Mio. Euro, Finanzierung: EIB, IPA Fond, Ausschreibung: 2020, Projektdurchführungsfrist: 2021

## 4. Bau des Hafens in der Stadt Apatin

Das Projekt zielt auf den Bau eines neuen Hafens in der Stadt Apatin ab, welcher den Anforderungen der im Hafengebiet ansässigen Wirtschaftakteure entgegenkommt. Apatin liegt am Rhein-Donau-Korridor und in der Nähe von zwei großen europäischen Verkehrskorridoren (Korridore X und V).

Projektkosten: etwa 36 Mio. Euro, davon werden etwa 16 Mio. Euro für die Baukosten des Hafens seitens der Regierung Serbiens sichergestellt.

## 4.5 Intermodaler Transport

Der Entwicklungsstand des intermodalen Transports in Serbien spiegelt sich in der nicht bestehenden, bzw. unterentwickelten Infrastruktur der intermodalen Terminals wider.<sup>66</sup> Zudem ist ein Gefälle zwischen einheimischen Standards und technischen Vorschriften gegenüber internationalen Standards gegeben. Am Markt sind auch keine realen intermodale Unternehmen zu finden, welche Mitglieder der internationalen Verbände sind. Serbien ist auch nicht Teil des europäischen intermodalen Netzwerks, außer den Transitrouten durch Serbien. Darüber hinaus ist ein Mangel an ausgebildeten und qualifizierten Arbeitskräften aufzuführen, sowie ein mangelndes soziales Bewusstsein über die Bedeutung des intermodalen Transports.

In Serbien gibt es im Grunde kein intermodales Terminal im eigentlichen Sinn. Die Manipulation von Containern ist theoretisch nur in Binnenhäfen möglich, wird aber auch dort aufgrund der mangelnden Ausrüstung, geringer Nachfrage und allgemein schlechten Verbindungen nicht gewährleistet. Das einzige private intermodale Terminal des einheimischen Unternehmens „Nelt doo“ dient den Services der Firma Nelt doo und Cosco Shipping und ist daher nicht für öffentliche Dienste bzw. für andere Betreiber verfügbar (oder noch nicht). In der Vergangenheit gab es ein intermodales Terminal der öffentlichen Unternehmen „Železnice Srbije“ (Eisenbahnen Serbiens), der jedoch abgebaut wurde und an einem anderen Standort neu aufgebaut werden soll.

Die notwendigen Voraussetzungen für die Verbesserung und Weiterentwicklung der Intermodalität in Serbien müssen mit Aktivitäten beginnen, welche im Einklang mit der Strategie für die Entwicklung des Schienen-, Straßen-, Wasser-, Luft- und intermodalen Transports in Serbien (2008 – 2015) stehen:

- Die Einführung der notwendigen Steuerpolitik, die einen Anreiz für Hersteller und Dienstleistungs-unternehmen darstellt;
- Investitionen in die intermodale Infrastruktur;
- Investitionen in intermodale Einheiten und Ausrüstung;
- Die Festlegung von High-Tech-Standards sowie die Definierung von Anforderungen an intermodale Dienstleistungen;
- Investitionen in die Ausbildung von Arbeitskräften und Schulungen;
- Beitritt zu allen intermodalen Verbänden und Assoziationen.

### Der Bau des intermodalen Terminals in Belgrad

Der Bau des ersten intermodalen Terminals in Belgrad (Vorort Batajnica) hat dieses Jahr begonnen und soll alle Verkehrssektoren einbeziehen sowie die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit Serbiens als Transitland erhöhen.<sup>67</sup> Gleichzeitig soll zu einer Senkung der Transportkosten und der Umweltauswirkungen von Lastkraftwagen beigetragen werden. Das intermodale Terminal wird für den Umschlag und die Lagerung ausgerüstet und verbindet verschiedene Verkehrsträger, vor allem die Straßen und

<sup>66</sup> Der nationale Verband der Spediteure „Transport und Logistika“, 2019

<sup>67</sup> Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2019

Schienen. Das Ziel ist es so viele intermodale Punkte wie möglich zu schaffen, an denen sich verschiedene Verkehrsträger treffen, um das Potenzial zu maximieren. Da Serbien keinen Zugang zum Meer hat, ist es wichtig, das Potenzial der Flüsse zu nutzen, sodass Verbindungen zu den Flüssen und zum Flughafen Nikola Tesla in Belgrad hergestellt werden können. Das Projekt hat einen Wert von 20 Mio. Euro. Der Großteil der Finanzierung kommt aus dem Fonds der Europäischen Union, wobei zum ersten Mal ein Teil der Finanzierung die Regierung Serbiens tragen wird. Es wurden knapp 10 Mio. Euro durch Subventionen und über öffentliche Ausschreibungen an sieben einheimischen Unternehmen vergeben: Nelt, Kombinovani prevoz doo, ŽIT Beograd, Transagent operator, Transportšped, Milšped i Freihandelszone der Stadt Pirot. Die Subventionen werden als Mittel für die Infrastruktur, IT, Ausrüstungen etc. der einzelnen Unternehmen dienen.



# 5. Transport und Verkehrsinfrastruktur in Montenegro

## 5.1 Allgemeine Informationen

Im Jahr 2018 wurden im Straßenverkehr 7,6 Millionen Passagiere befördert - das sind 0,4% mehr als 2017. 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 in 2018 auf 839 Tsd. Tonnen, was 1,5% weniger als im Jahr 2017 ist. Die Tonnenkilometer beliefen sich auf 103,4 Mio. - das wiederum sind 14,2% weniger als im Jahr zuvor.

Nach Angaben der Firma Monteput d.o.o. Podgorica, betrug im Jahr 2018 der Einzelverkehr durch den Tunnel "Sozina" (aktuell größter in Montenegro) 2,91 Mio. Fahrzeugen, was 9,9% mehr als im Jahr 2017 ist. Der Umsatz aus Straßennutzungsgebühren betrug im Vorjahr 9,8 Mio. Euro, was 11% mehr im Vergleich zum Jahr 2017 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 Grabarbeiten, 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 mit einer Gesamtlänge von ca. 6,122 km geplant. Im Jahr 2018 wurden die Arbeiten an 11 Brücken mit unterschiedlicher Intensität durchgeführt. Im Jahr 2018 wurden Bauarbeiten mit einem Volumen von 176 Mio. Euro durchgeführt.

Im Jahr 2018 wurden 2,2 Millionen Passagiere auf dem Luftweg befördert, das sind 17,7% mehr als 2017. Der Warenverkehr auf dem Luftweg betrug 876 Tonnen, was 3,7% weniger als im Jahr 2017 ist. Nach Angaben von MONSTAT belief sich der Passagierverkehr am Flughafen Podgorica im Jahr 2018 auf 1,05 Mio. Fluggäste, während der Passagierverkehr am Flughafen Tivat 1,12 Millionen betrug. Somit hatte, im Verhältnis zum Gesamtverkehr der Passagiere im Jahr 2018, der Flughafen in Tivat einen Anteil von 51,7% aller Fluggäste bzw. 7% mehr im Vergleich zum Flughafen Podgorica.

Im Jahr 2018 wurden 927 Tsd. 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 2018 Güter in einer Summe von 1.603 Tsd. Tonnen transportiert, im Gegensatz zum Jahr 2017 wo 1.157 Tsd. Tonnen transportiert wurden. Somit wurde im Jahr 2018 ein größeres Gütertransportvolumen von 445.923 Tonnen oder um 39% erreicht.

Der Verkehr in Häfen belief sich 2018 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 2018 wurde im Hafen von Bar eine Gesamtumladung von 2.890 Tsd. Tonnen Fracht realisiert. Beim Vergleich der Daten von 2018 und 2017 wurden im Hafen von Bar damit eine Zunahme von 35% der Gesamtfracht erzielt. Laut den Daten der Hafen Kotor AD wurden im Jahr 2018 430 Passagierschiffe und 1.838 Yachten abgefertigt. Der Gesamtpersonenverkehr im Hafen Kotor betrug im genannten Zeitraum 541 Tsd. Personen, von denen 532,4 Tausend Passagiere mit Passagierschiffen und 8,6 Tausend mit Yachten befördert wurden.

## 5.2 Straßenverkehr in Montenegro<sup>68</sup>

Derzeit sind alle Haupt- und Regionalstraßen in Montenegro mit einer Länge von ca. 1.850 km asphaltiert.



Abbildung 21: Haupt- und Regionalstraße in Montenegro (Erläuterung: Hauptstraßen=blau; Regionalstraßen=gelb; rot ist der im Bau befindliche Abschnitt der Autobahn Smokovac-Mateševo)

Der Fahrbelag auf Haupt- und Regionalstraßen ist in gutem Zustand. Sanierungsarbeiten sind insbesondere in Berg- und Randgebieten erforderlich. Die Haupt- und Regionalstraßen in Montenegro haben im Allgemeinen eine Fahrbahn mit einer Fahrspur pro Fahrtrichtung, wobei an einigen Stellen lediglich eine Fahrspur vorhanden ist. Darüber hinaus zeichnen sich die Routen des Basisnetzes, die durch die Bergregionen des Landes führen, durch scharfe Kurven und vertikale Hänge mit relativ großer Höhe aus. Daher ist die Kapazität der Straße unvermeidlich gering, was zum Problem der Verkehrssicherheit führt. Einige Autobahnen und Regionalstraßen in Montenegro weisen ein geringes Niveau an Wartungsarbeiten auf. Dies gilt meist für Abschnitte rund um Podgorica und entlang der montenegrinischen Küste. Die Fahrbahnstruktur ist jedoch im Allgemeinen in einem guten Zustand.

<sup>68</sup> Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

Von 2010 und 2014 lagen die Kapitalinvestitionen für Straßen zwischen 30 Mio. und 50 Mio. Euro. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich im angegebenen Zeitraum auf 193 Mio. Euro, wovon 149 Mio. Euro (77%) der Projekte realisiert wurden. Im Zeitraum von 2015-2017 stiegen mit dem Beginn der Bauarbeiten auf dem Abschnitt Mateševo - Smokovac (Autobahn Bar - Boljare) die staatlichen Investitionen im Bereich des Straßenverkehrs auf insgesamt 585 Mio. Euro. In den Jahren 2015-2016 machten die ausgegebenen Mittel 82,5% des Budgets aus. Die Wartungskosten sind daher in den letzten Jahren gesunken. Die jährlichen Wartungskosten von rund 10 Mio. Euro im Jahr 2010 wurden 2016 auf unter 8 Mio. Euro gesenkt. Laufende und geplante Wiederaufbauprojekte werden zum Teil aus dem Staatshaushalt und aus Darlehen der EIB (Europäische Investitionsbank) und der EBRD (Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung) finanziert. Bei Krediten macht der staatliche Beitrag 15-20% der Kosten aus. Für das Autobahnprojekt Bar-Boljare wurden 85% der Mittel im Rahmen eines Vertrags aus einem Darlehen der chinesischen EXIM Bank bereitgestellt.

Derzeit laufen insgesamt 16 Projekte des Wiederaufbaus der Haupt- und Regionalstraßensegmente mit einer Gesamtlänge von 120 km und einem Investitionsvolumen von rund 110 Mio. Euro. Diese Projekte werden aus dem Staatshaushalt Montenegros, der EBRD und der EIB finanziert.

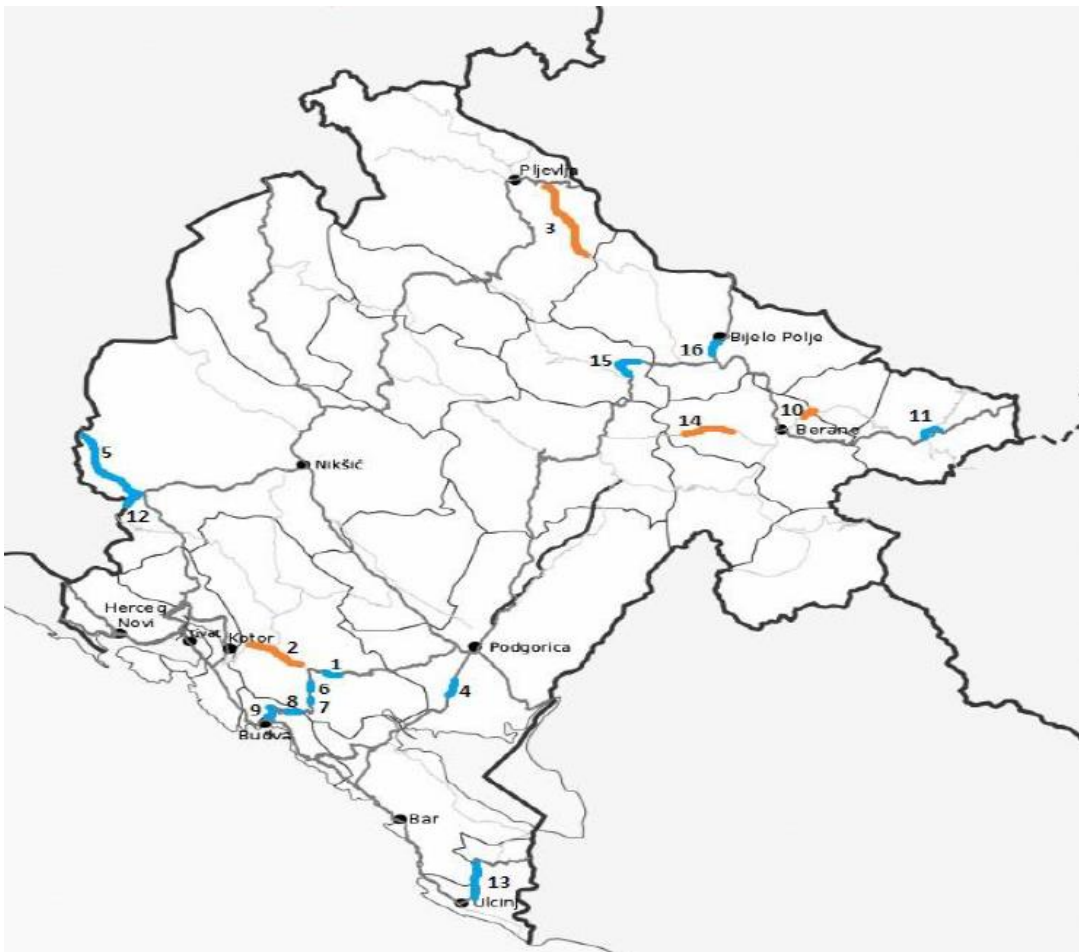


Abbildung 22: Laufende Straßenrekonstruktionsprojekte (Erläuterung: Hauptstraßen=blau; Regionalstraßen=orange)

Montenegro plant in den kommenden Jahren den Ausbau eines Autobahnnetzes. Dazu gehören die Autobahn Bar-Boljare und die Küstenvariante des adriatisch-ionischen Korridors - eine Schnellstraße entlang der montenegrinischen Küste. Die Bar-Boljare-Autobahn (SEETO-Route 4) soll dazu beitragen, Entwicklungschancen zu eröffnen und das Potenzial der nördlichen Region weiter auszuschöpfen. Weiterhin soll eine bessere und schnellere Integration in den zentralen und südlichen Teil des Landes ermöglicht werden. Der Bau der Autobahn Bar-Boljare ist in vier Phasen geplant: I Smokovac-Mateševo; II Mateševo-Andrijevica und die Umgehungsstraße von Podgorica (Smokovac - Tologi - Farmaci); III Andrijevica - Bolyare und IV Podgorica - Djurmani. Derzeit laufen die Arbeiten für den Bau des Abschnitts Smokovac-Uvač-Mateševo (41 km) sowie die Vorbereitungsarbeiten für andere Abschnitte. Die Küstenvariante des adriatisch-ionischen Korridors (SEETO-Route 1), die sich entlang der montenegrinischen Küste erstreckt, soll die Anbindung innerhalb der Region und der Region an die EU verbessern. Dies ist ein strategisches Projekt für die Region Südosteuropa und den Balkan. Durch die Fertigstellung wird ein Korridor mit hoher Kapazität und Qualität geschaffen, der Mitteleuropa und Norditalien über Slowenien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro und Albanien mit der Ionischen Halbinsel verbindet. Der adriatisch-ionische multimodale Korridor verläuft durch Montenegro von der kroatischen bis zur albanischen Grenze mit einer Länge von etwa 108 km. Er umfasst ein System von Umgehungsstraßen um die Küstenstädte Herceg Novi, Tivat, Budva und Bar und die Überquerung der Bucht von Kotor - die Veriga-Brücke. Die

geschätzten Kosten für den Entwurf, die Überwachung und den Bau einer vollständigen Schnellstraße belaufen sich auf rund 1,013 Mrd. Euro. Aufgrund zahlreicher Finanzierungsbeschränkungen ist eine Segmentierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie der schrittweise Aufbau bestimmter Unterabschnitte erforderlich. Für die gesamte Straße entlang der montenegrinischen Küste wurde 2008/2009 ein allgemeiner Entwurf und eine vorläufige Durchführbarkeitsstudie erstellt. Die geschätzten Gesamtbaukosten für den Rest der Autobahn Bar-Boljare belaufen sich auf ca. 1,7 Mrd. Euro.

