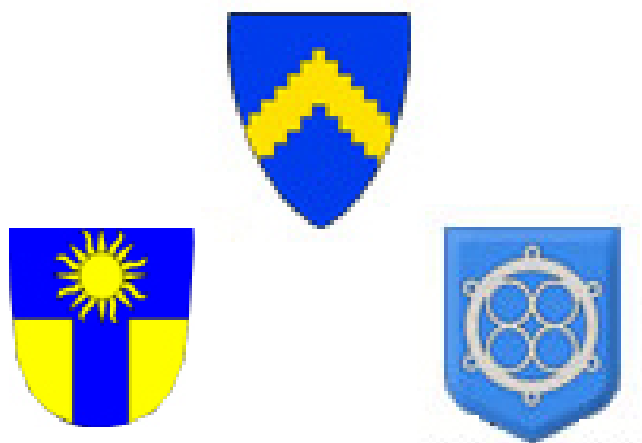


**Sillamäe ja Narva-Jõesuu linna ning  
Vaivara valla potentsiaalsete klastrite uuring  
ja analüüs ning klastrite ja sadama arengu  
sotsiaalmajandusliku mõju hindamine Sillamäe  
linnale ja sihtpiirkonnale**



**Tellijad: Narva-Jõesuu Linnavalitsus, Sillamäe Linnavalitsus ja  
Vaivara Vallavalitsus**

**Täitja: Narva Ärinõuandla Sihtasutus**

**Uuring toetab Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus**



## Sisukord

<b>1. Sissejuhatus</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Metodoloogia</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Klasterite kirjeldus</b> .....	<b>7</b>
3.1 Analüüs .....	7
3.2 Klasterisubjektide määratlemine ja klasterkaartide koostamine .....	15
Kaart nr 1. ....	18
Kaart nr 2. ....	19
Kaart nr 3. ....	20
Kaart nr 4. ....	21
Kaart nr 5. ....	22
Kaart nr 6. ....	23
3.3 Klasterite ja koöperatsioonisidemete arengu prognoosid .....	24
<b>4. Sillamäe sadama ja klasterite arengu majandusliku mõju hindamine piirkonnale aastail 2006 – 2010</b> .....	<b>25</b>
4.1 Sillamäe sadama kui lisainvesteeringute kaasamise allika fenomen.....	25
4.2 Sadama mõju ärikliimale Sillamäe linnas ja piirkonnas ning siin olemasolevad võimalused .....	27
4.2.1 Uute ettevõtete rajamine.....	27
4.2.2 Uute töökohtade loomine ja tööjõu mobiilsuse taseme tõstmine .....	31
4.2.3 Ettevõtete konkurentsivõime .....	32
4.3 Mõju ettevõtete majanduslikule tegevusele.....	33
4.4 Piirkonna transpordinfrastruktuuri arendamine.....	33
4.5 Vahendite laekumine kohalikesse ja riigieelarvesse .....	34
4.6 Sadama kui aktiivse äripiirkonna imago parendamine .....	34
<b>5. Klasteri ja Sillamäe sadama sotsiaalne mõju piirkonnale aastail 2006 – 2010.....</b>	<b>35</b>
5.1 Elanikkonna tööhõive ja dünaamika.....	35
5.2 Elukvaliteet (sissetulekud inimese kohta).....	35
5.3 Demograafiline prognoos (loomulik iive, migratsioon).....	36
5.4 Sotsiaalse olukorra stabiliseerumine (turvalisus jm asjaolud) .....	37
5.5 Haridus ja kultuur.....	37
5.6 Sotsiaalne infrastruktuur ja elamumajandus .....	38
<b>6. Kokkuvõtted</b> .....	<b>39</b>
<b>7. Lisa</b> .....	<b>41</b>
Lisa 1. Hamina sadamas (Soome) tegutsevad ärifirmad .....	41
Lisa 2. Ida-Virumaal opereerivad suurimportijad.....	42

## 1. Sissejuhatus

Michael Porter, maailmaautoriteet mänedžmendi ja turunduse valdkonnas annab klastrile järgmise määratluse: *"Vastastikku seotud kompaniide, spetsialiseerunud hankijate, teenuste provaiderite, sugulasvaldkondades tegutsevate firmade ning nendega assotsieerunud asutuste (ülikoolide, standardiagentuuride, kaubandusassotsiatsioonide) geograafiline kooslus, mis konkureerib, kuid samas teeb koostööd ühes tegevusvaldkonnas"*.

Klastrite arendamine on kaasaegne lähenemine tööstuse ja teenuste valdkonna arendamisele ELis ja USAs. Rahvusvahelised kogemused näitavad, et ühtsesse gruppi ehk klastrisse ühendatud ettevõtted on võimelised kiireks majanduslikuks arenguks, elujõuliseks eestvedamiseks sise- ja välisurgudel, kõrge lisaväärtusega uute töökohtade oluliseks loomiseks, kiireks tehnoloogiliseks progressiks.

Klastriks ei ühine tavaliselt mitte ainult hankijad, toodete või teenuste tootjad ja müüjad. Klaster ühendab kõiki vastastikku kasulikust koostööst huvitatud firmasid, asutusi jms: tehnoloogilisse ketti kaasatud ettevõtteid, teenindus- ja logistikavaldkonna ettevõtteid, kujundus- ja PR-firmasid, teadusliku uurimise organisatsioone, nõustamisorganisatsioone jne. Ühtse ja tõhusa innovaatsiooni- ja turunduspoliitika, know-how edasiandmise, spetsialiseerumise, ühtse kaubamargi all töötamise vm, nii äri- ja finants kui ka tehnoloogiaalase koostöö arvel klastrid arenevad kiiresti ja seisavad efektiivselt globaliseerumisele, osalevad ühtselt ja edukalt riigihanketendrites, suurendavad linnade ja piirkondade investeerimiskõitvust.

Klastrite arendamine näeb ette vähemalt kolme etappi. Käesolev dokument puudutab vaid esimest etappi – "Sillamäe sadama transpordi- ja logistikaklastrite määratlemine ja kirjeldamine".

Arvestades Sillamäe sadama rajamist Ida-Virumaal ning selle tegevuse alustamist 2005. aastal, muutub praegu ja ka tulevikus nii maakonna kui ka vahetult Sillamäe linna majanduslik struktuur. Ühelt poolt on Sillamäe sadam uus võimalus ettevõtluse arendamiseks ning piirkondliku ja isegi rahvusliku majandusliku arengu järsuks aktiveerimiseks. Teiselt poolt on see oht Sillamäe linna väljakujunenud ettevõtlusstruktuurile ning oht muutuda monomajanduslikuks ja sadamast tugevalt sõltuvaks linnaks.

Nii või teisiti, võimalusi on rohkem kui ohte. Ning üheks võimaluseks on klastrite kujundamine olemasolevatest ettevõtetest ja täiendamine uute firmadega.

Seoses sellega on EASi ning Sillamäe, Narva-Jõesuu ja Vaivara valla kohaliku omavalitsuse toetusel korraldatud katse määratleda esmaselt Sillamäe sadama transpordi- ja logistika klaster, rõhutades sadama majanduslikku ja sotsiaalset mõju sillamäe linnale ja piirkonnale.

Kohalikud omavalitsused, kes hakkavad arendada ja toetada klastreid kui kohalike ja piirkondlike ettevõtete koostöö efektiivseimat vormi maailmamajanduse globaliseerumise tingimustes, loovad seega tingimusi oma piirkonna kiireks majanduslikuks ja sotsiaalseks arenguks.

Tõmbekeskusega "Sillamäe sadam" klastrite eduka loomise korral võivad nende arengu tulemused olla järgmised:

- Kohalike ja piirkondlike ettevõtete kaasamise taseme tõus tõmbekeskusega "Sillamäe sadam" transpordi-, logistika- ja turismivõrgustikesse ja –kettidesse;
- Ettevõtete olemasoleva tegevuse optimeerimine ja majandusliku efektiivsuse tõstmine;
- Uute ettevõtete rajamine
- Täiendavate töökohtade loomine piirkonnas;
- Töötuse vähendamine;
- Tootmismahtude suurenemine piirkonnas;
- Ekspordimahtude suurenemine;
- Piirkonna kohalike omavalitsuste tulude suurenemine;
- Piirkonna imago ja innoveerimiskõitvuse parenemine.

## 2. Metodoloogia

Käesoleva üldise uuringu ja analüüsi on korraldanud Narva Ärinõuandla SA Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (**EAS**) ning antud uuringus soovinud osaleda Sillamäe linna, Narva-Jõesuu linna ja Vaivara valla omavalitsuse finantseeritavate Proaktiivsete tegevuste realiseerimise raames.

Uuringu eesmärk oli:

- kindlaks määrata, kas Sillamäe sadamas ja linnas on olemas transpordi- ja logistikaklaster ja kui, siis kirjeldada seda;
- kindlaks määrata, kuidas mõjub Sillamäe sadam tervikuna Sillamäe linna ja sihtpiirkonna majanduslikku ja sotsiaalset arengut.

Sihtpiirkond:

Sihtpiirkonnaks on Sillamäe linn, Narva-Jõesuu linn ja Vaivara vald. Samas käsitleti olukorra ja andmete võrdlemiseks ka Ida-Virumaad tervikuna ning maakonna teisi linnu.

Sihtgrupp:

Sihtgrupiks on piirkonna transpordi- ja logistikaettevõtted, samuti teised sektorid.

Tegevused:

- Eeltööd. Uuringute metoodika arendamine ja kooskõlastamine;
- Sadama ja sihtpiirkonna võimalike klastrite statistiline uurimine;
- Intervjüüd võtmeisikutega;
- Saadud andmete analüüsimine;
- Klastrisubjektide määramine Sillamäe linnas ja piirkonnas;
- Klasterkaardi koostamine (Mapping);
- Klastrite ja koopereerimissidemete arengu prognoosimine.

Teabe allikaks olid sihtpiirkonna kohalikud omavalitsused, Eesti Statistika, andmebaasid, teatmikud ning ärikataloogid, massiteabevahendid, ettevõtjad jm isikud ja organisatsioonid.

### 3. Klasterite kirjeldus

#### 3.1 Analüüs

Sillamäe sadama transpordi- ja logistikaklastri statistilise määratlemise ja kirjeldamise etapp oli tingitud sellega, et puudub täiesti teave nende sektorite kohta ning klasteri mõiste oli enamikule praktiliselt tundmatu. Tegelikult puudub teave ning firmade ja kompaniide kontsentratsioonide ükski kirjeldus piirkonnas, mida võiks käsitleda klasterina või muutuvana selleks aja jooksul. Seepärast on antud uuring suunatud tulevaid klastreid koostada võivate kompaniide lokaliseerimiseks ning esmaste, seni põhiliselt statistiliste, andmete kogumisele nende kohta, et hiljem välja valida ilmsed sektorid ja need firmad, millele võiks koondada järgneva töö jõupingutusi.

Algselt, nagu oligi ette nähtud uuringu tingimustega, hõlmati vaid transpordi- ja logistikavaldkonna ettevõtteid, kes tegutsevad Sillamäe linnas ja sadamas, samuti sihtpiirkonnas ja maakonnas tervikuna. Arvestades seda, et tegelikult ei osutunud selliseid firmasid sihtpiirkonnas kuigi palju – kõigest 7 Sillamäel ja 91 maakonnas, siis laiendati uuringut sellistele valdkondadele ja sektoritele nagu:

- *Masinaid ja seadmed;*
- *Side;*
- *Tööstus ja tootmine;*
- *Teenused;*
- *Turism*

Lähtudes uuringu tingimustest arvestati *transpordi ja logistika, side, tööstustootmise ja turismi* puhul kõiki olemasolevaid andmeid. Turismi puhul arvestati registreeritud firmade andmeid – nii nende omi, kes osutavad vahetult turismiteenuseid, kui ka nende omi, kes osutavad majutusega seotud teenuseid, kuna [Majandustegevuse registris \(MTR\)](#) on neid arvestatud üheskoos. *Masinate ja seadmete* ning *teenuste* puhul oli seatud mõningaid valikupiiranguid ning kaasati uuringusse vaid järgmised grupid:

- Masinaid ja seadmed
  - *Ehitusriistad ja -masinaid*
  - *Tööstusmasinaid ja seadmed*
  - *Elektroonika*
- Teenused
  - *Ehitusalased teenused (ehitusfirmad)*
  - *Hooldamine ja remont*
  - *Autohooldamine*

Uuring määratles statistiliste andmete kogumise kolme eesmärgi:

- Kirjeldada olukord võimalike klasteritega Sillamäel, Narva-Jõesuus ja Vaivara vallas, st sihtpiirkonnas;
- Võrrelda eespool nimetatud olukorda olukorraga Ida-Virumaal;
- Võrrelda eespool nimetatud olukorda olukorraga Eestis.

Detailse teabe saamise keerukuse ja kalliduse tõttu teiste indikaatorite puhul valiti käesolevas uuringus võrdlusindikaatorina kompaniide arvu, kes tegelevad ühes või teises sektoris, ning seda väljendati asukohaindeksi kaudu, st firmade arvu kaudu sektoris, võrreldes valitud sektori firmade üldarvuga piirkonnas ja riigis. Edasi, firmade

konkreetsete gruppide määratlemisel reaalseste kontsentratsioonidena arvestati kriteeriumi – vähemalt ühe sektori kümne firma olemasolu ühes grupis.

Järgnevalt on esitatud vastavad tabelid ja graafikud, mis on saadud analüüsi tulemusena, ning kommentaarid uuritud sektorite kohta Sillamäel, Narva-Jõesuus ja Vaivara vallas.

