



Andrzej S. Grzelakowski

Akademia Morska w Gdyni
Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa
Katedra Logistyki i Systemów Transportowych
grand@am.gdynia.pl

RYNKI TRANSPORTOWE WOBEC WYZWAŃ REGULACYJNYCH SEKTORA TRANSPORTU

Streszczenie: Przedmiotem opracowania jest charakterystyka mechanizmu funkcjonowania rynków transportowych w UE, postrzeganego w kontekście współczesnych wyzwań, jakie wynikają z konieczności: 1) budowy Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Transportowej (JEPT), 2) realizacji strategii zrównoważonego rozwoju transportu, 3) sprostania wymogom rozwoju logistyki. Celem opracowania jest próba dokonania oceny mechanizmu funkcjonowania tego typu rynków jako regulatorów sfery realnej transportu. W artykule przedstawiono i scharakteryzowano każde z wyzwań regulacyjnych, wskazując, iż sprostanie im wymaga dokonania wielu zmian w mechanizmie funkcjonowania rynków transportowych. Podkreślono, że zmiany te można wprowadzić wyłącznie za pomocą mechanizmu regulacji publicznej sektora TSL. Wykazano tym samym, że wyzwania te mają w istocie charakter długookresowych wyzwań strukturalnych i powinny być realizowane w sferze rynków transportowych za pomocą narzędzi polityki transportowej.

Słowa kluczowe: rynki transportowe, regulacja, ład rynkowy.

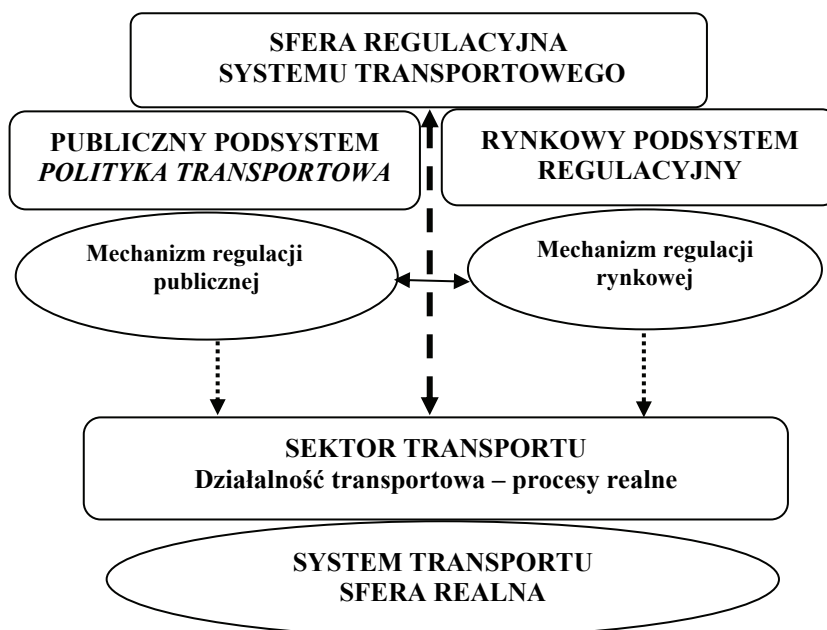
Wprowadzenie

Działalność gospodarcza prowadzona w sferze realnej systemu transportowego, tj. w sektorze transportu, zawsze była i jest przedmiotem regulacji. Wynika to z potrzeby zapewnienia wymaganego poziomu spójności tego sektora w układzie: 1) wewnętrznym jako wymóg zachowania koniecznej harmonizacji jego poszczególnych podsystemów, oraz 2) zewnętrznym, tj. w relacji z innymi systemami gospodarczymi i rodzajami rynków. Regulacja obejmuje zazwyczaj różne płaszczyzny złożonej i wielofunkcyjnej działalności sektora transportu oraz poddyktowana jest wieloma względami. Zalicza się do nich głównie wymogi z za-

