

KARADAĞ LOJİSTİK BİLGİ NOTU (25.06.2025)

1. Ülkenin dış ticaretinde kullandığı taşıma modları (Avro bazında ve yüzdesel dağılımı)

Karadağ, Batı Balkanlar'ı Orta ve Doğu Avrupa'ya bağlayan Avrupa ulaşım ağının bir parçası olarak stratejik bir konuma sahiptir. Ülkenin karayolu altyapısı, ticaret ve hareketliliği kolaylaştırmada önemli bir rol oynamaktadır. Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T), Karadağ'ın karayolu koridorlarını temel bağlantılar olarak kabul ederek Avrupa ticaret rotalarıyla entegrasyonu sağlamaktadır. Karayolu altyapısına yapılan en önemli yatırım, bölgesel bağlantıyı ve ticareti geliştirmeyi amaçlayan Bar-Boljare Otoyolu'dur.

Karadağ ulaşım ve lojistik sistemi; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığında oluşmaktadır. Tüm ulaşım türleri arasında en fazla yatırım kentsel ulaşım, otoyollar ve düzenli yolları içeren karayolu taşımacılığına yapılmaktadır. En yüksek büyüme potansiyeline sahip sektör, özellikle Bar Limanı'na bağlı olduğu için büyük bir altyapı potansiyeline sahip olan demiryolu taşımacılığıdır. Karadağ, aynı zamanda en büyük ticaret ortağı olan Sırbistan'a karayolu ve demiryoluyla bağlıdır. Karadağ'ın Sırbistan ile beş (Vuča-Godovo, Dračnovac-Špiljani, Dobrakovo-Gostun, Ranče-Jabuka, Čemerno), Bosna Hersek ile sekiz (Metaljka, Šula-Vitine, Šćepan polje-Hum, Krstac, Vračenovići-Deleuša, Ilino brdo-Klobuk, Nudo-Arandelovo, Sitnica-Zupci), Arnavutluk ile dört (Sukobin-Murićani, Božaj-Hani Hoti, Cijevna zarijebačka-Gradom, Grnčar-Başkim), Kosova ile bir (Kula-Kulina) ve Hırvatistan ile iki (Debeli brijeg - Kasarovići, Kobila-Vitaljina) sınır kapısı bulunmaktadır. Karadağ'ın sekiz deniz geçiş sınırı bulunmaktadır.

Karadağ'ın ulaşım ve lojistik sektörü, altyapı ve dijitalleşmeye yönelik devam eden yatırımlarla önemli bir dönüşüme hazırlanmaktadır. Hükümetin AB entegrasyonuna, bölgesel iş birliğine ve sürdürülebilir ulaşım girişimlerine olan bağlılığıyla yatırım fırsatları büyümeye devam edecektir. AB üyeliği için aday bir ülke olarak Karadağ, ulaşım politikalarını ve altyapısını Avrupa standartlarıyla uyumlu hale getirerek Avrupa pazarındaki bağlantısını daha da artırmaktadır.

Karadağ'ın dış ticarete kullandığı temel taşıma modları karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşıma modlarıdır.

Karayolu Taşımacılığı

Karadağ İstatistik Kurumu (Monstat) verilerine göre karayoluyla yapılan taşımalara ilişkin istatistikler aşağıdadır.

2024 yılında Karadağ'da kayıtlı karayolu yük taşımacılığı motorlu taşıtları ile 1.019 bin ton yük taşınmış olup, 121.482 bin ton-kilometrelik performans sergilemiştir. Yüklü araçların yaptığı kilometre ise 6.713 bin kilometredir.

Taşınan yüklerin yapısında, yurtiçi taşımacılık %91,0 ile 927 bin ton, uluslararası taşımacılık ise %9 ile 92 bin ton olarak kaydedilmiştir. Taşınan toplam 1.019 bin tonluk mal taşımacılığının 209 bin tonu (%20,5) bedelli, geri kalan 810 bin tonu (%79,5'i) kendi hesabına gerçekleştirilmiştir.

Gerçekleştirilen ton kilometre yapısında, yurtiçi taşımalar %62,1 ile 75.472 bin ton, uluslararası taşımalar ise %37,9 ile 46.010 bin ton kilometre ile yer almaktadır. Tazminatlı taşımalarda 52.868 bin ton kilometre ile %43,5, kendi hesabına ise 68.614 bin ton kilometre ile %56,5 olarak gerçekleştirilmiştir.

Tablo 1. Karadağ'da karayolu yük taşımacılığı, 2024 yılı

A = B + C	Taşınan mallar, bin ton	Ton-kilometre, bin	Kat edilen kilometre, bin
Toplam (1+2)	1 019	121 482	6 713
1. Ulusal taşıma	927	75 472	2 377
2. Uluslararası taşıma (2.1+2.2)	92	46 010	4 336
2.1 Karadağ'da yükleme/boşaltma ile uluslararası taşımacılık	83	40 320	3 925
2.2 Yurt dışı taşımacılık	9	5 690	411

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2024 yılında karayolu taşımacılığında taşınan yolcu sayısı 2023 yılına göre %11,6 artarken, şehir içi karayolu taşımacılığında ise bu artış %49,5 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Karayolu yolcu taşımacılığı, 2024 yılı

	2023	2024	İndex 2024/2023
Taşıma araçlarının envanter durumu			
Otobüs sayısı	415	392	94,5
Koltuklar	14 001	14 915	106,5
Güç, kw	67 350	70 103	104,1
Yolcu taşımacılığı ve yolcu kilometreleri			
Taşınan yolcular, bin	6 320	7 050	111,6
Yolcu kilometreleri, bin	52 052	57 177	109,8
Seyahat edilen araç kilometreleri – toplam bin	12 862	13 879	107,9

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2024 yılında kayıtlı karayolu araç sayısı 306.686 olarak gerçekleşirken, 2023 yılına göre % 7,5 artış kaydedilmiştir.

Tablo 3. Karayolu yolcu taşımacılığı, 2024 yılı

	2023	2024	Endeks 2024/2023
Kayıtlı araç sayısı	285 257	306 686	107,5

İlk kez kayıt edilen araç sayısı	31 238	36 871	118
----------------------------------	--------	--------	-----

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Denizyolu taşımacılığı

Karadağ İstatistik Kurumu (Monstat) verilerine göre denizyoluyla yapılan taşımalara ilişkin istatistikler aşağıdadır.

