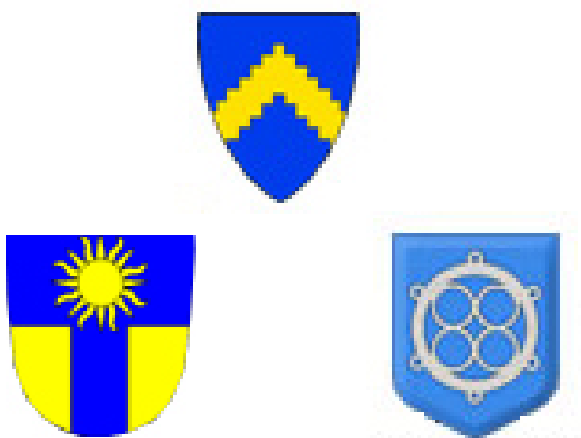


Исследование и анализ потенциальных
кластеров г.Силламяэ, Вайвара, Нарва-Йыэсуу
и оценка социально-экономического влияния
развития кластеров и порта
на город Силламяэ и целевой регион.



**Заказчики: Narva-Jõesuu Linnavalitsus, Sillamäe Linnavalitsus и
Vaivara Vallavalitsus**

Исполнитель: Целевое учреждение Нарвский Бизнес-Центр

**Исследование подготовлено при поддержке
Целевого учреждения развития предпринимательства**



Содержание

1. Введение.....	4
2. Методология.....	6
3. Описание кластеров.....	7
3.1 Анализ	7
3.2 Определение субъектов кластеров и составление кластерных карт	15
Карта №1.....	18
Карта №2.....	19
Карта №3.....	20
Карта №4.....	21
Карта №5.....	22
Карта №6.....	23
3.3 Прогнозы развития кластеров и кооперационных связей	24
4. Оценка экономического влияния порта Силламяэ и развития кластеров на регион в 2006-2010.....	26
4.1 Феномен порта Силламяэ как источник привлечения дополнительных инвестиций	26
4.2 Влияние порта на бизнес-климат в городе Силламяэ и регионе и существующие здесь возможности	29
4.2.1 Создание новых предприятий.....	29
4.2.2 Создание новых рабочих мест и улучшение мобильности рабочей силы	33
4.2.3 Конкурентоспособность предприятий.....	34
4.3 Влияние на экономическую деятельность предприятий	35
4.4 Развитие транспортной инфраструктуры региона.....	35
4.5 Поступление средств в местные и государственные бюджеты	36
4.6 Улучшение имиджа как активного бизнес-региона	36
5. Оценка социального влияния развития кластеров и порта Силламяэ на регион 2006-2010	38
5.1 Занятость населения и динамика	38
5.2 Качество жизни (доходы на душу населения).....	38
5.3 Демографический прогноз (естественный прирост, миграция).....	39
5.4 Стабильность социальной обстановки (безопасность и прочие вопросы).....	40
5.5 Образование и культура.....	41
5.6 Социальная инфраструктура и жилищное хозяйство.....	41
6. Выводы.....	43
7. Приложение.....	45
Приложение 1. Действующие в порту Хамина (Финляндия) коммерческие фирмы.....	45
Приложение 2. Крупнейшие экспортеры, оперирующие в Ида-Вирумаа	46

1. Введение

Майкл Портер, мировой авторитет в области менеджмента и маркетинга дает следующее определение понятия кластера: *"Географическая концентрация взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, провайдеров услуг, фирм, работающих в родственных областях и ассоциированных с ними учреждений (например, университетов, агентств по стандартам, торговых ассоциаций), которые конкурируют, но в то же время сотрудничают в одной сфере деятельности."*

Развитие кластеров – это современный подход к развитию промышленности и сферы услуг в ЕС и США. Международный опыт показывает, что предприятия, объединенные в единую группу или кластер, способны к быстрому экономическому развитию, жизнеспособному лидерству на внутренних и внешних рынках, значительному созданию новых рабочих мест с высокой добавочной стоимостью, быстрому технологическому прогрессу.