kresu bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego, a także względy społeczne, ekonomiczne oraz finansowe i prawno-międzynarodowe. To sprawia, że sfera realna systemu transportu, będącego składnikiem systemu logistycznego każdego kraju i jego poszczególnych podsystemów, podlega w szerokim zakresie procesom regulacji. Procesy te o złożonym i zróżnicowanym charakterze realizuje system regulacyjny typowy dla każdego z systemów transportowych działających w poszczególnych krajach. W ramach ugrupowań gospodarczych, takich jak np. UE, które wykreowały strukturę wspólnego rynku, systemy regulacyjne sektorów transportu krajów członkowskich podlegają procesom integracji. Ujednolicają się one w relatywnie szybkim tempie, co nie zawsze jednak przekłada się na równie dynamicznie przebiegającą integrację sfer realnych systemów transportowych tych krajów [Grzelakowski, 2014, s. 9].

1. System regulacji sfery realnej sektora transportu

Sfera regulacyjna sektora transportu ukierunkowana na kształtowanie jego sfery realnej jest złożonym systemem. Strukturę systemu regulacji sektora transportu w sposób schematyczny przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Sfera regulacyjna systemu transportowego i jej struktura

Źródło: Opracowanie własne.

Sfera regulacyjna systemu transportowego swym zakresem zasadniczo obejmuje dwa różne podsystemy regulacyjne z typowymi dla nich mechanizmami regulacji. Są to: podsystem publicznej (centralnej) regulacji oraz podsystem regulacji autonomicznej, czyli rynkowej (rys. 1). Ten pierwszy ma charakter zewnętrzny względem systemu transportowego, podczas gdy drugi zarówno zewnętrzny, jak i wewnętrzny, gdyż rynek transportowy stanowi integralny element sfery realnej systemu transportowego. Działają one równolegle, aczkolwiek często w dużej mierze od siebie niezależnie lub też w sposób nie w pełni z sobą skoordynowany. Każdy z nich, wraz z typowym dla siebie zestawem narzędzi regulacyjnych, wpływa w określonym stopniu na efektywność funkcjonowania systemu transportowego.

Podstawowym podsystemem regulacyjnym pozostaje podsystem rynkowy. Systemy transportowe krajów UE działają bowiem w otoczeniu rynkowym, tak krajowym, jak i międzynarodowym, o różnym jednakże stopniu liberalizacji i/ lub regulacji. Otoczenie rynkowe to nie tylko jednak rynek usług transportowych, stanowiący kompozycję różnego typu częściowych rynków transportowych powiązanych z układem rynków właściwych dla pozostałych podsystemów sektora TSL, ale również rynki towarowe, rynki usług, rynki pieniężne oraz rynki pracy. Wszystkie one w mniejszym lub większym stopniu oddziałują na sferę realną sektora transportu, współkształtując realizowane tam procesy realne oraz jego relacje z otoczeniem. Efektywność i skuteczność oddziaływania autonomicznego podsystemu regulacji na sferę realną sektora transportowego zależy od stopnia spójności mechanizmów poszczególnych rodzajów rynków, a ten z kolei od poziomu liberalizacji każdego z nich. Im bardziej jest on wyrównany, tym większą skutecznością i efektywnością charakteryzuje się podsystem regulacji rynkowej, jako instrument kształtowania systemu transportowego, a jednocześnie sprawnie działające narzędzie jego optymalizacji, postrzeganej w kategoriach transportowo-logistycznych, tj. czasu i kosztów przepływu dóbr w systemie transportowym.