2024 yılında limanlarda aktarılan tonaj 2023 yılına göre %1,2 artış gösterirken, aynı dönemde elleçlenen ton mal miktarı da %4,5 artmıştır.

Tablo 4. Limanlarda yük aktarma

	2023	2024	Index 2024 2023
Envanter Durumu			
Portal ve yarı portal vinçler	6	6	100,0
Ton kapasitesi	96	96	100,0
Tavan vinçleri	5	5	100,0
Ton kapasitesi	144	144	100,0
Kamyon vinçleri	5	5	100,0
Ton kapasitesi	396	396	100,0
Otomatik asansörler	52	54	103,0
Ton kapasitesi	492	497	101,0
Limanlarda aktarma			
Aktarılan miktar, ton	2 399 538	2 428 167	101,2
Elleçlenen miktar, ton	4 984 060	5 206 325	104,5

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2024 yılında limanlarda toplam yük taşımacılığı 2023 yılına göre %2,3 artmıştır.

Tablo 5. Limanlarda mal/ yolcu trafiği

	2023	2024	Index 2024 2023
Limanlarda yolcu ve eşya taşımacılığı			
Taşınan yolcular	573 039	665 045	116,1
Ton cinsinden toplam mal trafiği	2 409 839	2 464 492	102,3
İhracat, ton	1 409 978	1 410 482	100,0
İthalat, ton	999 861	1 054 010	105,4

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 6. 2024 yılında Karadağ limanlarından gerçekleştirilen mal trafiğine göre ilk 10 ülke

	Ton cinsinden mal trafiği	İhracat, ton	İthalat, ton
Yunanistan	429 854	149 991	279 863
İtalya	317 919	144 390	173 529
Çin	317 537	317 537	-
Hırvatistan	272 508	25 880	246 628
Türkiye	189 992	115 548	74 444
Singapur	162 719	162 719	-
Slovenya	144 909	31 349	113 560
Mısır	130 792	128 755	2 037
Malta	116 760	98 230	18 530
Finlandiya	60 096	60 096	-

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Havayolu taşımacılığı

Karadağ İstatistik Kurumu (Monstat) verilerine göre havayoluyla yapılan taşımalara ilişkin istatistikler aşağıdadır.

2024 yılında havalimanlarında 2023 yılına göre yolcu sayısı %15,2 artmış olup, aynı dönemde taşınan yük sayısı da % 16,4 artmıştır.

Tablo 7. Havalimanlarında trafik

	2023	2024	Index 2024 2023
Havalimanlarında taşınan yolcular ve eşyalar			
Taşınan yolcular	2 493 209	2 871 774	115,2
Taşınan mallar, ton	609	709	116,4
Havalimanı yüzeyleri (m² cinsinden)			
Pist	227 440	227 440	100,0
Taksi yolu ve apron	148 704	148 704	100,0
Pistin koruyucu kemeri	1 036 000	1 036 000	100,0
Çalışma için fonlar			
Otobüsler	2	1	50,0
Çekme araçları (traktörler)	31	31	100,0
Otomatik kaldırma ve “kargo” platformu	4	4	100,0
Yangın yolları	7	6	85,7
Tankerler ve ticari araçlar	3	3	100,0

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 8. Havalimanlarında yolcu ve eşya trafiği, 2024

	2024
Ticari uçak hareketlerinin sayısı	23 432
Yolcu trafiği	2 871 774
Yük trafiği, ton	709

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 9. Havaalimanlarında yolcu trafiği, 2024

	2024
Toplam	2 871 774
Podgorica Havalimanı	1 754 189
Tivat Havalimanı	1 117 585

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 10. Yolcu trafiğine göre ilk 10 ülke, 2024

	Toplam	Podgorica Havalimanı	Tivat Havalimanı
Sırbistan	648 611	327 902	320 709
Türkiye	559 470	406 816	152 654
Birleşik Krallık	278 421	122 998	155 423
Polonya	253 122	245 595	7 527
Almanya	200 580	141 664	58 916
Avusturya	191 270	170 969	20 301
İsrail	130 345	18 693	111 652
Fransa	79 721	53 212	26 509
İtalya	67 875	66 897	978
İsviçre	41 603	19 916	21 687

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Demiryolu Taşımacılığı

Karadağ İstatistik Kurumu (Monstat) verilerine göre demiryoluyla yapılan taşımalara ilişkin istatistikler aşağıdadır.

2024 yılında demiryoluyla taşınan yolcu sayısı 2023 yılına göre % 1,3 artmış olup, taşınan eşya miktarı ise aynı dönemde %10 azalmıştır.

Karadağ'da demiryolu hattının inşaat uzunluğu 2024 yılında 250,5 km olarak gerçekleşmiştir. Demiryolu hattının tamamı 25 KV, 50Hz tek fazlı sistemden oluşmaktadır. İstasyon ve diğer resmi yerlerin sayısı 47'dir.

Tablo 11. Demiryolu taşımacılığı

	2023	2024	Endeks 2024 2023
Yolcu taşımacılığı ve yolcu kilometreleri			
Yolcular, bin	853	864	101,3
Yolcu kilometreleri, bin	67 803	69 705	102,8
Taşıma malları ve ton-kilometre			
Mal, bin ton	1 114	1 000	89,8
Ton-kilometre, bin	163 164	135 128	82,8

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 12. Demiryolu ağı

	2023	2024	Index 2024 2023
Demiryolu ağının uzunluğu, km			
Demiryolu ağının inşaat uzunluğu	250.5	250.5	100,0
Tek hat uzunluğu	250.5	250.5	100,0
Hat uzunluğu genişliği 1,435m	250.5	250.5	100,0
İnşaat uzunluğundaki demiryolu ağının elektrikli olması	226.6	226.6	100,0
1. Hat uzunluğu (1.1 + 1.2)	327.7	327.7	100,0
1.1 Açık hat ve ana geçiş yolu	250.5	250.5	100,0
1.2 İstasyonlar ve diğer hatlar	77.2	77.2	100,0
Demiryolu istasyonları	46	47	102,2

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2. Lojistik altyapısı

a. Karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu altyapısına ilişkin bilgiler, önemli veriler

✓ Karayolu Ağ Kalitesi ve Kapsamı

Karadağ'ın ulaştırma altyapısının kalitesi son on yılda artarken kalite, güvenlik, kapasite ve yönetim verimliliği açısından yüksek AB standartlarına ulaşmasının zaman alacağı gözlenmektedir.