Tabel 1

Nimetus	Sillamäe	Ida-Virimaa	Eesti	Suhe Sillamäe/Ida-Virumaa	Suhe Sillamäe/Eesti
Firmade arv	422 <sup>1</sup>	5 543 <sup>2</sup>	100 072 <sup>3</sup>	7,6%	0,4%
<i>Transport ja logistika</i>	7	91	1703	7,7%	0,4%
<i>Masinad ja seadmed</i>	29	72	756	40,2%	3,8%
<i>Side</i>	4	48	148	8,3%	2,7%
<i>Tööstus ja tootmine</i>	55	338	5196	16,2%	1,1%
<i>Teenused</i>	22	175	2576	12,6%	0,9%
<i>Turism</i>	8	55	673	14,5%	1,2%

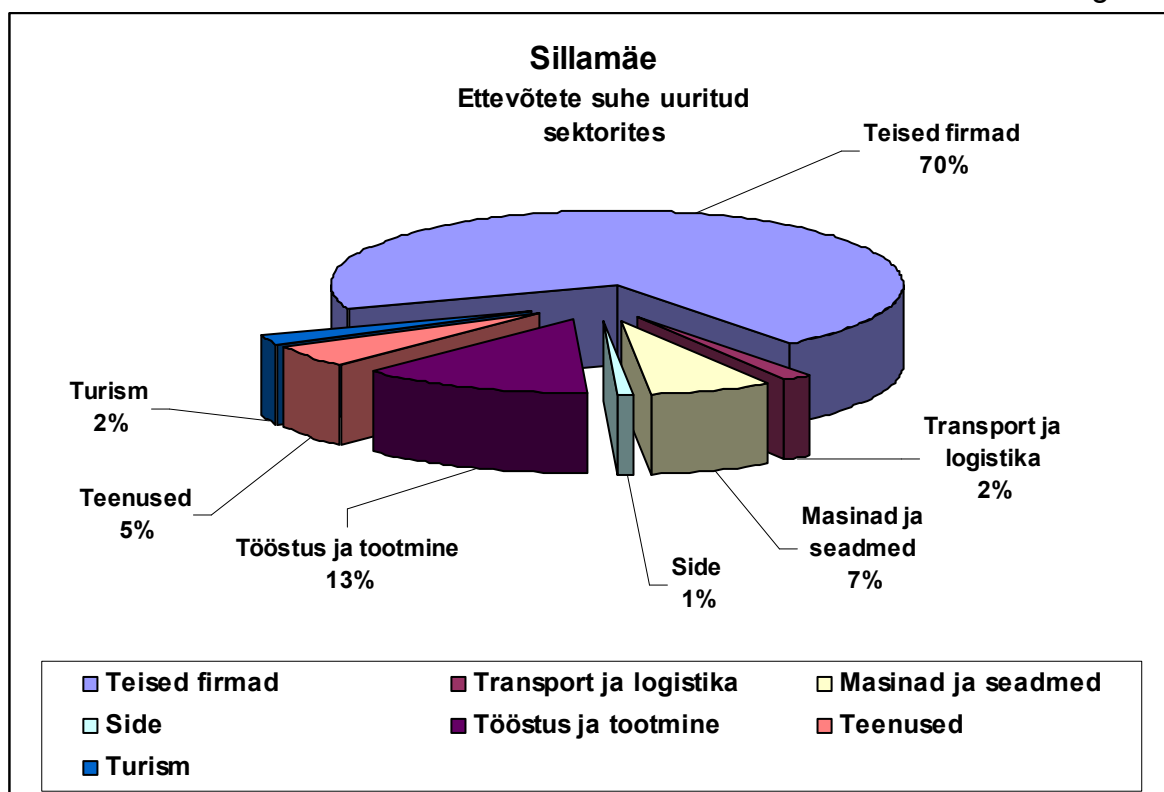
Antud tabel näitab, et Sillamäel on registreeritud ja opereerib kokku 7,6% kõigist firmadest, kes tegutsevad Ida-Virumaal ning 0,4% Eesti firmadest.

<sup>1</sup> Sillamäe Linnavalitsuse ja MTÜ Sillamäe Vaba Tsoon andmetel

<sup>2</sup> Äriregistri andmetel

<sup>3</sup> Äriregistri andmetel





Samas on lahtrites «Suhe» esitatud sektorite kaupa firmade protsentuaalsed suhted, kes tegutsevad Sillamäel uuringuks valitud sektorites. Need suhted näitavad järgmisele firmade grupeerimisele Sillamäel võrreldes maakonna ja Eestiga:

Tabel 1a

	Ida-Virumaa indeks	Kommentaar	Eesti indeks	Kommentaar
<i>Transport ja logistika</i>	1,01	Sillamäe firmade arv on esitatud võrdselt Ida-Virumaa teiste linnadega	1,00	Firmade arv on esitatud võrdselt Eesti teiste piirkondadega
<i>Masinad ja seadmed</i>	5,28	Ilmne grupeerumine	9,5	Ilmne grupeerumine
<i>Side</i>	1,09	Firmade arv on esitatud võrdselt Ida-Virumaa teiste linnadega	6,75	Ilmne grupeerumine
<i>Tööstus ja tootmine</i>	2,13	Piisav grupeerumine	2,75	Piisav grupeerumine
<i>Teenused</i>	1,65	Piisav grupeerumine	2,25	Piisav grupeerumine
<i>Turism</i>	1,90	Piisav grupeerumine	3	Piisav grupeerumine

Tabelite 1 ja 1a analüüsist järeldub, et kuuest valitud sektorist viis kujutab endast Sillamäe firmade kindlat grupeerumist. Samas võib öelda, et Transpordi- ja logistikasektor on esindatud võrdselt Ida-Virumaa teiste linnadega ja Eesti piirkondadega. Arvestades arenevat sadamat on selline esindus selgelt ebapiisav ning sellele osutavad arvud analoogsete firmade puhul Soome sadamates Kotka ja Hamina, mis on esitatud

järgnevalt punktis 4.2.1. Võib eeldada, et logistika küsimustega sadamas saavad tegeleda ka väljaspool Sillamäe linna asuvad firmad. Kuid klastri seisukohalt on selline esindus linnas siiski ebapiisav ning võimaldab arenguvõimalust.

Lähtudes teisest kriteeriumist – vähemalt kümne firma olemasolu ühes sektorigrupeeringus, järeldub, et Sillamäe firmade ilmne kontsentratsioon peab paika järgmistes sektorites:

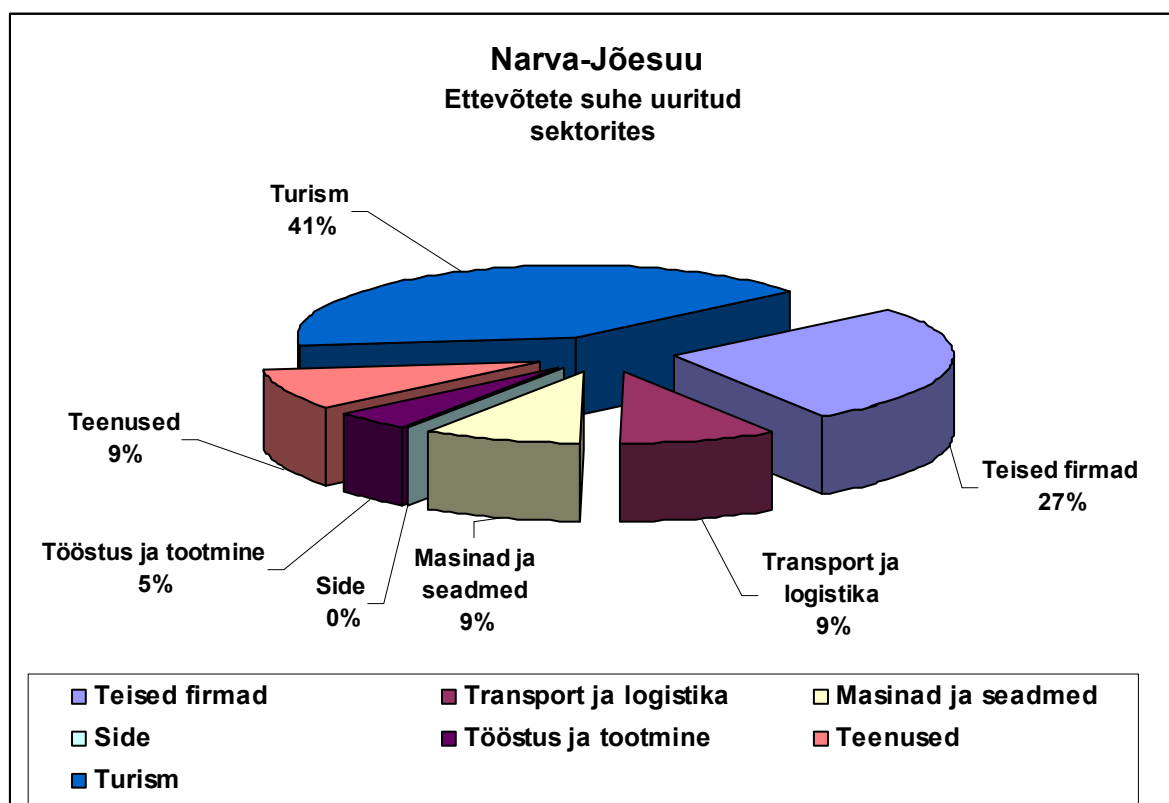
<b>Tööstus ja tootmine</b>	<b>55</b>
<b>Masinad ja seadmed</b>	<b>29</b>
<b>Teenused</b>	<b>22</b>

Tabel 2

<b>Nimetus</b>	<b>Narva-Jõesuu</b>	<b>Ida-Virumaa</b>	<b>Eesti</b>	<b>Suhe Narva-Jõesuu /Ida-Virumaa</b>	<b>Suhe Narva-Jõesuu /Eesti</b>
<b>Firmade arv</b>	<b>22<sup>4</sup></b>	<b>5 543</b>	<b>100 072</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,02%</b>
<b>Transport ja logistika</b>	<b>2</b>	<b>91</b>	<b>1703</b>	<b>2,1%</b>	<b>0,1%</b>
<b>Masinad ja seadmed</b>	<b>2</b>	<b>72</b>	<b>756</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,25%</b>
<b>Side</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>148</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>Tööstus ja tootmine</b>	<b>1</b>	<b>338</b>	<b>5196</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,02%</b>
<b>Teenused</b>	<b>2</b>	<b>175</b>	<b>2576</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,07%</b>
<b>Turism</b>	<b>9</b>	<b>55</b>	<b>673</b>	<b>16,3%</b>	<b>1,3%</b>

Graafiliselt võib Narva-Jõesuu ettevõtete suhet uuringusektorite kaupa kujutada järgmiselt.

<sup>4</sup> Narva-Jõesuu linna ja Vaivara omavalitsuse ning [Majandustegevuse registri \(MTR\)](#) andmete järgi



Tabel 2a

	Ida-Virumaa indeks	Kommentaar	Eesti indeks	Kommentaar
<i>Transport ja logistika</i>	5,2	Ilmne grupeerumine	5	Ilmne grupeerumine
<i>Masinad ja seadmed</i>	6,7	Ilmne grupeerumine	12,5	Ilmne grupeerumine
<i>Side</i>	0		0	
<i>Tööstus ja tootmine</i>	0,7	HePiisav grupeerumine	1	Narva-Jõesuu firmade arv on esitatud võrdselt Eesti teiste linnadega
<i>Teenused</i>	2,7	Piisav grupeerumine	3,5	Piisav grupeerumine
<i>Turism</i>	40,7	Ilmne grupeerumine	65	Ilmne grupeerumine

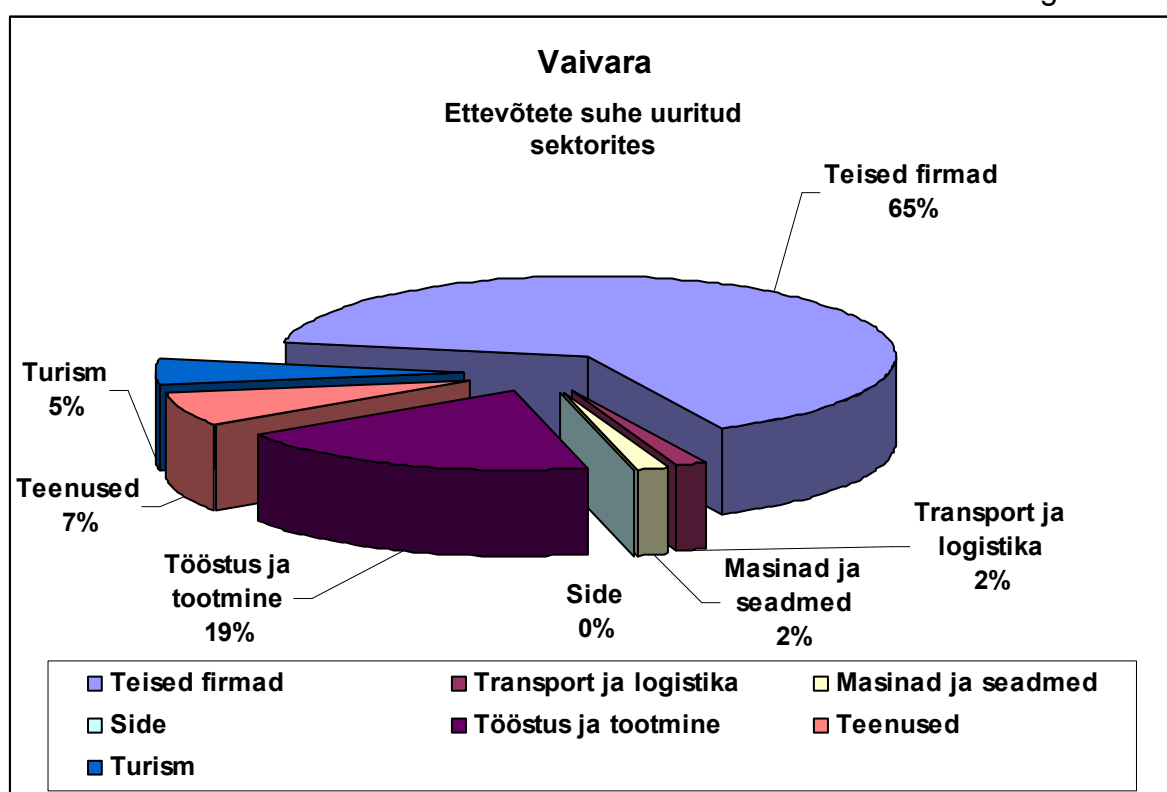
Tabelite 2 ja 2a analüüsist järeldub, et uuringuks valitud sektoritest kolm kujutavad endast Sillamäe firmade suhtelist grupeerumist Narva-Jõesuu linnas. Kaks on neist «Transport ja logistika» ning «Masinad ja seadmed» esindatud kumbki vaid kahe firmaga ning ei paku tulevase klastrina huvi, seda eriti kuurortlinnas.

Grupeering *Turism*, olgu et sellesse ei kuulu 10, vaid 9 firmat, näitab selgesti nende firmade kontsentratsiooni Narva-Jõesuu linnas. Firmade analüüsi korral kontsentratsioonis *Turism* hakkab silma, et 9 firmast vaid 3 on näidatud registris tõesti turismifirmana ning ülejäänud - majutusfirmana. Osa nendest firmadest ei ole registreeritud Narva-Jõesuu linnas, kuid neil on seal olemas tegevusluba Turismi valdkonnas.

Tabel 3

Nimetus	Vaivara	Ida-Virumaa	Eesti	Suhe Vaivara/Ida-Virumaa	Suhe Vaivara/Eesti
Firmade arv	57 <sup>5</sup>	5 543	100 072	1%	0,06
Transport ja logistika	1	91	1703	1,1%	0,06%
Masinad ja seadmed	1	72	756	1,3%	0,1%
Side	0	48	148	0%	0%
Tööstus ja tootmine	11	338	5196	3,3%	0,2%
Teenused	4	175	2576	2,3%	0,2%
Turism	3	55	673	5,4%	0,45%

Diagramm 3



Tabel 3a

	Ida-Virumaa indeks	Kommentaar	Eesti indeks	Kommentaar
Transport ja logistika	1,1	Vaivara firmade arv on esitatud võrdselt Ida-Virumaa teiste linnadega	1	фирм в Vaivara firmade arv on esitatud võrdselt Ida-Eesti teiste linnadega
Masinad ja seadmed	1,3	Piisav grupeerumine	1,6	Piisav grupeerumine
Side	0		0	
Tööstus ja tootmine	3,3	Ilmne grupeerumine	3,3	Ilmne grupeerumine

<sup>5</sup> Vaivara vallavalitsuse andmete järgi

<i>Teenused</i>	2,3	Piisav grupeerumine	3,3	Ilmne grupeerumine
<i>Turism</i>	5,4	Ilmne grupeerumine	7,5	Ilmne grupeerumine

Tabelite 3 ja 3a analüüsist järeldub, et uuringuks valitud sektoritest kaks, «Tööstus ja tootmine» ja «Teenused» kujutavad endast firmade suhtelist grupeerumist Vaivara vallas ning mõnevõrra ka «Turism». Nendest vaid ühte grupeeringusse, «Tööstus ja tootmine», kuulub 11 firmat, ning see osutab just selle sektori firmade kindlale kontsentratsioonile Vaivara vallas.