Rynek transportowy z typowym dla siebie mechanizmem regulacji sfery realnej sektora transportu, opartym na działaniu prawa popytu i podaży, nie jest jednak doskonałym instrumentem regulacyjnym tego sektora gospodarki działającego na podstawie infrastruktury technicznej, zaliczanej do układu tzw. przemysłów sieciowych [Grzelakowski, 2011, s. 98]. Widoczne niedostatki i mankamenty natury regulacyjno-koordynacyjnej, immanentnie tkwiące w podsystemie regulacji rynkowej sektora transportu, nabierają współcześnie wobec wyzwań ekonomicznych, ekologicznych i logistycznych, przed jakimi on stoi, szczególnego wymiaru, urastając do rangi słabości systemowej tego mechanizmu regulacji.

Dążenie do ich eliminacji lub przynajmniej znacznego ograniczenia było i jest nadal zasadniczym powodem do interwencji czynnika publicznego w sferę funkcjonowania rynku transportowego. Jej przejawem jest rozbudowa podsystemu regulacji publicznej, ukierunkowanego na sferę realną systemu transportu (rys. 1). Podstawowym zadaniem tego podsystemu, mającego z założenia charakter interwencyjny, jest włączenie tego sektora gospodarki w sferę realizacji celów makroekonomicznych. Za jego pomocą dąży się do uzyskania ustalonych efektów transportowych, a więc pożądanego stanu sektora TSL, których nie można osiągnąć bezpośrednio w wyniku działania mechanizmu regulacji rynkowej [Baum i in., 2008, s. 49].

Regulacja publiczna obejmuje więc swym zakresem nie tylko sferę realną sektora transportu, ale również jego ułomny i niedoskonały mechanizm rynkowy, ukierunkowując go na realizację tak celów makroekonomicznych, jak i szerzej postrzeganych europejskich. Ma ona więc, jako forma interwencji w procesy realne sektora transportu, charakter tak bezpośredni, jak i pośredni, czyli tzw. regulacji „poprzez rynek” [Grzelakowski, 2014, s. 10].

Ta forma regulacji realizowana jest obecnie w UE głównie za pomocą specjalnej sektorowej polityki transportowej, ale przy wsparciu także innych polityk sektorowych i horyzontalnych, takich jak np.: polityka ekologiczna, konkurencji, spójności itp. Oznacza to, że głównym zadaniem polityki transportowej, jako instrumentu realizacyjnego publicznego podsystemu regulacji, jest konieczność przebudowy mechanizmu funkcjonowania rynków transportowych, a w szczególności rynków usług sieciowych w taki sposób, by przeorientować je na realizację średnio- i długookresowych celów makroekonomicznych. Tylko bowiem ta orientacja powinna umożliwić ukierunkowanie działania ich mechanizmu na kreowanie bodźców – zachęt cenowych, wskazujących jednoznacznie nabywcom usług transportowych czytelne sygnały dotyczące wyboru środka transportu, drogi i czasu przewozu. Takie sygnały rynkowe z „zakodowanymi” informacjami adresowanymi do reprezentantów strony popytu, określającymi preferencje publicznego regulatora w zakresie realizacji jego celów o charakterze ekonomicznym, ekologicznym i logistycznym, powinny generować współczesne, sprawnie funkcjonujące rynki transportowe. Tylko takie rynki jako regulatory sektora transportu zdolne są bowiem: 1) skutecznie absorbować wyzwania, jakie stoją obecnie przed europejskimi systemami transportowymi, 2) efektywnie dokonywać rozdziału zadań przewozowych, 3) przebudowywać systemy transportowe w kierunku ich większej sprawności, innowacyjności i zrównoważonej mobilności. Budowa takich rynków jest z kolei największym współczesnym wyzwaniem polityki transportowej.

2. Rynek transportowy jako regulator i przedmiot regulacji

Rynek transportowy, jak to już zaznaczono, nie jest skutecznym instrumentem regulacyjnym sfery realnej sektora transportu. Wynika to z wielu powodów, wśród których należy wymienić przede wszystkim, takie jak: 1) występowanie na wielu rynkach bądź też ich segmentach formy tzw. konkurencyjnego monopolu naturalnego lub oligopolu (duopolu), czego przejawem są zniekształcenia konkurencji, 2) brak w pełni rozwiniętych mechanizmów rynkowych, będący skutkiem długiego okresu działania w warunkach monopolu. W wyniku tego, obecnie funkcjonujące rynki transportowe zaliczają się nadal do tzw. rynków niedojrzałych (*infant markets*), tj. takich, które nie zdołały wykreować w pełni rozwiniętego, konkurencyjnego mechanizmu regulacji [Murphy i Wood, 2008, s. 189].