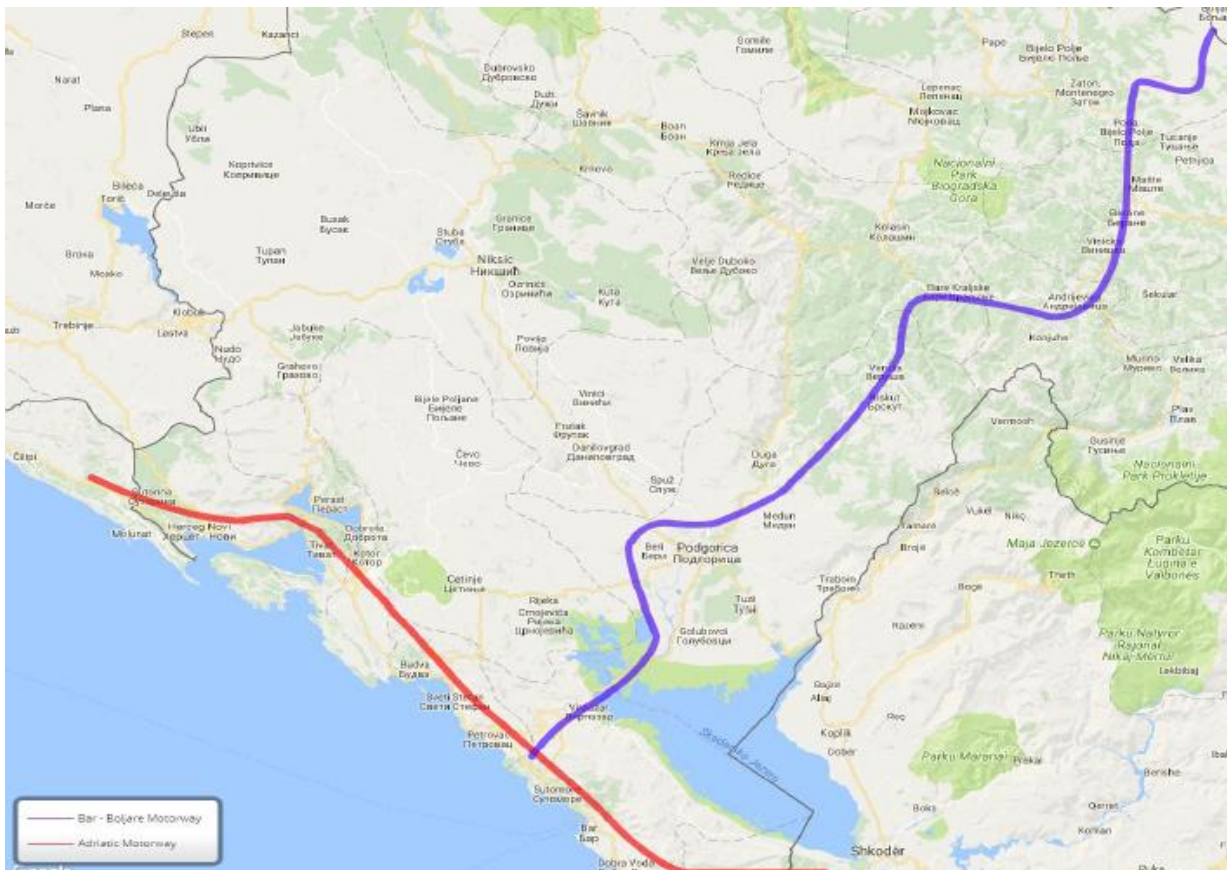


Abbildung 23: Die Autobahn Bar-Boljare (hier in lila gekennzeichnet) und die Küstervariante des adriatisch-ionischen Korridors (hier in rot gekennzeichnet)

Die gegenwärtigen Verhältnisse deuten darauf hin, dass einige Abschnitte des montenegrinischen Staatsstraßennetzes relativ hohe durchschnittliche Tageswerte aufweisen werden, die während der Hochsaison im Sommer weiter erheblich ansteigen. Dies gilt insbesondere für die Küstengebiete und die Verbindung Bar - Podgorica. Für die Zukunft wird eine deutliche Zunahme des Straßenverkehrs erwartet, was sich zwangsläufig auf die Effizienz des staatlichen Netzes und der geplanten Autobahnen auswirken wird. Der Straßenverkehr wird voraussichtlich bis 2025 um mindestens 45% und bis 2035 um weitere 25% zunehmen. Für Autobahnen wird ein hohes durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen erwartet (von mehr als 22.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2025 und 27.000 im Jahr 2035 für die verkehrsärmsten Netzsegmente), das jedoch die Effizienz nicht beeinträchtigen wird. Auch in Zukunft wird auf einigen Straßenabschnitten des bestehenden Hauptstraßennetzes (z.B. den Hauptstraßen Podgorica-Budva und Podgorica-Niksic) eine Zunahme des Personenverkehrs zu verzeichnen sein.



Jahr	Straßenpersonenverkehr	Straßengüterverkehr
	Zurückgelegte Strecke (km)	Zurückgelegte Strecke (km)
2015	3,921,870	355,462
2025	5,020,369	399,972
2035	6,527,882	462,751

Tabelle 20: Leistungsindikatoren für das Straßennetz (typischer Tag)

### 5.3 Eisenbahnverkehr in Montenegro<sup>69</sup>

Die Gesamtlänge des Schienennetzes in Montenegro beträgt 250 km. Die Bahnstrecke ist eingleisig der Kategorie D4 mit normaler Spurbreite (1.435 mm). Das Schienennetz ist größtenteils elektrifiziert (225 km). Die zulässige Achslast beträgt 22,5 Tonnen. Innerhalb des Schienennetzes gibt es 121 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 58 km, 120 Brücken, neun Galerien und 440 Durchlässe. Das Netz besteht aus drei Linien, die in Richtung Podgorica zusammenlaufen. Die Dichte des Schienennetzes in Montenegro beträgt 18,4 m Eisenbahn pro km<sup>2</sup> bzw. 0,40 km pro 1.000 Einwohner. Die Bahnstrecke Bar-Grenze mit der Republik Serbien (Belgrad) ist das Rückgrat des montenegrinischen Eisenbahnsystems. Es ist voll elektrifiziert und umfasst das höchste Eisenbahnviadukt Europas (die Brücke über Mala Rijeka) und den 6,2 km langen Sozina-Tunnel. Fast ein Drittel der Eisenbahnstrecke in Montenegro führt durch Tunnel oder über Eisenbahnbrücken. Die Eisenbahnstrecke Nikšić - Podgorica (56,6 km) wurde im Zeitraum 2006-2012 mit dem Ziel der Wiederherstellung des Personenverkehrs vollständig umgebaut und elektrifiziert. Die Betriebsgeschwindigkeit auf dieser Strecke reicht von 75 km/h bis 100 km/h. Die Bahnstrecke Podgorica-Skadar, die nach Tirana führt, wird ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Es ist geplant, die Eisenbahn zu rekonstruieren und den Personenverkehr zwischen Montenegro und Albanien aufzubauen. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Montenegro und Bosnien und Herzegowina besteht nicht. Ein umfassendes Überholungsprogramm für montenegrinische Eisenbahnen ist geplant. Der Schwerpunkt liegt auf wichtigen Eisenbahnkorridoren für den Personen- und Güterverkehr zwischen Bar, Podgorica und Bijelo Polje (Grenze zur Republik Serbien). Pläne für die Wiederbelebung anderer Eisenbahnkorridore mit Albanien und Bosnien und Herzegowina wurden ausgearbeitet, ihre Umsetzung wird jedoch erst gegen Ende 2035 erwartet. Außerdem sind die Pläne in hohem Maße von den einschlägigen Eisenbahnprojekten in den Nachbarländern abhängig, die mit den Projekten in Montenegro koordiniert und ergänzt werden müssen.

Die montenegrinischen Bahnhöfe haben keine ausreichende Länge der Umgehungsstrecken, um Bedingungen für Güterzüge mit einer Länge von 740 m zu schaffen (gemäß Verordnung 1315/2013 für einen gültigen ERTMS-Betrieb). Die Kompatibilität von Standards zur Erfüllung von Verpflichtungen im TEN-V-Eisenbahnnetz wird seit 2018 kontinuierlich umgesetzt, beginnend mit der Veröffentlichung der technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI), die durch das Gesetz über Eisenbahnsicherheit, Organisation und Effizienz festgelegt wurden.<sup>70</sup> Alle Aktivitäten zur Modernisierung des öffentlichen Schienennetzes und zur Beschaffung von Fahrzeugen der neuen Generation werden gemäß den neuen technischen Standards durchgeführt, wobei die örtlichen geografischen Bedingungen und die Möglichkeiten ihrer Anwendung unter den Bedingungen von Beschränkungen wie Kurvenradien, Übertragung von GSM-Signalen durch eine große Anzahl von Tunneln etc., zu berücksichtigen sind. Die Modernisierung im Einklang mit den durch ITS hervorgerufenen Technologien erfordert große finanzielle Ressourcen sowohl für die Infrastruktur als auch für die Beförderungszüge. Es wurden Aktivitäten unternommen, um ein neues Signal- und Sicherheitssystem in den Jahren 2019 und 2020 zu entwerfen. Anschließend wird mit dem Entwurf von ERTMS-Technologien begonnen, zunächst das ETCS (European Train Control System) auf niedrigerer Ebene und später die fortschrittlichsten Technologien. Diese sollen bis 2035 auf der Hauptstrecke Bar-Belgrad installiert werden.

<sup>69</sup> Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

<sup>70</sup> Amtsblatt Montenegro Nr. 01/14

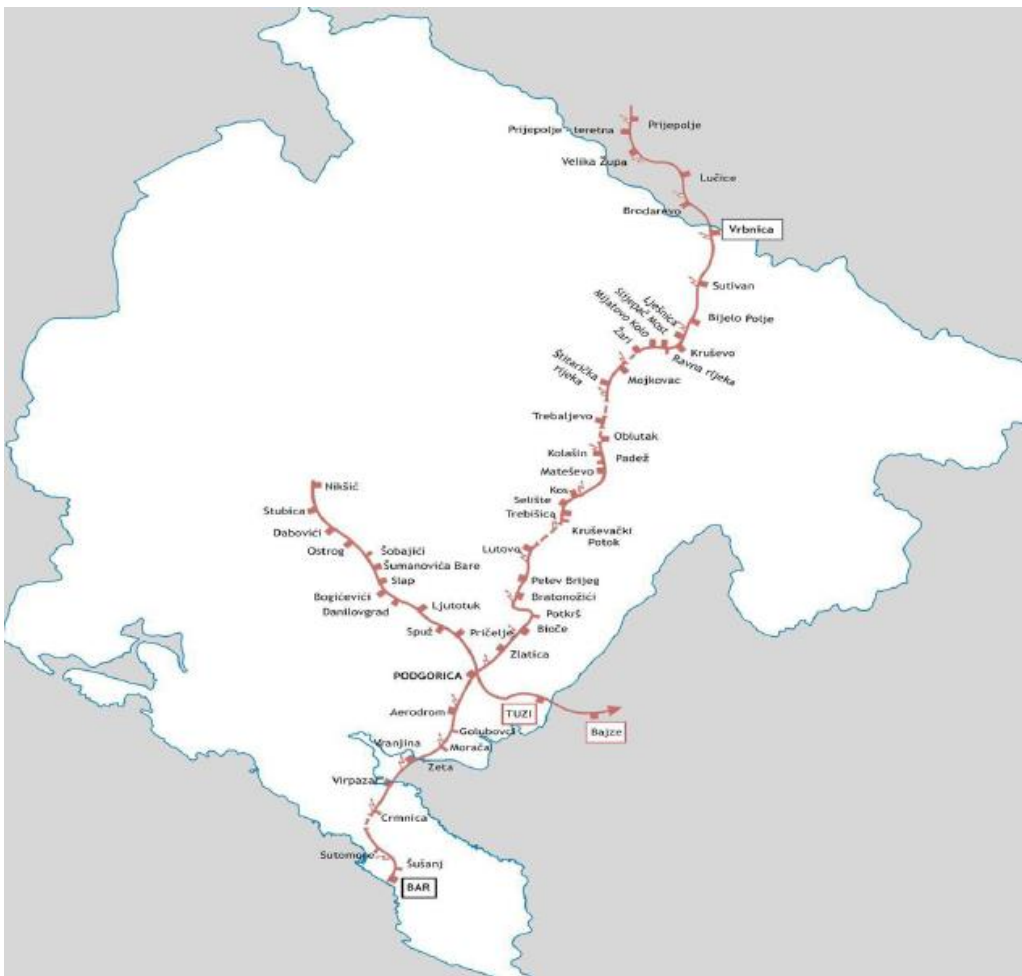


Abbildung 24: Eisenbahnnetz Montenegros

Seit 2006 wurden 123,1 Mio. Euro in die Instandsetzung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur in Montenegro für die Überholung und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Nikšić-Podgorica und die Überholung der Eisenbahnstrecke Bar-Vrbnica (Grenze zur Republik Serbien) investiert. Für die Strecke Bar-Vrbnica wurden bisher 59 Durchführungsarbeiten auf dem nördlichen Teil der Strecke abgeschlossen: Vrbnica-Kolašin (53,2 km) und eine zusätzlich beauftragte Überholung der Abschnitte Kolašin-Kos (10,9 km) und Kos-Trebešica (7,3 km), für eine Höchstgeschwindigkeit von 75-80 km/h. Die verbleibenden Arbeiten umfassen: die Überholung der 96 km langen Strecke (Trebešica-Bar), die Vorbereitung des Hauptentwurfs für den Austausch des vorhandenen Signal- und Sicherheitssystems am Bahnhof Podgorica, die Sanierung von Betonbrücken (insgesamt 91 Brücken), die Vorbereitung des Hauptrekonstruktions- und Sanierungsprojektes für 106 Tunnel sowie die Beschaffung der Ausrüstung für die Wartung der Eisenbahninfrastruktur (14 Stahlbrücken, 91 Betonbrücken, 12 Hänge und Erdbeuge von insgesamt 3 km Länge), Rekonstruktion von Gleisen und drei Stationen, Rekonstruktion bestehender Signal- und Sicherheitseinrichtungen und Kontaktnetzen entlang der Eisenbahnstrecke sowie Modernisierung von Sicherheits- und Videoüberwachungssystemen. Die geschätzte Laufzeit des Projekts beträgt 15 Jahre. Die technischen Unterlagen für die meisten Phasen des Projektes stehen für die Vorbereitung der Angebote oder die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens zur Verfügung. Der Wiederaufbau und die Modernisierung der Bahnstrecke Podgorica - Tuzi sind in der Liste der vorrangigen Infrastrukturprojekte für die nächsten 15 Jahre enthalten. Bisher wurden jedoch keine detaillierten technischen Studien oder einschlägigen Arbeiten eingeleitet. Auch die Erweiterung der Bahnstrecke Podgorica-Nikšić bis zur Bahnstrecke in Trebinje in Bosnien und Herzegowina ist vorgesehen, die dem vor 40 Jahren bestehenden engen Korridor zwischen Nikšić und Bileća und Trebinje folgen soll und früher als Dalmatien-Zelenika-Bahn bezeichnet wurde. Die Kosten für die Überholung und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Podgorica - Nikšić beliefen sich im Zeitraum von 2006 bis 2012 auf rund 65 Mio. Euro und wurden durch Darlehen der Česká Exportní Bank (ČEB) (50 Mio. Euro) und der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (15 Mio. Euro) finanziert. Seit 2008 wurden rund 68 Mio. Euro für die Überholung der Strecke Bar - Vrbnica aufgewendet. Diese Kosten wurden aus Darlehen der EBRD (14 Mio. Euro), der Europäischen Investitionsbank EIB (7 Mio. Euro), der ČEB (800 Tausend Euro) und aus Mitteln des Westbalkan-Investitionsrahmens finanziert. 2,5 Mio. Euro wurden aus staatlichen Mitteln aufgebracht. Die Instandhaltungskosten konnten in den letzten Jahren relativ stabil gehalten werden (rund 6 Mio. Euro pro Jahr). Dagegen stiegen im gleichen Zeitraum die Zuschüsse im Eisenbahnsektor (von 2 Mio. Euro im Jahr 2010 auf fast 9 Mio. Euro im Jahr 2016). Die Zuschüsse wurden zur Rückzahlung von Darlehen für die Reparatur des Eisenbahnnetzes und zur Deckung der Betriebslücke für den Eisenbahninfrastrukturbetreiber (ZICG) und das Eisenbahnunternehmen (ZICG-Prevoz) verwendet.



Abbildung 25: Abgeschlossene, laufende / geplante Eisenbahnprojekte entlang der Strecke Bar-Vrbnica

Nr.	Abschnitt	Status
1	Vrbnica - Kolašin	Komplett renoviert.
2	Kolašin – Kos	Die Rekonstruktion der Oberstreifenmaschine ist komplett. Die Rekonstruktion der Brücke und Hang/Neigung ist im Gange.
3	Kos - Trebesica	Die Rekonstruktion der Oberstreifenmaschine ist im Gange. Die Rekonstruktion der Brücke ist im Gange.
4	Trebesica - Bratonožići	Die Rekonstruktion der Brücke und Hang/Neigung ist im Gange.
5	Bratonožići - Podgorica	Sanierungsarbeiten sind im Gange.
6	Station Podgorica	Die Modernisierung des Signal- und Sicherheitssystems ist im Gange.
7	Podgorica - Vilpazar	Sanierungsarbeiten sind im Gange.
8	Vilpazar - Sutomore	Die Rekonstruktion der Oberstreifenmaschine ist im Gange.

Tabelle 21: Fortschritte bei der Umsetzung der Projekte entlang der Eisenbahnstrecke Bar-Vrbnica



Für die kommenden Jahre wird ein deutliches Wachstum des Personen- und Güterverkehrs in Montenegro erwartet. Dies ist sowohl auf externe (makroökonomische) Faktoren, wie das Wirtschaftswachstum Montenegros und der Nachbarländer, als auch auf die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur zurückzuführen, die bessere Dienste in Bezug auf Reisezeit, Kapazität und Zuverlässigkeit erwarten lassen. Zusammenfassend kann man sagen, dass der Schienenverkehr in Montenegro in den kommenden Jahren voraussichtlich zunehmen wird, sofern Reparaturarbeiten am Schienenverkehr durchgeführt und die Wirtschaftstätigkeit gestärkt wird.

Jahr	Schienenpersonenverkehr	Schiengüterverkehr
	Zurückgelegte Strecke (km)	Zurückgelegte Strecke (km)
2015	204,680	387,351
2025	297,580	542,943
2035	405,758	665,948

Tabelle 22: Leistungsindikatoren für das Schienennetz (typischer Tag)

### 5.3 Luftverkehr in Montenegro<sup>71</sup>

Der Flugverkehr in Montenegro wird über zwei internationale Flughäfen in Podgorica und Tivat abgewickelt. In den Vorjahren wurden Investitionen in Flughäfen in Höhe von rund 37 Mio. Euro vorgenommen. Die geschätzten Kosten für die Modernisierung der Flughäfen belaufen sich auf 150 Mio. Euro - 95 Mio. Euro für den Flughafen Podgorica und 55 Mio. Euro für den Flughafen Tivat.