Tabel 4

Nimetus	Suhe				
	Sillamäe/ Narva-Jõesuu	Sillamäe/ Vaivara	Sillamäe/ Narva	Sillamäe/ Kohtla- Järve	Sillamäe/ Jõhvi
<i>Transport ja logistika</i>	3,5	7	0,3	0,7	0,3
<i>Masinad ja seadmed</i>	14,5	29	1,3	2,4	1,5
<i>Side</i>	0	0	0,2	4,1	2
<i>Tööstus ja tootmine</i>	55	5	0,8	0,8	1,1
<i>Teenused</i>	11	5,5	0,3	0,7	0,7
<i>Turism</i>	0,6	0,7	0,4	0,6	0,7

Tabelis 4 on aluseks võetud näitaja 1, mis osutab valitud sektori firmade ebaühtlale grupeerumisele Ida-Virumaa piirides. Mida suurem on näitaja 1, seda parem on Suhe sektoris Sillamäe kasuks. Väärtus alla 1 (eristatud) osutab sellele, et selles sektoris jääb Sillamäe ettevõtete arvu poolest maha maakonna teistest linnadest. Nii jääb Sillamäe maha Narva linnast kõigis positsioonides v.a «Masinad ja seadmed». Kohtla-Järve linnast jääb Sillamäe maha positsioonides «Transport ja logistika», «Tööstus ja tootmine», «Teenused» ja «Turism». Jõhvi linnast positsioonides «Transport ja logistika», «Teenused» ja «Turism». Narva-Jõesuu kuurortlinnast positsioonis «Turism».

Lähtudes saadud informatsiooni analüüsist ja näitajate kaalumiseks saab kindlaks määrata ka sihtpiirkonna domineerivat ja teistjärgulist spetsialiseerumist, nagu see on kajastatud tabelis 5. Seejuures tuleb arvestada oletust, et ei analüüsita mitte kõiki piirkonnas esindatud sektoreid, vaid ainult neid, keda valiti antud uuringuga.

Tabel 5

Sihtpiirkond	Domineeriv spetsialiseerumine Ida-Virumaal	Teistjärguline spetsialiseerumine Ida-Virumaal
Sillamäe	<i>Masinad ja seadmed</i>	<i>Tööstus ja tootmine</i>
Narva-Jõesuu	<i>Turism</i>	<i>Masinad ja seadmed Transport ja logistika, Teenused</i>
Vaivara	<i>Tööstus ja tootmine</i>	<i>Teenused</i>
Narva	<i>Tööstus ja tootmine</i>	<i>Teenused</i>
Jõhvi	<i>Tööstus ja tootmine</i>	<i>Teenused</i>
Kohtla-Järve	<i>Tööstus ja tootmine</i>	<i>Teenused</i>

Tabeli 5 andmed kinnitavad ilmselt sihtpiirkonna tööstuslikku suunda ning Turismi areng tundub rohkem kui arengu avanev võimalus või vähekasutatud reserv.

Käesoleva analüüsi järgi saab peale eespool nimetatud suhete ette kujutada ka üldist pilti konkurendiolukorrast valitud sektorite vahel Ida-Virumaal. Nimelt seoste moodustamine, ütleme, potentsiaalse klatri «*Tööstus ja tootmine*» sees just saab muuta olukorda konkurentsi jätkamisest kuni vastastikku kasuliku koostööni.

### 3.2 Klasterisubjektide määratlemine ja klasterkaartide koostamine

Analüüsi tulemused tõestavad seda, et sihtpiirkonnas on olemas järgmised kompaniide kontsentratsioonid analüüsitavates sektorites linnade ja valla kaupa:

Tabel 6

SILLAMÄE	
<i>Tööstus ja tootmine</i>	55
<i>Masinad ja seadmed</i>	29
<i>Teenused</i>	22
VAIVARA	
<i>Tööstus ja tootmine</i>	11
NARVA-JÖESUU	
<i>Turism</i>	9

Tabel 7

Firmade üldarv potentsiaalses klasteris sihtpiirkonna puhul	Firmade arv Ida-Virumaal	Количество фирм в Эстонии
<i>Tööstus ja tootmine</i>	67	338
<i>Masinad ja seadmed</i>	32	72
<i>Teenused</i>	28	175
<i>Turism</i>	20	55

Diagramm 4

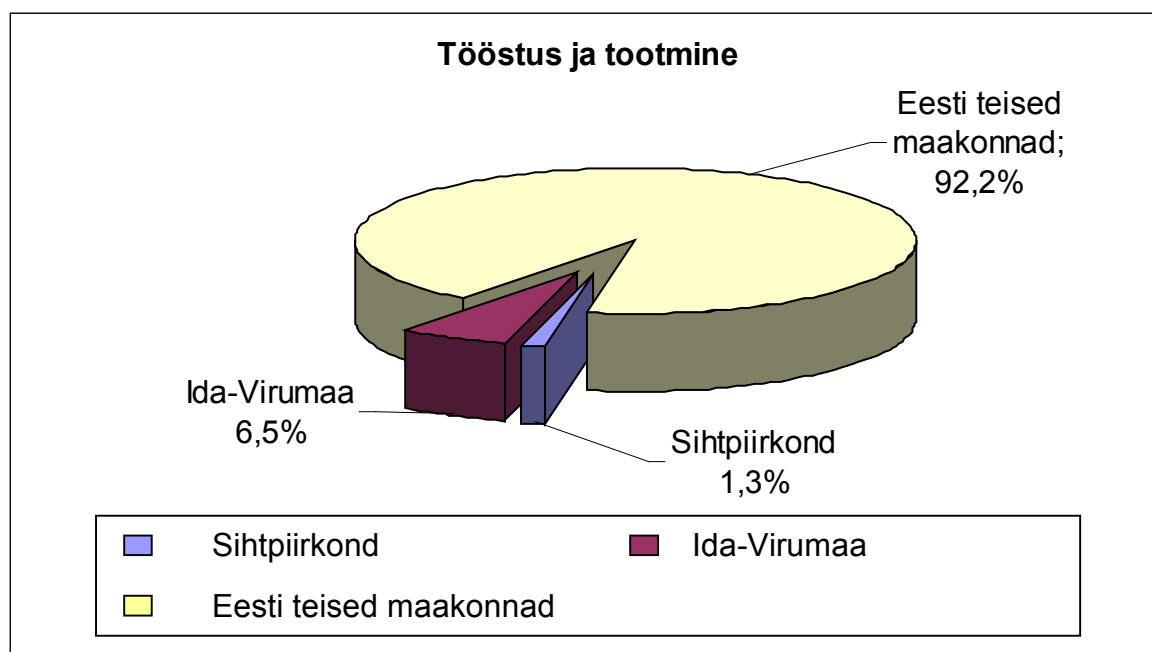


Diagramm 5

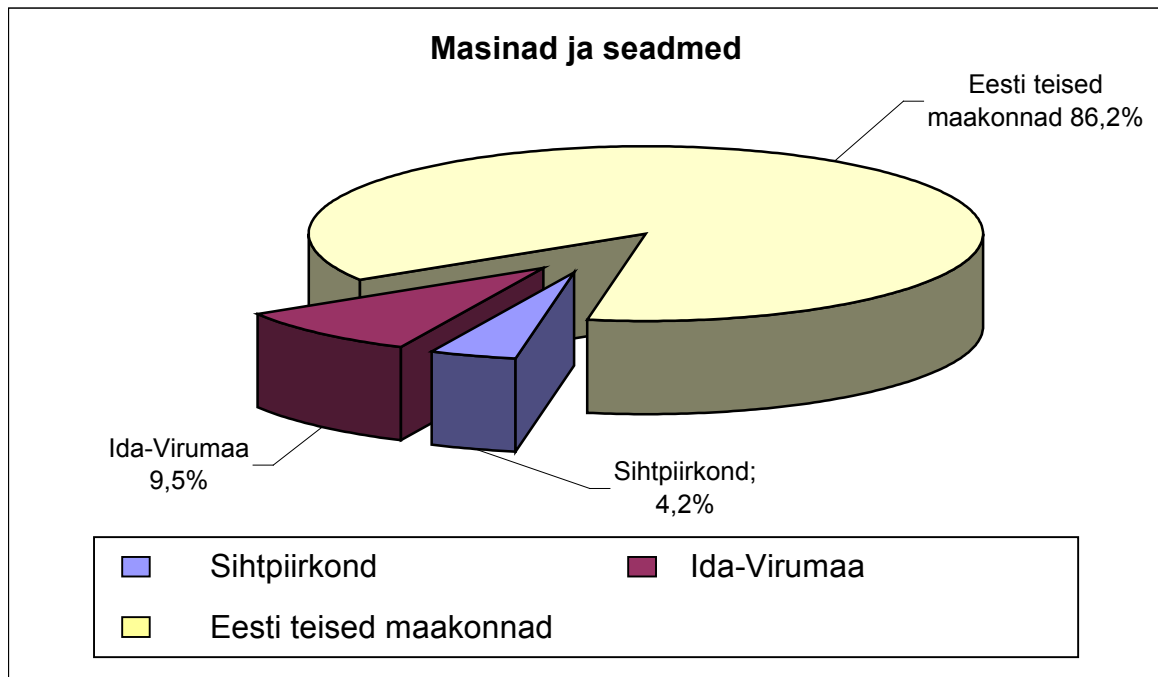


Diagramm 6

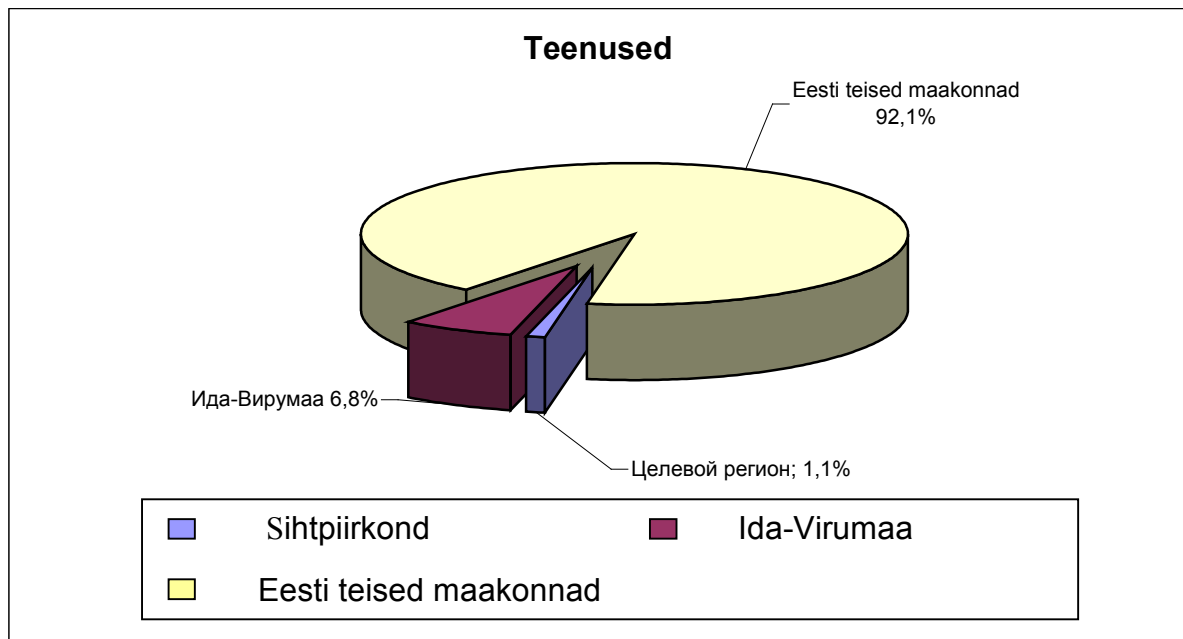
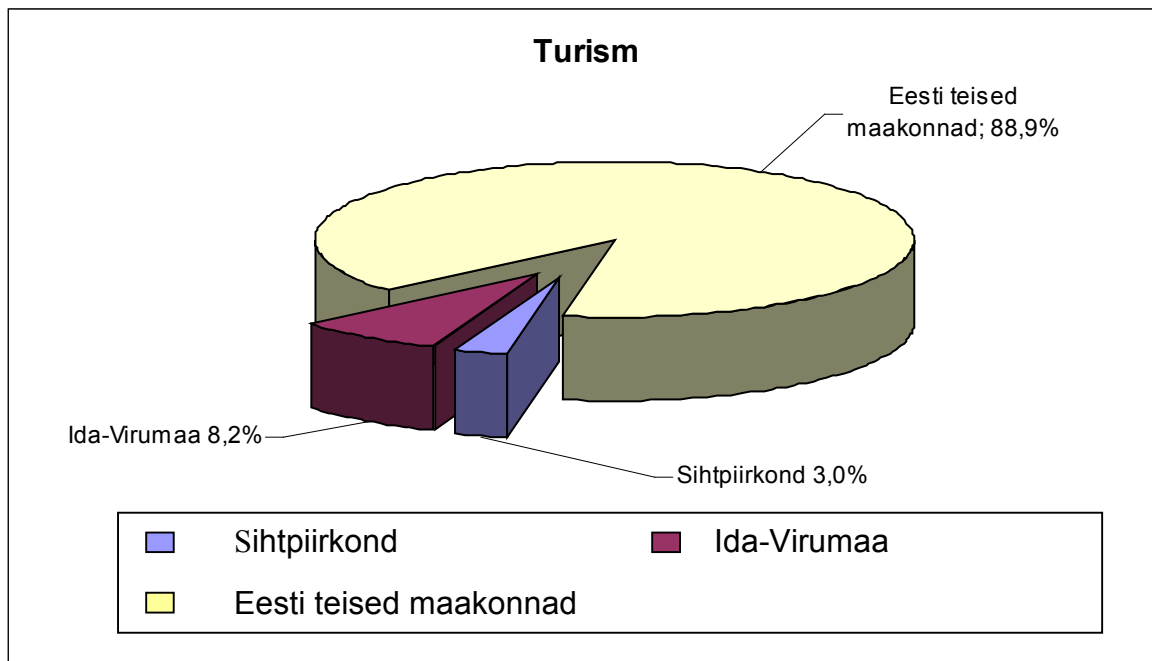