Przejawem utrzymujących się stanów „niedojrzałości” rynków transportowych jest: ich nadal niska transparentność, występowanie wielu instytucjonalnych i administracyjnych barier dostępu do rynku i zawodu przewoźnika, stosowanie cen nieuwzględniających pełnych społecznych kosztów prowadzenia działalności w transporcie (kosztów zewnętrznych), utrzymująca się fragmentaryzacja, a więc i izolacja niektórych segmentów rynku i w konsekwencji brak naturalnego, rynkowego parcia w kierunku wzrostu interoperacyjności i komodalności w transporcie i w systemie logistycznym. Ponadto, co istotne, rynkowy mechanizm regulacyjny nie kreuje dostatecznie silnych bodźców do wprowadzania: proinnowacyjnych rozwiązań w sektorze transportu i wyższych standardów w zakresie bezpieczeństwa w sferze przewozu osób i rzeczy (standardy *ITS*), a w tym bezpieczeństwa łańcuchów i sieci dostaw (*supply chain security*), jak również bezpieczeństwa ekologicznego i socjalnego w transporcie.

Rynki transportowe funkcjonujące w tej formie nie tworzą zatem warunków koniecznych do rozwoju zrównoważonego transportu i tym samym nie zapewniają możliwości efektywnego wdrażania logistyki w transporcie oraz optymalizacji wykorzystania transportu – jego zasobów infrastrukturalnych i potencjału przewozowego. W efekcie, rynki transportowe w UE nie spełniają oczekiwań i wyzwań, jakie współcześnie stawia się przed nimi w zakresie budowy JEPT, zapewniającej sprawne i efektywne przepływy strumieni towarowych w układzie logistycznych sieci dostaw [Grzelakowski, 2011, s. 99].

Podejmowane w ramach polityki transportowej UE próby usprawnienia funkcjonowania rynków transportowych poprzez ich regulację sprowadzają się do modyfikacji ich mechanizmu rynkowego i z reguły odnoszą się do sfery podażowej. Koncentrują się one przede wszystkim na kształtowaniu podaży poten-

cialnej na rynkach usług sieciowych. Mają one głównie na celu wzmocnienie siły oddziaływania czynnika publicznego, zaangażowanego w finansowanie ogólnodostępnych składników infrastruktury transportowej, na:

- kształtowanie łańcucha wartości, tj. rozkładu strumienia korzyści i/ lub strat między producentami a konsumentami usług sieciowych oraz usług przewozowych,
- wyhamowanie lub znaczne ograniczenie transferu korzyści ekonomicznych i finansowych generowanych przez system transportowy określonego kraju na rzecz obcych załadowców; korzyści te zawsze bowiem przejmowane są w pewnym stopniu przez nabywców usług transportowych pochodzących z układu rynku globalnego,
- lepsze wykorzystanie tworzonych dzięki wysokim transferom publicznym nadwyżek zdolności przewozowej lub też zapobieganie stanom przedkongestyjnym, generującym wysokie koszty zewnętrzne,
- usprawnienie funkcjonowania niedoskonałego mechanizmu rynkowego, a w tym eliminowanie zniekształceń konkurencji i wprowadzania przejrzystych zasad konkurencji,
- stworzenie jednolitych zasad odpłatności użytkowników za korzystanie z sieci infrastruktury transportu oraz metod i form internalizacji kosztów zewnętrznych, jak również udzielania pomocy publicznej w sektorze transportu (formy wsparcia), gdzie świadczone są usługi o ogólnym ekonomicznym znaczeniu (*services of general economic interest*),
- budowie tzw. wspólnej przestrzeni transportowej poprzez ustalenie jednolitych zasad dostępu do zawodu przewoźnika oraz rynku usług transportowych i na jej podstawie JEPT.

