

KARADAĞ LOJİSTİK BİLGİ NOTU **(16.07.2026)**

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 taşımacılığından 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.

2025 yılında Karadağ'da kayıtlı karayolu yük taşımacılığı motorlu taşıtları ile 1.017 bin ton yük taşınmış olup, 173.093 bin ton-kilometrelik performans sergilemiştir. Yüklü araçların yaptığı kilometre ise 8.522 bin kilometredir.

Taşınan yüklerin yapısında, yurtiçi taşımacılık %87,8 ile 893 bin ton, uluslararası taşımacılık ise %12,2 ile 124 bin ton olarak kaydedilmiştir. Taşınan toplam 1.017 bin tonluk mal taşımacılığının 221 bin tonu (%21,7'si) bedelli, geri kalan 796 bin tonu (%78,3'ü) kendi hesabına gerçekleştirilmiştir.

Gerçekleştirilen ton kilometre yapısında, yurtiçi taşımalar %56,5 ile 97 837 bin ton, uluslararası taşımalar ise %43,5 ile 75.256 bin ton kilometre ile yer almaktadır. Tazminatlı taşımalarda 72.648 bin ton kilometre ile %42, kendi hesabına ise 100.445 bin ton kilometre ile %58 olarak gerçekleştirilmiştir.

Tablo 1. Karadağ'da karayolu yük taşımacılığı, 2025 yılı

A = B + C	Taşınan mallar, bin ton	Ton- kilometre, bin	Kat edilen kilometre, bin
Toplam (1+2)	1.017	173.093	8.522
1. Ulusal taşıma	893	97.837	2.8367
2. Uluslararası taşıma (2.1+2.2)	124	75.256	5.686
2.1 Karadağ'da yükleme/boşaltma ile uluslararası taşımacılık	113	68.027	5.224
2.2 Yurt dışı taşımacılık	11	7.229	462

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2025 yılında karayolu taşımacılığında taşınan yolcu sayısı 2024 yılına göre %1,4 artarken, şehir içi karayolu taşımacılığında ise %5,6 düşüş gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Karayolu yolcu taşımacılığı, 2025 yılı

	2024	2025	Endex 2025/2024
Taşıma araçlarının envanter durumu			
Otobüs sayısı	392	410	104,6
Koltuklar	14.915	15.229	102,1
Güç, kw	70.103	72.811	103,9
Yolcu taşımacılığı ve yolcu kilometreleri			
Taşınan yolcular, bin	7.050	7.149	101,4
Yolcu kilometreleri, bin	57.177	60.832	106,4
Seyahat edilen araç kilometreleri – toplam bin	13.879	14.606	105,2

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2025 yılında kayıtlı karayolu araç sayısı 326.711 olarak gerçekleşirken, 2024 yılına göre % 6,5 artış kaydedilmiştir. 2025 yılında ilk kez tescil edilen karayolu motorlu taşıtları ve römorkların sayısı 35.618 olarak gerçekleşmiş olup, bu sayı 2024 yılına göre %3,4 daha düşüktür. 2024 yılında ilk kez tescil edilen karayolu motorlu taşıtları ve römorkların sayısı 36.871 olarak kaydedilmiştir.

Tablo 3. Kayıtlı ve ilk kez tescil edilen motorlu araç ve römork sayısı, 2025 yılı

	2024	2025	Endeks 2025/2024
Kayıtlı araç sayısı	306.686	326.711	105,5
İlk kez tescil edilen araç sayısı	336.871	35.618	96,6

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Denizyolu taşımacılığı

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

2025 yılında limanlarda aktarılan tonaj 2024 yılı ile aynı seviyede gerçekleşirken, aynı dönemde elleçlenen ton mal miktarı %3,6 azalmıştır..

Tablo 4. Limanlarda yük aktarma

	2024	2025	Index 2025 2024
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	54	52	96,3
Ton kapasitesi	497	492	99,0
Limanlarda aktarma			
Aktarılan miktar, ton	2.428.167	2.429.202	100,0
Elleçlenen miktar, ton	5.206.325	5.016.301	96,4

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

2025 yılında limanlarda toplam yük taşımacılığı 2024 yılına göre %1,4 artmıştır.