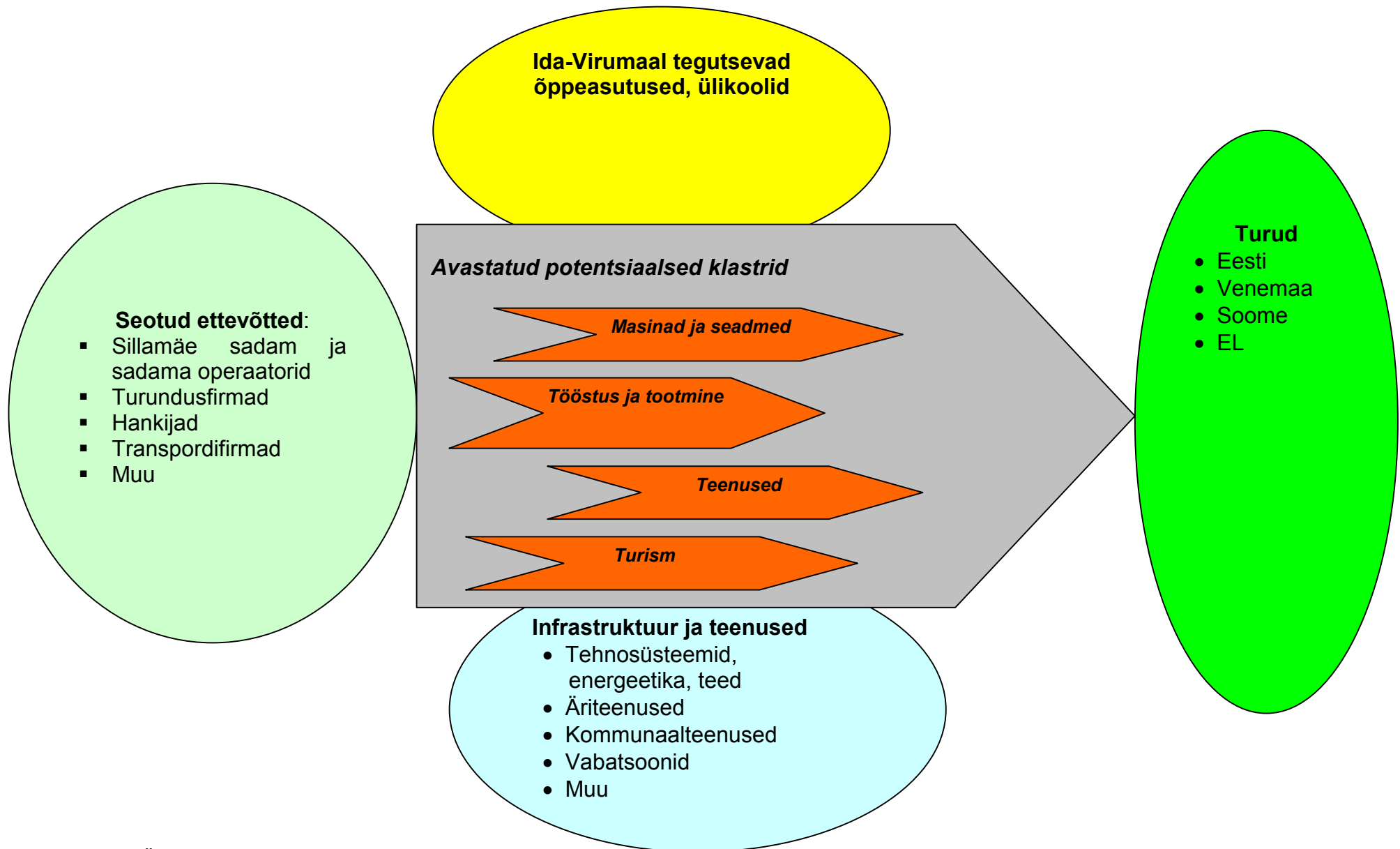


Diagramm 7



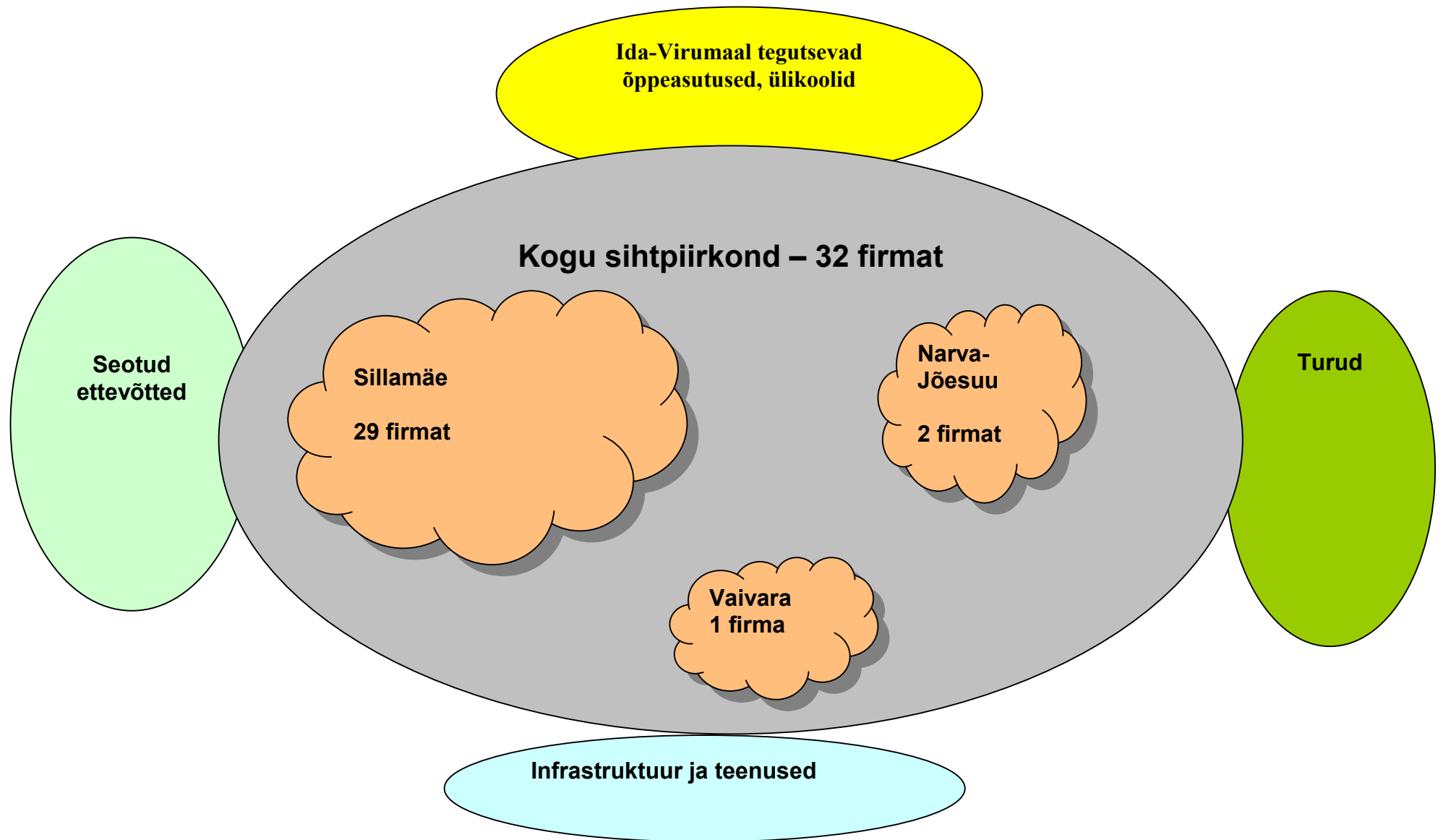
## Kaart nr 1.

Sihtpiirkonna üldklasterkaart: Sillamäe, Narva-Jõesuu, Vaivara



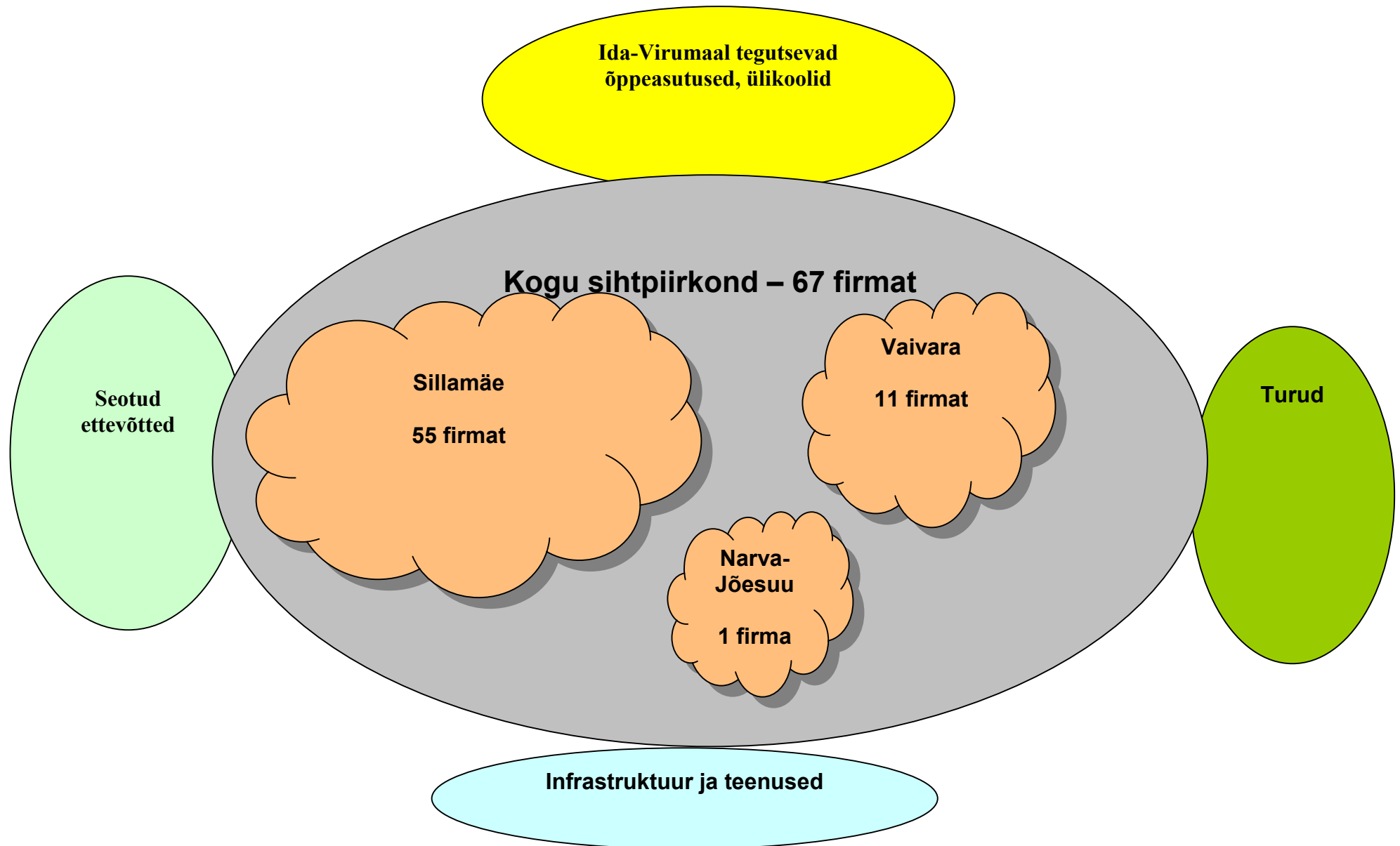
## Kaart nr 2.

Potentsiaalse klasteri «Masinad ja seadmed» kaart



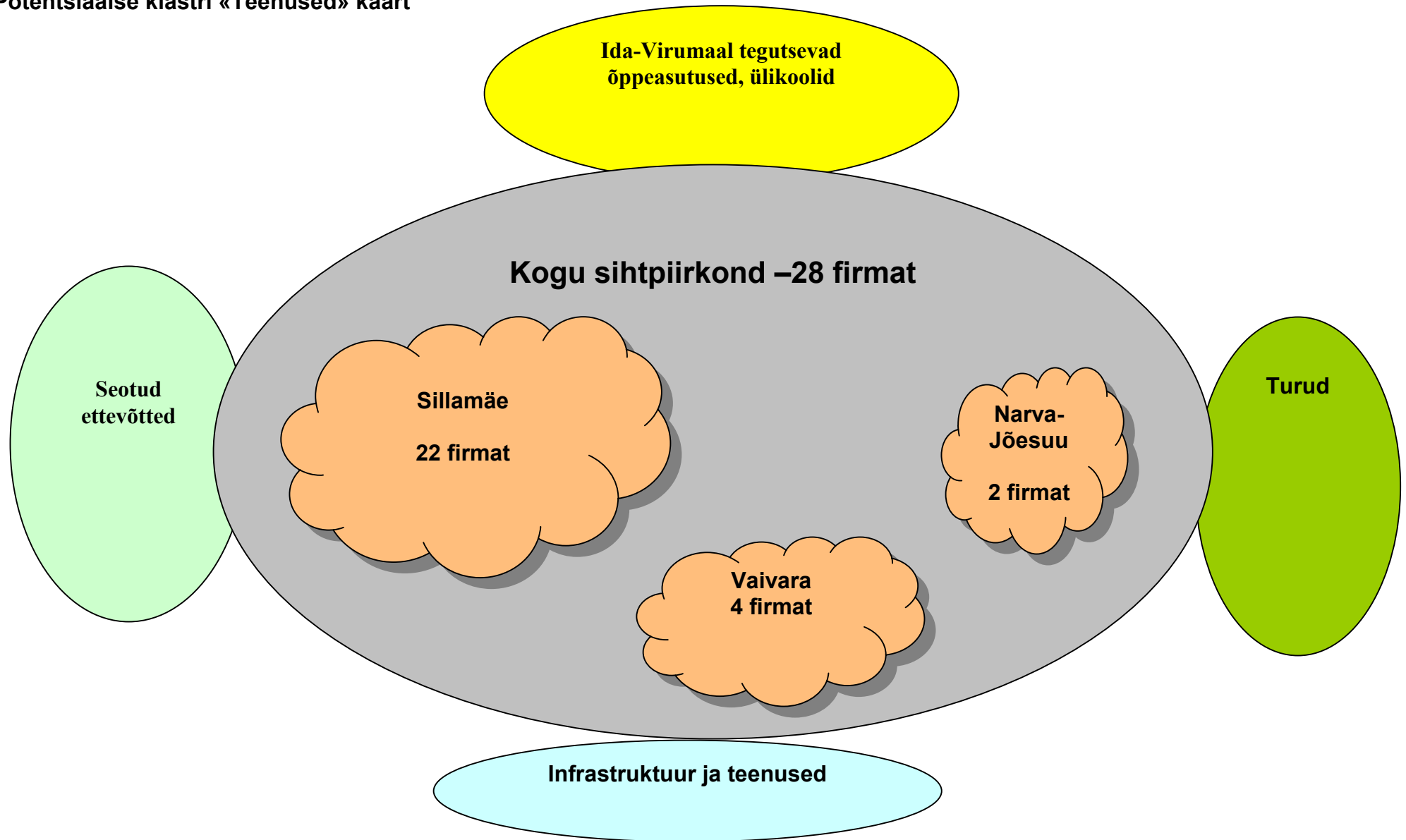
### Kaart nr 3.