Polityka transportowa, koncentrując się na regulacji rynku transportowego, działa w roli publicznego instrumentu wymuszającego oczekiwane – z punktu widzenia ustalonych celów – korekty w sferze funkcjonowania mechanizmu rynkowego, mające prowadzić do jego pożądanej modyfikacji. W tej funkcji urasta ona do rangi instrumentu korygującego jego ułomności regulacyjne – głównie w sferze wzrostu racjonalności dokonywania wyboru operatora transportowego za pomocą stosowanych narzędzi cenowych. W tym sensie ukierunkowana jest ona na zapewnienie większej przejrzystości rynku transportowego poprzez świadome oddziaływanie również na jego stronę popytową. Z założenia zatem celem polityki transportowej jest zmiana aktualnego rozkładu strumieni popytu na usługi transportowe, tj. zmiana obecnego *modal split* za pomocą dźwigni cenowej, działającej dzięki wprowadzeniu nowego modelu cen opartych na pełnych społecznych kosztach produkcji usług. Ceny te muszą uwzględniać

również koszty zewnętrzne produkcji usług, które obecnie w ramach obowiązującej tzw. pośredniej, podatkowej formuły internalizacji tych kosztów, tylko częściowo obciążają ich producentów, a główne gospodarke i społeczeństwo.

3. Rynek transportowy wobec wyzwań zrównoważonej mobilności

Unia Europejska, realizując swoje zobowiązania i cele określone w polityce transportowej, buduje konsekwentnie od 1991 r. nowy zrównoważony ład w sektorze transportu, oparty na zasadzie *sustainable mobility* [White Paper, EC, 2011, s. 6-7]. Realizacja koncepcji zrównoważonej mobilności wymaga wprowadzenia zasady pełnej, bezpośredniej internalizacji kosztów zewnętrznych. Oznacza to, że należy stopniowo odchodzić od stosowania wyłącznie podatkowych, tzw. pośrednich metod internalizacji kosztów zewnętrznych, wprowadzając w szerszym zakresie instrumenty ekonomiczno-rynkowe, takie jak np. ceny za dostęp do sieci infrastruktury, oparte na podstawie społecznych kosztów prowadzonej działalności transportowej, które optymalizują mechanizm funkcjonowania rynku i w konsekwencji również systemu transportowego [Grzelakowski, 2011, s. 95].

Do grupy podstawowych ekonomicznych instrumentów realizacji nowej strategii zrównoważonej mobilności Wspólnoty należą: 1) opłaty za dostęp do sieci infrastruktury (myto), 2) podatki oraz 3) handel emisjami. Nie można jednakże stosować ich dowolnie do celów internalizacji kosztów. Każdy ze składników kosztów zewnętrznych posiada bowiem typowy dla siebie zestaw cech, które wymuszają wręcz konieczność zastosowania odpowiedniego instrumentu ekonomicznego do jego prawidłowego włączenia do bazy cenowej i zachowania właściwej relacji między nim a poziomem opłat [Grzelakowski, 2014, s. 7]. Przyjęcie takiego zestawu narzędzi do celów internalizacji kosztów zewnętrznych wymaga także precyzyjnego doboru składników kosztowych wchodzących w zakres kosztów zewnętrznych. Na obecnym etapie w celu realizacji zasady budowy prawidłowych cen opartych na kosztach społecznych ograniczono się wyłącznie do kosztów będących skutkiem zanieczyszczenia powietrza, nadmiernego hałasu, emisji CO₂ i kongestii [Goodwin, Nash i Baird, 2008, s. 38]. W rezultacie tego, koncepcja ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej oparta na podstawie społecznych kosztów krańcowych, może umożliwić uzyskanie już istotnej wartości dodanej dla gospodarki i społeczeństwa.