Tablo 5. Limanlarda mal/ yolcu taşımacılığı

	2024	2025	Index 2025 2024
Limanlarda yolcu ve eşya taşımacılığı			
Taşınan yolcu taşımacılığı	665.045	652.304	98,1
Taşınan yolcular	36.274	20.526	56,6
Tranzitte olan yolcular	628.771	631.778	100,5
Ton cinsinden toplam mal taşımacılığı	2 409 839	2 464 492	101,6
İhracat, ton	1.410.482	1.130.159	80,1
İthalat, ton	1.054.010	1.373.109	130,3

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 6. 2025 yılında Karadağ limanlarından gerçekleştirilen mal taşımacılığına göre ilk 10 ülke

	Ton cinsinden mal taşımacılığı	İhracat, ton	İthalat, ton
İtalya	533.114	236.186	296.928
Yunanistan	330.614	46.748	283.866
Hırvatistan	266.381	5.488	250.893
Mısır	240.152	133.735	106.417
Türkiye	180.402	22.637	157.765

Malta	164.242	108.447	55.795
Çin	140.477	140.477	-
İsveç	102.166	102.166	-
Malezya	81.758	81.768	-
İndonezya	71.500	-	71.500

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Havayolu taşımacılığı

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

2025 yılında havalimanlarında 2024 yılına göre yolcu sayısı %7,4 artmış olup, aynı dönemde taşınan yük sayısı ise % 13,4 azalmıştır.

Tablo 7. Havalimanları taşımacılığı

	2024	2025	Index 2025 2024
Havalimanlarında taşınan yolcular ve eşyalar			
Taşınan yolcular	2.871.774	3.085.675	107,4
Taşınan mallar, ton	709	614	86,6
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	1	1	100,0
Çekme araçları (traktörler)	31	31	100,0
Otomatik kaldırma ve “kargo” platformu	4	4	100,0
İtfaiye araçları	6	6	100,0
Tankerler ve ticari araçlar	3	3	100,0

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 8. Havalimanlarında yolcu ve eşya taşımacılığı, 2025

	2025
Ticari uçak hareketlerinin sayısı	24.574
Yolcu trafiği	3.085.675
Yük trafiği, ton	614

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 9. Havaalimanlarında yolcu trafiği, 2025

	2025
Toplam	3.085.675
Podgorica Havalimanı	1.748.652
Tivat Havalimanı	1.337.023

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 10. Yolcu trafiğine göre ilk 10 ülke, 2025

	Toplam	Podgorica Havalimanı	Tivat Havalimanı
Sırbistan	694.278	356.717	337.553
Türkiye	500.147	365.641	134.506
Birleşik Krallık	290.538	108.944	181.594
Polonya	268.512	250.763	17.749
Almanya	222.271	142.886	79.385
İsrail	213.814	8.897	204.917
Avusturya	211.105	191.606	19.499
Fransa	86.595	56.967	29.628
İtalya	73.054	73.048	6
İsviçre	46.590	21.279	25.311

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 11. Havayolu Taşımacılığı

	2024	2025	Endex 2025/2024
Envanter durumu			
Uçak sayısı	2	4	200
Yolcu koltuk sayısı	232	454	195,7
Uçak taşıma kapasitesi, kg (net ağırlığı)	58.000	114.663	1,7
Uçak çalışmaları			
1. Toplam çalışan uçuş sayısı (1,1+1,2)	5.726	5.698	99,5
1.1 Tarifeli uçuş	5.229	5.233	100,1
1.2 Tarifesiz uçuş	497	465	93,6
Taşınan yolcular			
2. Toplam taşınan yolcular (2.1+2.2)	494.035	509.574	103,1
2.1 Tarifeli uçuş	447.647	470.444	105,1
2.2 Tarifesiz uçuş	46.388	39.130	84,4
3. Yolcu kilometreleri toplam, bin (3.1+3.2)	343.714	331.006	84,4
3.1 Tarifeli uçuş	292.529	285.653	97,6
3.2 Tarifesiz uçuş	51.185	45.353	88,6

2025 yılında hava yoluyla taşınan yolcu sayısı, 2024 yılına kıyasla %3,1 oranında artmıştır.

Demiryolu Taşımacılığı

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

2025 yılında demiryoluyla taşınan yolcu sayısı 2024 yılına göre % 12,4 artmış olup, taşınan eşya miktarı ise aynı dönemde %2,1 de artmıştır.