Karayolu ağı, ana yolların çoğunda iyi bir kaplama durumu sergilemekle birlikte, trafik akışı ve güvenliği, ülkenin devlet ağının, genellikle engebeli veya dağlık arazide olması sebebiyle önem kazanmaktadır. Bu nedenle izin verilen hızlar ana yollarda 80 km/saat, bölgesel yollarda 50 km/saat ile sınırlandırılmıştır.

Bu bağlamda devlet karayolu ağının kapasitesi sınırlıdır ve güzergahı nedeniyle seyahat süreleri düşüktür. Yerel bağlantı ihtiyaçlarını ve toplu taşıma akışlarını destekleme kapasitesi ve güvenilirliği, modern standartlara göre nispeten düşüktür. Ayrıca karayolu ağı, karayolu yük taşımacılığını (yerel ihtiyaçlar hariç) verimli bir şekilde gerçekleştirememektedir.

Karadağ'ın ana ve bölgesel yolları çoğunlukla iki şeritli yollardan oluşmakta olup sollama şeritleri de bulunmaktadır. Ayrıca, ülkenin dağlık bölgelerindeki çekirdek ağ dizilimleri keskin eğriler ve nispeten dik eğimler sergilemektedir. Bu nedenle yol kapasitesi kaçınılmaz olarak düşüktür ve trafik güvenliği hususları ortaya çıkmaktadır.

Karadağ önümüzdeki yıllarda otoyol ağını geliştirmeyi planlamaktadır. Buna Bar – Boljare otoyolu ve Adriyatik-İyonya otobanı kıyı varyantı da dahildir. Karadağ Hükümeti 2024 yılı sonlarına doğru Karadağ'ın Avrupa Birliği'ne katılım müzakerelerinin ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji altyapıları alanlarındaki Trans-Avrupa Ağları politikasını kapsayan 21. fasıl ile ilgili son kriterlerini karşılamak amacıyla öncelikli ulaştırma altyapısı proje listesinin onaylandığını duyurmuştur.

Karayolu taşımacılığı projeleri arasında, Karadağ'ın Adriyatik kıyısını Sırbistan sınırına bağlayacak olan Bar-Boljare otoyolunun kalan bölümlerinin inşası yer almaktadır. Bu bölümler, tahmini proje bedeli 550 milyon Avro olan Matesevo-Andrijevisa bölümü (2. Faz), 317,5 milyon Avro olan Podgoritsa çevre yolu ile Smokovac-Tolosi-Farmacı bölümü, 430,5 milyon Avro olan Djurmani-Farmacı bölümü ve 805 milyon Avro olan Andrijevisa-Boljare bölümü olarak listelenmektedir.

Bar - Boljare otoyolunun 169 km uzunluğunda olması ve Trans-Avrupa Otoyolu'nun (TEM) bir kolu olan Belgrad - Güney Adriyatik güzergâhının bir parçası olması planlanmaktadır. Bar-Boljare otoyolunun ilk fazı olan 41 km uzunluğundaki ve 809,6 milyon Avro bütçeli Smokovac-Mateševo bölümü China Road and Bridge Corporation (CRBC) tarafından tamamlanmış ve açılışı 13 Temmuz 2022 tarihinde gerçekleşmiştir.

Bar-Boljare otoyolu, birçok kalkınma fırsatının açılmasına ve kuzey bölgesinin potansiyelinin daha fazla gerçekleştirilmesine katkıda bulunacak, daha güvenli bir bağlantı sağlamanın yanı sıra, iç entegre bağlantı karakteri söz konusu olduğunda ülkenin orta ve güney bölgeleriyle daha iyi ve daha hızlı bağlantı sağlayacaktır.

Öte yandan, proje aşamasında olan ve Karadağ kıyısı boyunca uzanan Adriyatik-İyonya karayolu hem bölge içindeki hem de bölgenin AB ile olan bağlantısını geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu proje Güneydoğu Avrupa ve Balkanlar için stratejik bir proje olup tamamlandığında orta Avrupa ve kuzey İtalya'yı Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk ve Yunanistan üzerinden İyonya yarımadasına ve Türkiye'ye bağlayan yüksek kapasiteli ve yüksek kalitede bir koridor sağlayacaktır. Hırvatistan sınırından Arnavutluk sınırına kadar Karadağ'dan geçen Adriyatik-İyonya koridorunun bu kısmı yaklaşık 108 km olup bütçesinin 1.176.613.000 Avro olduğu açıklanmıştır.

Karadağ'ın karayolu ağı otoyollar, ana yollar ve yerel yollar dahil olmak üzere yaklaşık 7.000 km'dir. Ülkenin karayolu taşımacılığı, yolcu hareketliliği ve yük taşımacılığı için hayati öneme sahiptir ve yerel mal taşımacılığının %70'inden fazlası karayolu bağlantılarına dayanmaktadır. E65/E80 koridorları Karadağ'dan geçerek Orta Avrupa ile Adriyatik kıyısı arasında temel bağlantı görevi görerek bölgesel ticaret ve turizmi teşvik etmektedir.

Son yıllarda Karadağ, aşağıdakiler de dahil olmak üzere büyük projelerle karayolu altyapısına önemli yatırımlar yapmıştır:

- 2022'de tamamlanan ve kuzey ve orta bölgeler arasındaki bağlantıyı artıran Bar-Boljare Otoyolu'nun Smokovac-Mateševo bölümünün inşası,
- Turizm ve yerel ticaret için önemli bir rol oynayacak olan Jaz-Tivat bulvarının inşası,
- Berane-Ribarevine gibi önemli ulusal yolların rehabilite edilmesi ve kuzey bölgesi bağlantısı için önemli olan Jezerine-Lubnice yolu ve Klisura tünelinin tamamlanması.

Karadağ'ın karayolu taşımacılığı, sınır ötesi ticaret için de önemlidir ve önemli yatırımlar aşağıdakiler de dahil olmak üzere başlıca kontrol noktalarına yönlendirilmiştir:

- İki ülke arasındaki ticaret ve turizm için kritik bir rota olan Božaj (Karadağ-Arnavutluk sınırı),
- Karadağ'ı AB pazarına bağlayan Debeli Brijeg (Karadağ-Hırvatistan sınırı),
- Orta Avrupa'ya ve Orta Avrupa'dan taşınan mallar için önemli bir transit rotası görevi gören Dobrakovo (Karadağ-Sırbistan sınırı).