Der Flughafen Podgorica (IATA: TGD, ICAO: LYPG) bedient die Hauptstadt Montenegros. Der Flughafen verfügt über eine Landebahn mit einer Länge von 2.500 m und einer Breite von 45 m und einer Nord-Süd-Ausrichtung (PSS 18/36). Gemäß der ICAO-Flughafenklassifikation hat der Flughafen Podgorica die Kategorie 4E ILS Cat I. Eine instrumentelle Landung ist jedoch nur auf der PSS 36 (von Süden) möglich, während eine Annäherung an die PSS 18 von Norden nur visuell und nur unter perfekten visuellen meteorologischen Bedingungen möglich ist. Grund ist die Nähe der Dinarischen Alpen im Norden. Der Flughafen verfügt über zwei Start- und Landebahnen, sechs Parkpositionen für Flugzeuge der Kategorie C, mit der Möglichkeit, Flugzeuge der Kategorie D auf den Parkpositionen 5 und 6 abzustellen, drei Parkpositionen für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt (Spannweite ≤ 20 m), eine Parkposition auf der technischen Plattform für Flugzeuge der Kategorie C, ein 5.500 m<sup>2</sup> großes Passagierterminal mit acht Schaltern zur Registrierung von Passagieren und Gepäck, acht Ausgängen (zwei für Ankünfte und sechs für Abflüge) und zwei Gepäckförderbänder.

Der Flughafen Tivat befindet sich in unmittelbarer Nähe von Tivat, 8 km vom Zentrum von Kotor und 20 km nordwestlich von Budva entfernt. Der Flughafen verfügt über eine Landebahn (14/32) mit einer Länge von 2.500 m und einer Breite von 45 m, deren Ende sich nur 88 m von der Küste der Bucht von Kotor entfernt befindet. Am Flughafen Tivat wird die unvollständige Einhaltung der internationalen Vorschriften in Bezug auf die Schutzflächen der Landebahn beobachtet. Gemäß der ICAO-Klassifikation hat der Flughafen Tivat eine 4D-Kategorie. Der Flughafen ist aufgrund der hügeligen Geländekonfiguration rund um den Flughafenstandort und der starken Seitenwinde durch herausfordernde Anflug- und Landeverfahren gekennzeichnet. Der Flughafen verfügt über zwei Start- und Landebahnen, sieben Parkplätze für Flugzeuge (fünf für Flugzeuge der Kategorie C und zwei für Flugzeuge der Kategorie D, 12 Parkplätze für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt (Spannweite ≤ 20 m) und ein 4.050 m<sup>2</sup> großes Passagierterminal mit 12 Schaltern. Für die Registrierung von Passagieren und Gepäck gibt es sechs Ausgänge und zwei Karussells für die Entgegennahme vom Gepäck.

Neben zwei internationalen Flughäfen gibt es in Berane (Dolac) einen Flughafen, der über eine Start- und Landebahn und eine Terminalanlage verfügt (da es sich früher um einen internationalen Flughafen handelte), der aber aufgrund der aktuellen Verhältnisse, mangelnder Ausstattung und kurzer Pistenlänge (Start- und Landebahnen <2.000 m) nur für die allgemeine Luftfahrt verwendet wird. In der Vergangenheit gab es einige Vorschläge zur Valorisierung dieses Flughafens, die jedoch bisher nicht umgesetzt wurden. Insgesamt beträgt die typische Landebahnkapazität mit ILS in einer Richtung ungefähr 40 Flugzeugumdrehungen (Landung + Start) pro Stunde. Derzeit akzeptieren die Flughäfen Podgorica und Tivat durchschnittlich 32-38 Flugrotationen pro Tag. Vor diesem Hintergrund ist die Landebahnkapazität für die gegenwärtigen und wahrscheinlichen zukünftigen Bedingungen ausreichend. Zum anderen gilt es, die Anzahl der Flugzeugparkplätze zu erhöhen und das Passagierterminal zu erweitern. Die zwei montenegrinische internationalen Flughäfen befinden sich derzeit in einer Phase, in der die Kapazitäten erweitert und ausgebaut werden müssen, um auf den wachsenden saisonalen Verkehr reagieren zu können.

<sup>71</sup> Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

Passagierterminals sind unzureichend und müssen erweitert werden. Insbesondere für den Flughafen Tivat sind mehrere Projekte geplant, da die Verkehrsnachfrage in den kommenden Jahren voraussichtlich stark zunehmen wird.

Zukünftige Projekte für den Flughafen Podgorica umfassen den Ausbau des Passagierterminals, die Verbesserung von Manövrierbereichen und Flugzeugparkplätzen, den Ausbau von Einrichtungen für den Güterverkehr, den Umzug eines Tanklagers und einer Energiestation. Der Flughafen Podgorica gehört nicht zum Stadtgebiet Podgorica. In diesem Sinne forderte die Firma „Airports of Montenegro“ die Gemeinde Podgorica auf, eine lokale oder staatliche Standortstudie für den Flughafen Podgorica zu erstellen. Ohne das Bestehen dieses Dokuments kann das Unternehmen keine Entwicklungsprojekte durchführen. In Bezug auf den Flughafen Tivat reicht die Kapazität des Flughafens bereits nicht aus, um die Nachfrage in der Hochsommerperiode zu decken, was eine Erweiterung erforderlich macht. Der vorläufige Entwurf für die Modernisierung des Flughafens Tivat wurde abgeschlossen und beinhaltet folgende Projekte: Rekonstruktion des bestehenden Passagierterminals (4.050 m<sup>2</sup>) und Bau eines neuen Passagierterminals (13.000 m<sup>2</sup>), das mit dem bestehenden verbunden ist; Umwandlung eines Teils des alten Terminals in ein neues General- / VIP-Terminal. Alle Einrichtungen und Funktionen für diesen Zweck würden sich im alten Terminal befinden. Das neue konzeptionelle Design des „Airsides – Docks“ umfasst:

- die Reparatur des Vorhangs auf Manövrierflächen, einschließlich der Landebahn,
- die Erweiterung der Plattform für die kommerzielle Luftfahrt, die Rollwege, die diese mit der Landebahn verbinden, die neu vorgeschlagene Rollbahn und zugehörige Anlagen,
- Verschiebung der PSS-Grenzwerte zur Einhaltung internationaler Sicherheitsstandards,
- Verschiebung der Route Tivat – Ostrvo cvijeća.

Außerdem gibt es Initiativen im Zusammenhang mit dem Nikšić-Flughafen (Kapino Polje), für welchen eine Durchführbarkeitsstudie erstellt wird. Gleichzeitig gibt es eine Initiative zur Eröffnung eines Flughafens in Ulcinj.

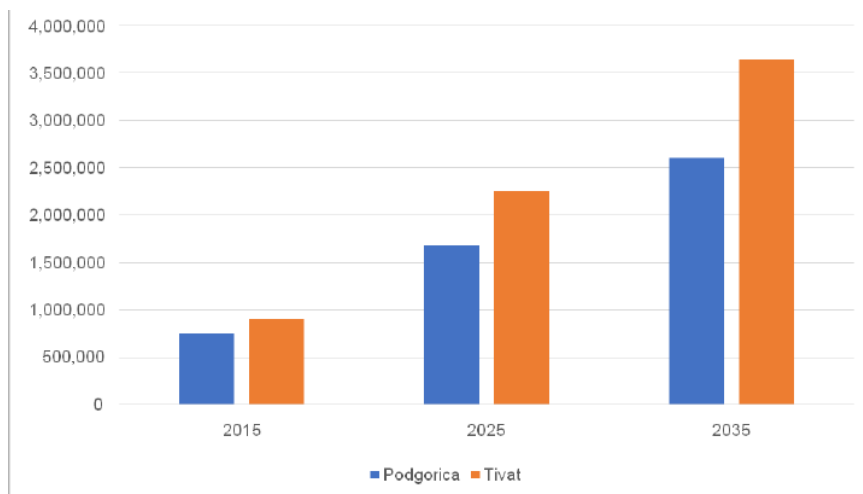


Abbildung 26: Prognose des jährlichen Passagierolumens auf den Flughäfen in Podgorica und Tivat

Schätzungen zu Folge, wird der Passagierverkehr am Flughafen Tivat auch in den kommenden Jahren den Passagierverkehr am Flughafen Podgorica übertreffen. Die Projektion für die Jahre 2025 und 2035 können sie der Abbildung 27 entnehmen.

## 5.4 Wasserverkehr in Montenegro<sup>72</sup>

Der Hafen Bar AD verfügt über:

- ein Getreideterminal mit einem Getreidesilo mit einer Kapazität von 30.000 Tonnen und einem 250 m langen geschlossenen Förderband, das parallel zur Eisenbahn verläuft und zum Laden und Entladen von Getreide in bzw. aus dem Silo bestimmt ist;
- Stückgutterminal mit geschlossener Lagerkapazität und Kühllager;
- „Ro-Ro“-Terminal zur Aufnahme, Lagerung und zum Versand von „Ro-Ro“-Ladeeinheiten (Möglichkeit der Beladung kompletter Straßenfahrzeuge oder Fahrzeugteile - Anhänger und Sattelanhänger);
- ein Passagierterminal mit fünf Liegeplätzen für Passagierschiffe und Fähren sowie ein Flüssigfrachtterminal für den Empfang und Versand von Öl und Erdölprodukten.

Eine Verlängerung der Küste am Passagierterminal ist im Hafen von Bar geplant. Das Projekt umfasst die Erweiterung des vorhandenen Ufers am Passagierterminal um 433 m, 30 m breit, und die Umsetzung würde bestehende Beschränkungen in Bezug auf die Flachwassertiefe bei vorhandenen Betriebsliegeplätzen beseitigen. Die Durchführung des Projekts würde den Empfang von Schiffen und Kreuzfahrtschiffen für mittlere und große Passagierzahlen (sowie kombinierte Fracht- und Passagierschiffe) ermöglichen. Auch eine Erweiterung des operativen Ufers am 166 m langen Schüttgut-Terminal ist geplant. Das Projekt „Zweite Phase des Volujica-Steinbruchs“ im Hafen von Bar sieht die dauerhafte Sanierung des Nordhangs des Volujica-Hügels vor, um die am Fuße des Hügels befindlichen Infrastruktur- und Aufbaustrukturen zu schützen und eine neue Zone von 7,8 ha für den Umschlag und die Lagerung trockener Schüttgüter zu erhalten.

Der Hafen von Adria AD, welcher sich neben dem Hafen Bar AD befindet, verfügt über ein Containerterminal mit einem operativen Ufer von 330 m Länge und 12 m Tiefgang sowie einen modernen Containerkran (40 t) und einen offenen Lagerraum mit einer Lagerkapazität von 2.500 TEU (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) und 180 Kühlcontainern. Es verfügt außerdem über zwei Stückgutdocks, die mit Hafenkränen ausgestattet sind, eine umschlossene Lagerfläche von 7,6 ha und eine offene Lagerfläche von 5,86 ha sowie einem Terminal für den Umschlag von Holz und Holzprodukten mit Lagerfläche.

Seit 2006 hat sich der Hafen von Kotor auf den Kreuzfahrttourismus orientiert und gilt als eines der meistbesuchten Reiseziele im Mittelmeerraum. Die attraktive Lage des Hafens im Golf von Boka Kotorska bietet die Möglichkeit, eine nachhaltige Geschäftsentwicklung zu vollziehen. Der Hafen von Kotor plant die Anpassung, den Umbau, den Bau und die Ausstattung des Hafens für den kommerziellen Hafenbetrieb, der für den internationalen Verkehr geöffnet ist, wobei der Schwerpunkt auf dem Tourismus- und Passagiersegment liegt. Es ist auch geplant, die Kapazität von Schiffen zu erhöhen, um am Liegeplatz in Kotor anzulegen und Kreuzfahrtschiffe an Ankerplätzen mit der Installation von temporären Bojen zum Anlegen auszustatten. Der so konzipierte Hafentwicklungsplan muss mit der Entwicklung der Stadt Kotor vereinbar sein, da der Hafen durch seine Lage in sein Gebiet und seinen Inhalt einbezogen wird.

In Bezug auf die Marineflotte hat Montenegro im Jahr 2009 Aktivitäten zur Wiederbelebung der Handelsflotte aufgenommen. Ende 2009 beauftragte die montenegrinische Schifffahrt AD Kotor über POLY aus China die Shanghai Shipyard Co., Ltd China mit dem Bau von zwei Massengutfrachtern. Die Schiffe sind vom Typ „handy“ mit einer Kapazität von 35.000 Tonnen, einer Länge von 179,90 m, einer Breite von 28,40 m, fünf Lagerräumen und vier Ladeeinheiten/Kränen von jeweils 30 Tonnen. Die zwei Schiffe „Kotor“ und „Dvadesetprvi maj“ sind vom zuvor anerkannten Bureau Veritas zertifiziert. Die Schifffahrtsunternehmen Crnogorska plovidba AD und Barska plovidba AD planen, die montenegrinische Handelsflotte durch die Beschaffung neuer Schiffe weiter zu beleben. Um die Schifffahrtsbranche in Montenegro und die traditionelle Verbindung zwischen Montenegro und Italien weiter auszubauen, muss die Bar-Bari-Bar-Seeschifffahrtlinie mit einem neuen Ro-Ro-Passagierschiff erneuert werden, was eine der Anforderungen der Bar Company Navigation AD ist.

In Bezug auf den Skadar-See ist die Aufwertung dieses Gebiets durch den Bau einer angemessenen Infrastruktur im Hafen von Virpazar für den internationalen Wasserverkehr und durch die Erfüllung der Bedingungen für den Bau einer Wasserstraße zwischen dem Hafen von Virpazar und dem Hafen von Skadar in der Republik Albanien geplant. In Zusammenarbeit mit der Republik Albanien wird an der Einrichtung einer Wasserstraße am Bojana-Fluss gearbeitet.

<sup>72</sup> Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

## 5.5 Intermodale Infrastruktur

Die einzige intermodale Station, die den Schienen- und Seeverkehr des Landes miteinander verbindet, wurde im Hafen von Bar eingerichtet. Die Verbindungen zwischen den Hafendocks und dem Schienennetz sind jedoch unzureichend. Darüber hinaus mangelt es an Infrastruktur, um die Intermodalität zwischen Schiene und Straße herzustellen. Dies weist darauf hin, dass die Kapazität der Eisenbahnstrecken nicht voll ausgelastet ist und die Containerladung hauptsächlich im Straßenverkehr befördert wird. In Anbetracht des Mangels an Projektdokumentation und Projektreife in Montenegro besteht der erste Schritt darin, eine Intermodalitätsstudie in Montenegro durchzuführen, die sich auf die Analyse des aktuellen Zustands des Landes konzentriert und Maßnahmen vorschlägt, die zur Entwicklung eines umfassenden intermodalen Verkehrssystems führen. Auf der Grundlage einer solchen Studie können Schritte zur Vorbereitung des weiteren Ausbaus der Infrastruktur unternommen werden.

## 5.6 Infrastrukturprojekte in Montenegro<sup>73</sup>

Obwohl sich die Qualität der Verkehrsinfrastruktur in Montenegro im letzten Jahrzehnt erheblich verbessert hat, wird es einige Zeit dauern, bis die hohen EU-Standards in Bezug auf Qualität, Sicherheit, Kapazität und effizientes Management erreicht sind. Die Verbesserungen im Bereich der Verkehrsanbindung stehen im Einklang mit den Verpflichtungen des Staates aus der Wiener Erklärung von 2015 (6. Westbalkan-Gipfel in Wien) und den Prioritäten der 6. Westbalkan-Konnektivitätsagenda (WB6-Agenda) in Bezug auf die Entwicklung der Verkehrs- und Energieinfrastruktur und Festlegung einer einzigen Liste prioritärer Infrastrukturprojekte, technischer Standards, Verkehrssicherheitsprogrammen, Grenzübergangsverfahren, Eisenbahnreform und Marktöffnung / -liberalisierung. Die geschätzten Gesamtkosten für den für die vorrangigen Projekte im Verkehrssektor in Montenegro belaufen sich auf rund 3,3 Mrd. Euro. Die Umsetzung prioritärer Infrastrukturprojekte des Landes wird in „Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035“ festgelegt.