Karadağ'da demiryolu hattının inşaat uzunluğu 2025 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 12. Demiryolu taşımacılığı

	2024	2025	Endeks 2025 2024
Yolcu taşımacılığı ve yolcu kilometreleri			
Yolcular, bin	864	757	87,6
Yolcu kilometreleri, bin	69 705	58 952	84,6
Taşıma malları ve ton-kilometre			
Mal, bin ton	1 000	1 021	102,1
Ton-kilometre, bin	135 128	155 407	115,0

Kaynak: Karadağ İstatistik Kurumu MONSTAT

Tablo 13. Demiryolu ağı

	2024	2025	Index 2025 2024
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	47	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 Hükümeti tarafından 2026–2030 Altyapı Yatırımları Master Planı kabul edilmiş ve kamuoyuyla paylaşılmıştır. Söz konusu Master Plan ülkenin ekonomik büyümesini desteklemek, bölgesel bağlantısalığını güçlendirmek ve Avrupa Birliği üyelik sürecine uyumunu hızlandırmak amacıyla hazırlanan kapsamlı bir yatırım programıdır. Toplam yaklaşık 5,74 milyar Avroluk yatırım öngören plan, Karadağ tarihinde bugüne kadar açıklanan en kapsamlı kamu altyapı programlarından biri olma niteliği taşımaktadır.

Master Plan kapsamında ulaştırma, enerji, sağlık, eğitim, çevre ve yerel altyapı alanlarında toplam 258 öncelikli projenin hayata geçirilmesi öngörülmektedir. Planın uygulanmasıyla birlikte ülkenin altyapı kapasitesinin geliştirilmesi, yatırım ortamının iyileştirilmesi ve ekonomik rekabet gücünün artırılması hedeflenmektedir.

Master Plan'ın en büyük yatırım kalemini ulaştırma sektörü oluşturmaktadır. Bu kapsamda;

Bar–Boljare Otoyolu'nun tamamlanmasına yönelik çalışmaların sürdürülmesi,

Yeni otoyol ve ekspres yol güzergâhlarının inşa edilmesi,

Demiryolu altyapısının modernizasyonu,

Liman ve lojistik merkezlerinin geliştirilmesi,

Sınır geçiş noktaları ile bölgesel ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi öngörülmektedir.

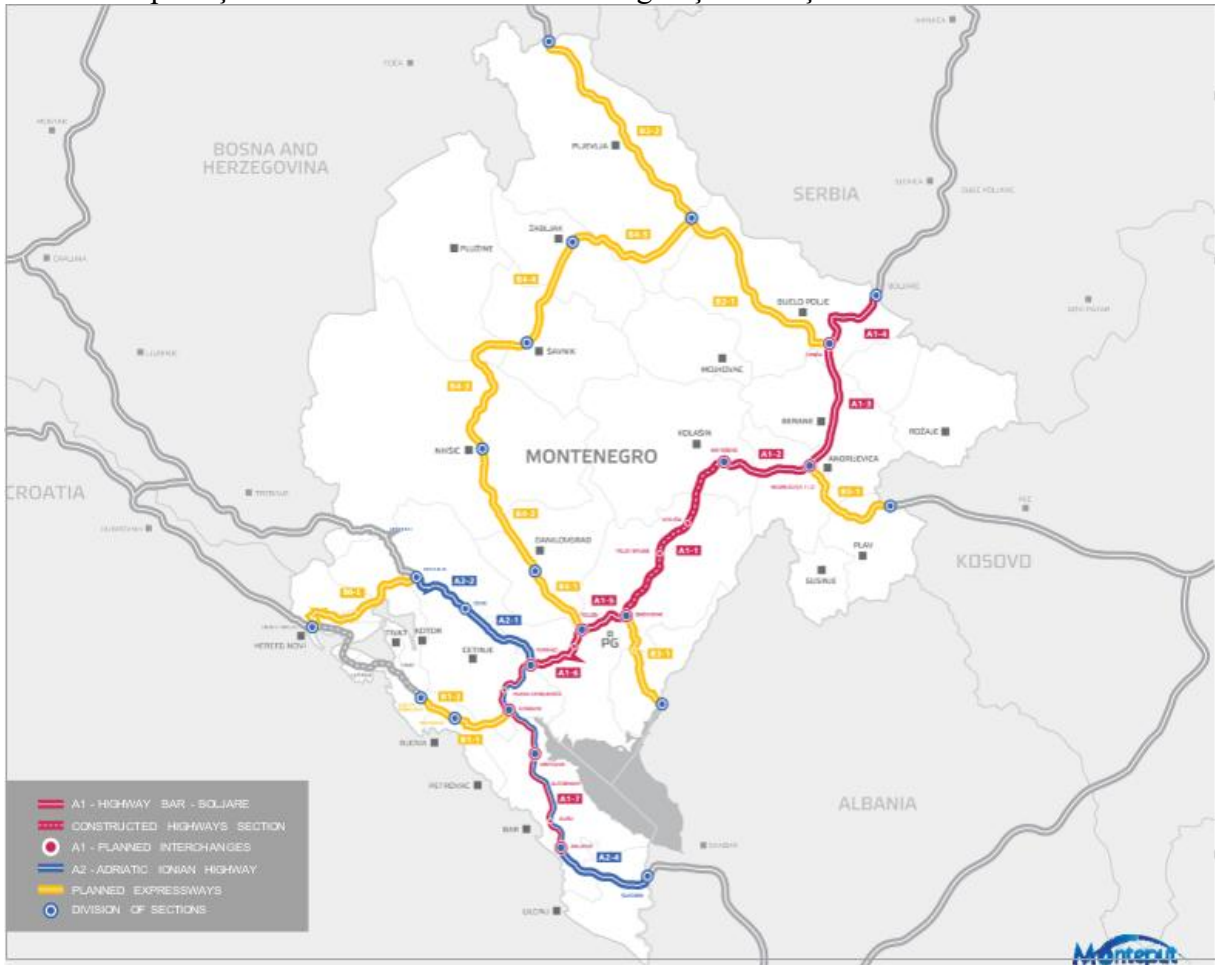
Söz konusu yatırımların, Karadağ'ın Adriyatik kıyılarını Batı Balkanlar ve Orta Avrupa ulaştırma koridorlarına daha etkin şekilde bağlaması beklenmektedir.