Yol inşaatı, bakımı, sinyalizasyon ve işaretleme ile ilgili inşaat şirketleri ve hizmet sağlayıcıları, yerel ve otoyol yollarının bakımı için hizmet veren düzenli bir yıllık bütçeye ve ihale süreciyle bazı işleri kazanabilmeleri için yıldan yıla büyüyen bir sermaye bütçesine sahiptir. Karadağ'ın 2025 yılı sermaye bütçesi 280 milyon Avrodur ve yukarıda belirtilen sektörlerde faaliyet gösteren şirketler için bir yatırım fırsatıdır.

2024 yılında yol uzunluğu 10.137 km olarak gerçekleşmiş olup, 2023 yılındaki 9.912 km olan yol uzunluğuna göre %2,3 artış kaydedilmiştir. Yol türüne göre 2024 yılında en yüksek payı 6.932 km (%68,4) ile asfalt kaplama alırken, onu 1.907 km (%18,8) ile çakıl ve 1.298 km (%12,8) ile toprak ve kategorisiz yollar izlemiştir.

Tablo 12. 2024 yılında sınıflandırılmış yol ve köprüler

	2023	2024	Endeks 2024 2023
Türe göre yolların uzunluğu, km			
1. Yollar (1.1+1.2+1.3)	9 912	10 137	102,3
1.1 Modern yol (asfalt)	6 762	6 932	102,5
1.2 Çakıl	1 882	1 907	101,3
1.3 Toprak ve kategorisiz	1 268	1 298	102,4
Köprü sayısı			
Köprü	557	579	103,9

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

✓ Denizcilik Sektörü, Limanlar ve İç Su Yolları

Karadağ kıyısı yaklaşık 294 kilometre uzunluğundadır ve altı belediyeye ayrılmıştır. Bunlardan Bar, Tivat ve Kotor Karadağ ekonomisi için en önemlileridir. Kotor ülkenin tek kruvaziyer limanına ev sahipliği yaparken, Bar Karadağ'daki tek kargo limanına ev sahipliği yapmaktadır. Geriye kalan kıyı bölgeleri tekneler ve yatlar için daha küçük rıhtımlardan oluşmaktadır.

Karadağ, devlet tarafından işletilen dört kargo gemisinin yanı sıra az sayıda askeri gemiye sahiptir. Bar Limanı'nda tahıl (30.000 ton), genel kargo, Ro-Ro üniteleri, sıvı kargo ve yolcu gemileri için terminaller bulunmaktadır. Bar Limanı, 30.000 ton kapasiteli silo ve 250 m uzunluğunda, paralel ve doğrudan hatlar boyunca uzanan dökme eşya terminaline sahiptir. Genel Kargo terminalinde kapalı depo ve soğuk hava deposu bulunmaktadır. Ayrıca Ro-Ro kargo birimlerinin (komple karayolu kamyonu veya kamyon-römork ve yarı römork üniteleri) kabul edilmesi, depolanması ve taşınması için tasarlanmış Ro-Ro terminali ve Yolcu Terminali bulunmaktadır. Bar Limanı'nın yanında bulunan ve Global Liman İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilen Port of Adria, 330m uzunluğunda ve 12m derinliğinde operasyonel bir rıhtıma sahip olup, limanda konteynerler için açık depolama alanı bulunan bir Konteyner Terminali bulunmaktadır. Ayrıca, limanda kapalı depolama alanına sahip iki Genel Kargo İskelesi, yine kapalı depolama alanına sahip Kereste Terminali ve ayrıca odun aktarma terminali bulunmaktadır.

Yolcu ve araç taşımacılığına gelince, 2024 yılında Bar-Bari, Budva-Dubrovnik ve Kotor-Dubrovnik arasında feribot seferleri başlatılmıştır. Kotor Körfezi, seyahat süresini önemli ölçüde kısaltan Kamenari-Lepetane feribot hattına sahiptir.

Karadağ Hükümetine göre, Hırvatistan'ın Jadrolinija filosunun en büyük gemisi olan Dalmacija feribotu, 2025 yılında 1 Temmuz - 27 Ağustos tarihleri arasında limanlar arasında sekiz saatlik bir yolculukla Bar-Bari güzergahında faaliyet gösterecektir. Jadrolinija yolcu, araba ve kamyon taşıyarak güzergahı haftada bir kez gerçekleştirecek olmakla birlikte hizmeti Eylül ayına kadar uzatma olasılığı mevcuttur. Feribot Salı günleri saat 11:00'de Bar'dan Bari'ye hareket edecek ve Çarşamba günleri saat 19:00'da Bari'den Bar'a geri dönecektir. Dalmacija, 800 yolcu ve 280 araç kapasiteli olup, maksimum hızı 30 km/s'dir.

Budva-Dubrovnik feribot seferleri 2024 yazının ardından 2025'te yeniden başlayacaktır. Adriatic Lines tarafından işletilen seferler Haziran sonundan Eylül ayına kadar sürmüştür. Bu güzergah turizmi canlandırmada, yol sıkışıklığını azaltmada ve ulaşım altyapısını iyileştirmede önemli bir rol oynamaktadır. Karadağ'ın en büyük Adriyatik tatil beldesi olan Budva, önemli bir turizm merkezi olmaya devam etmektedir. Kotor-Dubrovnik feribot hattı ise 2 Haziran'dan 30 Eylül'e kadar hizmet verecektir.

İşkodra Gölü, Karadağ ve Arnavutluk olmak üzere iki ülkenin topraklarının bir kısmını kapsamaktadır (yaklaşık 2/3'ü Karadağ'a, 1/3'ü Arnavutluk'a ait). Yaklaşık 44 km uzunluğunda, ortası 13 km genişliğinde, ortalama su derinliği 5 m, mevsime bağlı olarak 350 ile 510 km² arasında değişen alanıyla Balkanlar'ın en büyük gölüdür. İşkodra Gölü Bölgesi, su ve sulak alan ekosistemlerinin hakim olduğu bir Milli Parktır.

İşkodra Gölü Bölgesi yakınındaki topluluklardaki mevcut koşullar, nüfus göçü, ekonomik faaliyetlerde düşüş, kıyı bölgesinde sık sık yaşanan sel baskınları, Bojana Nehri'nin batması ve akışının azalması, göl trafiği için altyapı eksikliği ve yerel yolun yetersiz kapasitesi ile karakterize edilmektedir.