Tabelle 23: Liste der prioritären Infrastrukturprojekte in Montenegro

Nr.	Name des Projektes	Sektor	Investitionshöhe (in Euro)
1	Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahn Bar-Vrbnica-Eisenbahn (Grenze zu Republik Serbien)	Schienenverkehr	246.500.000,00
2	Bau der Autobahn Bar-Boljare, Abschnitt Mateševo -Andrijevic	Straßenverkehr	294.840.000,00
3	Küstenvariante der adriatisch-ionischen Korridor-Schnellstraße entlang der montenegrinischen Küste	Straßenverkehr	1.013.001.000,00
3.1	Grenzabschnitt zu Kroatien - Bijela (17 km)	Straßenverkehr	193.228.000,00
3.2	Brücke über die Bucht von Kotor, Viadukte und Zufahrtsstraßen	Straßenverkehr	67.925.000,00
3.2	Umfahrungsstraße um Tivat	Straßenverkehr	56.430.000,00
3.4	Umfahrungsstraße um Budva	Straßenverkehr	158.388.000,00
3.5	Umfahrungsstraße um Bar	Straßenverkehr	188.000.000,00
3.6	Abschnitt Tivat - Sozina	Straßenverkehr	198.550.000,00
3.7	Abschnitt Bar - Grenze zu Republik Albanien	Straßenverkehr	150.480.000,00
4	Autobahn Bar - Boljare, Umfahrungsstraße um Podgorica, Abschnitt Smokovac - Tološi - Farmaci	Straßenverkehr	233.122.000,00
5	Autobahn Bar – Boljare, Abschnitt Đurmani - Farmaci	Straßenverkehr	440.640.000,00
6	Autobahn Bar – Boljare, Abschnitt Andrijevic – Boljare	Straßenverkehr	731.160.000,00
7	Rekonstruktion und Modernisierung der Eisenbahnlinie Podgorica - Tuzi - über die albanische Grenze nach Tirana	Schienenverkehr	35.000.000,00
8	Verkehrsinformationssystem (VTMIS)	Wasserverkehr	4.200.000,00
9	Entwicklung des Flughafens in Podgorica	Luftverkehr	94.842.387,60
10	Entwicklung des Flughafens in Tivat	Luftverkehr	55.000.000,00
11	Rekonstruktion der Autobahn Šćepan-Polje-Plužine (Grenze zu BuH)	Straßenverkehr	60.000.000,00
12	Bau der Eisenbahnstrecke Nikšić-Grenze zu BuH-Trebinje-Čapljina	Schienenverkehr	179.597.190,00

<sup>73</sup> Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

## 6. Politische Rahmenbedingungen in Serbien und Montenegro

Ehemals war **Serbien** ein Teilstaat Jugoslawiens und wurde 2006 zur parlamentarischen Republik Serbien erklärt. Das Parlament ist ein Einkammerparlament mit 250 Abgeordneten, welche die Regierung mitsamt dem Premierminister wählen. Am 16. März 2014 fanden in Serbien Parlamentswahlen sowie Wahlen in der Stadt Belgrad statt, bei denen die Fortschrittspartei Serbiens (Srpska napredna stranka - SNS) einen deutlichen Wahlsieg erzielte (über 50% der Stimmen), der ihre bisherige Position in der Regierung deutlich stärkte. Bei den seitens des serbischen Premierministers Aleksandar Vučić um zwei Jahre vorgezogenen Wahlen vom 24. April 2016 erzielte die Fortschrittspartei Serbiens abermals einen deutlichen Wahlsieg (mit fast 50% der Stimmen). Bei den Präsidentenwahlen am 2. April 2017 wurde der bisherige Premierminister, Aleksandar Vučić, zum Präsidenten der Republik Serbien gewählt. Das Amt des Premierministers trat am 29. Juni 2017 die bisherige Ministerin für Öffentliche Verwaltung und Lokale Selbstverwaltung, Ana Brnabić, an.

Der Koalitionspartner der SNS ist weiterhin die Sozialistische Partei Serbiens (SPS), die knapp über 10% der Wahlstimmen verzeichnen konnte, jedoch aufgrund der absoluten Mehrheit von SNS einen Großteil ihres politischen Einflusses aufgeben musste. Die größte Opposition der SNS ist momentan die „Allianz für Serbien“ („Savez za Srbiju“). Die Allianz ist eine Koalition des Großteils der serbischen Opposition, welche gemeinsam gegen die SNS und Präsident Vučić auftreten möchte. Neben der „Allianz für Serbien“ besteht die Opposition aus der „Bewegung der freien Bürger“ („Pokret slobodnih građana“), der Sozialdemokratischen Partei (SDS) und der Demokratischen Partei Serbiens (DSS). Formell gehören die Serbische Radikale Partei (SRS) und die Liberal-Demokratische Partei (LDP) zur Opposition, treten aber in Hinsicht auf die aktuelle politische Situation neutral auf, stehen sogar eher auf Seite der regierenden Parteien.

Seit dem Jahr 2000 verfolgt Serbien einen proeuropäischen Kurs. Alle Regierungsakteure sowie auch alle Oppositionsparteien haben sich für Europa und die Fortführung des Reformprozesses ausgesprochen. Serbien beantragte im Dezember 2009 die EU-Mitgliedschaft und wurde am 1. März 2012 offizieller EU-Beitrittskandidat. Im Januar 2014 nahm Serbien offiziell die Beitrittsverhandlungen mit der Europäischen Union (EU) auf. Dies hängt insbesondere mit der Unterzeichnung des sogenannten Brüsseler Abkommens mit Kosovo im April 2013 zusammen, was zu einer bedeutenden Entschärfung der Beziehungen mit der ehemaligen Provinz geführt hat. Kosovo hatte sich 2008 für unabhängig erklärt. Serbien hat die Unabhängigkeit bisher nicht anerkannt.

Mit der Unabhängigkeit **Montenegros** am 3. Juni 2006 wurde die gemeinsame Staatenunion mit Serbien als Nachfolger der Bundesrepublik Jugoslawien beendet und zur parlamentarischen Republik erklärt.

Am 16. Oktober 2016 fanden in Montenegro Parlamentswahlen statt, bei denen die Demokratische Partei der Sozialisten (Demokratska partija socijalista – DPS) einen deutlichen Wahlsieg erzielte (36 Sitze) und den Premierminister Duško Marković (Amtsantritt: 28. November 2016) aufstellte. Die Demokratische Partei der Sozialisten ist in einer Koalition mit den Sozialdemokraten (SD, 2 Sitze), Bosniakischer Partei (BS, 2 Sitze), der albanischen Koalition (1 Sitz) und der Kroatischen Bürgerinitiative (HGI, 1 Sitz). Die Opposition besteht aus der Demokratischen Front (Wahlbündnis von NOVA und PzP, 18 Sitze), der Koalition „Schlüssel“ (Wahlbündnis von Demos, SNP und URA, 9 Sitze), den Demokraten (8 Sitze) und der Sozialdemokratischen Partei (SDP, 4 Sitze).

Das Staatsoberhaupt ist Präsident Milo Đukanović (DPS). Er wurde zuletzt am 15. April 2018, als Nachfolger von Filip Vujanović, gewählt. Er war bereits von 1998-2002 Staatspräsident der Teilrepublik Montenegro in der Staatenunion Serbien und Montenegro sowie mehrmals Premierminister Montenegros, von 1991-1998, 2003-2006, 2008-2010 und 2012-2016.

## 7. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren sowie Zollinformationen in Serbien

Serbien hat einige Vorschriften erlassen, die den Transport von Gütern regeln. Es gibt auch einige bilaterale und multilaterale Abkommen, die Serbien in diesem Bereich unterzeichnet hat. Die wichtigste nationale Behörde ist das Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur. Innerhalb des Ministeriums übernimmt die Abteilung für Straßenverkehr folgende Aufgaben:

- Übernimmt Aufgaben, die die Vorbereitung und Durchführung der Vorschriften sicherstellen sollen;
- Nimmt Teil an der Vorbereitung und Durchführung der bilateralen und multilateralen Abkommen;
- Führt Verhandlungen über Kontingente der bilateralen „CEMT-Genehmigungen“;
- Verteilt „CEMT-Genehmigungen“;
- Stellt an serbische Transporteure Lizenzen für den internationalen und nationalen Transport aus;
- Stimmt Fahrpläne für den internationalen Transport von Personen ab;
- Ist zuständig für die internationale Zusammenarbeit im Transport Bereich.

Die wichtigsten nationalen Vorschriften in Serbien, die den Transport von Gütern betreffen, sind folgende:

Das Gesetz über den internationalen Transport im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, nr. 60/98, 5/99 - ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 – und Amtsblatt Republik Serbiens, br. 101/2005, 101/2005 - dr. zakon, 18/2010 i 68/2015 - dr. zakoni)<sup>74</sup>. Mit diesem Gesetz werden Bedingungen für den Transport von Personen und Gütern im internationalen Straßenverkehr geregelt. Die Wichtigsten Rechtsnormen, die den Transport von Gütern betreffen und die anhand dieses Gesetzes entstanden sind, sind folgende:

- Regelwerk über die Form der Genehmigung für den internationalen öffentlichen Transport von Personen und Gütern;
- Verordnung über die Verteilung der ausländischen Genehmigungen an inländische Transporteure für den internationalen öffentlichen Transport von Gütern;
- Verordnung über die Art der Verteilung und die Kriterien für die Verteilung der ausländischen Genehmigungen an inländische Transporteure für den internationalen öffentlichen Transport von Gütern.

Das Gesetz über den Transport von Gütern im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, br. 68/2015 i 41/2018)<sup>75</sup> regelt den öffentlichen und privaten Transport von Gütern im inländischen Straßenverkehr.

Das Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr (Amtsblatt, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019)<sup>76</sup> regelt die Sicherheit auf den Straßen, verwaltet die Sicherheit auf den Straßen, schreibt Regeln im Straßenverkehr und das Benehmen der Teilnehmer im Straßenverkehr vor.

<sup>74</sup> Das Gesetz über den internationalen Transport im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, nr. 60/98, 5/99 - ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 – und Amtsblatt Republik Serbiens, br. 101/2005, 101/2005 - dr. zakon, 18/2010 i 68/2015 - dr. zakoni)

<sup>75</sup> Das Gesetz über den Transport von Gütern im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, br. 68/2015 i 41/2018)

<sup>76</sup> Das Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr (Amtsblatt, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019)<sup>76</sup>



## Voraussetzungen für den internationalen Gütertransport

Damit Transporteure aus Serbien dem internationalen Gütertransport nachgehen können, müssen sie sich im Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur registrieren.<sup>77</sup> Außerdem müssen die Transporteure folgende Bedingungen erfüllen:

- Bilaterale Genehmigung (für Transit, Fahrt nach Serbien, Fahrt von Serbien oder für die Fahrt aus einem Drittland ins andere);
- Multilaterale Genehmigung – CEMT;
- der Transporteur muss für den internationalen Gütertransport registriert sein;
- der Fahrer muss für den internationalen Gütertransport registriert sein;
- weitere Genehmigungen.

### CEMT-Genehmigungen<sup>78</sup>

Die CEMT-Genehmigung ist ergänzend erforderlich für grenzüberschreitende Verkehre in den 43 Staaten, die der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) angehören. Sie wird auf Antrag für Transporte ausgegeben, die mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen Nutzlast oder 6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt werden.

Mit dem multilateralen Abkommen wird die Nutzung der sicheren und der Transportfahrzeuge mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoß favorisiert. Gemäß der CEMT werden Transportfahrzeuge in folgende Kategorien unterteilt:

1. zur Kategorie „grüner Lastkraftwagen“ beziehungsweise „grünes“ Fahrzeug in Weiß die Aufschrift „U“ oder „E“ (Umwelt bzw. Environment),



2. zur Kategorie „supergrünes und sicheres“ Fahrzeug in Weiß die Aufschrift „S“ (Sûr = Safe = Sicher),



3. zur Kategorie „EURO3 sicheres“ Fahrzeug in Weiß die Aufschrift „3“ (3 = EURO3) / zur Kategorie „EURO III sicheres“ Fahrzeug in Weiß die Aufschrift „III“ (III = EURO III) und



4. zur Kategorie „EURO4 sicheres“ Fahrzeug in Weiß die Aufschrift „4“ (4 = EURO4).



Multilaterale CEMT-Genehmigungen werden für grenzüberschreitenden Güterverkehr ausgestellt, der durch Transporteure durchgeführt wird, die in einem Mitgliedsstaat der CEMT registriert sind. Die gleiche CEMT-Genehmigung kann nicht gleichzeitig durch mehrere Fahrzeuge genutzt werden.

<sup>77</sup> Das Gesetz über den internationalen Transport im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, nr. 60/98, 5/99 - ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 – und Amtsblatt Republik Serbiens, br. 101/2005, 101/2005 - dr. zakon, 18/2010 i 68/2015 - dr. zakoni), § 42ff.

<sup>78</sup> <https://www.hk24.de/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/logistik/gueterkraftverkehr/regelungen-tipps/4023344#titleInText0>

### Besondere Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr<sup>79</sup>

Neben den CEMT-Genehmigungen werden auch bilaterale Genehmigungen ausgestellt. Bilaterale Transportgenehmigungen sind im sog. Drittlandverkehr erforderlich und berechtigen nur zu Verkehren zwischen den betreffenden Vertragsstaaten. Sie werden als Einzelfahrtgenehmigung oder Zeitgenehmigung ausgegeben und sind entsprechend der Transportrelation zu beantragen.

Vorläufiger Genehmigungsverteilungsplan für 2020 Einzelne Genehmigungen nach Kontingenten			
Lfd.Nr.	Kontingent und internationale Landesbezeichnung	Art der Genehmigung	Anzahl Genehmigungen
1	Österreich (AT)	BT für E5	7650
		BT für E6	1350
		B für E5	7500
		B für E6	500
2	Albanien (AL)	B für E2	500
		BT	200
		DL für E2	200
3	Aserbaidschan (AZ)	BT	100
4	BSEC (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit im Schwarzmeerraum)	BT	1000
5	Belgien (BE)	UNI	6000
6	Belarus (BY)	B	3600
		T	6400
		DL	200
7	Bosnien und Herzegowina (BIH)	DL	950
8	Bulgarien (BG)	DL	800
9	Griechenland (EL)	B	13000
		T (BEZ)	3000
		DL	215
		HL	3000
		HL (BEZ)	12000
10	Georgien (GE)	BT	100
11	Dänemark (DK)	BT	600
		DL	100
12	Estland (EE)	B	100
		B für E2	200
13	Iran (IR)	B	1500
		T	1500
		DL	100
14	Italien (IT)	B	100
		B für E3	600
		B für E5	10000
		B für E6	1000
		B für SA	4100
		T für E5	4000
		T für E6	2000
15	Zypern (CY)	BT	200
		DL	20
16	Luxemburg (LU)	BT	180
		UNI	20
17	Ungarn (HU)	DL für E3	1000
		DL für E5	1000
		B	500
		B für E3	7000
		T für E3	17000
18	Nordmazedonien (MK)	B	5000
		T	5000
		DL	300
19	Deutschland (DE)	BT	50
		BT für E3	500

<sup>79</sup> <https://www.hk24.de/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/logistik/gueterkraftverkehr/regelungen-tipps/4023344/#titleInText0>

		BT für E5	34650
		BT für E6	10000
20	Norwegen (NO)	B	300
21	Polen (PL)	BT	1000
		DL	100
22	Rumänien (RO)	DL	1000
23	Russland (RU)	B	10000
		B HL?	2000
		DL	100
24	Slowakei (SK)	DL	300
25	Türkei (TR)	BT	16000
		T (BEZ)	11500
		DL	3750
26	Ukraine (UA)	BT	8000
		T für E3	10000
		DL	300
		DL für E3	300
27	Frankreich (FR)	BT für E5	4000
28	Niederlande (NL)	UNI	4000
29	Kroatien (HR)	DL	7500
30	Tschechien (CZ)	B	5000
		UNI	200
31	Spanien (ES)	B	2400
		T	150
32	Kasachstan (KZ)	DL	20
33	Kirgisistan (KG)	BT	100
34	Montenegro (ME)	DL	4000

Tabelle 24: Vorläufiger Genehmigungsverteilungsplan für 2020

### Genehmigungen für Fahrer im grenzüberschreitenden Güterverkehr<sup>80</sup>

Neben den Genehmigungen, die Fahrzeuge für die Teilnahme am grenzüberschreitenden Verkehr besitzen müssen, gibt es auch bestimmte Genehmigungen, die Berufsfahrer haben müssen, damit sie am grenzüberschreitenden Verkehr teilnehmen können. Diese Genehmigungen werden an Berufsfahrer ausgestellt nach der Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen und nach dem Bestehen entsprechender Prüfungen. Die zuständige nationale Stelle für die Ausstellung dieser Genehmigungen für Berufsfahrer ist die Agentur für Verkehrssicherheit.

## 7.1 Technische Voraussetzungen und Zollinformationen

### Übersicht

Technische Voraussetzungen und Verfahren für die Einfuhr von Maschinen sind in folgenden Gesetzen geregelt:

- Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018;
- Zolltarif Gesetz (serbisch: Zakon o carinskoj tarifi) Abl. Republik Serbiens Nr. 62/2005, 61/2007, 5/2009 i 95/2018 - dr. zakon;
- Gesetz über die MwSt. (serbisch: Zakon o porezu na dodatu vrednost) Abl. Republik Serbien", Nr. 84/2004, 86/2004 - ispr., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 6/2014 - usklađeni din. izn., 68/2014 - dr. zakon, 142/2014, 5/2015 - usklađeni din. izn., 83/2015, 5/2016 - usklađeni din. izn., 108/2016, 7/2017 - usklađeni din. izn., 113/2017, 13/2018 - usklađeni din. izn., 30/2018 i 4/2019 - usklađeni din. izn.).

<sup>80</sup> Das Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr (Amtsblatt, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019) §§ 203 u. 204

## Zollgesetz

### 1. Einführung

Mit dem Zollgesetz sind allgemeine Regeln und Verfahren vorgesehen für die Einfuhr von Waren in das Zollgebiet Serbiens. Dieses Gesetz wird gemäß §1<sup>81</sup> in folgenden Fällen angewandt:

- Für alle Waren, die aus anderen Zollgebieten in das Zollgebiet der Republik Serbiens eingeführt werden, bzw. für alle Waren, die aus dem Zollgebiet Serbiens ausgeführt werden;
- Dieses Gesetz regelt alle Zollverfahren und alle Rechte und Pflichten, die daraus entstehen.

### 2. Ziel des Gesetzes

Das Ziel des Gesetzes gemäß §2<sup>82</sup> ist:

- der Schutz Wirtschafts-, Fiskal- und Finanzinteressen der Republik Serbien;
- Schutz Republik Serbiens vor illegalem Handel;
- Schutz der Menschen und der Umwelt;
- Vereinfachung des internationalen Handels.

### 3. Vertretung (§13)<sup>83</sup>

Natürliche und juristische Personen, die ihren Aufenthalt, bzw. ihren Geschäftssitz nicht in Serbien haben, müssen einen mittelbaren Vertreter (Zollagenten) benennen, der ihre Interessen in Republik Serbien vertritt.

Die Vertretung kann folgende Formen haben:

- Unmittelbare Vertretung, bei der der Zollagent im Namen und für Rechnung des Vertretenen handelt;
- Mittelbare Vertretung, bei der der Zollagent in seinem eigenen Namen und für die Rechnung des Vertretenen handelt.

Der Vertreter (Zollagent) muss i.d.R. immer seinen Sitz in Serbien haben.