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-Andrijeviça 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 Andrijeviça-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. İkinci faz olan 22 km uzunluğundaki Mateševo-Andrijevića bölümüne ilişkin ihale süreci ise 2026 yılı Ocak ayında tamamlanmış ve söz konusu projenin tasarımı ve inşaatı için Power China Ltd-Stecol-PCCD (Çin) konsorsiyumu yüklenici olarak seçilmiştir.

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.

2025 yılında yol uzunluğu 10.207 km olarak gerçekleşmiş olup, 2024 yılındaki 10.137 km olan yol uzunluğuna göre %0,7 artış kaydedilmiştir. Yol türüne göre 2025 yılında en yüksek payı 7.033 km (%68,9) ile modern yol alırken, onu 1.892 km (%18,5) ile çakıl ve 1.298 km (%12,8) ile toprak ve kategorisiz yollar izlemiştir.

Tablo 14. 2025 yılında sınıflandırılmış yol ve köprüler

	2024	2025	Endeks 2025 2024
Türe göre yolların uzunluğu, km			
1. Yollar (1.1+1.2+1.3)	10.137	10.207	100,7
1.1 Modern yol (asfalt)	6.932	7.033	101,5
1.2 Çakıl	1.907	1.892	99,2
1.3 Toprak ve kategorisiz	1.298	1.282	98,8
Köprü sayısı			
Köprü	579	579	100,0

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.

Budva-Dubrovnik feribot seferleri 2025 yazının ardından 2026'da yeniden başlamıştır. Adriatic Lines tarafından işletilen seferler Haziran ayında başlamış, Eylül ayının sonuna kadar sürecektir. 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) ağ 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 (Podgoritsa 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.

Podgoritsa 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. Bu çerçevede, bahse konu havalimanlarının uzun süreli kiralanmasına ilişkin 2019 yılında başlayan ihale sürecinde gelinen aşamada; Karadağ Hükümeti Podgoritsa ve Tivat havaalanları için imtiyaz verilmesine ilişkin karar taslağını kabul etmiş olup, imtiyazın en yüksek teklifi veren Incheon Uluslararası Havaalanı Şirketi'ne (IIAC) 30 yıllık süre için verilmesi öngörülmektedir.

b. Önemli limanlar, lojistik merkezler, ticaret merkezleri

Limanlar ve marinalar:

