

# İK V DEĞERLENDİRME NOTU

## GEÇMİŞTEN GELECEĞE AB ULAŞTIRMA POLİTİKASI

**Deniz SERVANTIE**  
*İK V Uzman Yardımcısı*

**İKTİSADİ KALKINMA VAKFI**



# GEÇMİŞTEN GELECEĞE AB ULAŞTIRMA POLİTİKASI

*Deniz SERVANTIE, İKV Uzman Yardımcısı*



## Genel Tespitler

- ❖ AB Ulaştırma Politikası; kara deniz, hava, demir ve nehirler arası trafiğini içermektedir.
- ❖ Ulaştırma sektörü, AB'nin GSYİH'sinin yüzde 7'si ve toplam istihdamın yüzde 5'ini kapsamaktadır.
- ❖ Bu konuda politika oluşturma yetkisi AB kurumları ve üye ülkeler arasında paylaşılmaktadır.
- ❖ 1992 yılından itibaren, ulaştırma politikasının temel rehber ilkeleri olarak "sürdürülebilirlik" ile "sosyal uyum" kavramları öne çıkarılmıştır.
- ❖ Yaklaşık 10 milyon kişiye istihdam sağlayan ulaştırma sektörünün AB'deki toplam istihdamdaki payı yaklaşık yüzde 4,5 oranındadır.
- ❖ Ulaştırma politikasındaki güncel reform çabaları doğrultusunda, yüksek hızlı ağların kurulmasına destek verilecek, elektrikle çalışan taşıtların üretilmesi gibi projeler teşvik edilecektir.
- ❖ AB, 2050 yılına kadar geçerli olacak bir ulaştırma stratejisi geliştirmektedir. Bu strateji, AB ulaştırma sektörünü daha rekabetçi hale getirmek ve bu sektörün yarattığı istihdamı artırmayı hedeflemektedir.
- ❖ 2010-2030 döneminde, AB'de ulaştırma altyapısının geliştirilmesi için yaklaşık 1,5 trilyon avroluk bütçe ayrılmıştır. Yeni nesil arabaların geliştirilmesi için, ayrıca yaklaşık 1 trilyon avro gerekmektedir.



- ❖ Emisyonlarda kapsamlı azalmaların gerçekleşmesi için de altyapının modernizasyonu ve daha fazla geliştirilmesi söz konusudur.
- ❖ Trans-Avrupa Ağı'nın tamamlanması için, 2020 yılına kadar yaklaşık 550 milyar avro gerekmektedir.
- ❖ Nakliye sektöründe, 2050 yılına kadar yüzde 80 oranında bir artış beklenmektedir. Yolcu trafiğinde ise, 2050 yılına kadar yüzde 51 oranında bir artıştan bahsedilmektedir.
- ❖ Ulaştırma sektörü, istihdam ve inovasyon boyutunun yanında, AB'nin ticari ilişkilerini ve küresel rekabet gücünü belirleyen en temel sektörlerden biri olarak, önemini korumaya devam etmektedir.

### *AB Ulaştırma Politikası'nın Temel İlkeleri*

Avrupa ulaştırma politikasının temel ilkeleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Özelleştirme ile ulaştırma pazarların açılmasıyla beraber rekabetçi bir iç pazarın kurulması;
- Öncelikli ulaştırma altyapılarında yatırımın teşvik edilmesi;
- Ulaştırma altyapılarının daha verimli bir şekilde kullanılması için altyapı fiyatları ile vergilerin gözden geçirilmesi;
- Gelişmiş bir yol güvenliği politikası geliştirilmesi;
- Ulaştırma sistemlerin güvenliğinin sağlanması;
- Yolcu haklarının korunması ile beraber, yüksek fiyatlardan ötürü olası olumsuz etkilerin azaltılması ve ulaştırmada çalışan işçilerin iş güvenliğinin artırılması<sup>1</sup>.

### *Tarihçe*

Bilindiği üzere AB Ulaştırma Politikası, üye ülkeler için son derece önemli ve kapsamlı bir politika alanı olmaya devam etmektedir. AB Ulaştırma Politikası'nın temel hedefi; toplumun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermenin yanı sıra, bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sistemi kurmaktır. Söz konusu politika alanı, başta Türkiye olmak üzere, aday ülkeler için de önemini korumaktadır. Nitekim AB'nin üyelik müzakerelerinde bir fasıl doğrudan ulaştırma alanı ile ilgili olup (14'üncü Fasıl), Türkiye'nin de önümüzdeki yıllarda, AB ile ulaştırma alanındaki işbirliğini güçlendirme çalışmalarına hız vermesi beklenmektedir. Bu bağlamda AB **Ulaştırma** Politikası'nın tarihçesini, temel prensiplerini ve mevcut durumunu yakından incelemek gerekebilir.