✓ Demiryolu Taşımacılığı Sektörü

Karadağ demiryolu ağı 250 km uzunluğa sahip olup, D4 kategorisindeki tek hatlı hatlardan ve standart açıklıktan (1.435 mm) oluşmaktadır. Uzunluğunun büyük bölümünde (225 km) ağı elektrikli. İzin verilen aks yükü 22,5 tondur. Demiryolu altyapısında toplam 58 km

uzunluğunda 121 tünel, 120 köprü, 9 galeri ve 440 menfez yer almaktadır. Ağ, Podgoritsa'da birleşen üç demiryolu hattından oluşmaktadır.

Bar – Sırbistan Sınırı (Belgrad) demiryolu hattı, Karadağ demiryolu sisteminin omurgasını oluşturmaktadır. Tamamen elektrikli ve Avrupa'nın en yüksek demiryolu viyadüğüne (Mala Rijeka viyadüğü) ve 6,2 km uzunluğundaki Sozina tüneline sahiptir. Hattın Karadağ kısmının yaklaşık üçte biri tünel veya viyadük üzerinde bulunmaktadır. Bar-Belgrad demiryolu, kargo taşımacılığı için ana koridor görevi görerek Karadağ ile Sırbistan arasında ve daha sonra Orta Avrupa'ya doğru malların taşınmasını sağlamaktadır. Demiryolu taşımacılığı, toplu sevkiyatlar için daha düşük maliyetler, azaltılmış trafik sıkışıklığı ve daha düşük karbon emisyonları nedeniyle azaltılmış çevresel etki dahil olmak üzere karayolu taşımacılığına göre çeşitli avantajlar sunar. Toplam uzunluğu 327 km olan demiryolları Karadağ kargo taşımacılığı, yatırımcılara Bar Limanı ile daha sonra Sırbistan ve Orta Avrupa ile iyi bir bağlantı sunar.

Nikšić-Podgorica hattı (56,6 km uzunluğunda) 2006-2012 döneminde tamamen yeniden inşa edilmiş, elektrikli hale getirilmiş ve yolcu hizmeti yeniden başlatılmıştır. Nikšić-Podgorica hattındaki işletme hızları 75 km/saat ile 100 km/saat arasında değişmektedir.

Sadece yük taşımacılığında kullanılan Tiran'a kadar uzanan Podgorica-İşkodra demiryolu ise şu anda aktif değildir. Demiryolunun yeniden inşa edilmesi ve Karadağ ile Arnavutluk arasında yolcu trafiğinin başlatılması planlanmaktadır.

Karadağ ile Bosna Hersek arasında aktif bir demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Ayrıca yolcu trafiğini karşılamak için Arnavutluk ile demiryolu bağlantısının Arnavutluk tarafında büyük ölçüde iyileştirilmesi gerekmektedir.

Karadağ Demiryollarına bağlı 4 adet şirket bulunmaktadır: Montecargo (<https://www.montecargo.me/>), Karadağ Demiryolları Altyapısı A.Ş. (<https://www.zicg.me/>), Karadağ Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. (<https://www.zcg-prevoz.me/>), Demiryolu Taşıtlarının Bakımı A.Ş. (<https://www.zcg-prevoz.me/>).

Liman Bağlantısı ve İntermodalite Altyapıları

Ülkenin demiryolu ve deniz taşımacılığı arasındaki tek intermodal istasyonu Bar Limanı'nda kuruludur. Ancak liman iskeleleri ile demiryolu ağı arasındaki demiryolu bağlantı bölümleri yetersizdir. Ayrıca demiryolu ve karayolu taşımacılığı arasında intermodaliteye ayrılmış altyapı da eksiktir. Bu, demiryolu hatlarının kapasitesinin tam olarak kullanılmadığı ve karayolu taşımacılığının konteynerli yük akışlarının çoğunluğunu üstlendiği anlamına gelmektedir.

Bar Limanından Demiryolu bağlantıları:

Bar – Belgrad, Novi Sad, Kraguyevac, Niş, Peç (İpek), Priştine, Üsküp

Bar Limanından Karayolu Bağlantıları:

Bar – Belgrad, Novi Sad, Kraguyevac, Niş, Peç (İpek), Priştine, Saraybosna, Zenitsa

✓ **Hava Taşımacılığı Sektörü**

Karadağ'da hava taşımacılığı iki uluslararası havaalanı (Podgorica ve Tivat) tarafından gerçekleştirilmektedir.

Podgorica Havaalanı (IATA: TGD, ICAO: LYPG) Karadağ'ın başkentine hizmet vermektedir. Bu havaalanının Kuzey-Güney yönelimli 2500 m x 45 m'lik tek bir pisti vardır (pist 18/36). Tivat Havalimanı, Kotor şehrine 8 km (5 dakika), Budva'nın 20 km (12 dakika) kuzeybatısında, Tivat şehrinin hemen yanında yer almaktadır. 2500 m x 45 m'lik tek pisti (14/32), Kotor Körfezi kıyı şeridinden sadece 88 m uzakta sona ermektedir. Tivat Havalimanı, pist koruma bölgesi açısından uluslararası düzenlemelere tam olarak uygunluk göstermemektedir.

Berane şehrindeki eski havaalanı kalkış-iniş pisti ve terminal tesisine sahiptir. Mevcut koşullar, ekipman eksikliği ve pist uzunluğunun (< 2.000 m) küçük olması nedeniyle kullanılamamaktadır.

Podgorica Havalimanı'nın gelecekteki projeleri arasında yolcu terminalinin genişletilmesi, manevra alanı ve apronun iyileştirilmesi, hava kargo tesislerinin genişletilmesi ve havalimanının yakıt çiftliği ile enerji istasyonunun taşınması yer almaktadır.