В кластер обычно объединяются не только поставщики, производители и продавцы продукции или услуг. Кластер объединяет все заинтересованные во взаимовыгодном сотрудничестве фирмы, организации и пр.: предприятия, вовлеченные в технологическую цепочку, предприятия сферы обслуживания и логистики, дизайнерские и PR фирмы, научно-исследовательские организации, консультационные организации и т.д. За счет эффективной единой инновационной и маркетинговой политики, передачи ноу-хау, специализации, работы под единым брэндом или другого сотрудничества, как коммерческого, финансового так и технологического, кластеры быстро развиваются и эффективно противостоят глобализации, успешно совместно участвуют в тендерах на госпоставки, повышают инвестиционную привлекательность городов и регионов. Развитие кластера предусматривает как минимум 3 этапа. Данный документ затрагивает только первый этап «Определение и описание транспортного и логистического кластера порта Силламяэ».

С учетом создания в Ида-Вирумаа Силламяэского порта и началом его деятельности в 2005 году экономическая структура как уезда так и непосредственно города Силламяэ уже претерпевает изменения и будет меняться и в будущем. С одной стороны, порт Силламяэ- это новые возможности для развития предпринимательства и резкой активизации регионального и даже национального экономического развития. С другой стороны – это угроза сложившейся предпринимательской структуре города Силламяэ и опасность вновь превратиться в моно- экономический город, сильно зависящий от порта. Тем не менее, возможностей больше чем угроз. И одна из них -это формирование кластеров из уже существующих предприятий и наполнения их новыми фирмами.

В этой связи при поддержке EAS и местных самоуправлений Силламяэ, Нарва-Йыэсуу и Вайвара проведена попытка первичного определения транспортного и логистического кластера порта Силламяэ с акцентом на экономическое и социальное влияние порта на город Силламяэ и регион.

Местные самоуправления, которые будут развивать и поддерживать кластеры, как наиболее эффективную форму сотрудничества местных и региональных

предприятий в условиях глобализации мировой экономики, тем самым создают условия для быстрого экономического и социального развития своего региона.

В случае успешного создания кластеров с центром притяжения «Порт Силламяэ», результаты их развития могут быть следующие:

- Рост вовлеченности местных и региональных предприятий в транспортные, логистические и туристические сети и цепочки с центром притяжения «Порт Силламяэ»
- Оптимизация существующей деятельности и повышение экономической эффективности предприятий
- Создание новых предприятий
- Создание дополнительных рабочих мест в регионе
- Уменьшение безработицы
- Рост объемов производства в регионе
- Рост экспорта
- Рост доходов местных самоуправлений региона
- Улучшение имиджа и инновационной привлекательности региона

2. Методология

Настоящее общее исследование и анализ проводились ЦУ «Нарвский Бизнес-Центр» в рамках реализации Проактивных мероприятий, финансируемых ЦУ «Развития предпринимательства Эстонии» (EAS), а также самоуправлениями Силламяэ, Нарва-Йыэсуу и Вайвара, пожелавшими участвовать в данном исследовании.

Целью исследования было:

- определить, имеется ли в порту и городе Силламяэ транспортный и логистический кластер и описать его
- определить как порт Силламяэ в целом влияет на экономическое и социальное развитие Силламяэ и целевого региона.

Целевой регион:

Силламяэ, Нарва-Йыэсуу, Вайвара. Вместе с тем, для сравнения ситуации и данных, рассматривался также Ида-Вирумаа в целом и другие города уезда.

Целевая группа:

Предприятия по транспорту и логистике региона, а также другие сектора

Мероприятия:

- Подготовительные работы. Разработка и согласование методики исследований
- Статистическое исследование возможных кластеров порта и целевого региона
- Интервью с ключевыми лицами
- Анализ полученных данных
- Определение субъектов кластера в Силламяэ и регионе
- Составление кластерной карты (Mapping)
- Прогнозы развития кластеров и кооперационных связей

Источниками информации были местные самоуправления целевого региона, Eesti Staatistika, базы данных, справочники и бизнес каталоги, СМИ, предприниматели и другие лица и организации.