AB Ulaştırma Politikası; kara, deniz, hava, demir yolları ve nehirler arası trafiği içerir. Ortak bir ulaştırma politikasının oluşmasında 4 ayrı dönemden söz edilebilir: Öncelikle 1957'den

<sup>1</sup> Avrupa Komisyonu, *Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evolution and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP*, 2009,

[http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/future\\_of\\_transport/20090908\\_common\\_transport\\_policy\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/future_of_transport/20090908_common_transport_policy_final_report.pdf)



1985'e kadar süren ilk dönem (Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması (AET) ile beraber); 1985'den 1991'e kadar devam eden ikinci dönem; 1992- 2000 yıllarını kapsayan üçüncü dönem ve 2001 yılından bugüne uzanan dördüncü dönem. 1957 yılında imzalanan Roma Antlaşması ile üye devletler arasında gümrük birliğine dayalı bir ortak pazarın tedricen oluşturulması ve dört temel özgürlüğün sağlanması hedeflenmiştir: "malların serbest dolaşımı", "hizmetlerin serbest dolaşımı", "sermayenin serbest dolaşımı" ile "işçilerin serbest dolaşımı". Böylece, ortak bir pazarın kurulmasıyla beraber, ortak bir ulaştırma politikasının temelleri atılmıştır. Roma Antlaşması'nın 75'inci Maddesi ortak ulaştırma politikasının hukuki dayanağını oluşturmaktadır:

*"1. Konsey, Taşımacılığın belirli özelliklerini göz önünde tutarak ve 74'üncü Maddenin uygulanması amacıyla, Avrupa Komisyonu'nun önerisi üzerine ve Ekonomik ve Sosyal Komite ile Avrupa Parlamentosu'nun da görüşünü aldıktan sonra, ikinci aşamanın sonuna kadar oybirliğiyle, daha sonra nitelikli çoğunlukla karar alarak:*

*(a) bir Üye Devletin topraklarından çıkan ya da o devlete giren veya bir ya da daha çok Üye Devletin toprağını kateden uluslararası taşımacılığa uygulanacak ortak kuralları;*

*(b) bir Üye Devlette, o Devlet sınırları içinde yerleşik olmayan taşımacıların taşımacılık hizmetlerinde bulunma koşullarını;*

*(c) gerekli bütün diğer hükümleri, belirler.*

*2. 1. paragrafın (a) ve (b) bentlerinde belirtilen düzenlemeler geçiş döneminde hükme bağlanır.*

*3. Konsey, uygulanmaları bazı bölgelerde hayat standardını, istihdam ve taşıma donatımının işletilmesini tehlikeli biçimde etkileyebilecek nitelikteki taşımacılık rejimi ilkelerine ilişkin hükümleri, 1'inci paragrafta öngörülen usule uymaksızın ve ortak pazarın kurulmasından kaynaklanan ekonomik kalkınmaya ayak uydurma gereğini de göz önünde tutarak, oybirliğiyle tespit eder"<sup>2</sup>.*

Yukarıda bahsedilen duruma rağmen, aslında, AB'nin Ulaştırma Politikası, 1985 yılına kadar, büyük bir gelişme göstermemiştir. 1961 yılında imzalanan Schaus Mutabakatı ile Topluluk çapında ulaştırma politikası konusunda bir eylem planı geliştirilmiştir. Bu eylem planı, Üye Devletler için bir kılavuz niteliği taşımaktadır.<sup>3</sup>

O dönemde AB Ulaştırma Politikası, üye ülkelerin yetkisinde kalmaya devam etmiş ve Ulaştırma Bakanları Konseyi, bakanlar arası bir fikir alışverişi platformu olarak görev yapmıştır. Ulaştırma Bakanları Konseyi aynı zamanda Avrupa Ulaştırma Bakanları Konseyi (ECMT) tarafından desteklenmiştir.

<sup>2</sup> Avrupa Ekonomik Topluluğu Resmi Gazetesi C340, 10/11/1997.