Tivat Havalimanı'nın kapasitesi yaz aylarındaki yoğun sezonda talebi karşılamaya yetmediğinden genişletilmesi gerekmektedir.

b. Önemli limanlar, lojistik merkezler, ticaret merkezleri,

Karadağ'daki limanlar ve marinalar:

Bar Limanı

Tel: +382 (0)30 300 400

Fax: +382 (0)30 300 402

Mail: kabinet@lukabar.me

Web: www.lukabar.me/

Porto Montenegro

Tel: +382 32 661 061

Mail: marinabooking@portomontenegro.com

Web: www.portomontenegro.com

Kotor Limanı

Tel: +382 (0)32 325 573

Mail: portofkotor@t-com.me

Web Sitesi: <http://www.portofkotor.co.me/>

Marina Budva

Tel: +382 (0)33 453 276

Mail: info@dukleymarina.com

Web: www.dukleymarina.com

Porto Novi

Tel: +382 67 994 994

Mail: marina@portonovi.com

Web Sitesi: www.portonovi.com/en/marina

Marina Zelenika

Tel: +382 (0)31 678 024

Mail: marinazelenika@t-com.me

Karadağ'daki Lojistik merkezler:

Karadağ'da sadece büyük bazı firmaların kendilerine ait ve lojistik merkez olarak nitelendirilemeyecek durumda olan ve genel olarak sadece kendileri için kullandıkları lojistik alanlar yer almaktadır.

MONTENOMAX Lojistik Merkezi

Tel: +382 77 200 001

Eposta: info@montenomaks.com

Web-adres: <https://www.montenomaks.com/>

VOLI Lojistik Merkezi

Tel: +382 20 446 871

E-posta: marketing@voli.co.me

Web-adres: <https://volivasvoli.com/>

TEHNOMAX Lojistik Merkezi

Tel: +382 20 656 772

E-posta: info@tehnomax.me

Web-adres: <https://www.tehnomax.me/>

ENTEXT Lojistik Merkezi

Tel: +382 20 260 833

E-posta: info@entext.me

Web-adres: <https://www.entext.me/>

Karadağ'da Bulunan Alışveriş Merkezleri:

Big Fashion (eski Delta City)

Tel: +382 68 878 637

E-posta: deltacity.pg@gmail.com

Web-adres: <https://www.deltacity.me/me/kontakt>

Mall of Montenegro

Tel: +382 020 671 357

E-posta: infopult@mallofmontenegro.me

Web-adres: www.mallofmontenegro.com

Forum Stari Aerodrom Podgorica

Tel: +382 50 478 488

E-posta: info@mesopromet.co.me

Web-adres: <http://www.franca.me/>

Kamelija

Tel: +382 32 335-380

E-posta: info@kamelija.me

Web-adres: www.kamelija.me

„TQ Plaza” Budva,

Tel: +382 68 855 855

Web-adres: <http://www.tqplaza.net>

Tržni centar "Bazar" Podgorica

Tel: +382)20 220 330

E-posta: office@bazar-pg.me

Web-adres: <https://celebic.com/referenca/trzni-centar-bazar/>

CTC - Ulcinj

Tel: +3820 30 401 064

E-posta: info@cungu.com

Web-adres: www.cungu.com

Extra Retail Park Podgorica

Tel: 00382 20 663 001

E-posta: info@sportvision.me

Mega Mall Budva

Tel: 00382 33 451 883

E-posta: komercijala@megapromet.me

Web-adres: <https://www.megamallbudva.me/en>

c. Yerel Lojistik Firmalar (Dış ticaret taşımalarında büyük ölçekli taşıma yapan)

Zetatrans AD

Tel: +382 20 441 900

E-posta: info@zetatrans.com

Web-adres: <https://www.zetatrans.co.me/>

Montenomax

Tel: +382 77 200 001

E-posta: info@montenomaks.com

Web-adres: <https://montenomaks.com/>

LOGICAR Bar

Tel: +382 30 313 932

E-posta: info@logicar.me

Web-adres: <https://logicar.me/>

MSC Logistics

Tel: +382 30550766

E-posta: me755-office@msc.com

Web: <https://www.msc.com/>

Stadion

Tel: +382 20 622 568

E-posta: stadion@stadiondoo.me; office@stadiondoo.me
Web-adres: <https://www.stadion.co.me/>

DR Cargo Logistics
Tel: +382 20 32 52 52
E-posta: info@drcl.me
Web-adres: <http://www.drcl.me/>

Jadroagent Bar
Tel: +382 20 622 555
E-posta: podgorica.forwarding@jadroagentbar.com
Web-adres: <https://www.jadroagentbar.com/>

Zensped
Tel: 382 30 312 275
E-posta: info@zensped.co.me
Web-adres: www.zensped.co.me

Tehnosped
Tel: 00382 67 633 303; 00382 20 651 800
E-posta: tehnosped@t-com.me
Web-adres: www.tehnosped.me

Bar Limanı
Tel: +382 (0)30 300 400
Fax: +382 (0)30 300 402
Mail: kabinet@lukabar.me
Web: www.lukabar.me/

Montecargo
Tel: +382 20 441 303
E-posta: id@montecargo.me
Web: www.montecargo.me

d. Ülkede faaliyet gösteren Türk lojistik firmaları

Talco Logistics
Tel: +382 63 407 124
E-posta: operation@talcologistics.com
Web-adres: <https://talcologistics.com/>

Montenegro Logistics
Tel: 00382 69 202 000
E-posta: info@montenegrologistics.com; senat_blkn@hotmail.com
Web-adres: <https://www.montenegrologistics.com/>

MIF Logistics
Tel: +382 20 269 033
E-posta: account@miflogistics.me
Web-adres: <http://miflogistics.me>

Port of Adria
Tel: +382 30 301 100
E-posta: kabinet@portofadria.me
Web: <https://www.portofadria.me/>

Estgain DOO
Tel: +382 68 008 339
E-posta: info@estgain.com
Web: <https://estgain.com/>

3. LPI Endeksi Sıralaması (Logistics Performance Index)

(2023/2024 dönemi için: 2,8)

Kaynak: LPI World Bank

4. Önemli ticari rotalar (Ülke dış ticaretinde kullanılan ana taşımacılık güzergahları)

Güneydoğu Avrupa için Çekirdek Bölgesel Ulaştırma Ağının Geliştirilmesine İlişkin Mutabakat Zaptı (SEETO1 Memorandumu) Avrupa Komisyonu ile 11 Haziran 2004 tarihinde Karadağ, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Makedonya, Arnavutluk, Sırbistan ve Kosova Hükümetleri tarafından imzalanmış olup, Karadağ da bu formata tam üye olmuş ve böylece Avrupa Birliği'nin genişleme alanında Batı Balkan ülkelerine yönelik eylem politikasının temel taşı olan bölgesel işbirliğine aktif olarak katılmıştır.