### 4. Mittelbare Vertretung (§15)<sup>84</sup>

Im Sinne des §6 des Zollgesetzes kann die mittelbare Vertretung nur durch eine juristische Person ausgeübt werden, die folgende Voraussetzungen erfüllt:

- registrierten Geschäftssitz auf dem Zollgebiet der Republik Serbien;
- als Hauptgeschäftstätigkeit muss die internationale Spedition eingetragen sein;
- mindestens ein Beschäftigter, der eine Lizenz für die Zollvertretung vorweisen kann.

### 5. Zollgebühren<sup>85</sup>

Höhe der Zollgebühren, die bei der Einfuhr bezahlt werden müssen, hängt von drei Hauptfaktoren ab:

1. Warenwert (§§51-64)
2. Zolltarifnummer (§§41-43)
3. Ursprungsland (§§44-47)

- Warenwert – ist der Wert der eingeführten Ware. Dieser gilt als Grundwert für die Ausrechnung des Prozentwertes gemäß dem im Zolltarifgesetz festgestellten Prozentsatz. Die Zollbehörde geht in der Regel von dem „Transaktionspreis“ (der Preis, der auf der Rechnung steht) aus. Die Zollbehörde muss aber als Zollwarenwert nicht den „Transaktionspreis“ anerkennen. Sollte der Zoll den „Transaktionspreis“ nicht anerkennen, wird er durch die Zollbehörde ermittelt.

- Zolltarifnummer – Alle Waren sind im Zolltarif exakt nach Beschreibung unter Zuordnung einer Zolltarifnummer erfasst. Die standardmäßige Zolltarifnummer hat acht Stellen, wobei die ersten sechs Stellen im HS Harmonierten System nahezu weltweit identisch sind.

<sup>81</sup> Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

<sup>82</sup> Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

<sup>83</sup> Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

<sup>84</sup> Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

<sup>85</sup> Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

- Ursprungsland - Sind mehrere Länder an der Herstellung einer Ware beteiligt, so ist das Ursprungsland das Land, in dem die letzte wesentliche und wirtschaftlich gerechtfertigte Be- oder Verarbeitung der Ware stattgefunden hat. Die Frage in welchem Land die letzte wesentliche und gerechtfertigte Be- oder Verarbeitung der Ware stattgefunden hat ist nicht immer leicht zu beantworten. Importeure, die für die einzuführende Ware das Ursprungsland nicht zweifellos ermitteln können, haben gemäß dem serbischen Zollgesetz die Möglichkeit eine verpflichtende Auskunft bei der Zollbehörde zu beantragen.

#### 6. Zölle und Steuern, die bei der Einfuhr entrichtet werden

Gemäß dem geltenden serbischen Zolltarifgesetz<sup>86</sup> sind für die meisten Waren aus der EU keine Zölle bei der Einfuhr nach Serbien vorgesehen. In der Praxis kommt es aber sehr oft zur Verwechslung. So wird z.B. die Entrichtung der MwSt. bei der Einfuhr als Zollgebühr aufgefasst, weil sie gegenüber der Zollbehörde entrichtet wird.

Gemäß § 3 I Nr. 2) des Gesetzes über die MwSt.<sup>87</sup> ist der Importeur der Ware verpflichtet MwSt. bei der Einfuhr der Ware in das Zollgebiet Serbiens zu entrichten. Gemäß dem Gesetz über die MwSt. § 23 Abs. I beträgt der allgemeine Mehrwertsteuersatz in Serbien 20%.<sup>88</sup>

<sup>86</sup> Zolltarif Gesetz (serbisch: Zakon o carinskoj tarifi) Abl. Republik Serbiens Nr. 62/2005, 61/2007, 5/2009 i 95/2018 - dr. zakon

<sup>87</sup> Gesetz über die MwSt. (serbisch: Zakon o porezu na dodatu vrednost) Abl. Republik Serbien", Nr. 84/2004, 86/2004 - ispr., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 6/2014 - usklađeni din. izn., 68/2014 - dr. zakon, 142/2014, 5/2015 - usklađeni din. izn., 83/2015 i 5/2016 - usklađeni din. izn.)

<sup>88</sup> Gesetz über die MwSt. (serbisch: Zakon o porezu na dodatu vrednost) Abl. Republik Serbien", Nr. 84/2004, 86/2004 - ispr., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 6/2014 - usklađeni din. izn., 68/2014 - dr. zakon, 142/2014, 5/2015 - usklađeni din. izn., 83/2015, 5/2016 - usklađeni din. izn., 108/2016, 7/2017 - usklađeni din. izn., 113/2017, 13/2018 - usklađeni din. izn., 30/2018 i 4/2019 - usklađeni din. izn.)

## 8. Technische und logistische Voraussetzungen und Verfahren sowie Zollinformationen in Montenegro

Die wichtigsten Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bildet in Montenegro das Gesetz über den Transport im Straßenverkehr (ZAKON O PREVOZU U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU), Amtsblatt Montenegro, Nr. 71/2017 i 67/2019.

Mit diesem Gesetz wird der öffentliche Transport von Personen und Gütern im Straßenverkehr, sowie auch der Transport für eigene Zwecke näher geregelt.<sup>89</sup> Der Transporttätigkeit können juristische oder natürliche Personen nachgehen, die für diese Tätigkeit im Handelsregister registriert sind und die eine entsprechend Lizenz des zuständigen Ministeriums vorweisen können.<sup>90</sup> Im § 19<sup>91</sup> werden Bedingungen genannt, die ein Transporteur erfüllen muss, damit er die Transportlizenz des zuständigen Ministeriums bekommen kann:

1. Geschäftssitz oder ständiger Wohnort in Montenegro;
2. Guten Ruf (näheres § 20);
3. Finanzielle Fähigkeit (näheres § 21);
4. Beschäftigt mindestens eine verantwortliche Person, die für den internationalen Transport befähigt ist (näheres § 22);
5. Fahrzeuge im Eigentum, in Miete oder in Leasing (näheres § 23);
6. Abgeschlossene vorgeschrieben Versicherung.

### Genehmigungen

Neben der Lizenz des zuständigen Ministeriums für die Ausübung der Transporttätigkeit muss der Transporteur, wenn nichts anderes durch ein Abkommen vorgesehen ist, auch eine bilaterale oder multilaterale Genehmigung für den Transport besitzen. Das zuständige montenegrinische Ministerium führt Verhandlungen mit den zuständigen Behörden anderer Länder über die benötigten Genehmigungen. Die Genehmigungen werden als Einzelfahrtgenehmigung, Zeitgenehmigungen, multilaterale Genehmigungen und Genehmigungen für den kombinierten Transport ausgestellt.<sup>92</sup>

### Verteilung von internationalen Genehmigungen<sup>93</sup>

Die Verteilung der Genehmigungen montenegrinischen Transporteuren wird anhand des jährlichen Plans gemacht. Gegen diesen jährlichen Plan kann ein Einspruch innerhalb von acht Tagen eingelegt werden. Kritische grenzüberschreitende Genehmigungen werden anhand folgender Kriterien erteilt:

- Anzahl der registrierten Fahrzeuge für den internationalen Transport;
- Qualität des Fuhrparks;
- Ausnutzungsgrad des Fuhrparks;
- Anzahl der angestellten Fahrer;
- Anzahl der zweckmäßig benutzten und zurückgebrachten Genehmigungen;
- Anzahl der ausgesprochenen Strafen gemäß diesem Gesetz und anderen Vorschriften.

<sup>89</sup> Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 1

<sup>90</sup> Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 17

<sup>91</sup> Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 19

<sup>92</sup> Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 109

<sup>93</sup> Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 110



## 9. Marktinformationen

### 9.1 Marktempfehlungen für deutsche Unternehmen

Deutsche Technologien genießen auf dem Balkan einen sehr guten Ruf. Auch die Tatsache, dass die technologischen Standards schon seit den Zeiten des ehemaligen Jugoslawiens sehr stark an deutsche Standards angelehnt sind, stellt einen wichtigen Vorteil für den Markteintritt weiterer deutscher Technologie-, Produkt-, Dienstleistungsanbieter in Serbien und Montenegro dar.<sup>94</sup> Diese jahrzehntelange Verbundenheit erleichtert auch die Annäherung der serbischen Standardsetzung an die EU-Standards.

Die meisten Anbieter deutscher Technologien haben den Verkauf ihrer Produkte in Serbien und Montenegro über lokale Tochtergesellschaften organisiert, welche einen Direktverkauf haben und gleichzeitig über ihre Kooperations- und Distributionspartner den weiteren Verkauf organisieren. Kleinere Technologieanbieter oder diejenigen Produzenten, die auf dem serbischen und montenegrinischen Markt noch nicht etabliert sind, verkaufen ihre Produkte über zuverlässige Distributionspartner. Für kleine und mittlere Unternehmen empfiehlt es sich daher, eine Kooperation mit einem lokalen Importeur/Distributor einzugehen, der die Marktgepflogenheiten in Bezug auf Auftragsvergabe, Importformalitäten, Marketingkanäle und andere Kriterien, auf den doch recht überschaubaren Märkten kennt.

Insbesondere das Mitwirken bzw. die Beteiligung an aktuellen sowie vorgesehenen Projekten in Serbien und Montenegro, welche im Absatz 4 und 5 beschrieben wurden, ergeben sich als ideale Chance für deutsche Unternehmen auf beiden Märkten aktiv zu werden. Da es sich bei infrastrukturellen Projekten meist um öffentlich geförderte Projekte handelt, sind alle Informationen zu diesen Projekten transparent und werden seitens des serbischen Ministeriums für Bau, Verkehr und Infrastruktur bzw. seitens des montenegrinischen Ministeriums für Verkehr und Angelegenheiten veröffentlicht. Hierzu ist die Empfehlung, sich einen Kooperationspartner in den beiden Ländern zu suchen, welcher die lokalen Gesetzgebungen und Gelegenheiten kennt, um auch an den öffentlichen Ausschreibungen teilnehmen zu können. Eine aktive Kontaktpflege (mit Unternehmen, staatlichen Institutionen, Investoren etc.) und kontinuierliche Marktpräsenz ist für ausländische Unternehmen von großer Bedeutung. Nur dadurch ist es möglich, aktuelle Informationen über Projekte und auch den Status verschiedener Projekte zu erhalten. Die Vernetzung mit den Marktakteuren in Serbien und Montenegro ist somit eine Notwendigkeit für deutsche Unternehmen um in den Ländern Fuß zu fassen. Man muss in Betracht ziehen, dass Serbien und Montenegro in der Tat als Drittländer angesehen werden und die kontinuierliche Marktpräsenz den deutschen Unternehmen das Verständnis lokaler Marktgepflogenheiten erleichtert.

Importzölle für Maschinen und Anlagen aus EU-Ländern sind seit dem Jahr 2013 außerordentlich niedrig oder gar nicht vorhanden. Zusätzlich bietet die serbische Regierung finanzielle Anreize für ausländische Investoren, indem sie den Import von Maschinen und Anlagen, die Teil des ausländischen Gesellschaftskapitals in Serbien sind, vom Zoll befreit.

Die serbische Regierung übernimmt kontinuierlich Maßnahmen zur Sanierung des Staatsbudgets, zur Verringerung der Arbeitslosigkeit, zur Intensivierung der Ansiedlung ausländischer Investoren und zur Restrukturierung des Staatssektors. Der Wirtschaftsstandort Serbien bietet aufgrund der zentralen Lage und der Nähe zur EU und Deutschland den Vorteil kurzer Lieferwege. Daher wundert es nicht, dass viele deutsche Unternehmen mittlerweile eine Produktionsstätte in Serbien haben. Serbien ist eines der wichtigsten Investitionsziele in Mittel- und Osteuropa und weist seit 2007 mehr als 24 Milliarden Euro ausländische Direktinvestitionen auf, davon 1,72 Milliarden Euro aus Deutschland. Insbesondere sind viele Unternehmen aus der Autozuliefererindustrie in Serbien (insgesamt 17 aus Deutschland) tätig geworden, so wie Robert Bosch, ZF, Brose etc. In Serbien haben sich in den letzten zehn Jahren insgesamt 51 ausländische Autozulieferer mit Produktionsstätten angesiedelt. Wenn man in Betracht zieht, dass solche Unternehmen ihre Produkte „just in time“ oder „just in sequence“ liefern müssen, sind Ansiedlungen solcher Unternehmen ein gutes Zeichen für die Entwicklung der Transportbranche.

Im Bereich des Transports und der Logistik können aktuell in jedem Bereich ausländische Investoren und Unternehmen gebraucht werden. Die Modernisierung der Verkehrswege, ob Bahn, Straße, Flug- oder Hafenverkehr, bieten Consulting-Firmen, Maschinenherstellern, Architekten etc., Möglichkeiten für einen Markteintritt an.

<sup>94</sup> Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

## 9.2 Eintrittshemmnisse

Die Verzollungsformalitäten gelten immer noch als eine unnötige Hürde, vor allem für aus der EU stammende Unternehmen, die in dem einheitlichen EU Zollgebiet an keine Verzollung gewöhnt sind<sup>95</sup>. Serbien ist als Drittland weder Mitglied in der EU noch gehört es zum EU Zollgebiet. Jedoch sind Importzölle für Maschinen und Anlagen aus EU-Ländern seit dem Jahr 2013 außerordentlich niedrig oder gar nicht vorhanden.

Obwohl innerhalb des Stabilisierung- und Assoziierungsabkommen (SAA) zwischen Serbien und der EU ein Freihandelsabkommen in Kraft ist, gelten die Vorteile des Abkommens nur für die Waren mit dem präferentiellen Ursprung (EU, Serbien, die Türkei, EFTA und andere Länder, die ein SAA mit der EU haben). Der Ursprungsnachweis erfolgt durch die Warenverkehrsbescheinigung EUR.1. Ist der Gesamtwert der Ware nicht höher als 6.000 Euro<sup>96</sup>, ist eine Erklärung auf der Rechnung ausreichend, aber mit dem Beweis, dass die Rohstoffe aus dem präferentiellen Ursprungsland stammen. Für die Erreichung des präferentiellen Status der Waren gibt es keine einheitliche Regel nach dem EU-Serbien Abkommen. Jede Tarifnummer oder Gruppe hat eine eigene Regelung. Nach dem Abkommen können alle Produkte (außer einiger Lebensmittel und Landwirtschaftsgüter) mit dem präferentiellen Status zollfrei nach Serbien und die EU exportiert werden.

Für die Zollabfertigung muss in Serbien ein Spediteur beauftragt werden, der den Einführer vertritt und für ihn die Verzollung der Ware vornimmt. An den Grenzübergängen werden die Lkws für mehrere Stunden aufgehalten (momentan liegt der Schnitt bei etwas 5h), um den nötigen Kontrollen (Veterinär-, Sanitär-, Gesundheits- und Radioaktivitätskontrolle, u.ä. Kontrollen) unterzogen zu werden und die Importunterlagen zu bearbeiten. Danach fährt der Lkw zum zugeteilten Zollamt, wo die Waren endlich verzollt werden. Dieses Problem wurde als eines der größten Probleme im Bereich des Transports und der Logistik seitens der Premierministerin Ana Brnabić in 2019 erkannt. Die unnötigen Formalitäten an den Grenzübergängen stellen ein Hindernis für das weitere Wachstum und die Entwicklung der serbischen Wirtschaft und somit den Warenhandel dar. Viele Unternehmen müssen oft diese Verzögerung in ihre Lieferzeiten miteinrechnen. Momentan arbeitet die serbische Wirtschaftskammer (Privredna komora Srbije) mit der Regierung Serbiens in Absprache mit den serbischen Unternehmen an einer Lösung, um dieses Problem zu beheben. Hierzu steht die serbische Regierung insbesondere eng in Kontakt mit der ungarischen Regierung, da der Grenzübergang an der serbisch-ungarischen Grenze Horgoš, welcher sich an der Autobahn E-75 befindet und von größter Bedeutung ist, das Hauptproblem für den Transport darstellt. Entsprechend aktueller Daten, werden täglich am Grenzübergang Horgoš etwa 400 LKWs verzollt, wobei die Kapazität des serbischen Zolldienstes doppelt so groß ist. Wenn die LKW-Kolonne steht und die Interzone voll ist, ist es leider unmöglich, ein Zollverfahren durchzuführen, da die Lastwagen die angrenzende Grenze physisch nicht erreichen können. Unternehmen unterbreiteten den Vorschlag, eine spezielle Fahrspur für vorbeifahrende Lastwagen und für Unternehmen, die den AEO-Status erworben haben, bereitzustellen. Dies hängt jedoch von der bilateralen Vereinbarung zwischen den beiden Staaten und der Infrastrukturkapazität ab.

Viele ausländische und einheimische Unternehmen benutzen die sogenannte „aktive Lohnveredelung“. Bei der aktiven Lohnveredelung werden kein Zoll und keine Mehrwertsteuer bezahlt. Alle Rohstoffe werden nach der Erteilung der Genehmigung von dem Zollamt ohne Gebühren importiert und müssen das serbische Zollgebiet auch verlassen (verarbeitet in ein Produkt). Obwohl die Prozedur günstig ist (kein Effekt auf den Cashflow), benötigt sie viele Unterlagen und auch Aufmerksamkeit des Importeurs.

Das Mitwirken bzw. die Beteiligung ausländischer Unternehmen an öffentlichen Projekten kann zwei Hürden aufweisen: einerseits werden diese Ausschreibungen nur für serbische Unternehmen getätigt, um die serbischen Unternehmen und Wirtschaft zu fördern. Die Lösung hierzu ist aber, wie im Abschnitt zu den Marktempfehlungen beschrieben, eine Kooperation mit lokalen Unternehmen einzugehen, welche sich an öffentlichen Projekten bewerben können. Andererseits geht man bei öffentlichen Ausschreibungen oft nach dem Prinzip vor, dass das günstigste Angebot gewinnt. Dies könnte für deutsche Anbieter, welche hochwertige Produkte anbieten, zu einem Problem werden. In den letzten paar Jahren ist eine starke Präsenz von Unternehmen aus China, der Türkei, Kasachstan, den Vereinigten Arabischen Emiraten etc. zu beobachten. Viele Projekte aus dem Infrastrukturbereich wurden an Unternehmen aus den genannten Ländern oder an Konsortien mit lokalen oder sogar Unternehmen aus EU-Ländern vergeben.