Bar Limanı

Tel: +382 (0)30 300 400

Fax: +382 (0)30 300 402

E-posta: kabinet@lukabar.me

Web: www.lukabar.me/

Porto Montenegro

Tel: +382 32 661 061

E-posta: marinabooking@portomontenegro.com

Web: www.portomontenegro.com

Kotor Limanı

Tel: +382 (0)32 325 573

E-posta: portofkotor@t-com.me

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

Marina Budva

Tel: +382 (0)33 453 276

E-posta: info@dukleymarina.com

Web: www.dukleymarina.com

Porto Novi

Tel: +382 67 994 994

E-posta: marina@portonovi.com

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

Luřtica Bay Marina

Tel: +382 67 697 924

E-posta: marina@lusicadevelopment.com

Web-adres: <https://lusicabay.com/lustica-bay-marina/>

Marina Zelenika

Tel: +382 (0)31 678 024

E-posta: marinazelenika@t-com.me

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/>

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/>

Milsped

Tel: 00382 20 690 501

E-posta: milspedmontenegro@milsped.com

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

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 Limani

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

Port of Adria

Tel: +382 30 301 100

E-posta: kabinet@portofadria.me

Web: <https://www.portofadria.me/>

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>

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 öğrenmiştir.

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:

Karadağ'da karayolu taşımacılığında karşılaşılan başlıca lojistik sorunlar şunlardır:

Coğrafi zorluklar

Karadağ'ın dağlık yapısı nedeniyle birçok yol dar, virajlı ve eğimlidir. Özellikle kuzey bölgelerinde kış aylarında kar ve buzlanma taşımacılığı olumsuz etkiler. Ağır tonajlı araçların hareket kabiliyeti sınırlanır.

Altyapı eksiklikleri

Ana karayollarının önemli bir kısmı modern lojistik taleplerini tam olarak karşılayamamaktadır. Bazı bölgelerde otoyol bağlantıları yetersizdir. Köprü ve tünellerde kapasite sınırlamaları bulunabilir. Son yıllarda yatırımlar yapılmasına rağmen altyapının geliştirilmesine ihtiyaç devam etmektedir.

Sınır kapılarındaki bekleme süreleri

Karadağ, AB üyesi olmadığı için komşu ülkelerle yapılan uluslararası taşımalarda gümrük işlemleri zaman kaybına neden olabilmektedir. Özellikle Sırbistan, Bosna-Hersek ve Arnavutluk yönündeki geçişlerde yoğunluk yaşanabilir. Evrak kontrolleri teslimat sürelerini uzatmaktadır.

Turizm kaynaklı mevsimsel yoğunluk

Yaz aylarında Adriyatik kıyılarındaki turizm nedeniyle trafik önemli ölçüde artmaktadır. Budva, Kotor ve Bar gibi kıyı şehirlerinde kamyon taşımacılığı gecikmelere uğrayabilir. Teslimat planlarının yeniden düzenlenmesi gerekebilir.

Lojistik merkezlerinin sınırlı gelişmiş olması

Depolama, dağıtım ve aktarma merkezlerinin sayısı sınırlıdır. Intermodal (karayolu-demiryolu-liman) entegrasyonu istenilen düzeye ulaşmamıştır. Bu durum taşıma maliyetlerini artırmaktadır.

Demiryolu ve karayolu entegrasyonunun yetersizliği

Yük taşımacılığı büyük ölçüde karayoluna bağımlıdır. Demiryolu ve liman bağlantılarının tam verimli kullanılamaması lojistik esnekliğini azaltmaktadır.

Yüksek işletme maliyetleri

Yakıt fiyatları, araç bakım giderleri ve ithalata bağımlılık lojistik maliyetlerini artırmaktadır. Küçük pazar hacmi nedeniyle ölçek ekonomisinden yeterince yararlanılamamaktadır.

Dijitalleşme ve akıllı ulaşım sistemlerinin sınırlı kullanımı

Akıllı ulaşım sistemleri (ITS), gerçek zamanlı trafik yönetimi ve dijital lojistik uygulamaları henüz tam yaygın değildir. Bu durum rota optimizasyonu ve operasyon verimliliğini sınırlamaktadır.