Karayolu

Karadağ'ın genel olarak karayolu rotaları aşağıda belirtildiği gibidir:

- Bar-Boljare otoyolu (Sırbistan Cumhuriyeti sınırı)
- Adriyatik-İyonya koridoru (kıyı varyantı, Karadağ kıyısı boyunca otoyol yapılması planlanmaktadır)/Akdeniz koridoru, Hırvatistan Cumhuriyeti ve Arnavutluk Cumhuriyeti'ne bağlantı
- Podgoritsa-Šćepan Polje yolu (Bosna-Hersek sınırından Saraybosna'ya kadar)
- Kosova Cumhuriyeti ile Kolaşin sınırındaki yeni yol (İpek üzerinden Priştine'ye)
- Podgoritsa – Tiran (Podgoritsa-Tuzi ve İşkodra üzerinden Arnavutluk-Tiran)

Ayrıca, Türkiye'den Karadağ'a Karadağ'dan Türkiye'ye karayolu taşımacılığında genel olarak 4 rota kullanılmaktadır. Bunlar:

1. Türkiye- Bulgaristan- Kuzey Makedonya- Arnavutluk-Karadağ
2. Türkiye- Bulgaristan- Sırbistan- Karadağ
3. Türkiye- Yunanistan- Arnavutluk- Karadağ
4. Türkiye- Bulgaristan- Kuzey Makedonya- Kosova- Arnavutluk- Karadağ

Bunlardan Türkiye- Yunanistan- Arnavutluk- Karadağ rotası Yunanistan'daki taşıma yetki belgesi sıkıntısı ve akaryakıt problemi sebebiyle çok sık kullanılamamakta, daha çok yaş sebze ve meyve gibi bozulabilir ve hızlıca ulaştırılması gereken ürünler için kullanılmaktadır.

Havayolu

Türkiye rotaları: Türkiye ve Karadağ Sivil Havacılık Otoriteleri arasında 25.05.2023 tarihinde imzalanan MOU çerçevesinde iki ülke arasında havayolu taşımacılığında karşılıklı frekans ve uçuş noktası sınırlanması kaldırılmıştır.

Sezona göre değişmekle birlikte; Karadağ-Türkiye havayolu uçuş noktaları ve kullanılan frekans sayısı toplamı 42'dir. Bunlardan 25 adedi THY, 8 adedi PEGASUS, 9 adedi ise Air Montenegro tarafından kullanılmaktadır. Uçuş noktaları ise İstanbul-Podgoritsa, İstanbul-Tivat, İzmir-Podgoritsa, Ankara-Podgoritsa şeklindedir.

Denizyolu

Karadağ Bar Limanına denizyolu rotaları aşağıdaki gibidir:

Bar-Malta, Bar-Selanik, Bar-Alekandria, Bar-Port Said, Bar-Valensia, Bar-Rotterdam, Bar-Singapur, Bar-Şangay

Demiryolu

Karadağ'ın ana demiryolu rotaları aşağıdaki gibidir:

Bar-Vrbnica demiryolu hattı (Sırbistan Cumhuriyeti – Belgrad)
Podgorica-Tiran demiryolu hattı (Arnavutluk Cumhuriyeti ile bağlantı)
Podgoritsa-Nikşiç şehri (iç ulaşım)

5. Ülke ile Türkiye Arasındaki taşıma ücretleri (Kullanılan tüm taşıma modlarına ilişkin kg başı ücretlendirme)

Karayolu taşıma ücretleri genel olarak m3 üzerinden hesaplanmakta olup, ücretler belirli parametrelere göre değişkenlik göstermektedir.Örneğin: ürünün istiflenebilir mahiyette olup olmadığı önemli bir etkidir. Genel olarak ilk 1m3 için 200 Avro ve diğer her ilave m3 için 30 Avro ücretlendirme yapılmakta olduğu öğrenilmiştir.

Denizyolu ücretleri: Türkiye'de denizyolu çıkışı genel olarak İzmir'den başlamaktadır. İzmir çıkışlı gemiler genel olarak iki ana aktarma limanına uğramaktadır. Bunlardan birisi İtalya Gioia Taura Limanı, diğeri ise Malta'dır. Ücretler birçok değişkene göre farklılık göstermekle birlikte, Bar Limanında (Port of Adria) verilen hizmet bedelleri de dahil ortalama 2500 ila 3000 Dolar arasında değiştiği bilgisi edinilmiştir.

Demiryolu ile yapılan taşımalarda da yine birçok değişken etken olmakla birlikte konteyner sevkinde en çok kullanılan güzergah olan Bar (Port of Adria) Limanından Belgrad'a yapılan taşımalarda konteyner başı ortalama 600 Avro civarında olduğu bilgisi edinilmiştir.

Havayolu ile yapılan taşımalarda Karadağ çıkışlı havayolu kargosu için Amerika varışlı olanlarda kg/5,20 Avro; Avrupa varışlılarda 3,50 Avro civarında olduğu bilgisi edinilmiştir.

6. Dış ticaret taşımalarında lojistik sorunlar (yüksek navlun fiyatları, vize sorunu, frekans az olması vb.)

Karayolu:

Karayolu taşımacılığında şöförler kesilen takometre cezaları önemli bir sorundur. Sık yapılan denetimler ve süre esnekliği sağlanmaması coğrafi koşulların problem yaratması sebebiyle sürelerin kolayca aşılabilmesi, takometre cezalarını artırmaktadır.

Ayrıca, karayollarının yetersizliği ve uzun süren yol çalışmaları yine sorun yaşatmaktadır.

Karadağ ortak transit sözleşmesine tabi olmasına rağmen, NCTS uygulamasını henüz başlatamamıştır. Dolayısıyla, karayolu taşımalarında kullanılan güzergaha göre NCTS uygulaması Sırbistan sınırında ya da Kuzey Makedonya sınırında sonlanmakta ya da başlamaktadır. Ortak Transit Rejimi kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Rejimi'ne (NCTS) geçişle ilgili tüm gerekliliklerin yerine getirildiği, önümüzdeki Ağustos/Eylül döneminde geçişin tamamlanmasının öngörüldüğü bilgisi edinilmiştir.

Havayolu:

Karadağ'da faaliyette olan uluslararası havalimanı konumundaki Podgoritsa ve Tivat havalimanlarındaki altyapı yetersizliği sebebiyle yaşanan sorunların yer hizmetlerinde aksamalara neden olduğu ve bir turizm ülkesi olan Karadağ'a yapılan uçuş sayılarının artırılmasına da zaman zaman engel teşkil ettiği anlaşılmaktadır.