3. Описание кластеров

3.1 Анализ

Этап статистического определения и описания транспортного и логистического кластера порта Силламяэ вызван тем, что полностью отсутствует информация по этим секторам и сам термин «кластер» для большинства практически неизвестен. Фактически нет информации и какого-либо описания концентраций фирм и компаний в регионе, которые могут рассматриваться как кластер или перерасти в него со временем. Поэтому данное исследование направлено на локализацию компаний, потенциально могущих составить будущие кластеры, и сбор первичных, в основном пока статистических, данных по ним, чтобы впоследствии выбрать явные сектора и те фирмы, на ком можно сконцентрировать усилия в последующей работе.

Изначально, как и было предусмотрено условиями исследования, были охвачены только предприятия в сфере транспорта и логистики, действующие в Силламяэ и Силламяэском порту, а также в целевом регионе и уезде в целом. С учетом того, что фактически таких фирм в целевом регионе оказалось немного, всего 7 в Силламяэ и 91 в уезде, то исследование было расширено и по другим отраслям и секторам, как то:

- *Машины и оборудование*
- *Связь*
- *Промышленность и производство*
- *Услуги*
- *Туризм*

Исходя из условий исследования, по *Транспорту и логистике, Связи, Промышленному производству и Туризму* были учтены все имеющиеся данные. В *Туризме* учитывались данные зарегистрированных фирм как оказывающих непосредственно туристические услуги, так и предоставляющих размещение, ибо в [Majandustegevuse register \(MTR\)](#) они учтены вместе. По секторам *Машины и оборудование* и *Услуги* были сделаны отдельные ограничения по выборке и включены в исследование только следующие группы:

- *Машины и оборудование*
 - *Строительные инструменты и машины*
 - *Промышленные машины и оборудование*
 - *Электроника*
- *Услуги*
 - *Услуги по строительству(строительные фирмы)*
 - *Обслуживание и ремонт*
 - *Автообслуживание*

Исследование определяло три цели сбора статистических данных :

- Описать ситуацию повозможным кластерам в Силламяэ, Нарва-Йыэсуу и Вайвара т.е. в целевом регионе
- Сравнить ее с ситуацией в Ида-Вирумаа
- Сравнить ее с ситуацией в Эстонии

В силу сложности и дороговизны получения детальной информации по другим индикаторам, сравнительным индикатором в данном исследовании было выбрано количество компаний, занятых в том или ином секторе и выражено это было через индекс месторасположения т.е. количество фирм в секторе по отношению к общей численности фирм выбранного сектора в регионе и в стране. Далее, при определении конкретных групп фирм в качестве реальных концентраций учитывался критерий наличия в одной группе не менее 10 фирм одного сектора.

Ниже приводятся соответствующие таблицы и графики, полученные как результат анализа, а также комментарии по изученным секторам в Силламяэ, Вайвара и Нарва-Йыэсуу.