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

Karadağ ortak transit sözleşmesine tabi olmasına rağmen, NCTS uygulamasını başlatmamış olması geçmiş dönemde önemli bir sorun olmakla birlikte, 1 Kasım 2025 tarihinden itibaren Ortak Transit Sözleşmesi'ne tam üye olmuştur. Gümrük İdaresi tarafından Karadağ ile Avrupa Birliği ülkeleri, EFTA, Büyük Britanya, Sırbistan, Kuzey Makedonya, Türkiye, Ukrayna ve Gürcistan dahil olmak üzere Ortak Transit Sözleşmesi'ne üye diğer ülkeler arasındaki uluslararası mal transit işlemlerinin bundan böyle NCTS elektronik sistemi üzerinden gerçekleştirileceği açıklanmıştır. Ortak transit uygulamasının işletmeler için daha hızlı ve daha verimli gümrük prosedürleri, evrak işlerinin azaltılması, daha düşük maliyetler ve sınırlarda daha kısa süre harcanması gibi birçok avantaj sağlayacağı beklenmektedir.

Havayolu:

Sınırlı Havalimanı Altyapısı

Karadağ'da uluslararası yolcu ve kargo taşımacılığı iki havalimanı (Podgoritsa-Tivat) üzerinden yürütülmektedir. Havalimanı sayısının az olması, operasyonel kapasiteyi sınırlandırmakta ve yoğun dönemlerde gecikmelere neden olabilmektedir.

Düşük Kargo Kapasitesi

Karadağ'da özel hava kargo uçuşları sınırlıdır. Yük taşımacılığının büyük bölümü yolcu uçaklarının kargo bölmelerinde gerçekleştirildiğinden, özellikle yoğun turizm sezonunda kargo kapasitesi azalabilmektedir.

Turizm Kaynaklı Mevsimsel Yoğunluk

Yaz aylarında ülkeye gelen turist sayısındaki önemli artış, özellikle Tivat Havalimanı'nda yoğunluğa yol açmaktadır. Bu durum uçuş programlarını ve kargo operasyonlarını olumsuz etkileyerek teslimat sürelerini uzatabilmektedir.

Uluslararası Aktarma Merkezlerine Bağımlılık

Karadağ, doğrudan çok sayıda uluslararası kargo hattına sahip değildir. Bu nedenle hava kargoları çoğunlukla İstanbul, Belgrad, Viyana veya Frankfurt gibi büyük aktarma merkezleri üzerinden taşınmaktadır. Bu durum hem maliyetleri artırmakta hem de teslimat sürelerini uzatmaktadır.

Sınırlı Depolama ve Kargo Terminalleri

Havalimanlarında bulunan kargo depoları ve lojistik tesislerin kapasitesi sınırlıdır. Özellikle soğuk zincir gerektiren ilaç, gıda ve tarım ürünlerinin depolanması konusunda altyapı eksiklikleri bulunmaktadır.

Küçük Pazar Hacmi

Karadağ'ın nüfusunun ve ekonomik ölçeğinin sınırlı olması nedeniyle hava kargo talebi düşük seviyededir. Bu durum havayolu şirketlerinin düzenli kargo seferleri planlamasını ekonomik açıdan zorlaştırmaktadır.

Karayolu ile Entegrasyon Sorunları

Havalimanlarından ülkenin kuzey bölgelerine yapılan karayolu bağlantıları dağlık arazi nedeniyle zaman alabilmektedir. Bu nedenle hava taşımacılığı sonrasında yapılan kara dağıtımı lojistik süreci yavaşlatabilmektedir.

Dijital Lojistik Altyapısının Gelişmekte Olması

Karadağ'da hava kargo operasyonlarında kullanılan dijital takip sistemleri ve elektronik gümrük uygulamaları gelişmekle birlikte, Avrupa Birliği'nin büyük lojistik merkezleriyle karşılaştırıldığında henüz istenen seviyeye ulaşmamıştır.

Dış Pazarlara Bağımlılık

Karadağ'ın ithalat ve ihracatının önemli bir bölümü komşu ülkelerdeki büyük lojistik merkezleri üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle bölgesel krizler, hava sahası kısıtlamaları veya komşu ülkelerde yaşanan operasyonel sorunlar Karadağ'ın hava taşımacılığını doğrudan etkileyebilmektedir.

Demiryolu:

Sınırlı Demiryolu Ağı

Karadağ'da demiryolu ağı yaklaşık **250 km** uzunluğundadır ve ülkenin tamamını kapsamamaktadır. Demiryolu taşımacılığı büyük ölçüde **Bar–Podgorica–Bijelo Polje–Sırbistan** hattı üzerinde yoğunlaşmaktadır. Sanayi ve ticaret merkezlerinin tamamına demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. 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.