<sup>3</sup> Avrupa Komisyonu, Ortak Ulaştırma Politikasına verilecek uyumla ilgili Mutabakat (Schaus Mutabakatı), 1961 <http://aei.pitt.edu/37094/1/A3089.pdf>



Ortak bir ulaştırma politikasının oluşmasındaki asıl dönüm noktası, 1985 yılında yayımlanan İç Pazarın Tamamlanmasına ilişkin Beyaz Kitap ile gerçekleşmiştir<sup>4</sup>. Söz konusu Beyaz Kitap'ta, ulaştırma hizmetleri konusunda tespit edilen kısıtlamaların serbest ticaret için önemli bir engel olmaya devam ettiği ortaya koyulmuştur. 1975 yılında Komisyon tarafından yayımlanan bir raporda da aynı görüş dile getirilmiştir. Aynı Şekilde, Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD) tarafından kısıtlamaların, Roma Antlaşması'na aykırı olduğu hükmüne varılmıştır. 1980'li yıllarda, yürürlüğe giren ilgili AB Yönergeleri ile bu kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik, yoğun bir çalışma sürecine girilmiştir. AB çapında ekonomik faaliyetler ile pazara erişim konusunda önemli yönergelerle dışında, altyapı yatırımları ile sosyal ve teknik standartlardaki yapısal uyumlaştırma çalışmalarını hızlandıracak ilgili düzenlenmeler hazırlanmıştır.

1985 ile 1991 yılları arasında, Avrupa Komisyonu'nun, ulaştırma odaklı yaklaşık 12 yönerge sunduğu görülmektedir: Bunlar; Topluluğu'nun demiryollarını geliştirmeye yönelik CD440/91, karayolları ulaştırması ile sosyal mevzuatın yapısal uyumlaştırmasına yönelik CR 3820/85 ve 1987, 1990 ve 1992 yıllarında hava ulaştırmasının serbestleştirilmesi ile ilgili u ynergedir. 1992 yılından itibaren – Maastricht Antlaşması'nın imzalanması ve yürürlüğe girmesi ile – ye Devletler içinde deniz taşımacılığı konusunda hizmetler sunulmuştur ve aynı dönemde yürürlüğe giren mevzuat ile AB'de fiilen ye ülkelerin pazarları, kara ve deniz taşımacılığına, hava ve nehir yollarına ise kısmen açılmıştır.

### ***Ortak Mevzuata Doğru***

ye Devletler arasındaki ortak mevzuatın geliştirilmesi ihtiyacı gün geçtikçe artmıştır. 1985 yılında ABAD, C-13/83 kararında, ulaştırma hizmetlerinde görülen kısıtlamaların elverişsiz olduğuna hükmetmiştir<sup>5</sup>. Demiryolları taşımacılığında da piyasaların serbestleştirilmesine ilişkin kararların yanı sıra, kayıtsız bir Şekilde lojistik desteğe önem verilmiştir.

Ulaştırma politikası konusunda bir diğer dönüm noktasını ise 1992 yılında yayımlanan Ortak Ulaştırma Politikası'nın Gelecekteki Gelişimi başlıklı Beyaz Kitap<sup>6</sup> oluşturmaktadır. Söz konusu Beyaz Kitap'ta ilk defa, “*sürdürebilirlik*” ile “*sosyal uyum*” kavramlarına yer verilmiş ve bu kavramların AB'nin pek çok politika alanında olduğu gibi AB Ulaştırma Politikası'ndaki etkileri, aynı yıl Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde ilk kez gerçekleştirilen Dünya Zirvesi'de (*Earth Summit*) sürdürebilirlik prensibinin gündeme getirilmesi ile gerçekleşmiştir. Bu noktada ülkelerin bölgeler arasında devam eden eşişsizliklerin azaltılmasına yönelik politikalar geliştirmeleri ihtiyacı hissedilmiştir. Bu prensibe paralel olarak, ulaştırmadan kaynaklanan karbon dioksit salınımlarının azaltılmasının gündeme alınması önemli bir adım olarak nitelendirilebilir.