Таблица 1

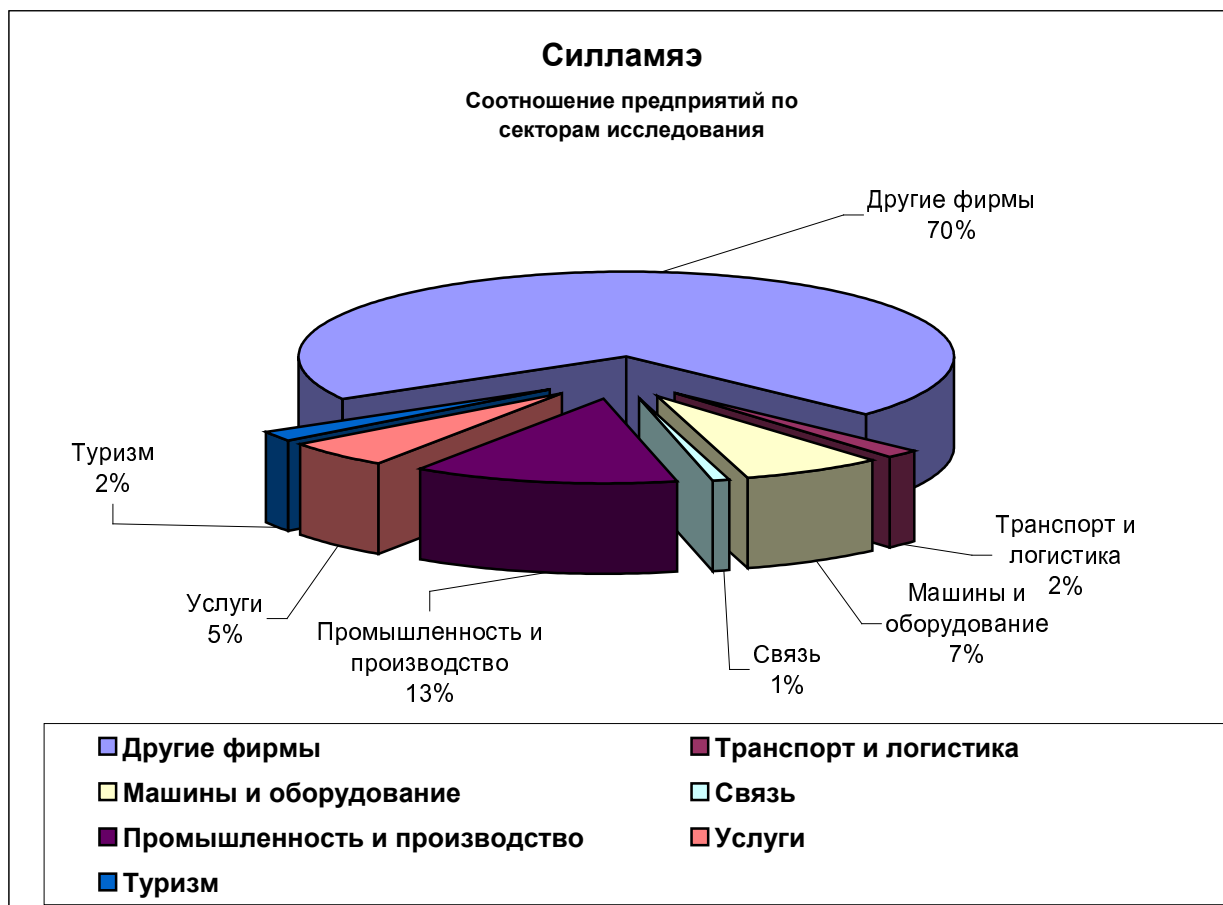
Наименование	Силламяэ	Ида-Вирумаа	Эстония	Соотношение Силламяэ/И-В	Соотношение Силламяэ/ЭР
Количество фирм	422 ¹	5 543 ²	100 072 ³	7,6%	0,4%
Транспорт и логистика	7	91	1703	7,7%	0,4%
Машины и оборудование	29	72	756	40,2%	3,8%
Связь	4	48	148	8,3%	2,7%
Промышленность и производство	55	338	5196	16,2%	1,1%
Услуги	22	175	2576	12,6%	0,9%
Туризм	8	55	673	14,5%	1,2%

Данная таблица означает, что в Силламяэ в целом зарегистрированы и оперируют 7,6% всех фирм, действующих в Ида-Вирумаа и 0,4% фирм Эстонии.

¹ По данным горуправы г.Силламяэ и НКО «Силламяэская свободная зона»

² По данным Äriregister

³ По данным Äriregister



В тоже время в графах «Соотношение» по секторам представлены процентные соотношения фирм, действующих в Силламяэ по выбранным к исследованию секторам. Эти соотношения указывают на следующее группирование фирм в Силламяэ по отношению к уезду и Эстонии:

