

ОЦІНКА ТА ПРОГНОЗУВАННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ РИНКІВ
ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬEVALUATION AND FORECASTING THE DEVELOPMENT
OF REGIONAL MARKETS OF CARGO AUTOMOBILE TRANSPORTATION

Актуальність теми дослідження зумовлюється місцем і значенням автотранспортних перевезень у створенні сучасної інфраструктури регіонів і розвитку ефективної мережі міжрегіональних зв'язків. Запропонована стаття висвітлює питання формування підходу до оцінювання ефективності функціонування регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень і виявлення диспропорцій у регіональному розвитку на основі оцінки автотранспортних перевезень. Також пропонується визначити основні підходи до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень. Основою визначення регіональних диспропорцій у розвитку вантажних автотранспортних перевезень виступає показник підприємницької активності регіону. Формування узагальненого показника підприємницької активності на базі визначених показників дає змогу виділити кластери за рівнем підприємницької активності на ринках вантажних автотранспортних перевезень, які чітко демонструють диспропорції розвитку даних процесів у регіонах.

Ключові слова: автомобільний транспорт, вантажні перевезення, ринки вантажних автотранспортних перевезень, територіальні диспропорції, кластерний аналіз, підприємницька активність у регіоні.

Актуальность темы исследования обуславливается местом и значением автотранспортных перевозок в создании современной инфраструктуры регионов и развитии эффективной системы межрегиональных связей. Статья очерчивает вопросы формирования подхода к оценке эффективности функционирования региональных рынков грузовых автотранспортных перевозок и выявления диспропорций в региональном развитии на основе оценки автотранспортных перевозок. Также предлагается определить основные подходы к прогнозированию интенсивности работы региональных рынков грузовых автотранспортных перевозок. Основой определения региональных диспропорций в развитии грузовых автотранспортных перевозок выступает показатель предпринимательской активности в регионе. Формирование обобщающего показателя предпринимательской активности на базе определенных показателей позволяет выделить кластеры по уровню предпринимательской активности на рынках автотранспортных перевозок, которые четко демонстрируют диспропорции в развитии данных процессов.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, грузовые перевозки, рынки грузовых автотранспортных перевозок, территориальные диспропорции, кластерный анализ, предпринимательская активность в регионе.

УДК 332.14:339.13

Пушкар Т.А.

к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки підприємства будівництва та міського господарства Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

Козіна К.Г.

аспірант Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

The relevance of the research topic is determined by the place and importance of road transport in creating an effective infrastructure of the regions and the development of an efficient network of interregional links. The present paper deals with the issue of the formation of an approach to the evaluation of the efficiency of the functioning of regional markets for freight motor transport and the identification of disproportions in regional development on the basis of the development of motor transport. It is also suggested to identify the main approaches to forecasting the intensity of regional markets for freight transport. The basis for determining regional disproportions in the development of freight road transport is the indicator of entrepreneurial activity in the region. A lot of factors affect the entrepreneurial activity of motor transport in the region. These factors include factors that directly determine the activity of motor transport in the area of freight transport in the region. Significant influence is also made by regional development factors, which determine the volume of transport in the region. Among the main indicators of entrepreneurial activity it is important to highlight the transportation of goods by motor transport enterprises per region, cargo turnover of motor transport enterprises per region, average distance of transportation of one ton of goods by motor transport enterprises per region, total mileage of trucks per region, number of economic entities, number of active enterprises, as well as volume of capital investments in transport. The formation of a generalized indicator of entrepreneurial activity based on selected indicators enables to distinguish clusters by the level of entrepreneurial activity in the markets of freight motor transport, which clearly demonstrate the imbalance in the development of these processes in the regions. The practical value of the proposals for reforming the regional markets for road freight transport is to provide and substantiate the analytical basis for the development of proposals for the formation of organizational structures at the regional level.

Key words: road transport, freight transportation, freight transport markets, territorial disproportions, cluster analysis, entrepreneurial activity in the region.