Aynı Şekilde, aynı yıl imzalanan Maastricht Antlaşması'nın (veya AB Antlaşması) içerisinde Trans-Avrupa Ağları'nın (*Trans-European Network, TEN-T*) geliştirilmesi, ortak bir ulaştırma

<sup>4</sup> Avrupa Komisyonu, *İç pazarın tamamlanmasına doğru*, Komisyon'un Avrupa Konseyi'ne ilettiği Beyaz Kitap, COM(85), 1985, [http://europa.eu/documents/comm/white\\_papers/pdf/com1985\\_0310\\_f\\_en.pdf](http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf)

<sup>5</sup> Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD), *Case-13/83 Parliament vs. Council*, 22/05/1985, [http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=92356&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&oc\\_c=first&part=1&cid=621973](http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=92356&pageIndex=0&doclang=en&mode=req&dir=&oc_c=first&part=1&cid=621973)

<sup>6</sup> Avrupa Komisyonu, *Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi*, Beyaz Kitap, 02/12/1992, [http://aei.pitt.edu/1116/1/future\\_transport\\_policy\\_wp\\_COM\\_92\\_494.pdf](http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf)



politikasının geliştirilmesi açısından da son derece önemli bir gelişmeye işaretler. Bu alan, Maastricht Antlaşması'nın 154'üncü Maddesi'nde ele alınmıştır:

*“1. 7a ve 130a maddelerinde yer verilen hedeflerin gerçekleşmesine katkıda bulunmak ve Birlik vatandaşlarının, ekonomik operatörlerin, ayrıca bölgesel ve mahalli toplulukların sınırı olmayan bir iç alanın ortaya konmasından kaynaklanan avantajlardan tam olarak yararlanabilmelerine imkân tanımak için, Topluluk; ulaştırma; telekomünikasyon ve enerji alt yapıları sektörlerinde Trans-Avrupa Ağları'nın kurulmasına ve geliştirilmesine katkıda bulunur.*

*2. Açık ve rekabet pazarı sistemi çerçevesinde, Topluluk faaliyeti ulusal ağların birbirine bağlanmasını ve birbirleri arasında işleyebilir hale gelmesini, yanı sıra bu ağlara girebilmeyi teşvik etmeyi amaçlar. Özellikle Topluluğun merkez bölgeleri ile ada konumunda olan, iç içe olan ve çevrelerinde kalan bölgelerin bağlanması gerekliliğini dikkate alır<sup>7</sup>”.*

Trans-Avrupa Ağları'yla ilgili temel politikalar AB Ulaştırma Politikası'nın önemli konularından birisini oluşturmaktadır. Bu politika ile ilgili temel mevzuat 1996 yılında kabul edilmiştir. 23 Temmuz 1996'da kabul edilen 1692/96/EC Sayılı Kararla Trans-Avrupa Ağları'nın temel bileşenleri belirlenmiştir<sup>8</sup>. Bu alandaki temel ilkeler, tüm AB'de kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AB üye ülkelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç su yolları, havaalanları, deniz limanları ile trafik idaresi sistemlerine ilişkindir.

### ***2000'li Yıllar ile Geleceğe Doğru AB Ulaştırma Politikası***

1990'lı yıllarda, sürdürülebilirlik ile sosyal uyum prensiplerinin AB Ulaştırma Politikası'na eklenmesiyle, sektörel politikalarda birtakım gelişmeler yaşanmıştır. Örneğin 1995 yılında yayımlanan Yeşil Kitap'ta önerilen önlemlerin alınması, şehir içi ile bölgesel ulaşımda verimlilik ile şeffaflık konularında görülen sıkıntıların giderilmesi yönünde önemli bir aşama olmuştur<sup>9</sup>. Bununla beraber, 1998 yılında Komisyon tarafından yayımlanan vatandaşların ağlarının oluşması ile ilgili bir bildiri de, bu alanda önemli bir adım atılmıştır<sup>10</sup>. Bu adımlarla AB kurumları ulaştırma konusunda fiilen yeni yetkiler kazansa da, ulaştırma alanı üye ülkelerin yetki alanında kalmaya devam etmiştir. Ancak, ulaştırma alanı mevcut zamanda hem AB hem Üye Devletler arasında paylaşılmış bir yetki alanı olmaya devam etmektedir.

