

Слабкою ланкою в національній системі «держава - наука - техніка - виробництво - ринок» є не стільки фінансування, скільки відсутність системи і професійних навичок менеджменту в галузі інтелектуальної власності. Для вирішення проблеми ефективного управління інтелектуальною власністю на підприємствах, в регіонах та в державі потрібні фахівці, які мають професійну економічну освіту і володіють методами комерційного використання інтелектуальної власності та її оцінки, умінням працювати на ринку в сучасних умовах. Сьогодні в нашій країні практично відсутні такі спеціалісти. Тому останнім часом особливої значущості набуває проблема, пов'язана з формуванням організаційного механізму підготовки суб'єктів управління інтелектуальною власністю в економічних системах.

#### **Висновки:**

1. Виділення нового об'єкта наукових досліджень державного управління інтелектуальною власністю, поряд з розробкою методології досліджень, є науковою основою для формування самостійної науково-дослідної програми, центральне питання якої – концептуальні проблеми управління інтелектуальною власністю на державному рівні.

2. Під суб'єктом державного управління системою інтелектуальної власності розуміється створений державою в межах системи органів державної влади центр прийняття рішень щодо створення національного інтелектуального продукту і механізмів реалізації норм і правил поведінки учасників на різних стадіях і етапах життєвого циклу інтелектуального продукту.

3. Об'єктом державного управління виступає система інтелектуальної власності, що включає рівні управлінської регуляції інтелектуальної власності, які існують у вигляді горизонтально самодостатніх і вертикально інтегрованих зв'язків.

4. Державне управління системою інтелектуальної власності потребує розробки нових засобів і технологій управління, наслідки застосування яких, вимагають попереджуючих, прогностичних знань.

5. Подальший розвиток концептуальних засад управління інтелектуальною власністю як програми наукових досліджень може йти в напрямі самостійного вичленення нових об'єктів дослідження. На нашу думку, це дослідження в галузі підсистем «об'єктів промислової власності» і «об'єктів авторського права і суміжних прав», кожна з яких має свою специфіку розвитку відносин.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні Постанова Кабінету Міністрів України від 02.02.2011 р. № 389 // Урядовий кур'єр, 2011. – № 80.
2. Азгальдов Г.Г. Восемь шагов к инновационной экономике / Г.Г. Азгальдов, А.В. Костин // Инновации. - 2009. – № 11.

**Ключові слова:** державне управління, суб'єкт управління, об'єкт управління, інтелектуальна власність, інноваційний розвиток, система інтелектуальної власності.

**Ключевые слова:** управление, субъект управления, объект управления, интеллектуальная собственность, инновационное развитие, система интеллектуальной собственности.

**Keywords:** government management, the subject of management, object of management, intellectual property, innovation development, the intellectual property system.

УДК 656(477)(045)

### **ДЕТЕРМІНАНТИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

**Палант О. Ю.**, кандидат економічних наук, старший науковий співробітник НДІ правового забезпечення інноваційного розвитку України, м. Київ.

#### **Палант О. Ю. Детермінанти розвитку транспортної системи України.**

У статті проаналізовано транспортну систему України. Визначено наступні детермінанти розвитку транспортної системи: розвиток транспортної інфраструктури та обсяги перевезених вантажів та середню дальність їх перевезень. Доведено, що найбільше народногосподарське значення для України має наземний транспорт, його частка у структурі вантажних та пасажирських перевезень є найбільшою. Наземний транспорт включає такі види транспорту: залізничний, автомобільний та трубопровідний. У перевезенні вантажів різко виділяється залізничний транспорт. Друге місце за обсягами вантажних перевезень займає трубопровідний транспорт. Це викликано великим транзитним потенціалом України, через яку проходять шляхи транспортування нафти та газу зі сходу у розвинуті країни Європи. Морський транспорт є порівняно дешевим, він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя. Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність. Розглянуті особливості і перспективи розвитку

транспортної системи України. Завданням подальшого розвитку транспортної системи України є збільшення загального обсягу перевезень, спорудження нових та реконструкція ряду старих об'єктів транспортної інфраструктури та ін.