Таблица 1а

	Индекс по Ида-Вирумаа	Комментарий	Индекс по Эстонии	Комментарий
<i>Транспорт и логистика</i>	1,01	Количество фирм в Силламяэ представлено наравне с другими городами Ида-Вирумаа	1,00	Количество фирм в Силламяэ представлено наравне с другими регионами Эстонии
<i>Машины и оборудование</i>	5,28	Явное группирование	9,5	Явное группирование
<i>Связь</i>	1,09	Количество фирм представлено наравне с другими городами Ида-Вирумаа	6,75	Явное группирование
<i>Промышленность и производство</i>	2,13	Достаточное группирование	2,75	Достаточное группирование
<i>Услуги</i>	1,65	Достаточное группирование	2,25	Достаточное группирование
<i>Туризм</i>	1,90	Достаточное группирование	3	Достаточное группирование

Из анализа Таблицы 1 и 1а следует, что из шести выбранных секторов, пять представляют собой определенное группирование фирм в г.Силламяэ. В тоже время можно сказать, что сектор Транспорта и логистики представлен наравне с другими городами Ида-Вирумаа и регионами Эстонии. С учетом развивающегося порта, такое представительство явно недостаточно и на это указывают цифры по аналогичным фирмам в финских портах Котка и Хамина, приведенные ниже в п. 4.2.1.

Можно предположить, что вопросами логистики в порту могут заниматься и фирмы, расположенные и вне г. Силламяэ. Однако с точки зрения кластера, такое представительство в городе все же недостаточно и представляет возможность для развития.

Исходя из второго критерия, наличия не менее 10 фирм в одном секторном группировании, следует, что в Силламяэ явная концентрация фирм имеет место в следующих секторах:

<i>Промышленность и производство</i>	55
<i>Машины и оборудование</i>	29
<i>Услуги</i>	22

Таблица 2

Наименование	Нарва-Йыэсуу	Ида-Вирумаа	Эстония	Соотношение Нарва-Йыэсуу /И-В	Соотношение Нарва-Йыэсуу /ЭР
Количество фирм	22 ⁴	5 543	100 072	0,4%	0,02%
Транспорт и логистика	2	91	1703	2,1%	0,1%
Машины и оборудование	2	72	756	2,7%	0,25%
Связь	0	48	148	0%	0%
Промышленность и производство	1	338	5196	0,3%	0,02%
Услуги	2	175	2576	1,1%	0,07%
Туризм	9	55	673	16,3%	1,3%

Графически соотношение предприятий Нарва-Йыэсуу по секторам исследования можно представить следующим образом.

⁴ По данным самоуправлений г. Нарва-Йыэсуу и Вайвара и [Maiandustegevuse register \(MTR\)](#)