Eylül 2001'de, 2010 yılı için AB Ulaştırma Politikası ile ilgili Beyaz Kitap'ın yayımlanmasıyla, ulaştırma konusu AB kurumlarınca yeni bir boyut kazanmıştır<sup>11</sup>. Üye Devletler, bu konuda daha kapsamlı ve daha girişimci olmaya davet edilmiştir. Yeni Beyaz

<sup>7</sup> AB'yi Kuran Antlaşma (Maastricht Antlaşması), 1992,

<http://www.bumko.gov.tr/Eklenti/2838,maastrichttrpdf.pdf?0>

<sup>8</sup> Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Konseyi, Decision No 1692/96/EC, 23/07/1996,

[http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastucture/grants/2008\\_06\\_20/2007\\_tent\\_t\\_guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastucture/grants/2008_06_20/2007_tent_t_guidelines_en.pdf)

<sup>9</sup> Avrupa Komisyonu, Vatandaşların Ağları: Avrupa'da Kamu yolculuğunun potansiyelinin tamamlanmasına doğru, 29/11/1995, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1995:0601:FIN:EN:PDF>

<sup>10</sup> Avrupa Komisyonu, Vatandaşların Ağlarını Geliştirmek, Komisyon Bildirisi, 10/07/1998, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:51998DC0431&from=EN>

<sup>11</sup> Avrupa Komisyonu, “European Transport Policy for 2010: time to decide”, Beyaz Kitap, 12/09/2001, [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)



Kitap, geçmişte bu konuda yayımlanan belgelerden daha kapsamlı ve detaylı olması sebebiyle farklılık göstermektedir. Beyaz Kitap'ta, Avrupa ulaştırma sisteminde yaşanan sorunlar tespit edilmekte ve söz konusu sorunlara kalıcı çözümlerin bulunması için çözüm önerileri sunulmaktadır. 2006 yılında Komisyon, 2001 Beyaz Kitabının uygulanmasına ilişkin bir ara değerlendirme yayımlamıştır. "Avrupa'nın ilerlemesini sağlayın – kıtamız için sürdürülebilir hareketlilik" başlığı taşıyan değerlendirmede, 2001 yılından beri gelen gelişmeler incelemektedir: AB'nin genişlemesi, güvenlik ve terör ile ilgili artan kaygılar, küreselleşmenin hızlanması, küresel ısınma ve artan enerji fiyatlarla mücadele etmek için uluslararası sorumluluklar<sup>12</sup>.

Avrupa Komisyonu hâlihazırda 2050 yılına kadar daha **rekabetçi** bir ulaştırma sisteminin ve kapsamlı bir politikanın geliştirilmesi hedefine yönelik olarak çalışmaktadır. Mart 2011'de, 2050 yılına kadar hareketliliğin artırılması, temel alanlardaki engellerin üstesinden gelinmesi ve **istihdamın artırılmasını öngören daha rekabetçi bir ulaştırma sistemi için kapsamlı bir strateji** kabul etmiştir. Strateji kapsamında, AB'nin ithal petrole olan bağımlılığının azaltılması ve taşımacılıktan kaynaklanan karbon salınımlarında yüzde 60 oranında azaltılması öngörülmektedir<sup>13</sup>. Amaç, daha temiz, daha çevre dostu ve daha verimli bir ulaştırma politikasının oluşturulmasıdır<sup>14</sup>.

Yaklaşık **10 milyon kişiye istihdam sağlayan ulaştırma sektörünün AB'deki toplam istihdamdaki payı yaklaşık yüzde 4,5 oranındadır**. AB'nin toplam GSYİH'sine yüzde **4,6'sı** ulaştırma sektöründen elde edilmektedir. Komisyon, ulaştırma sektörünün daha verimli hale getirilmesi için daha fazla yatırımın gerektiğine inanmaktadır. Bununla beraber, ortak ulaştırma politikasında, demir yolları gibi alanların desteklenip, Avrupa çapında bir ağın oluşmasının sağlanması söz konusudur. Özellikle **yüksek hızlı ağların kurulmasına destek verilecektir**. Ayrıca, **elektrikle çalışan taşıtlar** üretilmesi gibi projeler, hem sürdürülebilir kalkınma prensibi ışığında, hem de daha güvenilir ve çevreci bir sistem olarak ortaya konmuştur. Bu projelerin 2020 ile 2030 yılları arasında gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

**2010-2030 döneminde, AB'de ulaştırma altyapısının geliştirilmesi için yaklaşık 1,5 trilyon avroluk bütçe ayrılmıştır. Yeni nesil arabaların geliştirilmesi için, ayrıca yaklaşık 1 trilyon avro gerekmektedir**. Emisyonlarda kapsamlı azalmaların gerçekleşmesi için de altyapının modernizasyonu ve daha fazla geliştirilmesi söz konusudur<sup>15</sup>.