Постановка проблеми. Розвиток транспортної галузі в Україні демонструє значні зміни у структурі всіх видів перевезень. Транспортна стратегія України передбачає реалізацію низки ініціатив із розвитку інфраструктури на регіональному рівні, які спрямовані на наближення транспортного сектору до транспортної системи ЄС. Серед основних завдань, які повинні вирішуватися, визначено здійснення транспортної політики, яка забезпечить територіальну цілісність держави шляхом забезпечення транспортного сполучення до всіх регіонів країни. У таких умовах для певної кількості регіонів України автомобільний транспорт лишається єдиним видом транспорту, який забез-

печує пасажирські та вантажні перевезення. Саме цей вид транспорту забезпечує в таких регіонах як регіональні, так і міжрегіональні та міжнародні зв'язки, не маючи альтернатив. Але зростання ролі автомобільного транспорту зумовлює низку проблемних питань, які потребують нагального вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням розвитку, підвищення ефективності функціонування автотранспортних комплексів регіонів, становленню ефективної автотранспортної інфраструктури, вдосконаленню методів та форм регулювання діяльності автомобільного транспорту на регіональному рівні присвячене

значне коло досліджень провідних українських учених. Значний вплив на структурні зміни в транспортних перевезеннях здійснюють процеси глобалізації, які зумовлюють найбільш актуальні завдання у сфері державного регулювання транспортної галузі. Серед таких завдань Н.І. Кара, В.Г. Корецький визначають розроблення концепції розвитку ринку транспортних послуг [1, с. 219]. Розвиток автотранспортних послуг уможливується належним рівнем автотранспортної інфраструктури. Питаннями, що потребують нагального вирішення для становлення ринків автотранспортних послуг у регіонах України, на думку Г. Жовтяк, Т. Пушкар, є поліпшення рівня розвитку транспортно-дорожньої інфраструктури, забезпечення швидкості та надійності доставки вантажів, зниження рівня техногенного навантаження автомобільного транспорту на довкілля [2, с. 59]. О. Черноус, виділяючи зовнішні та внутрішні чинники, які впливають на зміни заданої траєкторії розвитку автотранспортної системи регіону, визначає стан економічного середовища функціонування даної системи, рівень конкуренції серед регіональних автотранспортних компаній, рівень розвитку інфраструктури, якісні та кількісні показники робочої сили [3, с. 83].

Питанням розвитку ринків автотранспортних послуг, становлення регіональних ринків пасажирських та вантажних перевезень, формування конкурентного середовища присвячено наукові праці М. Вдовенко, Ю. Вдовенко, В. Шинкаренко, Д. Власенко, П. Попович, О. Шевчук [4–8].

Основною не вирішеною проблемою реформування регіональних ринків автотранспортних перевезень є відсутність методологію формування довгострокової стратегії розвитку. На думку С. Вдовенко, це призводить до того, що рішення, які приймаються на рівні регіональних органів влади, носять ситуаційний характер і спрямовані на вирішення поточних питань [4, с. 31]. В основу реформування регіональних ринків автотранспортних перевезень автори покладають регулювання відносин між надавачами послуг та їх споживачами на засадах доцільності й ефективності [4, с. 32].

Специфікою розвитку ринку автотранспортних послуг є особливість конкурентних відносин. Ринок автотранспортних послуг є певним соціально-економічним простором, в якому споживачі всебічно поінформовані про якість послуг, тому що користуються ними достатньо часто й отримують додаткову інформацію внаслідок прямих контактів [5].

В. Шинкаренко виділяє низку чинників, які визначають конкуренцію в галузі автомобільного транспорту, це: ситуація в галузі, вплив потенційних конкурентів, вплив постачальників, вплив покупців, наявність послуг-замінників, державна

політика в галузі транспорту та конкурентних відносин [6, с. 68]. Незважаючи на те що ці чинники розглядаються для пасажирського транспорту, більшість із них актуальна ринку вантажних автотранспортних перевезень. Споживчий, оптовий та ринок логістики в Україні мають споріднені тренди розвитку. Ринок вантажних перевезень, як і ринок логістики, має стійку тенденцію до розвитку, а частка автомобільного транспорту в транспортній системі перевезень в Україні зростає за стійкого позитивного тренду на перевезення вантажів [7, с. 226].