График 2

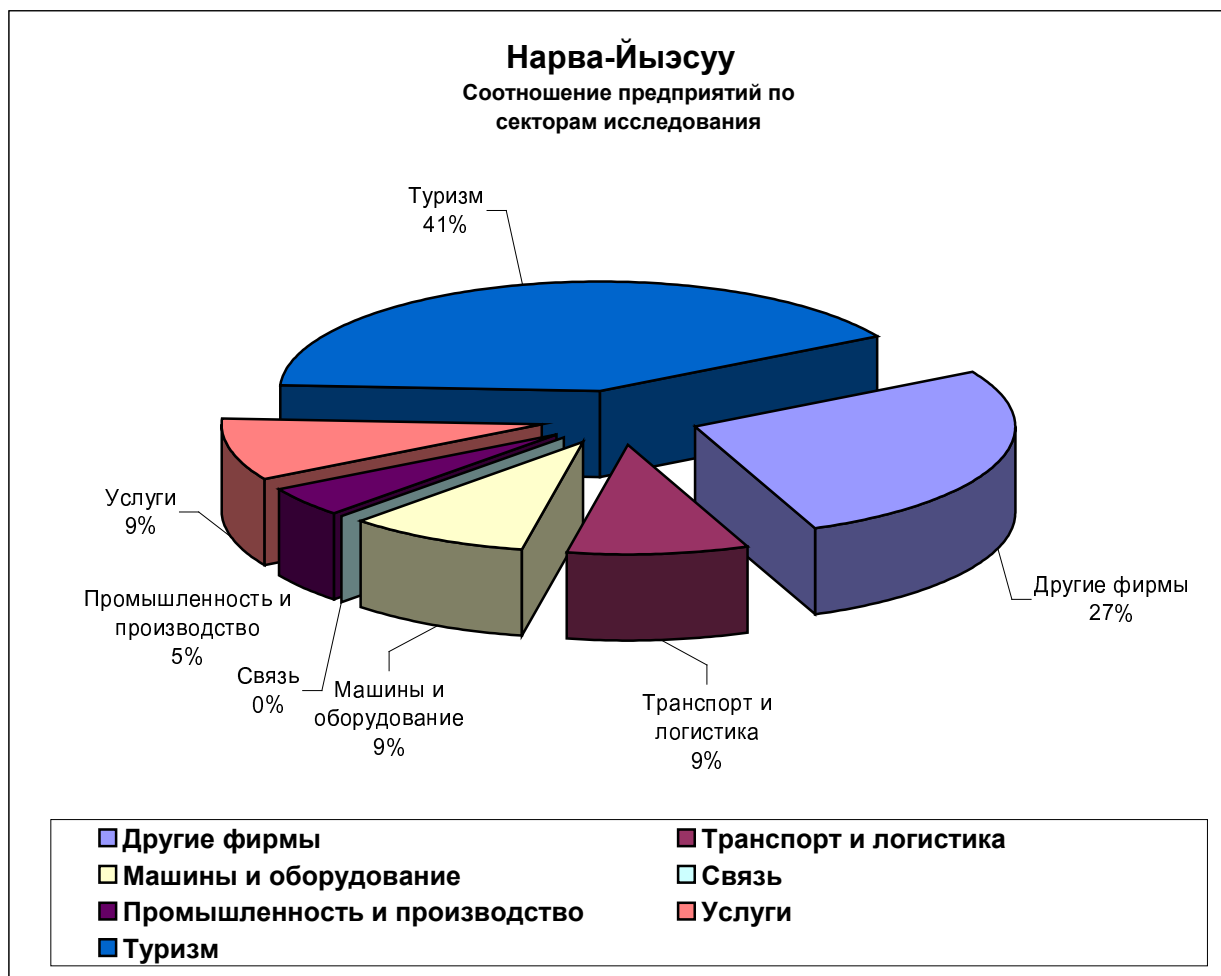


Таблица 2а

	Индекс по Ида-Вирумаа	Комментарий	Индекс по Эстонии	Комментарий
<i>Транспорт и логистика</i>	5,2	Явное группирование	5	Явное группирование
<i>Машины и оборудование</i>	6,7	Явное группирование	12,5	Явное группирование
<i>Связь</i>	0		0	
<i>Промышленность и производство</i>	0,7	Недостаточное группирование	1	Количество фирм в Нарва-Йыэсуу представлено наравне с другими городами Эстонии
<i>Услуги</i>	2,7	Достаточное группирование	3,5	Достаточное группирование
<i>Туризм</i>	40,7	Явное группирование	65	Явное группирование

Из анализа Таблицы 2 и 2а следует, что из выбранных для исследования секторов, три представляют собой относительное группирование фирм в г.Нарва-Йыэсуу. Два из них - «Транспорт и логистика» и «Машины и оборудование»