W odniesieniu natomiast do wyboru samej formuły kosztowej, proponuje się przyjęcie zasad, w myśl których:

- krótkookresowe koszty krańcowe (*SRMSC*) stanowią podstawę kształtowania opłat za korzystanie z infrastruktury we wszystkich tych obszarach transportu, gdzie stosunkowo trudno jest w szybkim czasie dostosować potencjał przewozowy do popytu, a więc np. na rynkach transportu kolejowego, wodnego śródlądowego, czy też drogowego (*scarcity costs*),
- długookresowe koszty krańcowe (*LRMSC*) natomiast wszędzie tam, gdzie możliwości dostosowania popytu potencjalnego do podaży efektywnej i potencjalnej są relatywnie łatwiejsze i mogą nastąpić w stosunkowo krótkim okresie, a więc np. w terminalach portowych, lotniczych lub niekiedy w transporcie drogowym [Baum i in., 2008, s. 65].

Tak określone ceny za usługi w poszczególnych segmentach europejskiego rynku transportowego powinny:

- dawać producentom i konsumentom usług prawidłowe sygnały dotyczące wyboru środka transportu, drogi i czasu przewozu,
- racjonalizować ich średnio- i długookresowe działania oraz zachowania na rynkach sektora TSL o zmodyfikowanych parametrach cenowych.

Koncepcja ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej na podstawie społecznych kosztów krańcowych pozwala nie tylko usprawnić mechanizm funkcjonowania rynków transportowych, ale też zrealizować:

- teoretycznie słuszny postulat wskazujący na to, że ceny w transporcie powinny korespondować z krótko- lub długookresowymi dodatkowymi realnymi kosztami społecznymi, jakie generuje każdy kolejny podmiot korzystający z infrastruktury,
- zasadę równego traktowania wszystkich użytkowników transportu, zobowiązanych do ponoszenia pełnych dodatkowych kosztów i w efekcie także pozostałych podmiotów,
- wprowadzone wcześniej do sfery polityki transportowej UE, ale niewykorzystywane dotychczas efektywnie w praktyce zasady:
 - zanieczyszczający płaci (*polluter pays*), która ma zastosowanie w odniesieniu do wymogu internalizacji kosztów zewnętrznych transportu,
 - użytkownik płaci (*user pay*), która zobowiązuje do odpłatności użytkownika za korzystanie z infrastruktury, stwarzając możliwość jej finansowania z opłat,
 - zasady pełnego pokrycia kosztów (*full costs recovery*), nakazującej ustalenie cen za usługi sieciowe na podstawie pełnych, społecznych kosztów krańcowych,

- wymóg bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportu, a poprzez to zmniejszyć zapotrzebowanie na jej nowe składniki,
- wymóg eliminacji zniekształceń konkurencji na rynkach transportowych, występujących na skutek stosowania nieprawidłowych opłat (*market failures*),
- wymóg redukcji ogromnych i nadal narastających kosztów zewnętrznych w transporcie, stanowiących poważne obciążenie dla gospodarki i społeczeństwa UE,
- potrzebę modernizacji sektora transportu i zwiększenie – w wyniku wygenerowania nowych źródeł dochodów z opłat za infrastrukturę – jego chłonności na nowe technologie i innowacje w dziedzinie techniki oraz organizacji i zarządzania (ITS).