#### Potentsiaalse klasteri «Tööstus ja tootmine» kaart



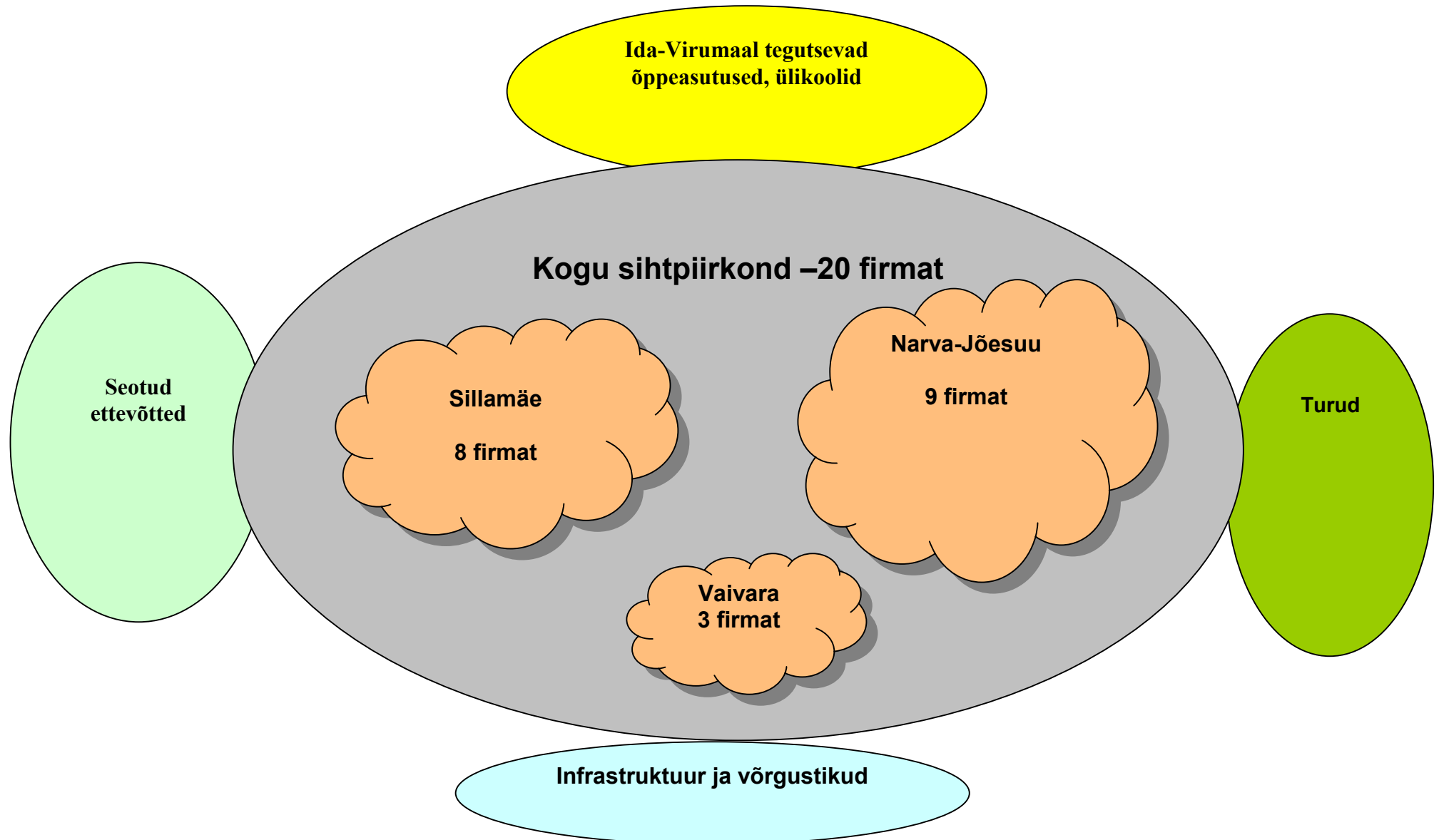
## Kaart nr 4.

### Potentsiaalse klasteri «Teenused» kaart



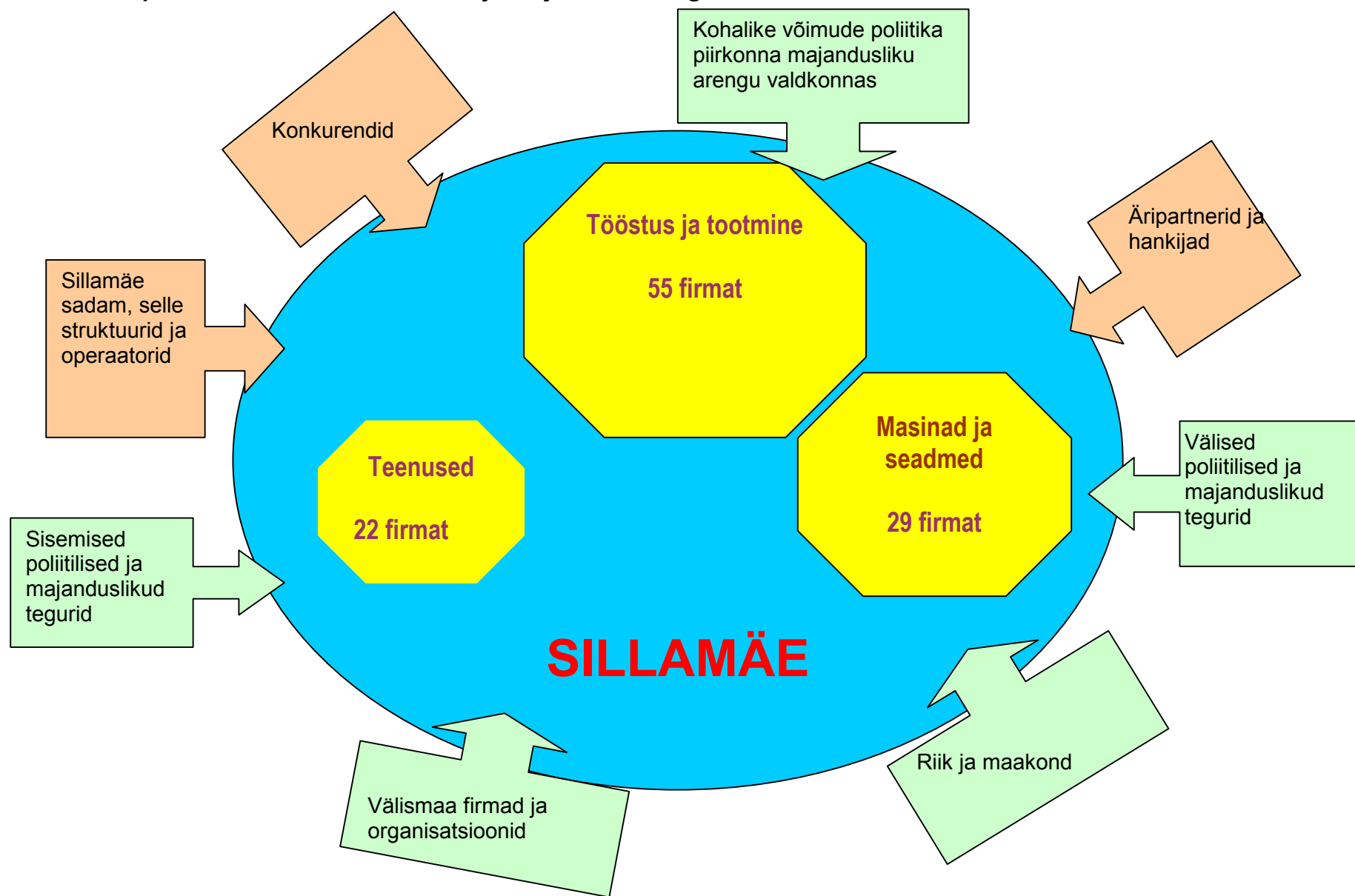
## Kaart nr 5.

### Potentsiaalse klasteri «Turism» kaart



## Kaart nr 6.

### Sillamäe avastatud potentsiaalsete klastrite kaart ja mõjuvad välistegurid



### 3.3 Klasterite ja koöperatsioonisidemet arengu prognoosid

Nagu järeldub teostatud analüüsist eksisteerib klasterite arengu võimalus sihtpiirkonnas realselt ning juba praegu on kindlaks määratud vähemalt 5 potentsiaalset grupeeringut, mis on identifitseeritud ja kirjeldatud eespool.

Kuid need on vaid grupeeringud, mitte rohkem. Seni puuduvad igasugused enam-vähem väljendunud firmadevahelised võrgusuhted nende potentsiaalsete klasterite raames, puudub tööjaotus, puudub ahela *hankija – tootmine/teenus – ostja* optimeerimine. Teiste sõnadega puuduvad eredalt väljendunud koöperatsioonisidemed, puudub igasugune turundus- või innovatsioonipoliitika ning puudub vastavalt ka lõpptoote lisaväärtus sise- ja välisturul.

Uuritavas sihtpiirkonnas on olemas reaalseid võimalusi klasterite kujunemiseks, mis on omased sadamate arengule – sellised nagu logistika ja transport ning seda on selgelt näha järgmises peatükis, kuid need on alles algelises seisundis.

Kas hakkavad klasterid arenema ja kas nendega koos ilmuma uued firmad ja tekkima uued töökohad – see sõltub paljudest teguritest. Peamised on neist kohalike omavalitsuste organite majandus- ja ettevõtluspoliitika ning äri enda soov.

**Omavalitsuste roll on vaieldamatu**, sest just need ise või vastavate ettevõtlust toetavate struktuuride kaudu, peavad kindlaks määrama või ära nägema klasterite loomist oma territooriumile ning vastu võtma selleks vastavaid otsuseid. Taoline ettenägelikkus annab neile perspektiivis konkurentsieeliseid nii struktuurifondide välisvahendite kui ka tööjõu kaasamise puhul, mille puudus on juba täheldada ning suureneb ilmselgelt.

Klasterite loomise käigus on äri enda vajaduste määratlemine samuti väga tähtis, kuna klaster toimib ainult siis, kui klasterist huvitatud äri ning ärimehed näevad klasteris oma uusi võimalusi. Tähtis on ka määratleda kohalikke ärisidemeid ning ärikoostööd firmade vahel ehk võrgustike ehitamine. Kompaniidel võib ka puududa huvi klasteris osalemise vastu juhul, kui firmad konkureerivad tõesti karmilt piiratud turul või neil on erinevad strateegilised huvid.

Ning just siin on tähtis kohalike ja piirkondlike võimude roll firmade aitamises ära näha perspektiive koostööst ning vältida vahel mittevajalikku konkurentsi.

Otstarbekas on välja töötada regionaalse poliitika Ida-Virumaal arendamiseks siin piirkondlikke klastreid ning arvestades piiräärset asukohta – ka piiriülese iseloomuga klastreid, mis hõlmavad Venemaa ja Soome piirilähedal asuvaid ettevõtteid.

Metodoloogia seisukohalt tuleb pärast esialgset lähenemist klasteriteemale jätkata tööd selgitamiseks konkurentsi taset, firmade võimaliku koostöö astet ja soovi optimeerida ühiselt oma tegevust klasterite kujundamise ja arendamise II ja III etapi elluviimise kaudu.



## **4. Sillamäe sadama ja klastrite arengu majandusliku mõju hindamine piirkonnale aastail 2006 – 2010**

### **4.1 Sillamäe sadama kui lisainvesteeringute kaasamise allika fenomen**

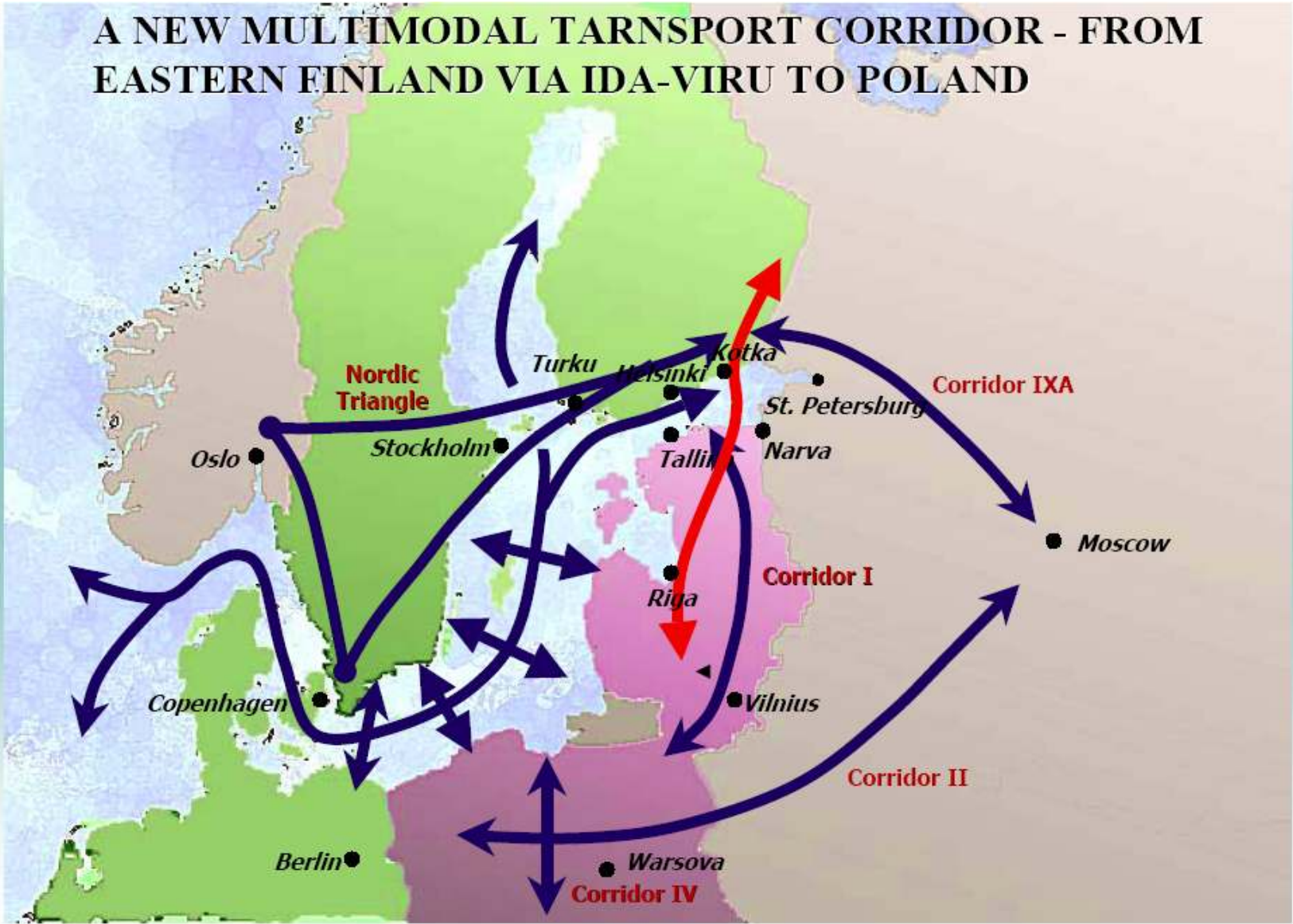
Paljude Eesti spetsialistide ja poliitikute hinnangul on Sillamäe sadam piirkonna majandusliku arengu liikumapanev jõud. Ida-Virumaa arengustrateegia nimetab Sillamäe sadamat otseselt piirkonna arengu veduriks<sup>6</sup> ja tähtsaimaks prioriteediks aastaks 2005 – 2013 infrastruktuuri arengu seisukohalt.

On oodata, et Sillamäe sadam, millesse on investeeritud juba ca 1 mln Eesti krooni muutub magnetiks täiendavate investeeringute kaasamiseks nii sadama enda kui ka sidussektorite arengusse. Selle eeldusteks on:

- Sadama omapära – Venemaale lähim sadam, eelised sadamavete sügavuse ning jääolukorra poolest lähemate Venemaa ja Soome sadamate ees – eeldab Sillamäe sadama nõutavust transnatsionaalsete ja piirilähedaste kauba- ja reisijavoogude laiaulatusliku teenindamise jaoks.
- Soome äril on traditsiooniline huvi Eesti vastu. Odavamad tootmisressursid ja kultuuriline lähedus teevad Eestit kaasatõmbavaks investeerimise jaoks. Sillamäe sadam teeb Ida-Virumaast lähima Eesti piirkonna Ida-Soome ettevõtjate jaoks.
- Sillamäe sadam teeb võimalikuks luua uus ja lühem kaubavahetusmarsruut Ida-Soome ja Baltimaade/Kesk-Euroopa vahel: Kotka – Sillamäe – Tartu – Valka – Riia – Euroopa Liit (vt joonis 1). Vastavalt selle voo teenindamisele, sh ka Eesti territooriumil, saavad huvitatud olema ka Soome logistikakompaniid.
- Praegu toimub kuni 80% kaubavahetusest Eesti ja Soome vahel praamiülevedamise Tallinn – Helsingi kaudu. Vaatamata hea infrastruktuuri olemasolule selles suunas tekitab taoline kontsentratsioon siin teatud riske ärile (nt tarnete luhtumine halbade ilmatingimuste tõttu). Sillamäe sadam on võimeline looma logistikafirmadele hea alternatiivi, eriti soodsa Ida-Soome ärile.
- Maailmapank ennustab kaubavoo kahekordistumist ELi ja Venemaa vahel aastaks 2030 (200 mln tonnist 400 mln tonnini). Nähtavasti ei piisa selleks olemasolevate sadamate võimsust. Transnatsionaalsete kaubavoogude teel asuval Sillamäe sadamal on eelisasend investeerimiseks.
- Lõivuvaba sadama staatus, loodav infrastruktuur ja olemasolevad vabad pinnad loovad suurepäraseid perspektiive kaupade käitlusega seotud tootmiste rajamiseks sadama territooriumile.
- Sadama ländlordi korralduslik tüüp teeb algselt panuse investeerijate meelitamisele, sest omanikud ei tegele ise kaupade teenindamisega, vaid esinevad tingimuste loojate rollis sadamaoperaatorite nentnikele.