Але низка питань реформування регіональних ринків вантажних перевезень залишається невизначеною. Серед таких питань особливої уваги заслуговують питання оцінювання рівня їхнього розвитку на регіональному рівні, а також формування моделей прогнозування.

Постановка завдання. Основними завданнями дослідження є визначення методичного підходу до оцінки ефективності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, а також обґрунтування наукового підходу до прогнозування інтенсивності роботи регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток вантажного автомобільного транспорту протягом останніх років характеризується стійким зростання його частки в структурі перевезень. Динаміка перевезень вантажів автомобільним транспортом майже в усіх регіонах свідчить про зростання обсягів перевезень (рис. 1).

Аналізуючи динаміку перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами України, можна впевнено стверджувати, що найбільші обсяги вантажних автотранспортних перевезень здійснювалися протягом усього розглянутого періоду у Дніпропетровському, Донецькому і Київському регіонах. Така ситуація цілком прогнозована, оскільки саме ці регіони характеризуються великою концентрацією продуктивних сил.

Одними з головних учасників регіонального ринку вантажних автоперевезень є автотранспортні підприємства. За результатами статистичних даних можна зробити висновок, що протягом останніх десяти років частка їх вантажообігу постійно збільшується і наприкінці даного періоду становить близько 40% (рис. 2).

На розвиток ринків автотранспортних перевезень впливає значна кількість чинників. Першим кроком під час оцінювання розвитку регіональних ринків вантажних перевезень (РРВП) є вибір саме тих чинників, які визначають активність ринку та підприємницьку активність регіонів (табл. 1).

Підприємницька активність визначається як динамічний показник реалізації підприємницького потенціалу в поточних умовах підприємницького клімату