**Палант А.Ю. Детерминанти розвитку транспортної системи України.**

В статті проаналізовано транспортну систему України. Определены следующие детерминанты развития транспортной системы: развитие транспортной инфраструктуры и объемы перевозимых грузов, средняя дальность перевозок. Доказано, что наибольшее народнохозяйственное значение для Украины имеет наземный транспорт, его доля в структуре грузовых и пассажирских перевозок является наибольшей. Наземный транспорт включает следующие виды транспорта: железнодорожный, автомобильный и трубопроводный. В перевозке грузов резко выделяется железнодорожный транспорт. Второе место по объемам грузовых перевозок занимает трубопроводный транспорт. Это вызвано большим транзитным потенциалом Украины, через которую проходят пути транспортировки нефти и газа с Востока в развитые страны Европы. Морской транспорт является сравнительно дешевым, он играет важнейшую роль в формировании внешнеэкономических связей Украины, особенно со странами дальнего зарубежья. Для воздушных перевозок Украины характерна большая, по сравнению с другими видами транспорта, сезонная неравномерность. Рассмотрены особенности и перспективы развития транспортной системы Украины. Задачей дальнейшего развития транспортной системы Украины является увеличение общего объема перевозок, строительства новых и реконструкции ряда старых объектов транспортной инфраструктуры и др.

**Palant O. Determinants of development of Ukrainian transport system.**

The article analyzes the transport system of Ukraine. Identified the following determinants of the transport system: the development of transport infrastructure and the volume of goods transported, the average distance of transportation. It is proved that the greatest economic importance for Ukraine has land transport, its share in freight and passenger traffic is greatest. Ground transportation includes the following types of transport: rail, road and pipeline. In the carriage of goods by rail stands out. Second in terms of freight traffic is pipeline transport. This is due to the high transit potential of Ukraine, through which the road transport of oil and gas from the East to the developed countries of Europe. Sea transport is relatively cheap, it plays a crucial role in the formation of foreign economic relations of Ukraine, especially with foreign countries. For air transport of Ukraine is characterized by large, compared to other modes of transport, seasonal unevenness. The features and prospects of development of the transport system of Ukraine. The task of further development of the transport system of Ukraine is the increase in total traffic, the construction of new and reconstruction of a number of old objects of transport infrastructure, etc.

**Постановка проблеми.** Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України, її спрямованість на динамічне входження у світову економічну систему і, насамперед, вступ до СОТ вимагають наявності вискоєфективної та розгалуженої транспортної системи. Транспортна система відіграє в сучасних умовах визначальну роль як один із найважливіших факторів економічного розвитку держави.

Складна економічна ситуація в країні, трансформаційні зрушення в матеріальному виробництві, зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призвели до значного відставання технологічного прогресу в транспортній галузі, спричинили велике амортизаційне зношення технічних засобів і моторесурсів. До транспортної системи пред'являються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку продуктивних сил регіонів, а також запорукою інтеграції нашої країни до світових ринків.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливостям розвитку та вдосконаленню транспортної системи України та її складових приділяли увагу як науковці так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження, Ю. Давиденка, К. Коценка, Ю. Пашенка, П. Підлісного, А. Хахлюка, Ю. Цветова та ін. Основні напрями наукових розробок з даної проблематики визначаються своєрідністю. Універсальний же характер детермінант розвитку транспортної системи виявляється в тому, що вони можуть бути застосовані для трансформації і адаптації економічних систем макро-, мезо-і мікрорівнів ієрархічної піраміди народного господарства.

Основною метою статті є розкриття народногосподарського значення транспортної системи, проведення аналізу сучасних детермінант розвитку транспортній системі України як за основними видами транспорту, так і за її регіональною структурою.

**Викладення основного матеріалу.** Транспорт є необхідною умовою спеціалізації і комплексного розвитку народногосподарських комплексів, формування ТВК як локального, так і регіонального значення. Він сприяє суспільному територіальному поділу праці, формуванню зв'язків між населеними пунктами та всередині їх. Без транспорту неможлива інтеграція України у загальносвітову економічну систему.

За призначенням виділяють транспорт загального користування, відомчий та особистого призначення. Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню народногосподарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім народногосподарським комплексом країни. Транспортна система являє собою територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які

об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії і забезпечують успішне функціонування народногосподарського комплексу країни в цілому.

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення - визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного й трубопровідного транспорту.