---

<sup>6</sup> Ida-Virumaa arengustrateegia jaotis 2.2.2



## 4.2 Sadama mõju ärikliimale Sillamäe linnas ja piirkonnas ning siin olemasolevad võimalused

### 4.2.1 Uute ettevõtete rajamine

Uute ettevõtete rajamise seisukohalt hakkab Sillamäe sadam avaldama mõju seoses järgmiste valdkondade arendamisega:

1. Merekaubavedu ja logistika;
2. Merereisijaliiklus Eesti ja Soome ning perspektiivis ka Eesti ja Venemaa vahel;
3. Transpordiliiklus Eesti ja Soome vahel.

Sadam hakkab avaldama mõju ka sihtpiirkonnas ja Ida-Virumaal tervikuna olemasolevatele tööstusettevõtetele ning teenindus- ja turismifirmadele jms.

#### 1. *Merekaubavedu*

Концепция Порта Sillamäe sadama kontseptsioon eeldab olulisemat rõhku tegevusele veetavate kaupade lisaväärtuse kasuks, võrreldes lihtsalt nende transportimise ja ladustamisega. Laiemas haardes on Sillamäe sadam tsoon mis areneb igakülgset:

- sadam;
- terminaalid;
- jaotuskeskus;
- soojavarustus
- elektrivarustus
- käitlus
- pakendamine

Eeldatavasi hakkavad Sillamäe sadamas toimima hästi arenenud logistikavõrgustik ja kaasaegne tehnoпарк, terminaali- ja tööstuspiirkonnad, kus hakatakse tootma ja hoidma veoseid.

Sadama üks osa hakkab tegelema logistika, ümberlaadimise ja hoidmisega, teine veoste käitlemisega. Seda tehakse Soome, antud juhul Hamina ja Kotka, kompaniide eeskujul.

Nimetatud sadamad on üldse väga sarnased Sillamäe sadamaga:

- Globaalne geograafiline asukoht – Soome lahe keskosa, ELi idapoolseimad ja Venemaale lähimad sadamad.
- Tegevuse ulatus – keskmises perspektiivis püüab Sillamäe sadam saavutada veoste ümberlaadimise mahtusid – 10 mln tonni aastas ehk sama palju nagu Kotka sadam 2005. aastal; Hamina sadam laadib ümber ca 5 mln tonni aastas.
- Funktsionaalne otstarve – kõik kolm sadamat on polüfunktsionaalsed ning suutelised teenima eri tüüpi veoseid ja tagama reisijate veod.
- Suund kaubavoogudele – eeskätt veoste teenindamine suunas EL - Venemaa. Venemaalt kõigepealt toorained – naftasaadused, mineraalid jms, EL-st Venemaale tarbekaubad.

Seega võib teha teatud järeldusi Sillamäe sadama mõju kohta uute ettevõtete asutamisele analoogselt Soome sadamatega.

Soome ja Eesti logistikafirmade töötajatelt on teada, et Kotka sadama avamine andis piirkonnamajandusele tõuke logistikasektori arengu valdkonnas. Territoriaalselt toimus selle sektori uute ettevõtete loomine põhiliselt sadama enda territooriumil või selle vahetu läheduses. Kotka sadama kodulehekülje<sup>7</sup> andmetel tegutseb sadama territooriumil praegu ca 100 selliseid firmasid, kusjuures tegutsevad paljud neist kontseptsiooni „lisaväärtusega logistika“ järgi ehk käitlevad/töötlevad veoseid.

Hamina sadama territooriumil tegutseb tihedas koostöös sadamaga ca 60 ettevõtet<sup>8</sup>. Neist üle 13 ehk ca 20% kuuluvad logistikasektorisse (vt Lisa 1). Siin asub mitmeid rahvusvahelisi suurettevõtteid, nt BASF. Nendes ettevõtetes töötab ca 1700 inimest, põhiliselt kohalikud elanikud.

Seega võib eeldada, et seoses uue kaubavoo loomisega Sillamäe sadama territooriumil on lähima 5 aasta jooksul oodata 60 kuni 100 uut/tegutseva ettevõtte tekkimist või teisaldamist transpordi- ja logistikasektoris.

Teistes sektorites on ettevõtete tekkimise prognoosimine praegu küllaltki keeruline, kuid analoogselt teiste sadamatega on võimalik sadamat läbivatele kaupadele lisaväärtuse omistamisega seotud tootmiste (nt arvutite kokkupanek komplekteerijatest, kaupade fassimine ja pakkimine jms) tekkimine.

## 2. *Merereisijaliiklus Eesti ja Soome ning perspektiivis ka Eesti ja Venemaa vahel.*

Sillamäe sadama tegevus võib oluliselt mõjutada uute ettevõtete asutamist piirkonna Turismisektoris.

Raadiuses 200 km Sillamäe sadamast asuvad Soome lahe vetega eraldatud alad elanikkonnaga ca 7 mln inimest. Nende jaoks avab Sillamäe sadam uusi sobivaid reisimisvõimalusi mitmesuguste eesmärkidega (puhkus, ostukäigud sugulaste külastamine jms) Kirde-Eestis.

---

<sup>7</sup> <http://www.portofkotka.fi>

<sup>8</sup> <http://www.portofhamina.fi/>



Eeskätt on selline reisimine huvipakkuv Ida-Soome elanikele, kes saavad lühima ja kiireima teekonna Eestisse, samuti Sankt-Peterburgi elanikele kellel on traditsiooniliselt huvi Eesti külastamise vastu (vt Lisa „Soome ja Venemaa turistide iseloomustus“).

Juba 2006. a juunis avati merereisijaveduliin Kotka – Sillamäe. Liini teenindab praam „Vironia“, mis võtab pardale 370 reisijat ja 940 jm transpordivahendeid. Praegu teeb alus kolm edasi-tagasi reisi. Eeldades, et reise selline intensiivsus säilib ning keskmine täituvus jääb vähemalt 50% piiridesse, siis külastab Ida-Virumaad täiendavalt oodatavasti ca 27 000 Soome turisti aastas. Statistikaameti andmetel on 2005. aastal majutatud Ida-Virumaa hotellides 73 836 külastajat, sh 20 482 väliskülastajat. Lähtudes sellest saab lähimaks ajaks prognoosida Ida-Virumaa turismisektori suurenemist ca 35% võrra<sup>9</sup>.

Hinnanguliselt ehk lähtudes andmetest Soome turistide keskmistest kuludes Eestis, kes kulutavad majutust arvestamata 1200 Eesti krooni päevas, võib eeldada, et piirkonna majandus saab täiendavalt 50 mln kuni 100 mln Eesti krooni „piiritagust“ raha aastas. See võimaldab näiteks luua kaks uut hotelli või kuni sada väiketeenusettevõtet (juuksurid, kohvikud, meenetootmine ja -müük jms).

Piirkonna turismisektori järgmiseks tõukejõuks võib saada praamiühenduse avamine Sillamäe ja Sankt-Peterburgi vahel.

Seega võib lühi- ja keskmises perspektiivis oodata teenuste nõudluse järsku kasvu turismi valdkonnas, millega kaasneb vältimatult uusettevõtete asutamine piirkonnas:

- Majutus;

<sup>9</sup> Osutatud teenuste mahu järgi

- Kaubandus;
- Toitlustus;
- Teenindamine (ilusalongid, massaažikabinetid jms);
- Lõbustus ja spa.

Massiteabevahendite teadaannete kohaselt on Sillamäe sadama investoritel juba kavas arendada hotellide võrgustiku Narva-Jõesuu linnas, mis on spetsiaalselt orienteeritud Eestisse Sillamäe sadama kaudu saabuvatele turistidele. Sadamas endas aga asutatakse lähimal ajal Teenuskeskus, mis hakkab pakkuma järgmisi teenuseid:

- minihotell – äripartnerite ajutiseks majutamiseks;
- konverentsisaalid – nõupidamiste korraldamiseks;
- kontoriruumide rendileandmine – nii alaliselt kui ajutiselt;
- kontoriseadmed – internetiühendus, printerid, paljundusmasinad jms.

### 3. *Ettevõtluse internatsionaliseerimine ja investeringud*

On oodata, et transpordiühendus Ida+Soome ja Ida-Virumaa vahel, mida loob Sillamäe sadam, toob kaasa firmade rahvusvahelise ärikoostöö järsu tugevnemise nendel piiräärsetel territooriumidel. See soodustab omakorda uute ühissettevõtete tekkimist Ida-Virumaal Soome ja võimalik et ka Venemaa kapitali osalusega, subkontaktingu kasvu, tehnoloogiate teisaldamist jm vorme ettevõtete äriinternatsionaliseerimises. Käesoleval ajal on küllaltki keeruline hinnata selliste ettevõtete võimalikku arvu, kuid see, et neid võib tekkida maailmamajanduse globaliseerumise ning kohalike ja piirkondlike võimude õige ettevõtluspoliitika tõttu, on vaieldamatu.

Lähtudes näiteks Kagu-Soome piirkondade majanduslikust spetsialiseerumisest, võib Ida-Virumaal oodata ühissettevõtete tekkimist või tegutsevate ettevõtete teisaldamist (delocalisation) järgmistes sektorites:

- puidutööstus ja metsavarumine;
- tselluloosi- ja paberitööstus;
- metallitööstus;
- ehitus;
- tekstiilitööstus;
- toiduainete tööstus.

Arvestades Sillamäe linnavalitsuse ja sadama administratsiooni agressiivse ühisstrateegia turundus- ja investeerimisvaldkonnas, on võimalik ka suurvälisinvesteerijate nagu BASFi Haminast jm rahvusvaheliste suurkompaniide kaasamine.

### 4. *Klastrite arendamine*

Nagu käesolevas uuringus juba märgitud, on võimalik firmade areng ja konsolideerumine sellistes juba väljaselgitatud klastrites, nagu «Tööstus ja tootmine», «Masinad ja seadmed», «Teenused». Tööstuspargi loomise idee elluviimise korral sadama territooriumil on eespool nimetatud ning ka teiste klastrite arendamine täiesti reaalne.

Seoses Sillamäe sadama tekkimise ja uue transpordikoridori moodustamisega võib sihtpiirkonnas tekkida või tulla mujalt kuni sada ettevõtet, seda enamasti transpordi- ja

logistikasektoris. Sellest võib saada alus transpordi- ja logistikaklastri jaoks, millel puudub momendil vastavate firmade kriitiline kontsentratsioon.

Arvestades teenussektori ja turismisektori ebapiisavat esindust nii Sillamäe linnas kui Vaivara vallas ja eriti Narva-Jõesuu linnas, nende järsu kasvu perspektiivsus just piirkondliku klasteri loomise kaudu aitab tagada inim-, materiaalsete ja infrastruktuuriressursside sihikindluse ja efektiivsuse ning rahavahendite kokkuhoiu.

#### 4.2.2 Uute töökohtade loomine ja tööjõu mobiilsuse taseme tõstmine

Vahetult Sillamäe sadamas (sadama juhtkond ja operaatorid), luuakse omanike sõnul ca 300 töökohta.

Täiendavad töökohad luuakse nii vabamajandustsooni kui ka sadamas tekkivatesse logistikakompaniidesse. Lähtudes eespool toodud hinnangust selliste ettevõtete arvu ja Soome Kotka sadama kogemuste kohta, kus ühe logistikakompanii töötajate keskmine arv on kuni 20 inimest<sup>10</sup>, võib eeldada, et üksnes antud sektoris on võimalik luua ca 1200 - 1500 uut töökohta. See langeb ligikaudselt kokku massiteabevahendites kajastunud hinnanguga, mille avalikustasid Sillamäe sadama omanikud, kelle sõnul kasvab täiendavate töökohtade koguarv kahe tuhandeni.

Lähtudes Soome turistide ja tekkivate ettevõtete kuludest, võib turismi- ja teenustesektoris oodata 200 kuni 400 uue töökoha tekkimist juba lähimal ajal. Arvestades võimalike välisinvesteeringute ja tootmise teiselaldamise ulatuslikku efekti, saab prognoosida kuni 700 uue töökoha tekkimist.

Seega on lähima 3 kuni 5 aasta jooksul väga võimalik ca 3000 uue töökoha tekkimine sihtpiirkonnas. Suurem osa neist koondub Sillamäe linna. Uusi töökohti tekib ka Vaivara vallas ja Narva-Jõesuu kuurortlinnas.

Uue silla ehitamisel üle Narva jõe suureneb Narva linna olemasolevate ja uute firmade juurdevool transpordi- ja logistika- ning teenussektoris.

On tõenäoline, et sellist hulka kvalifitseeritud töötajaid ei ole praegu ei Sillamäe linnas ega teistes linnades. Tööhõivumeti andmetel oli Sillamäel registreeritud seisuga 2005. a detsember 701 töötut. Mitteametlik tööpuudus on mõistagi suurem, kuid kaugelt mitte iga töötü vastab uusettevõtete nõuetele.

ASi Silmet Kinnisvara juhatuse liige Tõnis Seesmaa on öelnud, et töölisi hakatakse otsima nii Narva ja Sillamäe linnast kui ka Kohtla-Järve ja Jõhvi ümbruskonnast. Spetsialistide koolitamiseks otsitakse koostöövõimalusi kutsekoolide ning Tallinna Tehnikaülikooli Virumaa kolledžiga.

Eespool öeldust järeldub, et Sillamäe sadam hakkab kahtlemata soodustama tööjõu mobiilsust ja Narva-Jõesuu, Vaivara valla, Narva ja kogu Ida-Virumaa tööressursside optimeerimist, mis mõjutab kokkuvõttes positiivselt sihtpiirkonna sotsiaalmajanduslikku kliimat.

<sup>10</sup> Источник: Ирина Лим-Нисканен, бывший работник Centre of Expertise in Southeast Finland Logistics

### 4.2.3 Ettevõtete konkurentsivõime

Seisuga 20.03.2006 oli Ida-Virumaal ca 34 Maksu- ja Tolliametiga elektroonilise deklareerimise lepingu sõlminud eksportijat (vt Lisa 2), mis tõestab nende eksporditegevuse stabiilsust. Nende ettevõtjate jaoks tähendab Sillamäe sadama kasutamine konkurentsivõime suurenemist kaupade hinna alandamise arvel.