Podsumowanie

Aktualne wyzwania, jakie stają przed systemami transportowymi w UE, wyrażają się w postaci: 1) potrzeby budowy większej spójności między nimi w kontekście tworzenia JEPT (ład transportowy), 2) realizacji strategii zrównoważonego rozwoju transportu (ład ekologiczny, ekonomiczny, społeczny i przestrzenny) i 3) dostosowania systemu transportowego do wymogów logistycznych (ład logistyczny). Sprostanie tym wyzwaniom wiąże się z koniecznością dokonania głębokiej przebudowy tradycyjnych mechanizmów regulacji systemu transportu. Podstawową rolę w tym zakresie ma do spełnienia polityka transportowa UE oraz oparte na kryteriach logistycznych mechanizm regulacji eurosystemu logistycznego. Jej zadania sprowadzają się w tej dziedzinie do konieczności wspomaganie:

- rynku transportowego – głównie w realizacji jego zadań dystrybucyjno- -alokacyjnych poprzez wyposażenie go w nowy, sprawny mechanizm cenowy, opierający się na pełnych społecznych kosztach produkcji usług (SMCP) oraz
- rozwoju logistycznych łańcuchów i sieci dostaw, tworzących podstawy ładu transportowego w makrosystemie logistycznym i europejskim systemie logistycznym.

Rozwój logistycznych koncepcji zarządzania łańcuchami i sieciami dostaw, tworząc nowe podstawy racjonalności w układzie sektora transportu UE i nowy wymiar ładu rynkowego, opartego na minimalizacji społecznych kosztów logistycznych, będzie sprzyjał i wspierał budowę JEPT funkcjonującej na zasadzie zrównoważonej mobilności. Ten trzeci, logistyczny wymiar regulacji wykorzystywanej w skali systemu transportowego i logistycznego, wzmocni też funkcje rynku transportowego jako autonomicznego mechanizmu regulacji. Przypisując zatem

rynkowi i polityce transportowej podstawową rolę w zakresie budowy zrębów JEPT, należy podejmować działania na rzecz ich przeorientowania w kierunku tworzenia nie tylko ładu transportowego opartego na paradygmacie zrównoważonego rozwoju, ale także logistycznego. Oznacza to, że kreując ład regulacyjny w sektorze transportu, zdolny sprostać wyzwaniom, jakie przed nim stoją, tworzy się jednocześnie podwaliny budowy ładu rynkowego w sektorze transportu i logistyki.

Literatura

- Baum H., Geissler T., Schneider J., Buehne J.A. (2008), *External Costs in the Transport Sector – A Critical Review of the EC-Internalisation – Policy*, Institute for Transport Economics at the University of Cologne, Cologne.
- Goodwin Ph., Nash Ch., Baird J. (2008), *Using the Revenues from Transport Charging: An Intermodal Perspective*, IMPRINT-NET Final Conference, Brussels.
- Grzelakowski A.S. (2011), *Internalization of External Costs in the EU Transport Sector as an Instrument of Rationalization of the Logistics Supply Chain*, „Logistics and Transport”, No. 2.
- Grzelakowski A.S. (2014), *Komodalność transportu jako forma kreowania ładu transportowego i logistycznego w UE*, „Logistyka”, nr 1.
- Murphy P.R., Wood D.F. (2008), *Contemporary Logistics*, 9th ed., Pearson International Education, New Jersey.
- White Paper, EC, 2011, *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. COM(2011)144 final, Brussels.

TRANSPORT MARKETS TOWARDS TRANSPORT SECTOR REGULATORY CHALLENGES

Summary: In the paper its author has characterized the mechanism of functioning of transport markets in the EU, perceived in the context of contemporary challenges that arise from the need to: 1) building the Single European transport Area (SETA), 2) putting into effect the strategy of sustainable transport development 3) meeting the requirements of the development of logistics and SCM concept. The main aim of the paper is to make an attempt to evaluate of such a kind markets mechanism as a regulators of the real sphere of transport sector. It has been presented and described all of these challenges, indicating that meeting all of them requires making many vital changes in the existing mechanism of the European transport markets. It has been stressed that these changes can be efficiently put into practice only by the mechanism of the public regulation of the transport system. It has been emphasized, too, that these challenges have, in fact, the regulatory nature and they should be implemented in the sphere of the EU transport markets mainly by transport policy measures.

Keywords: transport markets, regulation, market order.