Робота транспортної системи визначається обсягами перевезених вантажів та середньою дальністю їх перевезень. У перевезенні вантажів різко виділяється залізничний транспорт, його частка становить 57% від загального обсягу перевезених вантажів транспортною системою України. Друге місце за обсягами вантажних перевезень займає трубопровідний транспорт. Це викликано великим транзитним потенціалом України, через яку проходять шляхи транспортування нафти та газу зі сходу у розвинуті країни Європи. Його частка становить 22% загального обсягу перевезень.

Найбільше народногосподарське значення для України має наземний транспорт, його частка у структурі вантажних та пасажирських перевезень є найбільшою. Наземний транспорт включає такі види транспорту: залізничний, автомобільний та трубопровідний.

Залізничний транспорт України по загальній довжині шляхів (23 тис. км.) займає четверте місце у світі (після США, Росії, Канади) [1, С.14]. Він є становим хребтом транспортної системи України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення національної безпеки країни. Залізничні України мають достатньо потужний виробничий апарат.

Залізничний транспорт України займає четверте місце у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажообігу. У 2011 р. залізницями перевезено близько 512,5 млн. т вантажів і 447 млн. чол. пасажирів. У структурі перевезення вантажів переважають вугілля, в тому числі кокс, руди чорних та кольорових металів і самі метали, лісові вантажі, будівельні матеріали, а саме: цемент, машини та устаткування, продукція АПК. Багато вантажів (понад 60%) - транспортуються великими партіями на значні (більш 600 км) відстані, близько 80% вантажів перевозиться в границях двох або більше залізниць [10].

Автомобільний транспорт - це найбільш маневрений і ефективний вид транспорту для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань. Україна сполучена добрими автомобільними шляхами з Центральним, Північнокавказьким і Поволзьким економічними районами Росії, з Молдовою та Білоруссю, країнами зарубіжної Європи. У 2011 р. автомобільним транспортом було перевезено 158 млн. т вантажів і 4174 млн. чол. пасажирів (майже 90% усіх пасажирів України) [10].

У системі автотранспорту загального користування у 2011 р. функціонувало 5,8 тис. автопідприємств, автомобільний парк яких на даний час становить близько 150 тис. автобусів різних марок і 800 тис. вантажних автомобілів, 50 % яких експлуатується понад 10 років. Але в Україні лише 10% доріг відповідають європейським стандартам. За довжиною автомобільних доріг загального користування сьогодні ми залишилися на рівні 1991 р.

Розвиток автомобільного транспорту та його територіальна організація залежать від галузевої структури народного господарства, її територіальної організації, природних умов, зокрема рельєфу. Названі чинники визначають напрями та щільність автошляхів. Довжина автошляхів загального користування становила у 2011 р. більш ніж 169 тис. км, у тому числі з твердим покриттям 166 тис. км; їх середня щільність по Україні складає близько 280 км/тис. км<sup>2</sup>. Найбільш високим відповідним показником виділяються західні області України - 300 км/тис. км<sup>2</sup> і нижче. Лише в Донецькій, Дніпропетровській областях і в Автономній Республіці Крим цей показник сягає 300 км/тис. км<sup>2</sup> і вище. Найважливішими автомагістралями України є: Київ - Полтава - Харків - Ростов-на-Дону, Київ - Москва, Київ - Санкт-Петербург, Київ - Одеса, Москва - Харків - Запоріжжя - Сімферополь, Київ - Житомир - Рівне - Львів - Ужгород, Київ - Дніпропетровськ - Донецьк - Маріуполь, Київ - Брест та ін [9].

Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на: темпи розвитку суспільства; рівень витрат на перевезення вантажів та пасажирів; швидкість перевезень; якість і ціну перевезеної продукції; мобільність, зайнятість і рівень доходів населення; транспортну доступність населених пунктів та соціальних об'єктів; екологічний стан навколишнього середовища. Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності.

Трубопровідний транспорт є найбільш економічним і ефективним для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його розвиток обумовлений розвитком в Україні нафтової, нафтопереробної і газової промисловості. За останні десятиліття трубопровідний транспорт розвивався найбільш швидкими темпами. Довжина трубопроводів загального користування у 2011 р. досягла 51 тис. км. Обсяг відправлених вантажів - 196,1 млн. т. Вантажообіг трубопровідного

транспорту за період 2000-2011 рр. залишався майже стабільним і становив у 2011 р. 185,8 млрд. т/км. і становило 25% загального вантажообігу всієї транспортної системи [10].