Eski Altyapı

Demiryolu hatlarının önemli bir bölümü eski olup bakım ve modernizasyon ihtiyacı taşımaktadır. Raylar, köprüler, tüneller ve sinyalizasyon sistemlerinin yenilenmesi gerekmektedir. Altyapı yetersizlikleri tren hızlarını düşürmekte ve taşıma sürelerini uzatmaktadır.

Dağlık Coğrafyanın Etkisi

Karadağ'ın engebeli arazi yapısı nedeniyle demiryolu hatlarında çok sayıda tünel ve viyadük bulunmaktadır. Heyelan, kaya düşmesi ve olumsuz hava koşulları zaman zaman hatların kapanmasına veya seferlerin gecikmesine neden olabilmektedir.

Düşük Yük Taşıma Kapasitesi

Demiryolu ile taşınan yük miktarı Avrupa'daki birçok ülkeye göre oldukça düşüktür. Yük taşımacılığının önemli bir bölümü karayoluyla gerçekleştirildiğinden demiryolu kapasitesi yeterince değerlendirilememektedir.

Liman–Demiryolu Entegrasyonunun Yetersizliği

Bar Limanı, Karadağ'ın en önemli deniz ticaret kapısı olmasına rağmen liman ile demiryolu arasındaki lojistik entegrasyonun geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Konteyner taşımacılığı ve intermodal lojistik uygulamaları istenilen seviyeye ulaşmamıştır.

Uluslararası Bağlantıların Sınırlı Olması

Demiryolu bağlantıları ağırlıklı olarak Sırbistan yönüne uzanmaktadır. Komşu ülkelerle doğrudan demiryolu bağlantılarının sınırlı olması uluslararası yük taşımacılığında esnekliği azaltmaktadır.

Finansman Yetersizliği

Demiryolu altyapısının yenilenmesi için yüksek yatırım gerekmektedir. Karadağ'ın sınırlı kamu kaynakları nedeniyle modernizasyon projeleri zaman alabilmektedir. Altyapı yatırımlarında uluslararası finans kuruluşlarının desteğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Dijitalleşme ve Teknoloji Eksiklikleri

Demiryolu işletmeciliğinde dijital sinyalizasyon, otomatik trafik yönetimi ve akıllı lojistik sistemleri henüz tam anlamıyla yaygın değildir. Bu durum operasyonel verimliliği ve yük takibini olumsuz etkileyebilmektedir.

Düşük Rekabet Gücü

Kısa mesafelerde karayolu taşımacılığı daha hızlı ve esnek olduğu için demiryolu tercih edilme oranı düşüktür. Bu durum demiryolu işletmelerinin gelirlerini ve yatırım kapasitesini sınırlamaktadır.

Avrupa Birliği Standartlarına Uyum Süreci

Karadağ, Avrupa Birliği'ne katılım süreci kapsamında demiryolu altyapısını ve güvenlik standartlarını AB müktesebatına uyumlu hâle getirmeye çalışmaktadır. Ancak teknik düzenlemelerin uygulanması ve altyapının modernizasyonu zaman ve mali kaynak gerektirmektedir.

Denizyolu:

Karadağ, Adriyatik Denizi kıyısında yer alması nedeniyle denizyolu taşımacılığı açısından stratejik bir konuma sahip olsa da, sektör çeşitli lojistik sorunlarla karşı karşıyadır. Bu sorunlar aşağıda özetlenmiştir.

Liman Kapasitesinin Sınırlı Olması

Karadağ'ın en büyük ticari limanı Bar Limanı olmakla birlikte, konteyner elleçleme kapasitesi büyük Avrupa limanlarına kıyasla düşüktür. Artan dış ticaret hacmini karşılamak için liman altyapısının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Intermodal Taşımacılığın Yetersizliği

Liman ile demiryolu ve karayolu arasındaki bağlantılar yeterince entegre değildir. Bu durum yüklerin limandan iç bölgelere veya komşu ülkelere taşınmasında zaman kaybına ve ek maliyetlere neden olmaktadır.

Sınırlı Konteyner Trafiği

Karadağ'ın dış ticaret hacminin küçük olması nedeniyle konteyner taşımacılığı sınırlıdır. Düşük yük hacmi, düzenli uluslararası deniz hatlarının sayısını azaltmakta ve navlun maliyetlerini artırmaktadır.

