

Ковшов Антон Сергеевич

научный сотрудник, соискатель

ФГБУ ВО «Петрозаводский государственный университет»

г. Петрозаводск, Республика Карелия

РЕСУРСНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАРЕЛИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

***Аннотация:** в представленной работе автором отражены проблемы и перспективы развития ресурсно-транзитного потенциала Республики Карелия как фактора социально-экономического потенциала региона.*

***Ключевые слова:** ресурсы, транзит, Республика Карелия, социально-экономический потенциал.*

В Республике Карелия активизированы исследования направлений социально-экономического развития региона, в том числе за счет приграничного сотрудничества [1–4]. Специфика географического расположения, развитая сеть приграничных дорог, обустроенные пограничные пункты пропуска грузовых и пассажирских автомобилей, наличие железнодорожной связи положительно влияет на стабильные экономические связи Республики Карелия с Финляндией.

Финляндия как основной внешнеторговый партнер притягивает основную часть карельского внешнеторгового оборота. В тоже время обоснованно высказывается мнение, что рассматривать границу Евросоюза и Карелии как решающее преимущество неправильно, поскольку при возможном ухудшении отношений России с Евросоюзом первыми пострадают приграничные территории [5].

Однако сводить проблему к «ухудшению» конъюнктуры международных отношений недостаточно, поскольку значительная экспортная ориентация региональной экономики даже в благоприятных международных экономических условиях усиливает ее зависимость от конъюнктуры мирового рынка. Это не только сужает возможности органов власти и менеджмента предприятий на ценообразование и финансовые результаты. Сокращаются и возможности регулировать развитие региональной экономики в целях ее стабилизации и достижения

социально-экономической устойчивости, воздействовать на технологическое развитие и внутренний спрос.

Последнее десятилетие, особенно «санкционный» период, показало, что внешнеторговые выгоды приграничного положения Республики Карелия все более становятся туманными и принимают не контролируемый региональной властью характер. Внешнеэкономическая инерция региона препятствует созданию условий для структурных преобразований, поскольку экономика Карелии диверсифицирована недостаточно, а ее историческая экспортная «заточенность» привносит сложности в изменение бизнес-среды. В необходимой перспективе макроэкономическое господство внутреннего спроса должно восстановиться.

Географическое положение Республики Карелия позволило определить в качестве стратегически благоприятных условий развития «транзитный» характер региональной экономики (потоки грузов между Европой и восточными регионами России, а также перспективы участия в транспортных коридорах Север – Юг, Северо-Запад – Урал – Китай, увеличение объемов перевозки грузов по Северному морскому пути). Успешность реализации данного стратегического замысла связывается со строительством глубоководных морских портов на Белом море (Беломорск и Кемь) и вводом в постоянную эксплуатацию железнодорожной ветки Ледмозеро – Кочкома (Октябрьская железная дорога – финляндская граница). При этом вступление России во Всемирную торговую организацию убедительно рассматривается как условие существенного роста грузового потока.

Ресурсно-транзитный потенциал Карелии высоко оценивается и официальными лицами, однако с существенной и показательной в стратегическом отношении оговоркой: если федеральный центр в полной мере оценит возможности региона как связующего пространства [5, с. 126].

Такой подход вполне корреспондируется с ранее выше высказанной позицией, что усилия региональных властей существенным образом зависят от интересов и ориентиров федеральной власти и обязывают республику увязывать стратегические планы не только с ней, но и частными игроками федерального

масштаба. Что же касается существа выдвинутого ресурсно-транзитного стратегического подхода, то, как представляется, необходимо сделать существенное уточнение.

Не вызывает сомнения, что рост и глобализация экономики обуславливают расширение транспортных потоков – как по объему, так и в географическом отношении. Но более детальное рассмотрение географического расположения рассматриваемого региона убедительно показывает, что промышленный транспорт грузов в североевропейские страны из восточных (по отношению к Карелии) районов потребует, во-первых, двойную морской перевозки, во-вторых – железнодорожной перевалки. А из далеких восточных регионов стран, с Урала, а также из Китая и Средней Азии кто отважится осуществлять транзит грузопотоков в Европу через Карелию? Для этого нужны веские экономические причины, в том числе и прежде всего, низкие транспортные издержки. Необходимы убедительные и весомые доказательства экономической целесообразности грузоперевозок из Карелии в Европу, которых пока нет.

Список литературы

1. Рудаков М.Н. Денежные доходы населения: проблемы карельской экономики / М.Н. Рудаков, И.Р. Шегельман // Микроэкономика. – 2010. – №4. – С. 105–109.
2. Рудаков М.Н. Направления трансформации внешнеэкономической деятельности Республики Карелия / М.Н. Рудаков, И.Р. Шегельман // Глобальный научный потенциал. – 2013. – №4 (25). – С. 55–57.
3. Рудаков М.Н. Инвестиционная конкурентоспособность приграничного региона: пути ее усиления / М.Н. Шегельман, М.Н. Рудаков, Д.Б. Одлис // Микроэкономика. – 2012. – №4. – С. 104–106.
4. Рудаков М.Н. Риски структурной динамики денежных доходов населения Республики Карелия / М.Н. Рудаков, И.Р. Шегельман // Перспективы науки. – 2012. – №1 (28). – С. 128–131.

5. Шлямин В.А. Россия и Финляндия: преодоление экономического кризиса: Сборник избранных статей, докладов, выступлений, интервью / В.А. Шлямин. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2016. – 127 с.