Nach den Angaben der Weltbank aus dem Jahr 2019 liegt Serbien auf dem 48. Platz in der Kategorie „Doing Business“, was eine Verbesserung um einen Platz im Vergleich zum Vorjahr darstellt. In der Kategorie Umgang mit Baugenehmigungen ist Serbien sogar auf Platz 11. Das bedeutet, dass das Gesetz für Bau und Baugenehmigungen, welches im Jahr 2015 verabschiedet wurde, endlich völlig umgesetzt wird. Die Umsetzung dieses Gesetzes wurde insbesondere mithilfe der von der serbischen Regierung eingeführten e-Vergabe beschleunigt. Das bedeutet, dass eine Baugenehmigung innerhalb von einigen Tagen, nachdem alle Unterlagen eingereicht wurden, erteilt werden kann.

<sup>95</sup> Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

<sup>96</sup> Zollamt Serbiens (2019)

Nach den Angaben der Weltbank aus dem Jahr 2019 liegt Montenegro auf dem 50. Platz in der Kategorie „Doing Business“, sodass Montenegro den gleichen Platz einnimmt wie im Jahr 2018. In der Kategorie Umgang mit Baugenehmigungen ist Montenegro erst auf Platz 75, was eindeutig zeigt, dass es in diesem Bereich immer noch viele administrative Hürden gibt.

### 9.3 Finanzierungsmöglichkeiten durch Banken

Eine der größten Schwierigkeiten der heimischen Industrie ist die Finanzierung.<sup>97</sup> Um das Anlage- und Umlaufvermögen zu finanzieren braucht man eine ständige und kostengünstige Finanzierungsquelle.

In Serbien arbeiten mehr als 30 aktive Banken. Die größten sind vollständig oder teilweise in ausländischer Hand. Daher bietet der serbische Finanzsektor gute Voraussetzungen für Kreditgeschäfte. Das Zinsniveau ist gegenüber den Vorjahren gesunken.

Die größte Senkung der Zinssätze wurde in 2015 verzeichnet, als Ergebnis einer beschleunigten Milderung der monetären Politik seitens der Nationalbank Serbiens. Am Ende 2015 wurde der durchschnittliche gewichtete Zinssatz für genehmigte Kredite in serbischen Dinar (RSD) für die Wirtschaft von 10,9% auf 6,7 % gesenkt.<sup>98</sup> Im Laufe des Jahres 2015 hat die Nationalbank Serbiens den Referenzzinssatz sieben Mal gesenkt, was zu gewisser Erholung der Kredit – und Wirtschaftsaktivitäten beitrug. Serbien hat eine “BB-/B” langes- und kurzfristiges ausländisches und lokales Währung-Souveränitäts-Rating mit stabilen Aussichten.

Als Sicherung der Kredite werden meistens Hypotheken verlangt - den Experten zufolge, können diese sogar den dreifachen Wert des Kredits erreichen. Wegen solch hohen Investitionskosten vor Ort wird den ausländischen Akteuren geraten, ihre Vorhaben nach Möglichkeit über die Muttergesellschaft zu finanzieren.

Von staatlicher Seite sind steuerliche und zollrechtliche Vergünstigungen für effiziente Maschinen und Anlagen als Förderung für die Modernisierung der serbischen Industrie vorhanden. Importzölle für Maschinen und Anlagen aus EU-Ländern sind seit dem Jahr 2013 außerordentlich niedrig oder gar nicht vorhanden. Zusätzlich bietet die serbische Regierung finanzielle Anreize für ausländische Investoren, indem sie den Import von Maschinen und Anlagen, die Teil des ausländischen Gesellschaftskapitals in Serbien sind, vom Zoll befreit. Auch ist in Serbien die Verfügbarkeit von zinsgünstigen Kreditlinien für die Beschaffung energieeffizienter Technik in der Industrie in den vergangenen Jahren stark gestiegen, was für deutsche Maschinenbauer, welche dem neuesten Stand der Technik in Bezug auf Energieeffizienz entsprechen, einen weiteren Nachfrageschub darstellen kann.

---

<sup>97</sup> Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

<sup>98</sup> Nationalbank Serbiens (2019)

## 10. Schlussbetrachtung

Als Schlussbetrachtung würden wir gerne eine SWOT-Analyse der beiden Märkte darstellen.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geographische Lage - logistische Anbindung</li> <li>• Günstige Lohnkosten</li> <li>• Attraktive Steuersätze</li> <li>• Loyale und leistungsbereite Arbeitnehmer</li> <li>• Große Diaspora stützt den Konsum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überschaubare Größe des Binnenmarkts</li> <li>• Wenig praxisorientierte Berufsbildung</li> <li>• Relativ hohe Arbeitslosigkeit</li> <li>• Bürokratie</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freihandelsabkommen mit Russland, Türkei u.a.</li> <li>• Mitgliedschaft in der Freihandelszone CEFTA</li> <li>• EU-Beitrittskandidat seit 2013, Beitrittsverhandlungen seit Januar 2014, mittelfristig winkt EU-Integration</li> <li>• EU Finanzmittel für Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur</li> <li>• Rolle als Beschaffungsmarkt</li> <li>• Nutzung erneuerbarer Energien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demographische Entwicklung - Brain Drain</li> <li>• Kosovo-Thematik als latentes Problem</li> <li>• Fachkräftemangel in einigen Bereichen nicht auszuschließen</li> <li>• Hohe Machtkonzentration bei Präsident Vučić</li> <li>• Bei Exporten stark auf EU-Binnenmarkt fokussiert</li> </ul>

Tabelle 25: SWOT-Analyse Serbien<sup>99</sup>

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reichtum an natürlichen Ressourcen</li> <li>• Euro als Zahlungsmittel</li> <li>• Liquidies und solventes Bankensystem</li> <li>• Niedrige Zoll- und Steuersätze</li> <li>• Potenzial für Tourismus, Energie und Landwirtschaftsentwicklung</li> <li>• EU-Kandidatenstatus - Mittelverwendung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterentwickelte Infrastruktur</li> <li>• Inflexibler Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit</li> <li>• Abhängigkeit von ausländischen Direktinvestitionen, niedrige Greenfield- und Fertigungsinvestitionen</li> <li>• Hohe Staatsverschuldung</li> <li>• Die graue Wirtschaft</li> <li>• Steuerhinterziehung</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geplante Entwicklungsprojekte, insbesondere im Tourismus- und Energiesektor</li> <li>• Umsetzung großer Infrastrukturprojekte</li> <li>• Einbeziehung ausländischer Direktinvestitionen in die Produktionstätigkeit</li> <li>• Zunehmender Wettbewerb mit dem Eintritt neuer Banken in den montenegrinischen Markt</li> <li>• Eintreibung von Steuerschulden</li> <li>• Entwicklung eines kohlenstoffarmen Tourismus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiteres Wachstum der Staatsverschuldung</li> <li>• Risiko der Aktivierung von ausgestellten Staatsgarantien</li> <li>• Hohes Haushaltsdefizit</li> <li>• Reduzierter Zufluss ausländischer Direktinvestitionen, geringe Reinvestitionen und potenzieller Abfluss von Fremdkapital</li> <li>• Reduzierung der Auslandsnachfrage (Exporte und Tourismuseinnahmen)</li> </ul>

Tabelle 26: SWOT-Analyse Montenegro<sup>100</sup>

<sup>99</sup> Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

<sup>100</sup> Quelle: <https://senat.me/swot-analiza-crnogorske-ekonomije> (Stand 2019)

# 11. Netzwerkinformationen - Serbien

## 11.1 Straßenverkehr

### GSP

Adresse: Kneginje Ljubice 29  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3664 286  
 Internet: [www.gsp.rs](http://www.gsp.rs)  
 E-Mail: [office@gsp.rs](mailto:office@gsp.rs)



Tätigkeiten: Personenbeförderung im Stadt- und Vorortverkehr im Raum Belgrad. Darüber hinaus erbringt die Gesellschaft folgende Dienstleistungen: Werbung, Vermietung von Fahrzeugen (Stadtbusse, Reisebusse, Straßenbahnen, Abschleppfahrzeuge), Beförderung von Personen mit besonderen Bedürfnissen, technische Fahrzeuginspektion, Fahrzeugreparaturen für Dritte und sonstige Dienstleistungen.

### Lasta

Adresse: Autoput Beograd-Niš 4  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2882 130  
 Internet: [www.lasta.rs](http://www.lasta.rs)  
 E-Mail: [office@lasta.rs](mailto:office@lasta.rs)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit von Lasta ist die Personenbeförderung im Straßenverkehr.

### Niš Ekspres

Adresse: Čamurlija 160  
 PLZ/Stadt: 18000 Niš  
 Telefon: 00381 18 255 177  
 Internet: [www.nis-ekspres.rs](http://www.nis-ekspres.rs)  
 E-Mail: [marketing@nis-ekspres.rs](mailto:marketing@nis-ekspres.rs)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit ist die Beförderung von Passagieren, sowie die Wartung und Instandhaltung der eigenen Fahrzeuge, aber auch Fahrzeuge interessierter Unternehmen und Privatpersonen. Weitere Tätigkeiten: Dienstleistungen im Bereich der Zulassung und Versicherung von Fahrzeugen, technische Inspektion, sowie Dienstleistungen im Tourismusbereich wie Gruppenreisen.

### Arriva Litas

Adresse: Moše Pijade bb  
 PLZ/Stadt: 12000 Požarevac  
 Telefon: 00381 12 538 400  
 Internet: [www.arriva.rs](http://www.arriva.rs)  
 E-Mail: [office@arriva.rs](mailto:office@arriva.rs)



Tätigkeiten: Das Unternehmen Arriva mit Standort in Serbien bietet öffentliche Verkehrsmittel in Belgrad, Niš, Kragujevac und Požarevac mit regionalen, internationalen und vertraglichen Transporten mit 300 Bussen und fast 900 Mitarbeitern, an. Arriva bietet auch Busvermietungsdienste sowie die Möglichkeit, auf ihnen zu werben. Darüber hinaus betreibt das Unternehmen ein Reisebüro mit dem gleichen Namen sowie Büros in Belgrad und Požarevac.

## 11.2 Eisenbahnverkehr

### Železnice Srbije

Adresse: Nemanjina 6  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3614 811  
 Fax: 00381 11 3616 722  
 Internet: [www.zeleznicesrbije.com](http://www.zeleznicesrbije.com)  
 E-Mail: [medijacentar@srbrail.rs](mailto:medijacentar@srbrail.rs)



Tätigkeiten: Hierbei handelt es sich um die Eisenbahn Serbiens. Die Tätigkeiten des Unternehmens im Eisenbahnverkehrsbereich sind vielfältig und umfassen: Ingenieur- und technische Beratung, informationstechnologische Beratung und sonstige informationstechnologische Dienstleistungen, Kauf und Verkauf von eigenen Immobilien, Vermietung und Betrieb von eigenen oder gemieteten Immobilien, Buchhaltung, Buchhaltung und Wirtschaftsprüfung, Steuerberatung, technische Prüfung und Analyse, Vermietung und Leasing von anderen Maschinen, Ausrüstungen für materielle Güter, Museen, Galerien und Sammlungen.

### Infrastruktura železnice Srbije

Adresse: Nemanjina 6  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3614 811  
 Internet: [www.infrazs.rs](http://www.infrazs.rs)  
 E-Mail: [marketing@infrazs.rs](mailto:marketing@infrazs.rs)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der Infrastruktur der serbischen Eisenbahn umfasst das Management der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, die Instandhaltung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, die Organisation und Regulierung des Eisenbahnverkehrs, die Bereitstellung des Zugangs und die Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur für alle interessierten Eisenbahnunternehmen sowie die juristischen und natürlichen Personen, die den Verkehr für ihre eigenen Bedürfnisse durchführen, sowie den Schutz der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur.

### Srbija Cargo

Adresse: Nemanjina 6  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3621 118  
 Internet: [www.srbcargo.rs](http://www.srbcargo.rs)  
 E-Mail: [kabinet.srbcargo@srbrail.rs](mailto:kabinet.srbcargo@srbrail.rs)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der Srbija Cargo ist der Eisenbahntransport von Waren.

## 11.3 Wasserverkehr

### Agent Plus

Adresse: Makenzijeveva 25  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2040 100  
 Fax: 00381 11 11 2413 333  
 Internet: [www.agentplus-group.com](http://www.agentplus-group.com)  
 E-Mail: [office@agp.rs](mailto:office@agp.rs)



Tätigkeiten: Agent Plus bietet Logistikdienstleistungen und den multimodalen Warentransport zu Zielen in der ganzen Welt an. Die Logistik, die die Agent Plus-Gruppe ihren Kunden bietet, basiert auf der optimalen Kombination von Container-, Straßen-, Schiffs- und Seefracht, Sammelgut- oder Einzeltransport und Hafentagentur mit zusätzlichen Speditions- und Lagerdienstleistungen. Die Agent Plus-Gruppe ist exklusiver Agent der weltweit größten Containerschiffe Maersk Line, Safmarine und Seago für Serbien, und seit 2007 ist die Seeflussagentur "Agent Plus" innerhalb der Gruppe erfolgreich im Bereich der Organisation von Gütertransporten aller Art tätig.



**JRB – Jugoslovensko rečno brodarstvo**

Adresse: Kneza Miloša 82  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2643 077  
 Internet: [www.jrb.rs](http://www.jrb.rs)  
 E-Mail: [kabinet@jrb.co.rs](mailto:kabinet@jrb.co.rs)



**ЈУГОСЛОВЕНСКО РЕЧНО БРОДАРСТВО АД**

Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der JRB (Jugoslawische Schifffahrt) ist die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen. JRB AD Belgrade realisiert erfolgreich: Agenturtätigkeiten für die In- und Auslandsschifffahrt in 7 Agenturen/ Repräsentanzen (eine davon im Ausland und sechs in der Republik Serbien), Überholung von Schiffen und Ausrüstungen für die Flussschifffahrt, Vermietung von Fahrgastschiffen mit Besatzung, Vermietung von Geschäftsräumen, Boxen und Remarketing, Reinigung von Tanks für die in- und ausländische Schifffahrt.

**Transagent**

Adresse: Knićaninova 3  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 4000 515  
 Internet: [www.transagent.info](http://www.transagent.info)  
 E-Mail: [office@transagent.rs](mailto:office@transagent.rs)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit von Transagent ist der Fluss- und Seetransport.

**11.4 Luftverkehr****Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije**

Adresse: Skadarska 23  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2927 173  
 Internet: [www.cad.gov.rs](http://www.cad.gov.rs)  
 E-Mail: [dgca@cad.gov.rs](mailto:dgca@cad.gov.rs)



**Direktorat  
civilnog vazduhoplovstva  
Republike Srbije**

Tätigkeiten: Die Direktion für Zivilluftfahrt der Republik Serbien erlässt Verordnungen und erstinstanzliche Verwaltungsakte, stellt öffentliche Dokumente aus, führt Aufzeichnungen durch, überprüft Luftfahrtunternehmen, beteiligt sich an der Arbeit internationaler Luftfahrtorganisationen und -institutionen und ihrer Arbeitsgremien und arbeitet mit den zuständigen Behörden anderer Länder zusammen. Die Direktion ist die nationale Flugsicherungsbehörde der Republik Serbien und arbeitet gemäß der EU-Vorschriften und stellt als solche Zertifikate für die Flugsicherungskompetenz aus und prüft, ob die Flugsicherungsorganisationen weiterhin die Anforderungen für die Erbringung von Diensten erfüllen.

**Aerodrom Nikola Tesla**

Adresse: Aerodrom Beograd 59  
 PLZ/Stadt: 11180 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2094 000  
 Internet: [www.beg.aero](http://www.beg.aero)  
 E-Mail: [kabinet@antb.rs](mailto:kabinet@antb.rs)



Tätigkeiten: Aerodrom Nikola Tesla stellt das Flughafenmanagement des Flughafens Nikola Tesla in Belgrad.

**Aerodromi Srbije**

Adresse: Ulica vazduhoplovaca 24  
 PLZ/Stadt: 18106 Niš  
 Telefon: 00381 18 4150 555  
 Internet: [www.aerodromisrbije.rs](http://www.aerodromisrbije.rs)  
 E-Mail: [kancelarija@aerodromisrbije.rs](mailto:kancelarija@aerodromisrbije.rs)



**Аеродроми Србије**

Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der Aerodromi Srbije ist das Flughafenmanagement der beiden kommerziellen Flughäfen Konstantin der Große in Niš und Morava in Kraljevo.

**Air Serbia**

Adresse: Jurija Gagarina 12  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3113 915  
 Internet: [www.airserbia.com](http://www.airserbia.com)  
 E-Mail: [office@airserbia.com](mailto:office@airserbia.com)



Tätigkeiten: Air Serbia ist die nationale Fluggesellschaft der Republik Serbien und hat Direktflüge zu 63 Städten weltweit aus der Republik Serbien.

**DHL Global Forwarding**

Adresse: Milutina Milankovića 9  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2288 122  
 Internet: <https://www.logistics.dhl/rs-en/home/our-divisions/global-forwarding/contact-us.html>  
 E-Mail: [dgffin-rs@dhl.com](mailto:dgffin-rs@dhl.com)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der DHL Global Forwarding ist die Luftfracht.

**11.5 Transport und Logistik****Delta Transportni Sistem - DTS**

Adresse: Žorža Klemansoa 37  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3314 305  
 Internet: [www.dts.rs](http://www.dts.rs)  
 E-Mail: [office@dts.rs](mailto:office@dts.rs)



Tätigkeiten: Delta Transportation System (DTS) ist ein auf Logistikdienstleistungen spezialisiertes Unternehmen.