**Trans-Avrupa Ağı'nın tamamlanması için, 2020 yılına kadar yaklaşık 550 milyar avro gerekmektedir**. Nakliye sektöründe, 2050 yılına kadar yüzde 80 oranında bir artış beklenmektedir. Yolcu trafiğinde ise, 2050 yılına kadar yüzde 51 oranında bir artıştan

<sup>12</sup> Avrupa Komisyonu, *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent - Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White paper {SEC (2006) 768 }*, 2006, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52006DC0314>

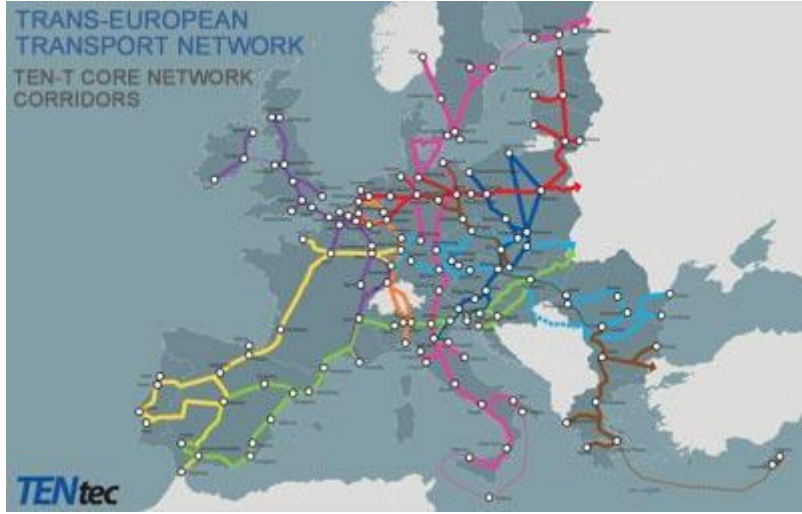
<sup>13</sup> Avrupa Komisyonu, *"Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions"*, 2014, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-372\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-372_en.htm)

<sup>14</sup> <http://ec.europa.eu/avservices/video/player.cfm?ref=I069182>

<sup>15</sup> [http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/investing-in-network/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/investing-in-network/index_en.htm)



**bahsedilmektedir**<sup>16</sup>. AB bu alanlarda girişimlerini sürdürmeyi, daha temiz, daha kapsamlı ve daha verimli bir ulaştırma sistemin kurulmasını hedeflemektedir.



### *Sonuç*

Sonuç olarak, ulaştırma sektörü AB’de son derece önemli bir politika olmaya devam etmektedir. Tüm vatandaşları yakından ilgilendirmenin yanı sıra, istihdam kaynakları ve inovasyon alanları açısından önemini korumaktadır. Gelecekte görülecek talebi karşılamak için, AB, ulaştırma altyapılarına yatırımları devam ettirmektedir. Bununla birlikte, 2007 ile 2013 yılları arası, AB tarafından 327 projeye 7, 21 milyar avro yatırılmıştır, diğer bir ifade ile AB’de ulaştırma projelerinin desteklenmesinde, kişi başına 14,5 avro düştüğü görülmektedir. 2010 yılında, yaklaşık 11,1 milyon kişinin ulaştırma sektöründe çalıştığı tespit edilmiştir. Bu sayı, AB’nin toplam istihdam rakamlarının yüzde 5’ini kapsamaktadır. Bunların yüzde 54’ü kara taşımacılığında, yüzde 2’si deniz taşımacılığında, yüzde 4’ü hava taşımacılığında, yüzde 24’ü depolama ve diğer ulaştırma faaliyetlerinde ve son olarak kalan yüzde 16’sı ise, posta gibi faaliyetlerde çalışmaktadır. 2011 yılında, AB’de hane halkı ulaştırma ile ilgili 950 milyar avro harcamıştır, bu tutar toplam tüketimin yüzde 13’üne karşılık gelmektedir. Bu veriler, ulaştırma politikasının büyüyen boyutunu gözler önüne sermektedir. Gelecek yıllara bakıldığında ise, artan talep ile bu rakamların yükseleceği aşikârdır. Ulaştırma sektörü, istihdam ve inovasyon boyutunun yanında, AB’nin ticari ilişkilerini ve küresel rekabet gücünü belirleyen en temel sektörlerden biri olarak, önemini korumaya devam etmektedir.

---

<sup>16</sup> a.g.e.