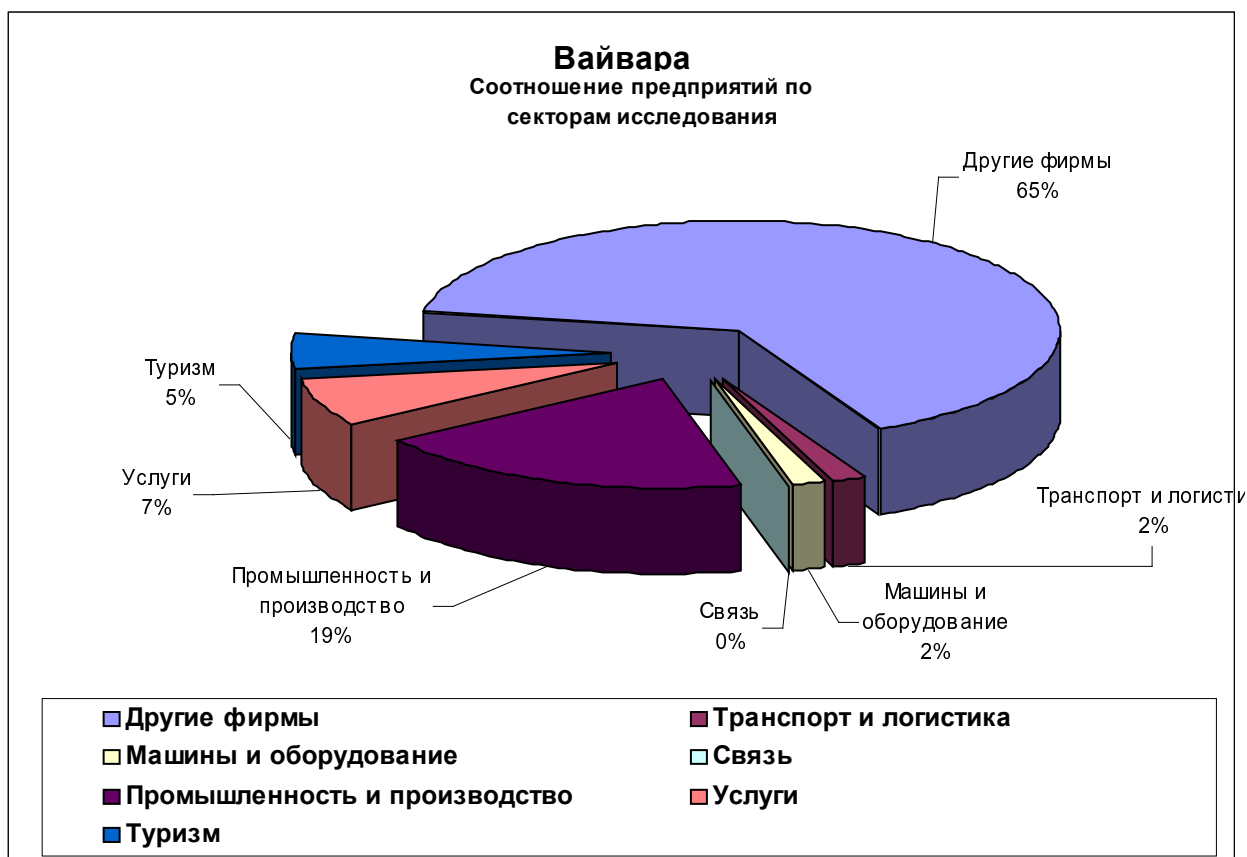
представлены каждый только двумя фирмами и интереса как будущий кластер, особенно в курортном городе, не представляют.

Группирование же *Туризм* хоть и насчитывает 9, а не 10 фирм, явно указывает на концентрацию этих фирм в г.Нарва-Йыэсуу. При анализе фирм в концентрации *Туризм* обращает на себя внимание, что из 9 фирм только 3 указаны в регистре как действительно турфирмы, а остальные как фирмы, представляющие размещение. Часть из этих фирм не зарегистрированы в г.Нарва-Йыэсуу, но имеют здесь разрешения на деятельность по туризму.

Таблица 3

Наименование	Вайвара	Ида-Вирумаа	Эстония	Соотношение Вайвара/И-В	Соотношение Вайвара/ЭР
Количество фирм	57 ⁵	5 543	100 072	1%	0,06
Транспорт и логистика	1	91	1703	1,1%	0,06%
Машины и оборудование	1	72	756	1,3%	0,1%
Связь	0	48	148	0%	0%
Промышленность и производство	11	338	5196	3,3%	0,2%
Услуги	4	175	2576	2,3%	0,2%
Туризм	3	55	673	5,4%	0,45%