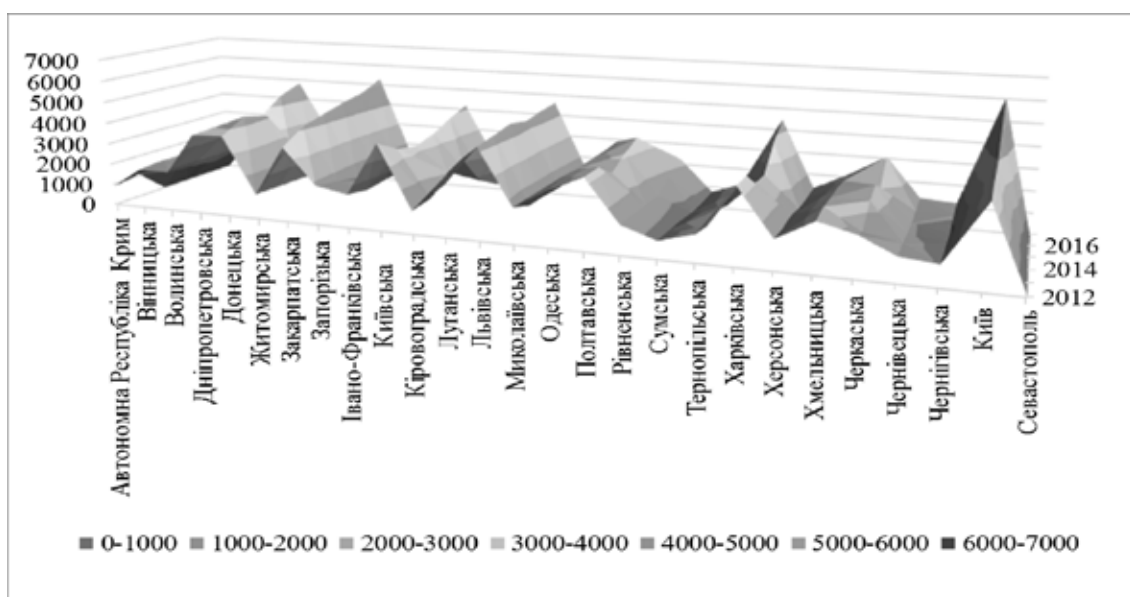
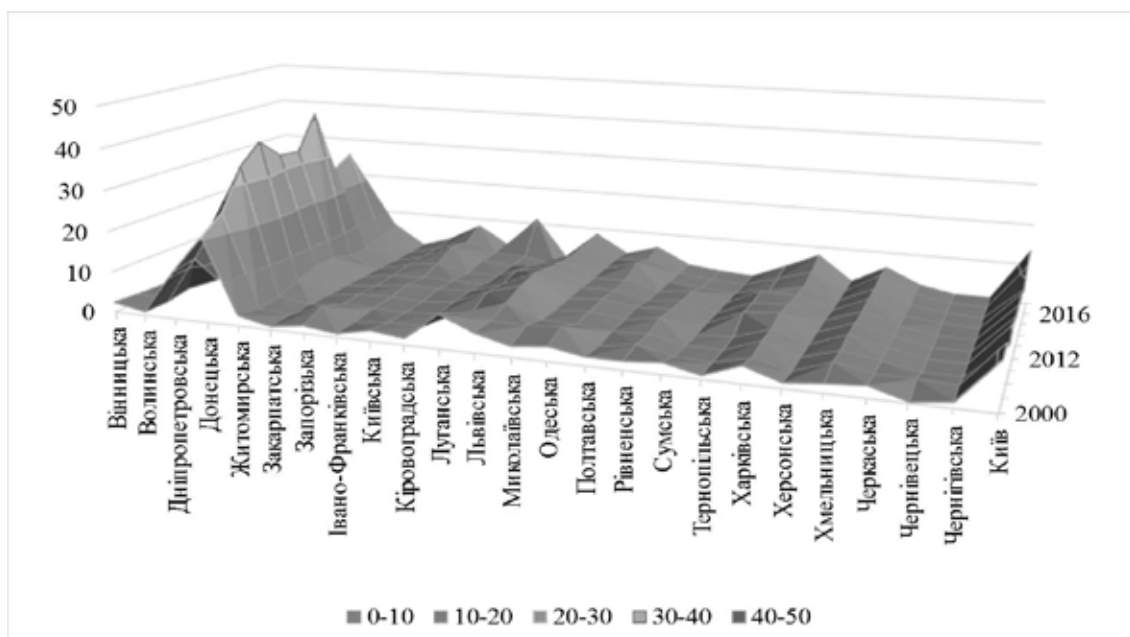


Рис. 2. Динаміка вантажообігу автотранспортних підприємств за регіонами

Таблиця 1

Чинники розвитку регіональних ринків вантажних перевезень

Чинники активності РРВАТП	Позначення	Чинники підприємницької активності регіону	Позначення
Перевезення вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами	ПВАТП	Кількість суб'єктів господарювання	КСГ
Вантажообіг автотранспортних підприємств за регіонами	ВОАТП	Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання за регіонами	ОРП
Середня відстань перевезення 1 т вантажів автотранспортними підприємствами за регіонами	СРПАТП	Кількість активних підприємств	КАП
Загальний пробіг вантажних автомобілів за регіонами	Пробіг	Капітальні інвестиції	КІ

Оцінювання РРВП передбачає послідовність дій, які включають нормування статистичних даних і побудову на їх основі матриці кореляції, відбір факторів із високою кореляцією. Ступінь кореляції визначає значимість і впливовість даного чинника на функціонування РРВП. В основу оцінки розвитку ринків покладено кластерний аналіз, який дає змогу згрупувати регіону за певними спорідненими ознаками (рис. 3).

Результати аналізу кластеризації, виділення кластерів за рівнем розвитку РРВП і підприєм-

ницької активності в регіоні стають основою для диференційованого підходу до розроблення пропозицій щодо реформування РРВП.

За результатами перевірки кореляції був виключений такий фактор, як «Середня відстань перевезення 1 т вантажів автотранспортними підприємствами» (табл. 2).