**Gebrüder Weiss**

Adresse: Beogradska 85  
 PLZ/Stadt: 11272 Dobanovci  
 Telefon: 00381 11 3715 235  
 Fax: 00381 11 3715 201  
 Internet: [www.gw-world.com](http://www.gw-world.com)  
 E-Mail: [office.beograd@gw-world.com](mailto:office.beograd@gw-world.com)  
 Tätigkeiten: Transport, Logistik und Spedition.

**Hödlmayr Zastava**

Adresse: Trg Topolivaca 4  
 PLZ/Stadt: 34000 Kragujevac  
 Telefon: 00381 34 323 239  
 Fax: 00381 34 335 916  
 Internet: [www.hoedlmayr.com](http://www.hoedlmayr.com)  
 E-Mail: [serbia@hoedlmayr.com](mailto:serbia@hoedlmayr.com)  
 Tätigkeiten: Transport und Logistik.

**Milsped Group**

Adresse: Bulevar Zorana Đinđića 121  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2015 101  
 Fax: 00381 11 2015 133  
 Internet: [www.milsped.rs](http://www.milsped.rs)  
 E-Mail: [office@milsped.com](mailto:office@milsped.com)  
 Tätigkeiten: Logistik, Lagerung, Luft-, Schiff-, Auslandstransport.



**Transfera**

Adresse: Milana Jovanovića 17  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 4149 800  
 Internet: [www.transfera.com](http://www.transfera.com)  
 E-Mail: [office@transfera.com](mailto:office@transfera.com)  
 Tätigkeiten: Transport und Logistik.

**Schenker**

Adresse: Treća logistička ulica 1  
 PLZ/Stadt: 22304 Novi Banovci  
 Telefon: 00381 11 4141 870  
 Internet: [www.dbschenker.com](http://www.dbschenker.com)  
 E-Mail: [office@schenker.rs](mailto:office@schenker.rs)  
 Tätigkeiten: Internationaler Transport, Spedition, Logistik.

**Kühne + Nagel**

Adresse: Partizanska 228  
 PLZ/Stadt: 11277 Ugrinovci  
 Telefon: 00381 11 3715 130  
 Internet: [www.kuehne-nagel.com](http://www.kuehne-nagel.com)  
 E-Mail: [rsbeg.info@kuehne-nagel.com](mailto:rsbeg.info@kuehne-nagel.com)  
 Tätigkeiten: Logistik und Transport.

**M&M Militzer & Muench Transport & Logistics**

Adresse: Žitna 27  
 PLZ/Stadt: 11272 Dobanovci  
 Telefon: 00381 11 6351 965  
 Internet: [www.mumnet.com](http://www.mumnet.com)  
 E-Mail: [rsbeg.info@mumnet.com](mailto:rsbeg.info@mumnet.com)  
 Tätigkeiten: Logistik und Transport

**11.6 Spedition und Lagerung****Lagermax AED**

Adresse: Golubinačka bb  
 PLZ/Stadt: 22310 Šimanovci  
 Telefon: 00381 22 408 862  
 Internet: [www.lagermax-aed.rs](http://www.lagermax-aed.rs)  
 E-Mail: [office@lagermax-aed.rs](mailto:office@lagermax-aed.rs)



Tätigkeiten: Lagermax AED befasst sich mit der Erbringung von internationalen Transport- und Logistikdienstleistungen.

**Nelt Group**

Adresse: Maršala Tita 206  
 PLZ/Stadt: 11272 Dobanovci  
 Telefon: 00381 11 3779 100  
 Internet: [www.nelt.com](http://www.nelt.com)  
 E-Mail: [office@nelt.com](mailto:office@nelt.com)  
 Tätigkeiten: Vertriebs- und Logistikdienstleistungen.



**KLP**

Adresse: Dositejeva bb  
 PLZ/Stadt: 22310 Šimanovci  
 Telefon: 00381 11 2562 231  
 Internet: [www.klp.rs](http://www.klp.rs)  
 E-Mail: [office@klp.rs](mailto:office@klp.rs)  
 Tätigkeiten: Lagerung.

**California Šped**

Adresse: Prvomajska 37  
 PLZ/Stadt: 11272 Dobanovci  
 Telefon: 00381 11 4283 101  
 Internet: [www.californiasped.com](http://www.californiasped.com)  
 E-Mail: [office@californiasped.com](mailto:office@californiasped.com)



Tätigkeiten: California Šped ist spezialisiert auf alle Arten von Transport, Zollabfertigung, Logistik und Lagerung.

**Pro Team**

Adresse: Arhimedova 11  
 PLZ/Stadt: 11272 Dobanovci  
 Telefon: 00381 11 3029 300  
 Internet: [www.tproteam.com](http://www.tproteam.com)  
 E-Mail: [office@tproteam.com](mailto:office@tproteam.com)  
 Tätigkeiten: Speditions- und Logistikdienstleistungen.

**Transportšped**

Adresse: Omladinskih Brigada 19  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3185 729  
 Internet: [www.tproteam.com](http://www.tproteam.com)  
 E-Mail: [info@transportsped.co.rs](mailto:info@transportsped.co.rs)  
 Tätigkeiten: Integrierte logistikdienstleistungen.

**Adam-Šped System**

Adresse: Bikovački put 11  
 PLZ/Stadt: 24000 Subotica  
 Telefon: 00381 24 671 285  
 Internet: [www.adamsped.co.rs](http://www.adamsped.co.rs)  
 E-Mail: [info@adamsped.co.rs](mailto:info@adamsped.co.rs)  
 Tätigkeiten: Transport und Spedition.

**Union Šped**

Adresse: Tošin bunar 130A  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 6557 200  
 Internet: [www.unionsped.rs](http://www.unionsped.rs)  
 E-Mail: [office@unionsped.rs](mailto:office@unionsped.rs)  
 Tätigkeiten: Transport und Spedition.



## 11.7 Post- und Kurierdienste

### Pošta Srbije

Adresse: Takovska 2  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3022 000  
 Internet: [www.posta.rs](http://www.posta.rs)  
 E-Mail: [posta.rs@posta.rs](mailto:posta.rs@posta.rs)  
 Tätigkeiten: Die Post Serbiens befasst sich mit Postdienstleistungen des öffentlichen Dienstes.



### D Express

Adresse: Zage Malivuk 1  
 PLZ/Stadt: 11060 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3313 333  
 Internet: [www.dailyexpress.rs](http://www.dailyexpress.rs)  
 E-Mail: [e-posta@dexpress.rs](mailto:e-posta@dexpress.rs)  
 Tätigkeiten: D Express befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



### Bexexpress

Adresse: Kralja Milutina 146  
 PLZ/Stadt: 15000 Šabac  
 Telefon: 00381 15 640 640  
 Internet: [www.bex.rs](http://www.bex.rs)  
 E-Mail: [bex@bex.rs](mailto:bex@bex.rs)  
 Tätigkeiten: Bexexpress befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



### AKS Express

Adresse: Gavrića Principa bb  
 PLZ/Stadt: 15000 Šabac  
 Telefon: 00381 15 600 600  
 Internet: [www.aks-sabac.com](http://www.aks-sabac.com)  
 E-Mail: [office@aks-sabac.com](mailto:office@aks-sabac.com)  
 Tätigkeiten: AKS Express befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



### DHL International

Adresse: Jurija Gagarina 36v  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3105 500  
 Internet: [www.dhl.com](http://www.dhl.com)  
 E-Mail: [info-rs@dhl.com](mailto:info-rs@dhl.com)  
 Tätigkeiten: Die DHL mit Standort in Serbien befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



## 11.8 Wissenschaftliche Institutionen

### Saobraćajni fakultet, Univerziteta u Beogradu

Adresse: Vojvode Stepe 305  
 PLZ/Stadt: 11010 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3091 252  
 Internet: [www.inovacionicentar.rs](http://www.inovacionicentar.rs)



Tätigkeiten: Die Fakultät für Verkehrswesen ist die älteste ihrer Art in der Region Südosteuropa und verfügt als einzige über umfassende Ausbildungsprogramme für Fachkräfte in den Bereichen Verkehr, Transport, Kommunikation und Logistik.

## Zajednica saobraćajnih škola Republike Srbije

Adresse: Cara Dušana 262  
 PLZ/Stadt: 11080 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 7359 222  
 Internet: [www.zss.edu.rs](http://www.zss.edu.rs)



Tätigkeiten: Die Verkehrsschulgemeinschaft ist ein gemeinnütziger Verband, der gegründet wurde, um die Ziele der beruflichen Sekundar- und Erwachsenenbildung im Verkehrsbereich zu erreichen. Die Gemeinschaft hat den Status einer juristischen Person, deren Rechte, Pflichten und Verantwortlichkeiten im Statut und im Gesetz festgelegt sind. Berufsbildende weiterführende Schulen im Bereich Verkehr arbeiten in Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft an gemeinsamen Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Organisation und Durchführung vom Unterricht und anderen Formen der Bildungsarbeit, zur Anwendung und zum Austausch positiver Erfahrungen, zur beruflichen und beruflichen Weiterentwicklung und zur Verbesserung des Sicherheitsniveaus der Verkehrsteilnehmer und Verbesserung der Funktionsweise von Verkehr und Transport.

## 11.9 Relevante staatliche Institutionen

### Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Adresse: Nemanjina 22-26  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 361 98 33  
 Internet: [www.mgsi.gov.rs](http://www.mgsi.gov.rs)  
 E-Mail: [kabinet@mgsi.gov.rs](mailto:kabinet@mgsi.gov.rs)



РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
 МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНАРСТВА,  
 САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ

Tätigkeiten: Ministerium für Bauwirtschaft, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien.

### Razvojna agencija Srbije (RAS)

Adresse: Kneza Miloša 12  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3398 900  
 Internet: [www.ras.gov.rs](http://www.ras.gov.rs)  
 E-Mail: [office@ras.gov.rs](mailto:office@ras.gov.rs)



Tätigkeiten: Die Entwicklungsagentur Serbiens befasst sich mit der Investitions- und Exportförderung in Serbien.

### Udruženje za saobraćaj, Privredna komora Srbije

Adresse: Resavska 13-15  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3304 535  
 Internet: [www.ras.gov.rs](http://www.ras.gov.rs)  
 E-Mail: [saobracaj@pks.rs](mailto:saobracaj@pks.rs)



Tätigkeiten: Verband für Verkehr der serbischen Wirtschaftskammer.

### Saobraćajni institut CIP

Adresse: Nemanjina 6  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3618 287  
 Internet: [www.sicip.co.rs](http://www.sicip.co.rs)



Tätigkeiten: Das Verkehrsinstitut CIP deckt den gesamten Bereich von der Forschung über Raum- und Stadtplanung, Vermessung, geotechnische Forschung bis hin zur Erstellung technischer Dokumentationen und ständiger fachlicher Aufsicht über den Bau von Bauwerken ab. Es ist in erster Linie auf die Aufgaben seines Gründers AD „Serbian Railways“ ausgerichtet, hat aber seine Tätigkeit auf die gesamte Bauindustrie in Serbien und darüber hinaus ausgedehnt. Eisenbahn- und Straßeninfrastrukturprojekte, städtische Verkehrssysteme, Hochhäuser, Sport- und Spezialeinrichtungen sind Aktivitäten, in welchen das CIP-Verkehrsinstitut tätig ist.



### Sektor za upravljanje u saobraćaju i Sektor za železnički saobraćaj, Institut Mihajlo Pupin

Adresse: Volgina 15  
 PLZ/Stadt: 11060 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 6970 427  
 Internet: [www.pupin.rs](http://www.pupin.rs)



Tätigkeiten: Das Institut Mihajlo Pupin hat zwei Abteilungen im Verkehrsbereich: Verkehrsmanagement und Eisenbahnsektor. Sektor Verkehrsmanagement: Entwicklung von Lösungen und Produkte, die für ein zuverlässiges Verkehrsmanagement bestimmt sind. Sie lassen sich in zwei Hauptgruppen einteilen: Maut- und Straßenverkehrsmanagementsysteme sowie Stadtverkehrsmanagement; Eisenbahnsektor: Entwicklung von Lösungen und Produkten, die zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebs beitragen und es den Eisenbahnbetreibern ermöglichen, aufgrund der minimalen Implementierungs- und Wartungskosten erhebliche Einsparungen zu erzielen.

### Institut za puteve

Adresse: Bulevar Peka Dapčevića 45  
 PLZ/Stadt: 11041 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3976 374  
 Internet: [www.highway.rs](http://www.highway.rs)



Tätigkeiten: Das Institut für Straßenwesen befasst sich mit Forschung sowie Beratungsleistungen im Bereich der Straßenwirtschaft.

### Koridori Srbije

Adresse: Kralja Petra 21  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3344 148  
 Internet: [www.koridorisrbije.rs](http://www.koridorisrbije.rs)



Tätigkeiten: Durchführung von Aktivitäten auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur - Autobahnen auf dem Territorium der Republik Serbien, Durchführung der Investorenfunktion für den Bau von Autobahnen, Organisation und Durchführung professioneller Arbeiten am Bau von Autobahnen, Vorbereitung der Planung und Projektdokumentation und Ausführung von Arbeiten, Organisation der professionellen Bauaufsicht auf Autobahnen sowie Autobahnbauplanung.

### Javno-preduzeće Putevi Srbije

Adresse: Bulevar kralja Aleksandra 282  
 PLZ/Stadt: 11050 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3040 701  
 Internet: [www.putevi-srbije.rs](http://www.putevi-srbije.rs)



Tätigkeiten: Das öffentliche Unternehmen Putevi Srbije führt Aufgaben im Zusammenhang mit der ständigen, kontinuierlichen und hochwertigen Instandhaltung und dem Schutz, der Nutzung, dem Bau, dem Wiederaufbau, der Organisation und Kontrolle, dem Ausbau und der Bewirtschaftung von Staatsstraßen erster und zweiter Ordnung in der Republik Serbien aus.

## 11.10 Finanzierung

### KfW Office Belgrad-Kreditanstalt für Wiederaufbau

Adresse: Brzakova 20  
 PLZ/Stadt: 11040 Beograd  
 Telefon/Fax: 00381 11 3698 122  
 Internet: [www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Weltweite-Pr%C3%A4senz/Europa/Serbien/](http://www.kfw-entwicklungsbank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-Entwicklungsbank/Weltweite-Pr%C3%A4senz/Europa/Serbien/)  
 E-Mail: [kfw.belgrade@kfw.de](mailto:kfw.belgrade@kfw.de)



**EBRD Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung**

Adresse: Španskih Boraca 3  
 PLZ/Stadt: 11070 Beograd  
 Telefon: 00381 11 2120 873, 00381 11 2120 529  
 Fax: 00381 11 2120 534  
 Internet: [www.ebrd.com/serbia.html](http://www.ebrd.com/serbia.html)

**UniCredit Bank Serbien**

Adresse: Jurija Gagarina 12  
 PLZ/Stadt: 11070 Beograd  
 Telefon: 00381 11 3204 615  
 Fax: 00381 11 3204 638  
 Internet: [www.unicreditbank.rs](http://www.unicreditbank.rs)

**ProCredit Bank Serbien**

Adresse: Milutina Milankovića 17  
 PLZ/Stadt: 11070 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2057 000  
 Internet: [www.procreditbank.rs](http://www.procreditbank.rs)

**Erste Bank Serbien**

Adresse: Bulevar Oslobođenja 5  
 PLZ/Stadt: 21000 Novi Sad  
 Handy: 00381 60 4848 000  
 Internet: [www.erstebank.rs](http://www.erstebank.rs)

**11.11 Verbände****Srbijatransport – Poslovno udruženje drumskog saobraćaja**

Adresse: Poenkareova 16  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 2767 447  
 Internet: [www.srbijatransport.rs](http://www.srbijatransport.rs)  
 E-Mail: [office@srbijatransport.rs](mailto:office@srbijatransport.rs)



Tätigkeiten: Der Verband für Straßenverkehr „Srbijatransport“ ist eine freiwillige und unabhängige Vereinigung von Straßentransportunternehmern. Es wurde am 5. Dezember 1951 gegründet.

**Međunarodni transport - Poslovno udruženje prevoznika robe u međunarodnom drumskom saobraćaju**

Adresse: Milutina Bojića 2  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon: 00381 11 3247 147  
 Internet: [www.pumedtrans.com](http://www.pumedtrans.com)  
 E-Mail: [office@pumedtrans.com](mailto:office@pumedtrans.com)



Tätigkeiten: Der Wirtschaftsverband der Frachtführer im internationalen Straßenverkehr Serbiens „Međunarodni transport“ wurde am 11. Oktober 2000 als freiwilliger, professioneller, gemeinnütziger und nichtstaatlicher Verband von Frachtführern im internationalen Straßenverkehr Serbiens gegründet. Heute zählt es 1130 reguläre Mitglieder. Zu den Mitgliedern zählen über 62% der serbischen Unternehmen, die im internationalen Straßengüterverkehr tätig sind und über 80% der Gesamteinnahmen dieser Tätigkeit erwirtschaften. Mitglieder des Verbandes erhalten zahlreiche Vorteile - zeitnahe und genaue Informationen, Beratungen, Schulungen, Rabatte auf zahlreiche Dienstleistungen und Waren durch das integrierte Beschaffungssystem.

**Poslovno udruženje Transport i logistika – Nacionalna asocijacija špediterskih društava i agenata**

Adresse: Belička 13  
 PLZ/Stadt: 11000 Belgrad  
 Telefon/Fax: 00381 11 4028 844  
 Internet: [www.spedlog.org.rs](http://www.spedlog.org.rs)  
 E-Mail: [office@spedlog.org.rs](mailto:office@spedlog.org.rs)



Tätigkeiten: Der nationale Verband der Spediteure P.U. „Transport und Logistik“, bestehend aus mehr als 70 Speditionsunternehmen und Vertretern, die die Aktivitäten ihrer Mitglieder abdecken, deckt mehr als zwei Drittel des Außenhandelsverkehrs der Republik Serbien im Bereich Transport und Logistik ab.