Eski Liman Altyapısı

Limandaki bazı rıhtımlar, depolama alanları ve yükleme-boşaltma ekipmanları modern lojistik ihtiyaçlarını tam olarak karşılayamamaktadır. Altyapının yenilenmesi operasyonel verimliliğin artırılması açısından önem taşımaktadır.

Depolama ve Lojistik Merkezlerinin Yetersizliği

Liman çevresinde modern lojistik merkezleri, dağıtım depoları ve soğuk zincir tesislerinin sayısı sınırlıdır. Bu durum özellikle gıda, ilaç ve diğer hassas ürünlerin taşınmasında lojistik zorluklar yaratmaktadır.

Küçük Pazar ve Düşük Yük Hacmi

Karadağ'ın nüfusunun ve sanayi üretiminin sınırlı olması nedeniyle ithalat ve ihracat hacmi düşüktür. Bu durum liman işletmelerinin ölçek ekonomisinden yararlanmasını zorlaştırmaktadır.

Gümrük ve Bürokratik İşlemler

Karadağ'ın Avrupa Birliği üyesi olmaması nedeniyle uluslararası ticarete gümrük işlemleri ek zaman gerektirmektedir. Evrak süreçlerinin uzaması teslimat sürelerini olumsuz etkileyebilmektedir.

Bölgesel Rekabet

Karadağ'daki limanlar; Rijeka (Hırvatistan), Koper (Slovenya), Durrës (Arnavutluk) ve Pire (Yunanistan) gibi daha büyük Adriyatik ve Akdeniz limanlarıyla rekabet etmektedir. Bu limanların daha yüksek kapasite ve gelişmiş lojistik hizmetler sunması, Karadağ'ın transit yük çekmesini zorlaştırmaktadır.

Dijitalleşme ve Otomasyon Eksiklikleri

Liman yönetimi, yük takibi ve gümrük işlemlerinde dijital sistemlerin kullanım düzeyi gelişmekle birlikte, Avrupa'nın büyük limanlarına göre daha sınırlıdır. Bu durum operasyonel verimliliği ve tedarik zinciri görünürlüğünü azaltabilmektedir.

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 planlanlanmaktadır.

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 sevkیاتlarının 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.

Bu çerçevede, lojistik sorunların çözülmesine yönelik öneriler:

Karayolu taşımacılığı bakımından; karayolu altyapısının modernizasyonunun sürdürülmesi, liman, demiryolu ve karayolu arasında intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve sınır geçişlerinin hızlandırılması, akıllı ulaşım sistemleri ve filo yönetim teknolojilerinin yaygınlaştırılması, lojistik merkezleri ile depolama altyapısına yatırım yapılması

Havayolu taşımacılığı bakımından; kargo terminallerinin ve havalimanı altyapısının geliştirilmesi, dijital lojistik sistemleri ve gerçek zamanlı takip teknolojilerinin yaygınlaştırılması, yapay zekâ destekli rota ve kapasite planlamasının kullanılması, gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi ve tek pencere (Single Window) sistemlerinin uygulanması, farklı taşıma türlerini birleştiren intermodal lojistik çözümlerinin geliştirilmesi

Demiryolu taşımacılığı bakımından; demiryolu hatlarının modernizasyonu ve sinyalizasyon sistemlerinin yenilenmesi, Bar Limanı ile demiryolu arasında intermodal taşımacılığın güçlendirilmesi, Avrupa Birliği fonları ve uluslararası finansman kaynaklarından yararlanılarak altyapı yatırımlarının hızlandırılması, dijital lojistik sistemleri, elektronik yük takibi ve akıllı demiryolu yönetim teknolojilerinin yaygınlaştırılması, komşu ülkelerle demiryolu bağlantılarının geliştirilerek bölgesel yük koridorlarının güçlendirilmesi

Denizyolu taşımacılığı bakımından; Bar Limanı'nın kapasitesinin artırılması ve modern yük elleçleme ekipmanlarına yatırım yapılması, liman ile demiryolu ve karayolu bağlantılarının güçlendirilerek intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, lojistik merkezleri, konteyner terminalleri ve soğuk zincir depolama tesislerinin yaygınlaştırılması, gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi ve bürokratik süreçlerin sadeleştirilmesi, uluslararası deniz taşımacılığı hatlarıyla iş birliğinin artırılarak düzenli konteyner seferlerinin teşvik edilmesi, liman operasyonlarında otomasyon ve akıllı liman teknolojilerinin yaygınlaştırılması

şeklinde özetlenebilir.