На основі статистичних даних 2010–2017 рр. за регіонами України, які характеризують перевезення вантажів автотранспортними підприємствами, вантажообіг автотранспортних підприєм-

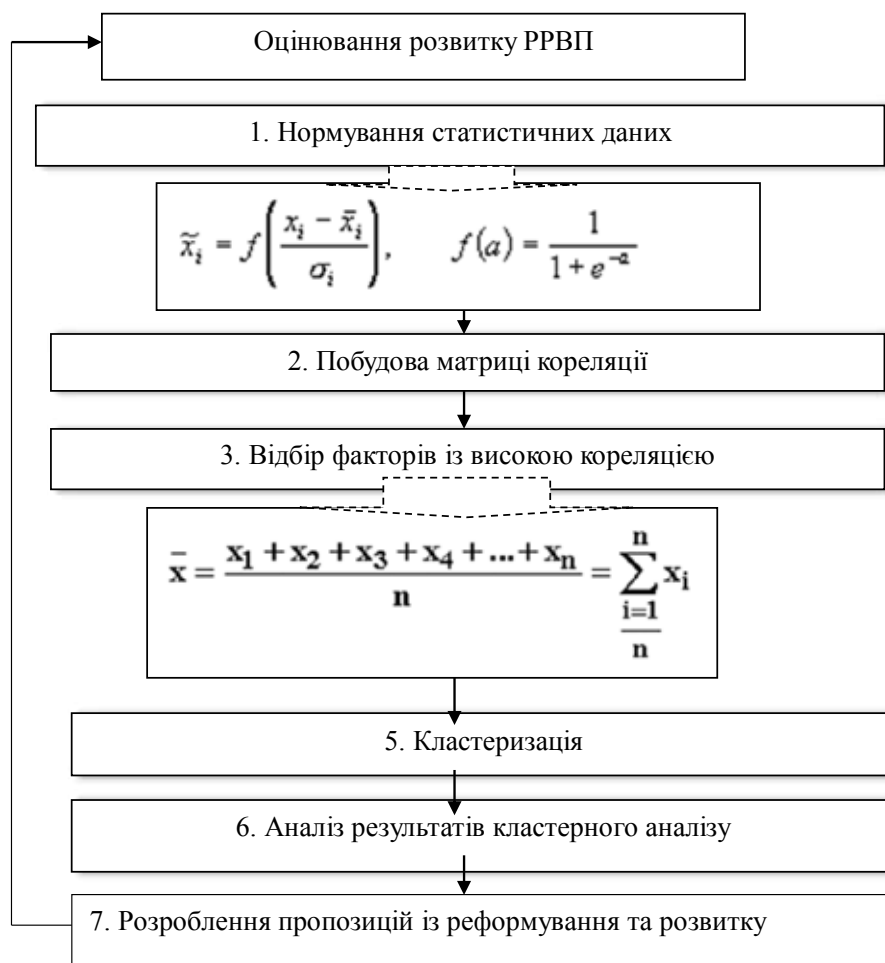


Рис. 3. Схема оцінки розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Таблиця 2

Кореляційна матриця факторів розвитку регіонального ринку вантажних автотранспортних перевезень

Змінні	ПВАТП	ВОАТП	СРПАТП	Пробіг	КСГ	ОРП	КАП	КІ
ПВАТП	1,00	0,59	-0,51	0,61	0,62	0,63	0,68	0,62
ВОАТП	0,59	1,00	0,18	0,92	0,89	0,72	0,84	0,77
СРПАТП	-0,51	0,18	1,00	0,04	-0,02	-0,08	-0,09	-0,05
Пробіг	0,61	0,92	0,04	1,00	0,94	0,79	0,89	0,85
КСГ	0,62	0,89	-0,02	0,94	1,00	0,83	0,95	0,87
ОРП	0,63	0,72	-0,08	0,79	0,83	1,00	0,93	0,97
КАП	0,68	0,84	-0,09	0,89	0,95	0,93	1,00	0,95
КІ	0,62	0,77	-0,05	0,85	0,87	0,97	0,95	1,00

емств, середню відстань перевезення 1 т вантажів, загальний пробіг вантажними автомобілями, кількість суб'єктів господарювання, обсяг реалізованих автотранспортних послуг, кількість активних підприємств та капітальні інвестиції в регіонах, було розраховано інтегральні показники підприємницької активності за регіонами та інтегральний показник розвитку ринку вантажних автотранспортних перевезень.