Demiryolu:

Karadağ demiryolu hattının yetersizliğinin yanı sıra var olan hattın hem dökme eşya hem konteyner ve hem de yolcu taşımacılığında kullanılması ve tek hat üzerinden işlemesi sebebiyle aksamalar yaşandığı ve verimli olarak sevkiyatları gerçekleştirilemediği bilgisi edinilmiştir.

İntegral Taşıma Sistemlerinin (ITS) getirdiği teknolojilere uygun modernizasyon için altyapı ve demiryolu araçları için önemli miktarda fona ihtiyaç duyulmaktadır. Demiryolu koridorları büyük ölçüde elektrikli olup, çoğu bölüm geçtiğimiz yıllarda yeniden inşa edilmiş ve/veya iyileştirilmiştir. Demiryolu koridorlarının tek hatlı olması demiryolu koridorlarının taşıma ve geçiş kapasitelerini azaltmaktadır.

Denizyolu:

Bar Limanı'nda yolcu terminali sahilinin uzatılması, ayrıca kuru dökme yük terminalindeki sahilin operasyonel kısmının da 166 m uzatılması planlanmaktadır.

Kotor Limanı'nın uluslararası trafiğe açık ticari liman faaliyetlerinin turist-yolcu segmentine ağırlık verilerek yürütülmesi amacıyla adaptasyonu, yeniden inşası, inşası ve donatılması planlanmaktadır. Ayrıca Kotor Limanı'ndaki rıhtımdaki gemi kabul kapasitesinin artırılması ve gemilerin yanaşması için geçici şamandıralar kurularak kruvaziyer gemilerinin demirleme yerlerinde emniyete alınması planlanmaktadır.

İşkodra Gölü söz konusu olduğunda Virpazar Limanı'nda yeterli altyapının inşa edilmesi yoluyla bu alanın değerlendirilmesi planlanmaktadır. Arnavutluk Cumhuriyeti'nin Virpazar Limanı

ile İşkodra Limanı arasında uluslararası su taşımacılığının yapılması, deniz yolu kurulmasına ilişkin şartların yerine getirilmesi amaçlanmaktadır.

7. Müşavirlik değerlendirmesi (Lojistiğin ülke ile ikili/transit ticaretimize etkisi, yaşanan lojistik sorunların çözülmesine ilişkin öneriler vb.)

Yukarıda da belirtildiği üzere, Karadağ'ın dış ticarete kullandığı temel taşıma modları karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu şeklindedir. Tüm taşıma modlarında ülkede altyapı yetersizliği sebebiyle kapasitenin istenilen seviyede olmadığı ve tüm taşıma modlarında yapılması gereken yeni yatırımlara ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Bu taşıma modlarındaki eksiklikler ülkenin dış ticaret yapısını ve hacmini önemli ölçüde etkilediği gibi, ülkemizle olan dış ticarete de zaman zaman olumsuz yansımaları görülmektedir.

Önümüzdeki yıllarda bir turizm ülkesi olan Karadağ'ın hem yolcu hem de yük trafiğinde önemli bir artış yaşanması beklenmektedir. Bu, hem Karadağ'ın hem de komşu ülkelerin ekonomik büyümesi gibi dış faktörlerin yanı sıra seyahat süreleri, kapasite ve hizmet güvenilirliği açısından daha iyi hizmetlere olanak sağlayacak demiryolu, karyolu, havayolu ve denizyolu altyapısının iyileştirilmesi ve yükseltilmesine bağlı olacaktır. Ekonomik aktivitede bir canlanma olması ve makroekonomik koşulların hem Karadağ'ın hem de komşu ülkelerin ekonomik büyümesini sürdürülebilir bir şekilde desteklemesi durumunda tüm taşıma modlarında trafiğin gelecek yıllarda artması beklenmektedir.

Ülkenin demiryolu ve deniz taşımacılığı arasındaki tek intermodal istasyonu Bar Limanı'nda kuruludur. Ancak liman iskeleleri ile demiryolu ağı arasındaki demiryolu bağlantı bölümleri yetersizdir. Ayrıca demiryolu ve karayolu taşımacılığı arasında intermodaliteye ayrılmış altyapı da eksiktir. Bu, demiryolu hatlarının kapasitesinin tam olarak kullanılmadığı ve karayolu taşımacılığının konteynerli yük akışlarının çoğunluğunu üstlendiği anlamına gelmektedir. Bilindiği üzere, intermodal taşımacılığın gelişimi, belirli taşımacılık kollarının yükünü hafifleteceği, çevre korumasını iyileştireceği ve genel maliyetleri azaltacağı için taşımacılığın kapsamının artmasına olanak sağlayacaktır.

Bu nedenle, Karadağ'da intermodalite konusunda bir çalışma yapmak, ülkedeki mevcut durumu analiz etmeye odaklanmak ve bu konuda altyapı geliştirilmesine yönelik adımlar atılması yerinde olacaktır. Karadağ'ın tek ticari limanı olan Bar Limanı (dökme eşya ve konteyner limanı) Avrupa'ya açılan bir kapı konumunda olup kısıtlı da olsa intermodalite uygulamasının yapılmakta olduğu bu limanda ayrıca bir intermodal terminale ihtiyaç olduğu anlaşılmaktadır. Bar limanından özellikle Sırbistan'a demiryolu ile yapılan konteyner sevkiyatlarının demiryolu altyapısının yetersizliği sebebiyle istenilen seviye ve verimlilikte olmadığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, bu ana demiryolu hatının tek hat olması ve bu tek hat üzerinden hem yolcu hem dökme eşya ve hem de konteyner taşımacılığının gerçekleştiriyor olması doğal olarak aksamalara yol açmaktadır.

Türkiye'den yapılan karayolu taşımalarında kullanılacak olan Türkiye-Yunanistan-Arnavutluk-Karadağ hattının, diğer karayolu hatlarına nazaran daha hızlı geçilen bir hat olmasına rağmen, karayolu aracı transit geçiş belgelerinin (dozvola) yetersizliği gibi sebeplerle, taşımacılarımız tarafından çok fazla kullanılmadığı; nakliyecilerimizin mecburen diğer hatlara yönelmek durumunda kaldıkları bilgisi edinilmiştir.