Pärast Sillamäe sadama konteineriterminaali käikulaskmist 2007. aastal tekib eksportijate kohalikel ettevõtetel võimalus lähetada oma kaubad selle sadama kaudu. Seega saab vältida Tallinna „maismaatranspordiõlga“ ning see tingib transpordikulude vähenemist tooteühiku kohta ning konkurentsivõime kasvu nii piirkonnas kui ka välisurgudel.

Ettevõtete konkurentsivõime kasvu ning investeeringute suurenemisega kasvab ka konkurentsivõime kogu sihtpiirkonna territooriumil, mis muutub üha atraktiivsemaks investeerijate jaoks. Sotsiaalses plaanis tähendab see elanikkonna heaolu paranemist ja suuremat tööhõivet, sotsiaalse infrastruktuuri kindlustamist ja välistöõju juurdevoolu.



### 4.3 Mõju ettevõtete majanduslikule tegevusele

Praegu on Sillamäe linnas registreeritud ja tegutseb 422 ettevõtet ehk 7,6% kõigist Ida-Virumaa ettevõtetest. Neist 30% ehk 125 ettevõtet tegutseb käesoleva uuringuga analüüsitavales sektorites. Seoses sellega hakkab sadam soodustama olukorra paranemist nii tegutsevates ettevõtetes kui ka uute ettevõtete asutamist Sillamäel ja selle lähimas ümbruses. Suurimat mõju saab täheldada turismi-, teenuste- ja kaubandussektoris. Majanduskasvu efekt sihtpiirkondades hakkab nn mastaapse efektina mõjutama kaudselt ka kõigi teiste ettevõtete efektiivsust.

Suureneb seni linna ainukese hotelli Krunk täituvus, kasvavad nende ettevõtete käive, kelle teenuseid ja tooteid hakkavad ostma sadama kaudu saabuvad turistid.

Peale selle ei too ekspordi laekumiste multiplikatsiooni efekt ettevõtete ja firmade käibe suurenemist mitte ainult Sillamäele, vaid ka Vaivara valda ja Narva-Jõesuu linna ja maakonna teistesse linnadesse, sest sadama ja nimetatud linnades asutatud firmade töötajad, samuti turismisektori töötajad hakkavad kulutama oma „ekspordipalkasid“ elukohas. Tuleb prognoosida tulude kasvu:

- transpordi- ja logistikaettevõtetele,
- sadama peaveoste teenindamise ettevõtetele,
- turismisektori hankijatele ja ettevõtetele,
- kaubandusvaldkonnas

Sellega seoses tuleb kohalikel omavalitsustel arvestada käesoleva analüüsiga märgitud tendentse, kandes vastavaid korrektiive arengukavadesse ja ettevõtluse arengu poliitikasse oma haldusterritooriumidel.

### 4.4 Piirkonna transpordinfrastruktuuri arendamine

Sillamäe sadam on suur infrastruktuuriobjekt, mille ulatus ja võimsus ületab oluliselt Ida-Virumaa võimalusi ja piire. See on transpordi- ja logistikasild Euroopa Liidu ja Venemaa vahel.

Поэт Sillamäe sadam loob eeldusi olemasolevate transpordivoogude võimsuse järsuks suurenemiseks ning uute (koridoride) loomiseks. Kõigepealt on need:

- EL – Venemaa;
- Ida-Soome – Baltimaad ja Kesk-Euroopa.

Kuid selleks, et vastata sadama poolt määratava läbilaskevõime tasemele, Ida-Viru maakonna baastranspordinfrastruktuur nõuab moderniseerimist. See puudutab eeskätt:

- Silla üle Narva jõe ja ümbersõidutee ehitamist;
- Narva – Tartu maantee rekonstrueerimist;
- Narva raudteejaama moderniseerimist;
- Narva ja Vaivara vahelise kaheerõpmelise raudtee ehitamist.

Sillamäe linnas endas on probleemseks kohaks raudteeülesõit linna piiril. Silmetil on kavas uuendada Vaivara jaama viiva raudteeharu ning vabatsoonis olevad harud.

Sillamäe valduses on 20 km raudteid. Uus jaam hakkab vastu võtma ca 18 veeremit ehk 100 vagunit korraga<sup>11</sup>

Ka linna transpordiskeem muutub ja arvestab nii sadama ja selle transpordivoogude kui ka turismimarsruutide arengut.

#### 4.5 Vahendite laekumine kohalikesse ja riigieelarvesse

Sillamäe sadama mõju hinnang laekumistele kohalikesse ja riigieelarvesse toetub oletustele, mis on nimetatud punktis 2.2 uusettevõtete arvu kasvu suurenemise ning klasterite ja uute töökohtade loomise osas, samuti muudele kriteeriumitele:

Ekspordiraha laekumised piirkonna majandusse	900 mln kr
sh turistide kulude arvel Ida-Virumaal	100 mln kr
sh logistikakompaniide teenuste lisaväärtuse arvel	800 mln kr
Uute töökohtade arv	3 000
Keskmine brutopalk	5884 kr <sup>12</sup>
Logistikakompaniide aastakeskmine netokäive	10 mln kr

Lähtudes nendest eeldustest hakkavad kohalikud ja riigieelarve saama maksulaekumistena igal aastal 281,6 mln kr (vt tabel 8).

Tabel 8.

Maksud	mln kr/a
KM lisalaekumised	162
TM lisalaekumised	48,7
SM lisalaekumised	70,96
KOKKU	281,6

#### 4.6 Sadama kui aktiivse äripiirkonna imago parendamine

Paljude riigitegelaste ja spetsialistide arvates oleks vale vaadata Sillamäe sadamat ainult läbi kaubavoogude. Tänapäevane maailm on globaalne ja muutuv: ülikiiresti kasvab rahvusvahelise kaubanduse maht tervikuna, kiirenevad ja suurenevad mahu poolest majanduslikud, kultuurilised ja inimlikud suhted. Ning Sillamäe sadam, mis on teatavasti ehitatud ka Venemaa raha eest, peab mängima olulist rolli Venemaa ja Euroopa Liidu vahelistel suhetel. Ta ühendab kaht ülisuurt majanduslikku ruumi ning soodustab Eesti ja Venemaa riigivaheliste suhete arengut.

E. Savisaare sõnul toimuvad Kirdes muljevõimsad muutused ning Sillamäe sadam muutub kogu piirkonna keskuseks ja selle arengu mootoriks.

<sup>11</sup> Innapea Ain Kiviorg, <http://www.gazeta.ee/view/2/1908>

<sup>12</sup> Statistikaameti andmetel (2005. a kvartal)

## 5. Klatri ja Sillamäe sadama sotsiaalne mõju piirkonnale aastail 2006 – 2010

### 5.1 Elanikkonna tööhõive ja dünaamika

Tööhõive probleem Ida-Virumaal on küllalt terav – see on Eesti suurima töötusega piirkond. Statistikaameti andmetel oli piirkonnas 2006. aasta 1. kvartalis töötus 16,2%, olgugi et 2005. aastal kasvas töötavate inimeste arv piirkonnas 3500 inimese võrra.

Tööhõive madala taseme põhjusi on struktuurne töötus ning see tähendab, et töövõimeliste inimeste teadmised ja oskused ei vasta tööturu vajadustele. Eesti keele puudulik valdamine on samuti töötuse üks peamisi põhjusi.

Tabel 9

Linn/vald	Aast a	Kuu											
		Jaan.	Veeb.	Märts	Apr.	Mai	Juun.	Juul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Det.
Narva-Jõesuu	2005		153	159	161	154	148	135	131	124	123	120	118
	<b>2006</b>	<b>106</b>	<b>102</b>	<b>102</b>									
Sillamäe	2005		902	902	898	828	772	753	732	699	659	709	701
	<b>2006</b>	<b>709</b>	<b>685</b>	<b>641</b>									
Vaivara	2005		69	74	81	79	76	63	63	64	67	74	72
	<b>2006</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>72</b>									

Samas on tabelist 9 täheldada, et ametlikult registreeritud töötute arv Narva-Jõesuus, Sillamäel ja Vaivara vallas väheneb aastast aasta.

### 5.2 Elukvaliteet (sissetulekud inimese kohta)

Elanikkonna rahalised sissetulekud olid Ida-Virumaal 2005. aastal 2655,80 krooni inimese kohta. See on 819,70 krooni ehk 31% võrra vähem kui Eesti keskmine näitaja, mis oli 3475,50 krooni. Võrreldes 2004. aastaga kasvasid Ida-Virumaa elanike reaalsed rahalised sissetulekud 10,7% ning võrreldes 2000. aastaga 38,8% võrra.

Elanikkonna sissetulekute kasv võimaldas vähendada alla vaesuspiiri elavate inimeste arvu – võrreldes 2000. aastaga on neid 1,6 korda vähem. Samas suurenes koos vaeste inimeste osakaalu vähenemisega elanikkonna sissetulekute diferentseerumine.

Tabel 10

		Netosissetulekud kokku	
		Sissetulekud kroonides	Osakaal, %
<b>2004</b>	Kogu Eesti	3029	100
	Harju maakond	3557,9	100
	Ida-Viru maakond	<b>2370,3</b>	100

## Sillamäe sadama klastri uuring

<b>2005</b>	Kogu Eesti	3475,5	100
	Harju maakond	4097,7	100
	Ida-Viru maakond	<b>2655,8</b>	100

Riigi poolt määratud pension oli keskmiselt 3000 krooni. Kuukeskmise brutopalk oli piirkonnas 2006. aasta 1. kvartalis 6262 krooni ehk Eesti madalamaid – 11,3% võrra madalam Eesti keskmisest.

Tabel 11

		Kulud kuus inimese kohta
<b>2004</b>	Kogu Eesti	2799,2
	Harju maakond	3286,3
	<b>Ida-Viru maakond</b>	<b>2000,4</b>
<b>2005</b>	Kogu Eesti	3189,3
	Harju maakond	3639,4
	<b>Ida-Viru maakond</b>	<b>2313,4</b>

Piirkonna elanike kulud kasvavad aastast aasta (Tabel 11) ning see tähendab elanikkonna elutaseme järk-järgulist tõusu. Nii olid ühe inimese kulud 2005. aastal 2313,40 krooni kuus ehk 13,5% võrra suuremad kui 2004. aastal.

### 5.3 Demograafiline prognoos (loomulik iive, migratsioon)

Elanike arv oli Ida-Virumaal seisuga 1. jaanuar 2006. a 172 775 inimest (Eesti Statistikaameti andmetel). Sillamäel elab 16 567 inimest ning see on suuruselt maakonna kolmas linn, Narva-Jõesuus elab 2734 inimest человека ning see on suuruselt kkuus linn Ida-Virumaal. Vaiara vallas elab 1580 inimest.

Pensioniea inimeste osakaal (65 a ja vanemad) on küllalt suur kogu piirkonnas: Narva-Jõesuus 21%, Sillamäel 18% ning Vaivara vallas 24,5%.

Ida-Virumaa piirkonna loomulik iive oli 2005. aastal 1021, mis on 31 inimese võrra vähem kui oli 2004. aastal.

Tabel 12

		Mehed ja naised		
		Elussünnid	Surmad	Loomulik iive
<b>2004</b>	Kogu Eesti	13992	17685	-3693
	Ida-Viru maakond	1627	2679	-1052
<b>2005</b>	Kogu Eesti	14350	17316	-2966
	Ida-Viru maakond	1639	2660	-1021

Piirkonnas on kõrge suremus, kuid on täheldada ka positiivset tendentsi – sündimuse suurenemine piirkonnas, olgugi et sihtlinnades on loomulik iive negatiivne (Tabel 12, 13). Sillamäe sadam loob eeldusi sotsiaalse olukorra parenemiseks ning oodatavasti kasvab sündimus sihtpiirkondades 2 – 3 aasta pärast.

	2000	2003	2005
Kogu Eesti	13067	13036	14350
..Narva-Jõesuu linn	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>21</b>
..Sillamäe linn	<b>147</b>	<b>146</b>	<b>135</b>
..Vaivara vald	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>24</b>

Ühe aasta jooksul (01.05.2004 – 15.05.2005) lahkus Eestist ca 6871 inimest, neist u 7% Ida-Virumaalt. Elanike ränne Ida-Virumaalt riigi teistesse piirkondadesse o keskmiselt 150 kuni 200 inimest aastas. Riigisisest toimub pidev ränne sihtpiirkonnast pealinnas kui soodsamasse elu- ja töökeskkonda. Sillamäe sadama rajamise ja klasterite arendamisega piirkonnas saab rääkida tööjõu juurdevoolust teistest piirkondadest Sillamäele.

#### 5.4 Sotsiaalse olukorra stabiliseerumine (turvalisus jm asjaolud)

Seoses Sillamäe sadama rajamisega võib täheldada nii positiivset kui negatiivset mõjust sotsiaalsele olukorrale.

Positiivne mõju:

- elanikkonna tööhõive kasv.
- infrastruktuuri areng – uute elumajade, hotellide ajaviitekohtade ehitamine mõjutab positiivselt piirkonna majanduslikku olukorda.
- seoses uute ettevõtete loomisega võib kohalikel õppeasutustel tekkida uusi tellimusi vajalike spetsialistide koolitamiseks.

Negatiivne mõju:

- uue tootmise loomisega võib kaasneda terviseohtlike töötingimuste tekkimisega.
- ühe või teise ettevõtte negatiivne müramõjuga võib kaasneda rida negatiivseid tegureid lähiümbruskonnas elavate inimeste jaoks. Seoses sellega on näiteks ELi liikmesriikides olemas teatud piirangud kui tegu on ühe või teise ettevõtte rajamise või tegevusega.
- negatiivne mõju keskkonnale või selle potentsiaalne saastamine ühe või teise ettevõtte tegevusest. Seetõttu tuleb arvestada kõiki ettevõtte rajamisega seotud riske. Ennetusmeetmete väljatöötamine taoliste olukordade vältimiseks peab olema esitatud iga uue ettevõtte poolt.

#### 5.5 Haridus ja kultuur

Sihtpiirkonna linnamajanduse arenumaid valdkondi on haridus. Ida-Virumaal saab omandada algharidust 56 asutuses, neist 5 asub Sillamäel. Ida-Virumaal tegutseb 17 põhikooli ja 32 keskkooli või gümnaasiumi, kus õpib 18 634 õpilast. Sillamäel on 4 kooli.

Edasi saavad piirkonna koolide lõpetajad õppida kuues riiklikus kõrg- ja kutsekoolis, kus seisuga 2005. aasta õppis kokku 5373 inimest ehk 302 inimese võrra vähem võrreldes

2004. aastaga. Sadama rajamisega võib eeldada, et kasvab huvi Ida-Virumaa õppeasutuste vastu nii ettevõtjate kui riigi poolt ning kasvab ka õppurite arv.

Piirkonna sotsiaalmajandusliku arengu mõiste hõlmab ka selline raskesti mõõdetav substants nagu seda on elanike kultuurielu. Piirkonna majandusliku arengu jätkusuutlik dünaamika on võimalik vaid selle elanike kultuurielu rikastamise tingimisel. Sihtpiirkonna linnade territooriumil on kultuuriasutuste arenenud võrgustik. Igas linnas on olemas raamatukogud, kultuurimajad, muuseumid, näitused, muusika- ja spordikoolid ning klubid, noortekeskused, lasteloomakeskused jms kultuuriasutused. Väljub kolm piirkondlikku ajalehte.