За методикою оцінки розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень визначено три кластери. Кластерний аналіз пропонується проводити за методом К-середніх.

Показник Distance визначає відстань від точки, координати якої визначено значеннями інтегральних показників розвитку ринку та підприємницької активності для певного регіону, до центру відповідного кластеру.

До першого кластера з низьким рівнем розвитку РРВП увійшли Житомирська, Закарпатська, Луганська, Миколаївська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська області. Для регіонів першого кластеру характерні найнижчі показники підприємницької активності в регіоні, що позна-

чається на розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень, демонструючи значні територіальні диспропорції в розвитку даних процесів (табл. 3).

До другого кластеру з низьким рівнем розвитку РРВП увійшли Вінницька, Волинська, Донецька, Запорізька, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Полтавська, Хмельницька області. Для даних регіонів характерні достатньо високі показники підприємницької активності (табл. 4).

Групу регіонів із високим рівнем розвитку РРВП становлять регіони зі значними обсягами промислового виробництва, транзитними шляхами сполучення, розвиненою інфраструктурою інших видів транспорту (залізничного, водного). До складу третього кластеру увійшли п'ять регіонів: Дніпропетровська, Львівська, Одеська, Харківська області та м. Київ, які мають найбільші показники підприємницької активності серед регіонів України (табл. 5).

Для забезпечення можливостей прогнозування попиту на вантажні автотранспортні перевезення побудовано регресійну модель:

$$y = 1.0888x - 0.0346, \quad (1)$$

Таблиця 3

Результати кластерного аналізу регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Кластер 1				
№	Регіон	Distance	Розвиток ринку	Підприємницька активність регіону
1	Житомирська	0.049	0,400	0,417
2	Закарпатська	0.021	0,391	0,377
3	Луганська	0.067	0,347	0,260
4	Миколаївська	0.041	0,428	0,386
5	Рівненська	0.032	0,372	0,392
6	Сумська	0.044	0,377	0,286
7	Тернопільська	0.035	0,373	0,397
8	Херсонська	0.019	0,391	0,320
9	Черкаська	0.023	0,417	0,358
10	Чернівецька	0.031	0,360	0,312
11	Чернігівська	0.018	0,380	0,322

Таблиця 4

Результати кластерного аналізу регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Кластер 2				
№	Регіон	Distance	Розвиток ринку	Підприємницька активність регіону
1	Вінницька	0.0497	0,450	0,409
2	Волинська	0.0494	0,390	0,464
3	Донецька	0.0434	0,507	0,516
4	Запорізька	0.049	0,501	0,424
5	Івано-Франківська	0.041	0,409	0,510
6	Київська	0.115	0,605	0,551
7	Кіровоградська	0.064	0,378	0,521
8	Полтавська	0.027	0,462	0,440
9	Хмельницька	0.027	0,420	0,473

Таблиця 5

Результати кластерного аналізу регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень

Кластер 3				
№	Регіон	Distance	Розвиток ринку	Підприємницька активність регіону
1	Дніпропетровська	0.044	0,743	0,850
2	Львівська	0.085	0,592	0,805
3	Одеська	0.133	0,619	0,633
4	Харківська	0.064	0,625	0,769
5	м. Київ	0.211	0,983	0,923

Таблиця 6

Результати оцінювання адекватності моделі

Показник	Коефіцієнти	Стандартна похибка	T-статистика	P-Значення	Нижні 95%	Верхні 95%
Y-перетин	-0,0346	0,0572	-0,6039	0,5518	-0,1529	0,0838
Змінна X 1	1,0888	0,1148	9,4835	0,0000	0,8513	1,3263

де x – інтегральний показник підприємницької активності регіону.

Оцінювання даної моделі показало високий ступінь її адекватності, що дає змогу використовувати її під час розроблення прогнозів розвитку РРВП та оцінювання впливу підприємницької активності в регіоні на дані процеси (табл. 6).