Газопровідний транспорт є не лише найбільш ефективним, а й фактично єдиним видом транспорту в Україні для транспортування газу. Газотранспортна система України нараховує 37,1 тис. км магістральних газопроводів (у тому числі 14 тис. км діаметром 1020-1420 мм), 72 компресорні станції, 13 підземних сховищ з активним об'ємом газу більше 32 млрд. куб.м. Пропускна здатність системи на вході становить 290 млрд. куб. м у рік, на виході - 175 млрд. куб. м [7].

Морський транспорт є порівняно дешевим, він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя. Загальна довжина морської берегової лінії України – понад 2000 км., 1000 км. з них – практично не замерзає. Сумарна вантажність транспортного флоту України становить більше ніж 5 млн. т, а пасажирського флоту - майже 10 тис. місць, вона є однією із найбільших у Європі [8]. У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно-імпортних поставок України. Це руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали. Каботажні перевезення займають незначне місце в загальному обсязі перевезень. У зв'язку з тим, що вони здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше як на 130-150 км.), частка їх у вантажообігу незначна. Зокрема, в Азовському морському пароплаванні у структурі цих перевезень домінує керченська залізна руда, що надходить на металургійні підприємства м. Маріуполя, а у зворотному напрямі - донецьке кам'яне вугілля і кокс. У каботажних перевезеннях серед вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали, експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообігу морського транспорту перевищує 95%. Найбільшу кількість міжнародних перевезень здійснюють чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південний. На Одеський порт припадає більше п'ятої частини вантажообігу морського транспорту України. Основними вантажами тут є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, хлібні вантажі, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км. від Одеси і є її дублером. В Чорноморському пароплаванні значний обсяг вантажних робіт виконують Миколаїв, Херсон, які спеціалізуються на відправленні залізної і марганцевої руд, будівельних матеріалів. Порти Азовського пароплавання - Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної і марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу. Порти Українсько-дунайського пароплавання - Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль у здійсненні економічних зв'язків з країнами зарубіжної Європи, особливо Дунайського басейну. Річковий транспорт поряд з морським є одним з найдешевших, оскільки використовує природні транспортні магістралі – судноплавні річки. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить більше ніж 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світло відбивною обстановкою – 3,9 тис. км. Основні водні артерії – Дніпро та його притоки Прип'ять і Десна, Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використовуються також ділянки Дністровського лиману загальною протяжністю більше ніж 30 км, а також гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням – 140 км [7]. Для подальшого розвитку річкового транспорту необхідно збільшити питому вагу спеціалізованих суден типу ріка-море, що сприятиме розширенню зовнішньоекономічних зв'язків, а також великовантажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів, поглибити фарватери ряду рік, пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на півдні, вивести з експлуатації фізично і морально застарілі судна із заміною їх новими.

Повітряний транспорт - наймолодший і найбільш швидкісний, однак поки що дорогий. Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність: їхній обсяг зростає, починаючи з квітня й до серпня включно. Середня відстань авіаперевезень перевищує 1 тис. км. У 2011 році авіаційним транспортом України біло перевезено 0,2 млн. т. вантажів (що складає 0,02% від загального обсягу вантажних перевезень) та 4,9 млн. пасажирів [10]. Завданням подальшого розвитку повітряного транспорту України є збільшення загального обсягу перевезень, спорудження нових та реконструкція ряду старих аеропортів та ін.

**Висновки.** Підсумовуючи все вищевикладене, можна стверджувати, що рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу та цивілізованості. При інтеграції у європейську та світову економіку потреба у транспортній системі дедалі посилюється, вона стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високо розвинутої держави. Та, на жаль, транспортна система України має деякі проблеми та труднощі. Так, наприклад, щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км. автошляхів. У міжнародних зв'язках необхідним є будівництво автомагістралей світового рівня. Транспорт України потребує значного технічного оновлення. Однак, необхідно також підкреслити, що в Україні є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідала б європейським стандартам.