## **5.6 Sotsiaalne infrastruktuur ja elamumajandus**

Sihtpiirkonnas pööratakse suurt tähelepanu tervishoiu-, spordi- ja ajaviiteasutuste võrgustiku arendamisele. Tervishoiu- ja hooldusasutused tegutsevad kuni 2015. aastani koostatud arengukava alusel. Vastavalt sellele arengukavale väheneb pidevalt haiglate arv ning praegu on neid 7, vastavalt väheneb ka haiglavoodite arv. Seevastu kasvab nende arv hooldusasutustes. Mõne viimase aastaga on renoveeritud ja ehitatud 14 perearstikeskust. Maakonnas on oma kiirabiteenistus (12 brigaadi), tegutsevad polikliinikud ja hambaravikabinetid.

Jaemüügi-, toitlustus- ja olmeteenindusvaldkond on meil hästi arenenud (piirkonnas tegutseb 23 restorani ja 39 kohvikut) ning aluseks võttes punkti 4.2.1, kus on osutatud sellele, et lähimal 2 – 4 aastal võib turismisektor kasvada 35% võrra, siis jätkub nende valdkondade kasv veelgi intensiivsemalt. Prognooside kohaselt on olemas võimalus asutada kaks suurhotelli või 100 teenindus- ja jaemüügivaldkonnas tegutsevat väikeettevõtet.

Linnaelamumajandus on keeruline süsteem, mille aluseks on munitsipaaleluruumid. Sotsiaalmajad justkui täiendavad seda süsteemi, võimaldades inimeste majutamist, kellel puudub võimalus rendile võtta munitsipaalkorterit. Sillamäe linna poliitika on viimastel aastatel suunatud sotsiaalelamufondi suurendamisele ning eramute detailplaneeringute koostamise toetamisele Piirkonnas kasvab pidevalt kapitaalremonti vajavate linaasutuste arv.

## 6. Kokkuvõtted

- Uuringu eelduste alusel (peatükk 4.2.2) võib eeldada, et Sillamäe sadamas ja seda teenindavates ettevõtetes tekib aastate 2006 – 2010 kuni 1500 uut töökohta. See soodustab elanikkonna hõive kasvu ning töötus regioonis võib väheneda 1,4% võrra.
- Seoses uue kaubavoolu kujunemisega lähima viie aasta jooksul võib 60 kuni 100 uut/tegutsevat ettevõtet transpordi- ja logistikasektorist tekkida või tulla mujalt Sillamäe linna ja sadamasse.
- Prognoosida ettevõtete tekkimist teistes sektorites on praegu küllalt keeruline, kuid analoogselt teiste sadamatega on võimalik tootmise tekkimine, mis on seotud lisaväärtuse omistamisega sadama kaudu liikuvatele kaupadele, nt arvutite kokkupanek komplekteerijatest, kauba pakendamine jms.
- Sillamäe sadam soodustab kindlasti tööjõu mobiilsust ja tööjõuressursside kasutamise optimeerimist Narva-Jõesuus, Vaivara vallas, Narvas ja Ida-Virumaal tervikuna, mis mõjutab kokkuvõttes positiivselt sihtpiirkonna sotsiaalmajanduslikku kliimat.
- Nagu käesolev uuring on näidanud, jääb elanike elu tase oluliselt riigi keskmisest vaatamata sissetulekute aastast aasta suurenemist. Ühe inimese keskmise sissetuleku ja elatusmiinimumi suhe on piirkonnas 3,5 Eesti 4,2 vastu. Kuid piirkonna ettevõtete konkurentsivõime ja Sillamäe sadama investeeringute kasvu korral kasvab ka kogu sihtpiirkonna konkurentsivõime mis muutub üha meelitavamaks investeerijatele. See aga tähendab elanikkonna suuremat tööhõivet ja heaolu kasvu.
- Vabariigis toimub elanike pidev ränne perifeeriast pealinna, mis on soodsam keskkond nii eluks kui töötamiseks. Sillamäe sadama tegevuse algamisega ning maakonna ja kohalike võimude positiivsete poliitiliste otsuste korral klastrite arendamise valdkonnas Ida-Virumaal tervikuna ja sihtpiirkonnas eriti võib rääkida ka tööjõu juurdevoolust teistest piirkondadest.
- Koos piirkonna ja Sillamäe linna majandusliku arenguga toimub ka sotsiaal- ja kultuurikapitali kasv ning sellest tulenevalt tekivad uued mitmekesised kultuurivormid nii Sillamäel kui ka Narva-Jõesuus ja Vaivara vallas.
- Rahvusvaheline praktika soovitab tööturu stabiliseerimiseks avalikul ja erasektoril tugevdada ja teha tihedamat koostööd põhimõttel Public Private Partnership (PPP).
- Kohalikud omavalitsused peavad looma maksimaalselt soodsad tingimused ettevõtluse arendamiseks. See saaks olulisel määral suurendada inimeste enda tööhõivet, laiendada töökohtade arvu ja seega alandada tööturu pingelist seisundit.
- Arvestades ettevõtlust arendavate organisatsioonide olemasolu piirkonnas (Narva Ärinõuandla SA, IVEK, Sillamäe inkubaator jt) on täheldada vajadus

tugevdada nende ja kohalike omavalitsuste suhteid tõstmaks ettevõtjate informeeritust toimivatest ettevõtlust toetavatest programmidest.




## 7. Lisa

### Lisa 1. Hamina sadamas (Soome) tegutsevad ärifirmad

**ПРЕДПРИЯТИЯ, РАБОТАЮЩИЕ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА ХАМИНА**

ADR-Haanpää Oy  
 Baltic Tank Oy  
 BASF Oy, завод в Хамине  
 Bertschi Finland Oy  
 Bruhn Spedition Oy  
 Car Trans Service Finland Oy  
 Centos Central Logistics Finland  
 Cleamar Oy  
 Container Depot Oy  
 DHL Express (Finland) Oy  
 Dow Suomi Oy  
 Dynea Chemicals Oy  
 East Light Oy  
 EHK-Kilinteistöt Oy  
 Falck Security Oy  
 Fazer Amica Oy  
 FGG Finngas GmbH  
 Finnlines Oy  
 Finn-Mica Oy  
 Finntugs Oy  
 Fortum Power and Heat Oy  
 Hallens Oy  
 Hamina Forwarding Company Oy  
 Haminan Koneyö Oy  
 Haminan Maansillrot Oy  
 Hamina Multimodal Terminals Ky (HMT)  
 Hamina Port Terminals Oy  
 Haminan Satama Oy  
 Port of Hamina Ltd  
 Haminan Satamaväen Osuusyhtiö Oy  
 Haminan Sementtiteute Ky  
 Haminan Velstosaha Oy  
 Hexlon Specialty Chemicals Oy  
 Ivar Ek Ky Shipchangers & Transport  
 J.M.Huber Finland Oy  
 John Nurminen Oy  
 Kalmar Industries Oy Ab  
 Kaukomarkkinat Oy  
 Konepaja Hamjets Oy  
 Lenkkeri Oy  
 Maxi-Trans Oy  
 Neste Oil Oy, терминал в Хамине  
 Oy Hacklin Hamiko Ltd  
 Oy Phoenix Collector Ltd  
 Oy Railtrans Ltd  
 Oy Saimaa Lines Ltd  
 Oy Teboil Ab  
 Oy Wikström & Krogius Ab  
 Papertx Oy  
 RONTA OY  
 Saybolt Finland Oy  
 Seamens Mission  
 Securitas Oy  
 SGS Inspection Services Oy  
 Spedition Services Finland Oy  
 Steveco Oy  
 Suomen Petrooli Oy, терминал в Хамине  
 Sähköryhmiä Muukka Oy  
 Suomen Petrooli Oy, завод по производству смазочных материалов  
 T.A.C.-TOP OY  
 Transfennica Ltd  
 Trans-World Transportation (Finland) Oy  
 Таможня  
 Utrinord Oy  
 Vopak Chemicals Logistics Finland Oy  
 VR Cargo, центр обслуживания клиентов в Хамине



**POH**  
 Haminan Satama Oy  
 Port of Hamina Ltd

P.O. Box 14  
 FIN-49401 Hamina  
 FINLAND  
 Phone +358 5 2255 400  
 Fax +358 5 2255 419  
 Email office@portofhamina.fi  
 Internet www.portofhamina.fi

## Lisa 2. Ida-Virumaal opereerivad suurimportijad

## Ida MTK-s e-tolliteenuste lepingu sõlminud firmad

Seisuga 20/03/2006

Jrk.n r	Firma	Reg.nr.	Tollip unkt	Leping	Tugifirma	Ootea eg	Mittetäieli k
1	<b>Virulane AS</b> (Rakvere 44313, Kalda tn 10A)	1020011 9	EE54 0	/155 28.08.02	Cybernetica AS	EI	EI
2	<b>Kreenholmi Valduse AS</b> (Narva 20103, Joala tn 20)	1017631 4	EE51 0	/157 28.08.02	Cybernetica AS	EI	EI
3	<b>Kunda Nordic Tsement AS</b> (Kunda 44106, Jaama tn 2)	1015677 2	EE54 0	/158 28.08.02	Cybernetica AS	EI	JAH
4	<b>Universal Industries OÜ</b> (Tallinn 11415, Betooni tn 18)	1010400 2	EE54 0	/173 10.09.02	Cybernetica AS	EI	EI
5	<b>Polyform AS</b> (Sillamäe 40202, Ehitajate 5)	1002025 1	EE51 3	/292 16.12.02	Edisoft OÜ	Edela, Kirde - EI Tartu, Tallinn, Kagu - JAH	EI
6	<b>Svarmil Ltd AS</b> (Kiviõli 43122, Kalevi tn 6)	1003256 7	EE51 2	/25 22.01.03	Cybernetica AS	EI	EI
7	<b>Estonia Logistics OÜ</b> (Tallinn 10143, Rävalla pst 4)	1058855 8	EE54 0	/59 12.02.03	Baltimir Eesti OÜ	EI	EI
8	<b>Vest-Wood Eesti AS</b> (Rakvere 44317, Arkna tee 1)	1024797 7	EE54 0	/123 25.03.03	Cybernetica AS	EI	EI
9	<b>Narva Auto AS</b> (Narva 21004, Tiimani tn 3)	1012818 4	EE51 0	/177 27.05.03	Edisoft OÜ	EI	EI
10	<b>Õnnerattas OÜ</b> (Narva 20308, Puškini tn. 12- 13)	1016157 2	EE51 0	/195 12.06.03	Edisoft OÜ	EI	EI
11	<b>TNC Components OÜ</b> (Tallinn 10149, Toompuistee 30)	1071393 6	EE51 2	/273 25.09.03	Edisoft OÜ	EI	EI
12	<b>Vipodeklarant OÜ</b> (Kohtla-Järve 30328, Kauba 4)	1004563 0	EE51 2	/280 10.10.03	Edisoft OÜ	EI	EI
13	<b>Bellus Furnituur OÜ</b> (Rakvere 44308, Kungla 7-38)	1022967 2	EE54 0	/311 17.11.03	Data Freight Systems OÜ	EI	EI
14	<b>Rakvere Metsamajand AS</b> (Rakvere 44309, Kunderi 30)	1004596 6	EE54 0	/325 25.11.03	NT Tollimaakler AS	EI	EI
15	<b>Narva Transiit OÜ</b> (Narva 21003, Rahu 4a)	1012878 7	EE51 0	/336 02.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
16	<b>MGT Baas OÜ</b> (Sillamäe 40233, Tallinna mnt 3)	1022840 2	EE51 3	/342 15.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
17	<b>MMN Tehase AS</b> (Narva 21004, Tiimani 1)	1012884 7	EE51 0	/347 19.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
18	<b>Silbet AS</b> (Kohtla-Järve 31027, Ahtme mnt 117)	1016015 3	EE51 2	/357 30.12.03	Infosys OÜ	EI	EI
19	<b>Sfinks KN OÜ</b> (Sillamäe 40233, Gagarini 23- 32)	1033732 1	EE51 3	10.4-1/4 06.02.04	Edisoft OÜ	EI	EI

Sillamäe sadama klatri uuring

20	<b>Sillamäe Sadam AS</b> (Sillamäe 40231, Kesk 2)	1031897 3	EE51 3	10.4-1/13 21.04.04	Edisoft OÜ	EI	EI
21	<b>Silmet AS</b> (Sillamäe 40231, Kesk 2)	1029495 9	EE51 3	10.4-1/21 10.05.04	Edisoft OÜ	EI	EI
22	<b>Repo Vabrikud AS</b> (Püssi 43299, Maidla tee 7)	1018619 3	EE51 2	10.4-1/23 11.05.04	Infosys OÜ	EI	EI
23	<b>Ecometal AS</b> (Sillamäe 40231, Kesk 2/26)	1059240 9	EE51 3	10.4- 1/26-3 04.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
24	<b>Hesa Truck AS</b> (Narva 20307, Puškini 20-81)	1005354 6	EE51 0	10.4- 1/27-2 04.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
25	<b>STS Logistic OÜ</b> (Sillamäe 40231, Kesk 4)	1082964 4	EE51 3	10.4- 1/33-2 21.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
26	<b>NTT AS</b> (Narva 20303, Hariduse 5)	1004559 3	EE51 0	10.4- 1/31-2 25.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
27	<b>Granel OÜ</b> (Sillamäe 40231, Tolstoi 9)	1063200 8	EE51 3	10.4-1/40 03.08.04	Edisoft OÜ	EI	EI
28	<b>Orica Eesti OÜ</b> (Jõhvi 41533, Jaama 10)	1018663 2	EE51 3	10.4- 1/28-2 05.08.04	Infosys OÜ	EI	EI
29	<b>World Micro Freight OÜ</b> (Tallinn 11415, Peterburi tee 81)	1066209 6	EE51 3	10.4- 1/45-3 03.12.04	Edisoft OÜ	EI	EI
30	<b>Micro Electronics Trade OÜ</b> (Sillamäe 40202, Kajaka 9)	1083044 1	EE51 3	7.1-7/2 25.01.05	Edisoft OÜ	EI	EI
31	<b>Edusamm-Post OÜ</b> (Jõhvi 41533, Sompa 4)	1044447 1	EE51 2	7.1-7/4-4 01.03.05	Edisoft OÜ	EI	EI
32	<b>Nextgate OÜ</b> (Narva 20603, Kangelaste 8-69)	1088945 7	EE51 0	7.1-7/7-3 01.03.05	Edisoft OÜ	EI	EI
33	<b>Nor-Est Wood AS</b> (Türi 72213, Vabriku pst 1)	1051318 9	EE54 0	7.1-7/6-4 01.03.05	Infosys OÜ	EI	EI
34	<b>Silsteve AS</b> (Sillamäe 40231, Kesk 2)	1113033 2	EE51 3	7.1-7/3 17.03.06	Edisoft OÜ	JAH	EI

**Ida MTK-s e-tolliteenust kasutavad, kuid teistes tolliinspektorides e-tolliteenuste lepingu sõlminud firmad**

Jrk.nr	Firma	Reg.nr.	Tollipunkt	Leping	Tugifirma	Ooteaeg	Mittetäielik
1	<b>Sivex International AS</b> (Pärnu 80041, Raba tn 35)	102080 11	EE510	/192 19.09.02 Edela TI	Infosys OÜ	EI	EI
2	<b>NT Logistika AS</b> (Tallinn 19091, Mustamäe tee 59)	105063 81	EE540	/308 24.12.02 Tallinna TI	NT Logistika AS	Tingimus ega	EI
3	<b>Estma OÜ</b> (Tallinn 10111, Sadama tn 17)	110234 93	EE540	7.1-7/3 10.02.05 Tallinna TI	Infosys OÜ	EI	EI