Отже, у результаті вирішення поставлених завдань одержано низку результатів, сутність яких полягає в удосконаленні оцінювання і прогнозування розвитку регіональних вантажних автотранспортних перевезень. Запропонований підхід, базуючись на двох ключових показниках – розвитку ринків вантажних автотранспортних перевезень і підприємницької активності, – уможливіло розроблення заходів із реформування регіональних ринків автотранспортних перевезень на основі обґрунтованих прогнозів їх розвитку.

Висновки з проведеного дослідження.

Отже, підвищення обсягів автомобільного транспорту у перевезенні вантажів зумовлюється низкою об'єктивних причин становлення сучасної транспортної інфраструктури країни в умовах інтеграції у ЄС. Ринки автотранспортних послуг на відміну від ринків послуг інших видів транспорту характеризується високим рівнем конкуренції і розвитком конкурентних відносин. На рівні регіону реформування ринків вантажних автотранспортних перевезень потребує взаємодії всіх ланок – від споживачів автотранспортних послуг, сектору логістичних послуг, автоперевізників (виробників автотранспортних послуг) до регіональної влади й органів місцевого самоврядування. Організація такої взаємодії повинна базуватися на науково обґрунтованій оцінці стану та тенденцій розвитку. Підхід до оцінювання розвитку регіональних ринків вантажних автотранспортних перевезень передбачає можливість класифікувати ринки за рівнем їхнього розвитку, формуючи кластери на

базі показників підприємницької активності регіонів, що дає змогу приймати на рівні регіональної влади зважені та обґрунтовані рішення щодо заходів із розвитку регіональних ринків.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Кара Н.І., Корецька Г.В., Крайвська В.Р. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2010. Вип. 20.6. С. 214–221.
2. Жовтяк Г.А., Пушкар Т.А. Актуальні тенденції та перспективи розвитку автомобільного транспорту східного регіону. *Економіка та держава*. 2013. № 8. С. 56–59.
3. Чорноус О.І. Фактори впливу на стійке функціонування автотранспортної системи регіону. *Економіка та право*. 2008. № 3. С. 83–88.
4. Вдовенко М.В., Вдовенко Ю.С. Методологія дослідження розвитку регіонального ринку автотранспортних послуг. *Науковий вісник ЧДІЕУ*. 2013. № 3(19). С. 30–36.
5. Власенко Д.О. Особливості конкурентних відносин на ринку послуг міського пасажирського автомобільного транспорту. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2010. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_2/Vlasenko_210.htm (дата звернення: 24.04.2019).
6. Шинкаренко В.Г., Лазарева Т.Є. Оцінка інтенсивності конкуренції на ринку автотранспортних послуг. *Економіка транспортного комплексу*. 2012. Вип. 20. С. 60–77.
7. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах / П.В. Попович та ін. *Вісник ЖДТУ*. 2016. № 2(77). С. 224–228.

REFERENCES:

1. Kara N. I., G. V. Korec'ka, V. R. Krai'vs'ka (2010) Suchasni tendencii' rozvytku rynku transportnyh poslug [Modern progress of market of transport services trends]. *Naukovyj visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 20.6, pp. 214-221.

2. Zhovtjak G. A., Pushkar T. A. (2013) Aktual'ni tendencii' ta perspektyvy rozvytku avtomobil'nogo transportu shidnogo region [Actual tendencies and prospects of development of motor transport of east region]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 8, pp. 56-59.

3. Chornous O. I. (2008) Faktory vplyvu na stizke funkcionuvannja avtotransportnoi' systemy regionu [Factors of influence are on the proof functioning of the motor transport system of region]. *Ekonomika ta pravo*, no. 3, pp. 83-88.

4. Vdovenko M. V., Vdovenko Ju. S. (2013) Metodologija doslidzhennja rozvytku regional'nogo rynku avtotranspornyh poslug [Methodology of research of regional market of motor transport services development]. *Naukovyj visnyk ChDIEU*, no. 3 (19), pp. 30-36.