#### Список використаних джерел:

1. Агеєв О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи / О. Агеєв // Урядовий кур'єр. – 2011. – № 71. – С.14.

2. Вектори розвитку вітчизняного автомобільного транспорту // Урядовий кур'єр. – 2005. – №62. – С.8.
3. Гаркума А. Транзитний міст України має бути надійним: [Україна в світовому транзитному бізнесі]. / А. Гаркума // Урядовий кур'єр. – 2012. – №40 – С.3.
4. Дорогунцов С.І., Олійник Я.В., Степаненко А.В. Теорія розміщення продуктивних сил і регіональної економіки. [Навч. посіб.] / С.І. Дорогунцов, Я.В. Олійник, А.В. Степаненко. // – К.: КНЕУ, – 2011. – 144с.
5. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б. Карпінський // Економіка України. – 1998. – №7. – С.17-23.
6. Курочкін Г.Ф. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: [Навчальний посібник]. / Г.Ф. Курочкін // – К.: Вища Школа, – 2010. – 320 с.
7. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України та міжнародні транспортні коридори / Ю. Кутах // Економіст. – 2012. – № 1. – С.50-57.
8. Леонтьєва Г.Г. Лекції з економічної і соціальної географії України: [Навчальний посібник для вищих навчальних закладів]. / Г.Г. Леонтьєва // – Суми: Лебідь, – 2004. – 180 с.
9. Новицький В.Є. Міжнародна економічна діяльність України: [Підручник]. / В.Є. Новицький // – К.: Вища Школа, – 2012. – 300 с.
10. Укрстат. інформація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

**Ключові слова:** транспортна система, транспортна інфраструктура, детермінанти розвитку.

**Ключевые слова:** транспортная система, транспортная инфраструктура, детерминанты развития.

**Keywords:** transport system, transport infrastructure, determinants of development.

УДК 334.012.35

## КАТАЛИЗАТОРИ РОЗВИТКУ КОРПОРАТИВНОЇ ВЛАСНОСТІ

**Пархоменко А. А.**, аспірант кафедри інвестиційного менеджменту, Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського

### **Пархоменко А.А. Катализатори розвитку корпоративної власності.**

Сучасний стан національного та світового господарства спонукає до проведення оцінки й аналізу останніх тенденцій у світовій економіці. У зв'язку з перевагами, пов'язаними саме з агломеративними тенденціями, кластери привертають увагу науковців як засіб поширення інновацій у промислових секторах росту, підтримки місцевого економічного розвитку в депресивних населених пунктах та регіонах, вирівнювання й усунення економічного дисбалансу. У статті розглянуто сучасні тенденції світової економіки, розкрито сутність концепції економічного розвитку регіону, проаналізовано існуючі диверсифікаційні процеси, що впливають на конкурентоспроможність національної економіки та визначені переваги організації великого виробництва, яке є домінуючим в сучасному господарстві, на основі корпоративної власності. Надано пропозиції щодо переліку основних характеристик кластерної концепції для подальшого наслідування в національній стратегії.

### **Пархоменко А. А. Катализаторы развития корпоративной собственности.**

В связи с преимуществами, связанными именно с агломерационными тенденциями, кластеры привлекают внимание ученых как средство распространения инноваций в промышленных секторах роста, поддержки местного экономического развития в депрессивных населенных пунктах и регионах, выравнивания и устранения экономического дисбаланса. В статье рассмотрены современные тенденции мировой экономики, раскрыта сущность концепции экономического развития региона, проанализированы существующие диверсификационные процессы, влияющие на конкурентоспособность национальной экономики, определены преимущества организации крупного производства, которое является доминирующим в современном хозяйстве, на основе корпоративной собственности. Предложен перечень основных характеристик кластерной концепции для дальнейшего наследования в национальной стратегии.

### **Parkhomenko A. Catalysts of the corporate ownership development**

The modern situation of national and world economy leads to the evaluation and analysis of the latest trends in the world economy. Due to the benefits associated with agglomeration trends, clusters attract researchers as the innovation diffusion of the industrial sector supporting local economic development in depressed localities and regions, alignment and eliminate economic imbalances. The article reviews the current trends of the world economy, reveals the concept of regional economic development. Analysis of the diversification processes shows the straight effect to the competitiveness of the national economy due to the advantages of large production that based on