**11.12 Sonstiges****SEE Mobility**

Adresse: Strumička 100  
 PLZ/Stadt: 11000 Beograd  
 Telefon: 00381 11 3472 133  
 Internet: [www.see-mobility.com](http://www.see-mobility.com)  
 E-Mail: [info@bsn.rs](mailto:info@bsn.rs)



Branchen: Die SEE Mobility ist die einzige internationale Messe für Verkehrstechnologien und -dienstleistungen auf dem Westbalkan, die alle zwei Jahre stattfindet.

## 12. Netzwerkinformationen - Montenegro

### 12.1 Straßen- und Eisenbahnverkehr

#### Montenomaks C&L

Adresse: Ćurilac bb  
 PLZ/Stadt: 81410 Danilovgrad  
 Telefon: 00382 77 200 001  
 Internet: [www.montenomaks.com](http://www.montenomaks.com)  
 E-Mail: [info@montenomaks.com](mailto:info@montenomaks.com)



Tätigkeiten: Montenomax integriert heute den internationalen Transport, die Zollabfertigung, die Lagerhaltung, den Warenumsschlag und die Verteilung an den Endverbraucher. Darüber hinaus bietet Montenomaks Kurierdienste in ganz Montenegro an. Montenomaks ist seit 2017 Teil der Nelt Gruppe.

#### Željeznički prevoz Crne Gore

Adresse: Trg Golootočkih žrtava 13  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 441 100  
 Internet: [www.montecargo.me](http://www.montecargo.me)  
 E-Mail: [office@zpcg.me](mailto:office@zpcg.me)



Tätigkeiten: Eisenbahn Montenegros befasst sich mit der internationalen und inländischen Personenbeförderungen im Eisenbahnbereich.

#### MONTECARGO

Adresse: Trg Golootočkih žrtava 13  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 441 303  
 Internet: [www.montecargo.me](http://www.montecargo.me)  
 E-Mail: [id@montecargo.me](mailto:id@montecargo.me)



Tätigkeiten: Warentransport im nationalen und internationalen Schienenverkehr.

### 12.2 Wasserverkehr

#### Luka Bar

Adresse: 13. jula bb  
 PLZ/Stadt: 85000 Bar  
 Telefon: 00382 30 300 400  
 Internet: [www.lukabar.me](http://www.lukabar.me)  
 E-Mail: [kabinet@lukabar.me](mailto:kabinet@lukabar.me)



Tätigkeiten: Der Hafen in Bar - Umladung und Lagerung von Waren.

**Agent Plus Montenegro**

Adresse: Oktobarske revolucije 130

PLZ/Stadt: 81000 Podgorica

Telefon: 00382 67 037 336

Internet: [www.agentplus.me](http://www.agentplus.me)

E-Mail: [office@agentplus.me](mailto:office@agentplus.me)



Tätigkeiten: Agent Plus bietet Logistikdienstleistungen und den multimodalen Warentransport zu Zielen in der ganzen Welt an. Die Logistik, die die Agent Plus-Gruppe ihren Kunden bietet, basiert auf der optimalen Kombination von Container-, Straßen-, Schiffs- und Seefracht, Sammelgut- oder Einzeltransport und Hafenagentur mit zusätzlichen Speditions- und Lagerdienstleistungen. Die Agent Plus-Gruppe ist exklusiver Agent der weltweit größten Containerschiffe Maersk Line, Safmarine und Seago für Serbien, und seit 2007 ist die Seeflussagentur "Agent Plus" innerhalb der Gruppe erfolgreich im Bereich der Organisation von Gütertransporten aller Art tätig.

**Jadroagent Bar**

Adresse: Obala 13. jula 2

PLZ/Stadt: 85000 Bar

Telefon: 00382 30 315 996

Internet: [www.jadroagentbar.com](http://www.jadroagentbar.com)

E-Mail: [jadroa@jadroagentbar.com](mailto:jadroa@jadroagentbar.com)



Tätigkeiten: Schifffahrts- und Speditionsagentur aus Bar, welche seit Januar 1947 im Schifffahrtsgeschäft tätig ist. Das Unternehmen ist als Schifffahrts- und Speditionsagentur tätig.

**12.3 Flugverkehr****Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore**

Adresse: Josipa Broza Tita bb

PLZ/Stadt: 81000 Podgorica

Telefon: 00382 20 625 507

Internet: [www.caa.me](http://www.caa.me)

E-Mail: [acv@caa.me](mailto:acv@caa.me)



Tätigkeiten: Die Zivilluftfahrtagentur von Montenegro stellt ein Luftfahrtunternehmenszeugnis und eine Betriebsgenehmigung aus, stellt ein Luftfahrzeugmusterzeugnis, ein Lufttüchtigkeitszeugnis, ein Lufttüchtigkeitsprüfzeugnis, ein Zulassungszeugnis für ein Luftfahrzeugwartungsunternehmen aus und stellt ein Befähigungszeugnis für eine juristische Person für die Berufsausbildung aus, stellt Zertifikate und Genehmigungen für die Nutzung von Zivilflughäfen aus, stellt eine Berechtigungsbescheinigung für eine juristische Person aus, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen zu gewährleisten, erteilt Lizenzen und Genehmigungen an ziviles Luftfahrtpersonal, bereitet Fachgrundlagen für die Entwicklung von Programmen, Plänen etc.

**Aerodromi Crne Gore**

Adresse: Aerodrom Podgorica

PLZ/Stadt: 81000 Podgorica

Telefon: 00382 20 444 222

Internet: [www.montenegroairports.com](http://www.montenegroairports.com)

E-Mail: [aerodromicg@apm.co.me](mailto:aerodromicg@apm.co.me)



Tätigkeiten: Die Haupttätigkeit der Aerodromi Crne Gore ist die Verwaltung der Flughäfen in Podgorica und Tivat.

**Montenegro Airlines**

Adresse: Beogradska 10  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 415 462  
 Internet: [www.montenegroairlines.com](http://www.montenegroairlines.com)  
 E-Mail: [marketing@montenegroairlines.com](mailto:marketing@montenegroairlines.com)  
 Tätigkeiten: Montenegro Airlines ist die nationale Fluggesellschaft Montenegros.

**12.4 Transport und Logistik****Gebrüder Weiss**

Adresse: Mahala bb  
 PLZ/Stadt: 81304 Podgorica  
 Telefon: 00382 77 273 276  
 Internet: [www.gw-world.com](http://www.gw-world.com)  
 E-Mail: [office.podgorica@gw-world.com](mailto:office.podgorica@gw-world.com)  
 Tätigkeiten: Transport, Logistik und Spedition.

**Zetatrans**

Adresse: Ćemovsko polje bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 4419 50  
 Internet: [www.zetatrans.co.me](http://www.zetatrans.co.me)  
 E-Mail: [office.podgorica@zetatrans.com](mailto:office.podgorica@zetatrans.com)  
 Tätigkeiten: Transport, Logistik und Spedition.

**MB Šped**

Adresse: Obala 13 Jula bb  
 PLZ/Stadt: 85000 Bar  
 Telefon: 00382 30 311 696  
 Internet: [www.mbsped.me](http://www.mbsped.me)  
 E-Mail: [mb.sped@t-com.me](mailto:mb.sped@t-com.me)  
 Tätigkeiten: Transport, Logistik und Spedition.

**NTC Logistics**

Adresse: Veselina Masleše 13  
 PLZ/Stadt: 81400 Nikšić  
 Telefon: 00382 40 218 620  
 Internet: [www.ntclogistics.me](http://www.ntclogistics.me)  
 E-Mail: [info@ntclogistics.me](mailto:info@ntclogistics.me)  
 Tätigkeiten: Transport und Logistik.





## 12.5 Spedition und Lagerung

### Balkan Cargo

Adresse: Mahala bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Internet: [www.balkancargo.me](http://www.balkancargo.me)  
 E-Mail: [balcancargo@gmail.com](mailto:balcancargo@gmail.com)  
 Tätigkeiten: Speditions-, Distributions- und Logistikdienstleistungen.



### NALL International

Adresse: SKOJ-a 57  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 280 030  
 Internet: [www.nall.me](http://www.nall.me)  
 E-Mail: [info@nall.me](mailto:info@nall.me)  
 Tätigkeiten: Vertriebs- und Logistikdienstleistungen.



### Dr Cargo Logistics

Adresse: Sava Čelebića 12  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 78 104 210  
 Internet: [www.drcl.me](http://www.drcl.me)  
 E-Mail: [info@drcl.me](mailto:info@drcl.me)  
 Tätigkeiten: Vertriebs- und Logistikdienstleistungen.



### Neregelia

Adresse: Cetinjski put bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 261 920  
 Internet: [www.nelt.com/kontakt/crna-gora/](http://www.nelt.com/kontakt/crna-gora/)  
 E-Mail: [neregelia@nelt.com](mailto:neregelia@nelt.com)  
 Tätigkeiten: Vertriebs- und Logistikdienstleistungen.



### GS1

Adresse: Moskovska bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 658 692  
 Internet: [www.gs1.me](http://www.gs1.me)  
 E-Mail: [office@gs1.me](mailto:office@gs1.me)  
 Tätigkeiten: Vertriebs- und Logistikdienstleistungen.



## 12.6 Post- und Kurierdienste

### Pošta Crne Gore

Adresse: Ulica slobode 1  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Internet: [www.postacg.me](http://www.postacg.me)  
 Telefon: 00382 20 403 941  
 Tätigkeiten: Die Post Montenegro befasst sich mit Postdienstleistungen des öffentlichen Dienstes.



### City Express Montenegro

Adresse: Branka Radičevića 12  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00381 20 628 818  
 Internet: [www.cityexpress.me](http://www.cityexpress.me)  
 E-Mail: [backoffice@cityexpress.me](mailto:backoffice@cityexpress.me)  
 Tätigkeiten: City Express Montenegro befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



### TIM KOP

Adresse: Cijevna bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 606 450  
 Internet: [www.timkop.me](http://www.timkop.me)  
 E-Mail: [office@timkop.me](mailto:office@timkop.me)  
 Tätigkeiten: TIM KOP befasst sich mit Postdienstleistungen des kommerziellen Dienstes (Post- und Kurierdienst).



## 12.7 Wissenschaftliche Institutionen

### Mašinski fakultet, Univerzitet Crna Gora

Adresse: Bulevar Džordža Vašingtona bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 245 003  
 Internet: [www.ucg.ac.me/mf](http://www.ucg.ac.me/mf)  
 E-Mail: [mf@ucg.ac.me](mailto:mf@ucg.ac.me)  
 Tätigkeiten: Fakultät für Maschinenbau, Universität Montenegro. Innerhalb der Fakultät für Maschinenwesen ist ein akademischer Studiengang akkreditiert, der nach dem Bologna-Studienmodus durchgeführt wird: Sozialverkehr.



### Gradevinski fakultet, Univerzitet Crna Gora

Adresse: Bulevar Džordža Vašingtona bb  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 244 905  
 Internet: [www.ucg.ac.me](http://www.ucg.ac.me)  
 E-Mail: [gf@ucg.ac.me](mailto:gf@ucg.ac.me)  
 Tätigkeiten: Fakultät für Bauingenieurwesen, Universität Montenegro. Innerhalb der Fakultät für Bau gibt es ein akkreditiertes Grundstudium und ein akademisches Masterstudium unter den Namen Straßenverkehr mit den Modulen Verkehr und Transport.



**Pomorski fakultet Kotor, Univerzitet Crna Gora**

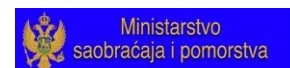
Adresse: Dobrota 36  
 PLZ/Stadt: 85331 Kotor  
 Telefon: 00382 32 303 184  
 Internet: [www.ucg.ac.me/pfkotor](http://www.ucg.ac.me/pfkotor)  
 E-Mail: [pfkotor@ucg.ac.me](mailto:pfkotor@ucg.ac.me)



Tätigkeiten: Fakultät für Maritime Studien in Kotor, Universität Montenegro. Ausbildung von Marinefachkräften in zweijährigem Studium (Leitung: Schiffbau, Nautik, Schiffselektrotechnik) und vierjährigem Studium (Leitung: Management in der Schifffahrt).

**12.8 Relevante staatliche Institutionen****Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore**

Adresse: Rimski trg 46  
 PLZ / Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 234 179  
 Fax: 00382 20 234 331  
 Internet: [www.msp.gov.me](http://www.msp.gov.me)  
 E-Mail: [kabinet@msp.gov.me](mailto:kabinet@msp.gov.me)



Tätigkeiten: Ministerium für Verkehr und maritime Angelegenheiten von Montenegro.

**Investiciono-razvojni fond Crne Gore (IRFCG) - Investitions-und Entwicklungsfonds Montenegros**

Adresse: Bulevar Svetog Petra Cetinjskog 12  
 PLZ / Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 80 012 012  
 Fax: +382 20 41 66 04  
 Internet: [www.irfcg.me](http://www.irfcg.me)  
 E-Mail: [info@irfcg.me](mailto:info@irfcg.me)



Tätigkeiten: Der Investitions- und Entwicklungsfonds Montenegros befasst sich mit der Investitions- und Exportförderung in Montenegro.

**Udruženje saobraćaja i Udruženje špeditera, Privredna komora Crne Gore**

Adresse: Novaka Miloševa 29  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 241 050, 00382 20 230 422  
 Internet: [www.privrednakomora.me](http://www.privrednakomora.me)  
 E-Mail: [pkcg@pkcg.org](mailto:pkcg@pkcg.org)



Tätigkeiten: Verband für Verkehr und Spedition der montenegrinischen Wirtschaftskammer.

**12.9 Finanzierung****EBRD****Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung**

Adresse: Moskovska 2/B  
 PLZ/Stadt: 81000 Podgorica  
 Telefon: 00382 20 237 173  
 Fax: 00382 20 237 195  
 Internet: [www.ebrd.com/montenegro-country.html](http://www.ebrd.com/montenegro-country.html)  
 E-Mail: [knowhowmontenegro@ebrd.com](mailto:knowhowmontenegro@ebrd.com)



### **KfW - Office Podgorica**

Adresse: Džordža Vašingtona 23

PLZ/Stadt: 81000 Podgorica

Telefon/Fax : 00382 20 228 170

Internet: [www.kfw-entwicklungsbank.de/International-financing/KfW-Development-Bank/Local-presence/Europe/Montenegro/](http://www.kfw-entwicklungsbank.de/International-financing/KfW-Development-Bank/Local-presence/Europe/Montenegro/)

E-Mail: [kfw.podgorica@kfw.de](mailto:kfw.podgorica@kfw.de)



### **The World Bank**

Adresse: Bulevar Džordža Vašingtona 98

PLZ/Stadt: 81000 Podgorica

Telefon: 00382 20 665 353

Internet: [www.worldbank.org/en/country/montenegro](http://www.worldbank.org/en/country/montenegro)



## 13. Quellenverzeichnis

Amtsblatt Montenegro Nr. 01/14

Das Gesetz über den internationalen Transport im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, nr. 60/98, 5/99 - ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000 – und Amtsblatt Republik Serbiens, br. 101/2005, 101/2005 - dr. zakon, 18/2010 i 68/2015 - dr. zakoni), § 42ff.

Das Gesetz über den Transport von Gütern im Straßenverkehr (Amtsblatt Republik Serbiens, br. 68/2015 i 41/2018)

Das Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr (Amtsblatt, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019) §§ 203 u. 204

Das Gesetz über die Sicherheit im Straßenverkehr (Amtsblatt, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - dr. zakon, 87/2018 i 23/2019)[1]

Der Nationale Programm der Eisenbahninfrastruktur 2017-2021

Der nationale Verband der Spediteure „Transport und Logistika“, 2019

Deutsch-Serbische Wirtschaftskammer (2019)

Entwicklungsagentur Serbien – Investitionsförderungen (2019)

Entwicklungsagentur Serbiens (2019)

Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 1

Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 109

Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 110

Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 17

Gesetz über den Transport im Straßenverkehr, § 19

Gesetz über die MwSt. (serbisch: Zakon o porezu na dodatu vrednost) Abl. Republik Serbien", Nr. 84/2004, 86/2004 - ispr., 61/2005, 61/2007, 93/2012, 108/2013, 6/2014 - usklađeni din. izn., 68/2014 - dr. zakon, 142/2014, 5/2015 - usklađeni din. izn., 83/2015 i 5/2016 - usklađeni din. izn.)

GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Montenegro, Juni 2018

GTAI - Wirtschaftsdaten kompakt - Serbien, November 2018

Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2018

Ministerium für Bau, Verkehr und Infrastruktur der Republik Serbien, 2019

Mittel – und langfristige Geschäftsstrategie und Entwicklung für den Zeitraum 2019 – 2018, Koridori Srbije, 2018

Montenegros Verkehrsentwicklungsstrategie 2019-2035

Nationalbank Serbiens (2019)

Statistikamt Montenegros (2019)

Statistikamt Serbiens (2019)

Statistische Jahrbuch der Republik Serbien für 2019

Statistisches Bundesamt (2019)

Strategie für die Entwicklung des Wasserverkehrs der Republik Serbien (2015-2025)

Zollamt Serbiens (2019)

Zollgesetz (serbisch: Carinski zakon) Abl. RS Nr. 95/2018

Zolltarif Gesetz (serbisch: Zakon o carinskoj tarifi) Abl. Republik Serbiens Nr. 62/2005, 61/2007, 5/2009 i 95/2018 - dr. zakon

**LINKS:**

<https://www.weltkarte.com/europa/landkarten-und-stadtplaene-von-serbien/landkarte-serbien-politische-karte.htm>

<https://www.ras.gov.rs/uploads/2019/02/uredba-2019.pdf>

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412899/umfrage/arbeitslosenquote-in-montenegro/>

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/412905/umfrage/inflationsrate-in-montenegro/>

<https://senat.me/swot-analiza-crnogorske-ekonomije>

<https://www.hk24.de/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/logistik/gueterkraftverkehr/regelungen-tipps/4023344#titleInText0>

<https://www.hk24.de/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/logistik/gueterkraftverkehr/regelungen-tipps/4023344#titleInText0>

<https://www.weltkarte.com/europa/montenegro/landkarte-montenegro-politische-karte.htm>

[www.ixpos.de/markterschliessung](http://www.ixpos.de/markterschliessung)

[www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)