5. Vlasenko D. O. (2010) Osoblyvosti konkurentnyh vidnosyn na rynku poslug mis'kogo pasazhyr'skogo

avtomobil'nogo transportu [Features of competition relations are at the market of services of public passenger motor-car transport]. *Problemy systemnogo pidhodu v ekonomici* (electronic journal), no. 2. Available at: http://nbuv.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_2/Vlasenko_210.htm (accessed 24 april 2019).

6. Shynkarenko V. G., Lazarjeva T. Je. (2012) Ocinka intensyvnosti konkurencii' na rynku avtotranspornyh poslug [An estimation of intensity of competition is at the market of motor transport services]. *Ekonomika transportnogo kompleksu*, vol. 20, pp. 60-77.

7. Popovych P. V., Shevchuk O. S., Matvii'shyn A. J., Lotoc'ka V. M. (2016) Doslidzhennja tendencij rozvytku rynku vantazhnyh avtomobil'nyh perevezen' u suchasnyh umovah [Research of progress of market of freight motor-car transportations trends is in modern terms]. *Visnyk ZhDTU*, no. 2 (77), pp. 224-228.

Pushkar Tetiana

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Senior Lecturer at Department of Enterprises Economy of Urban Economy
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

Kozina Ekaterina

Postgraduate Student
O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv

EVALUATION AND FORECASTING THE DEVELOPMENT OF REGIONAL MARKETS OF CARGO AUTOMOBILE TRANSPORTATION

The purpose of the article. The development of motor transport is determined by a large number of factors that shape the specifics of certain types of motor transport in the regions of Ukraine. The increase of the importance of motor transport, significant territorial imbalances in its development predetermine the need for the development of new approaches to the regulation of freight transport markets, which should be based on a sound assessment of these processes in the regions. The purpose of the study is to highlight the scientific approach to assessing the functioning of regional markets for freight transport and distortions in their development in a regional dimension.

Methods of research. In carrying out the research, the main methods were the methods of factor analysis, correlation analysis, taxonomy methods, cluster analysis, regression analysis. The method of factor analysis is used for allocating factors of development of regional freight transport markets. Correlation analysis is applied to check the degree of influence of factors on the investigated processes. Using the taxonomic methods, an integral indicator of entrepreneurial activity in the region was formed. Cluster analysis became the basis for the assessment of territorial disparities in the development of freight road haulage markets. Regression analysis is used to construct a model that enables forecasting demand for freight road transport.

Results. The approach to assessing the efficiency of regional markets for freight transport is based on the assumption that their development depends on the level of entrepreneurial activity in the region. Entrepreneurial activity in the region depends both on the activity of the enterprises of motor transport in the field of freight transport, and on the volume of production of goods and services in the region. The development of production in the region is a factor that creates potential volumes of freight transportation and promotes the formation of interregional links. Consequently, entrepreneurial activity in the region is determined by certain indicators, which directly influence the functioning of the markets for road freight transport. Such main factors are the transportation of goods by motor transport enterprises by region, cargo turnover of motor transport enterprises by region, average distance of transportation of one ton of goods by motor transport enterprises by regions, total mileage of trucks by regions, number of economic entities, number of active enterprises, and also volume of capital investments in the transport sector.

The proposed approach suggests a certain sequence. The first stage defines the main indicators describing this process, as well as the normalization of statistical indicators. At the second stage, the matrix of correlation is constructed. The next stage is the selection of factors with a high level of correlation and the formation of an integral indicator of entrepreneurial activity. The fourth stage involves a cluster analysis. At the fifth stage, the analysis of the results is carried out, on the basis of which, at the last stage, the development of proposals for the reform and development of regional markets for freight transport and the elimination of territorial disproportions is being developed.

Practical significance. The practical value of the proposals for reforming the regional markets for road freight transport is to provide and substantiate the analytical basis for the development of proposals for the formation of organizational structures at the regional level. Overcoming interregional imbalances in development requires effective measures to build interaction with all stakeholders in the process, which are formed on the basis of the allocation of levels of development of regional markets and built forecasts.