График 3



⁵ По данным самоуправления волости Вайвара

Таблица 3а

	Индекс по Ида-Вирумаа	Комментарий	Индекс по Эстонии	Комментарий
<i>Транспорт и логистика</i>	1,1	Количество фирм в Вайвара представлено наравне с другими городами Ида-Вирумаа	1	Количество фирм в Вайвара представлено наравне с другими городами Эстонии
<i>Машины и оборудование</i>	1,3	Достаточное группирование	1,6	Достаточное группирование
<i>Связь</i>	0		0	
<i>Промышленность и производство</i>	3,3	Явное группирование	3,3	Явное группирование
<i>Услуги</i>	2,3	Достаточное группирование	3,3	Явное группирование
<i>Туризм</i>	5,4	Явное группирование	7,5	Явное группирование

Анализ Таблиц 3 и 3а указывает на то, что из выбранных для исследования секторов, два «Промышленность и производство» и «Услуги» представляют собой относительное группирование фирм в волости Вайвара, и, в какой-то степени, «Туризм». Из них только одно группирование «Промышленность и производство» насчитывает 11 фирм, что говорит об определенной концентрации именно фирм этого сектора в волости Вайвара.

Таблица 4

Наименование	Соотношение				
	Силламяэ/ Нарва-Йыэсуу	Силламяэ/ Вайвара	Силламяэ/ Нарва	Силламяэ/ Кохтла-Ярве	Силламяэ/ Йыхви
<i>Транспорт и логистика</i>	3,5	7	0,3	0,7	0,3
<i>Машины и оборудование</i>	14,5	29	1,3	2,4	1,5
<i>Связь</i>	0	0	0,2	4,1	2
<i>Промышленность и производство</i>	55	5	0,8	0,8	1,1
<i>Услуги</i>	11	5,5	0,3	0,7	0,7
<i>Туризм</i>	0,6	0,7	0,4	0,6	0,7

В Таблице 4 за основу взят показатель 1, который указывает на равномерное группирование фирм выбранного сектора по Ида-Вирумаа. Чем показатель больше 1 тем лучше соотношение в секторе в пользу Силламяэ. Значение меньше 1 (выделено) указывает, что в этом секторе Силламяэ по количеству предприятий уступает другим городам уезда. Так Силламяэ уступает по всем позициям г.Нарве, за исключением «Машины и оборудование». Городу Кохтла-Ярве Силламяэ уступает по позициям «Транспорт и логистика», «Промышленность и производство», «Услуги» и «Туризм». Городу. Йыхви по позициям «Транспорт и логистика», «Услуги» «Туризм». Курорту Нарва-Йыэсуу по «Туризму».

Исходя из анализа полученной информации и взвешивания показателей можно определить также доминирующую и второстепенную специализацию целевого региона как это отражено в Таблице 5. При этом следует учитывать допущение, что анализируются не все представленные в регионе сектора, а только те, которые выбраны данным исследованием.

Таблица 5

Целевой регион	Доминирующая специализация в Ида-Вирумаа	Второстепенная специализация в Ида-Вирумаа
Силламяэ	<i>Машины и оборудование</i>	<i>Промышленность и производство</i>
Нарва-Йыэсуу	<i>Туризм</i>	<i>Машины и оборудование Транспорт и логистика, Услуги</i>
Вайвара	<i>Промышленность и производство</i>	<i>Услуги</i>
Нарва	<i>Промышленность и производство</i>	<i>Услуги</i>
Йыхви	<i>Промышленность и производство</i>	<i>Услуги</i>
Кохтла-Ярве	<i>Промышленность и производство</i>	<i>Услуги</i>

Данные Таблицы 5 явно подтверждают индустриальную направленность целевого региона, а развитие туризма больше выглядит как открывающаяся возможность или малоиспользуемый резерв развития.

Из настоящего анализа, помимо указанных выше соотношений, можно представить и общую картину по конкурентной ситуации между выбранными секторами в Ида-Вирумаа. И именно построение связей внутри, скажем, потенциального кластера «*Промышленность и производство*» и может поменять ситуацию от продолжения конкуренции на деловое взаимовыгодное сотрудничество.

3.2 Определение субъектов кластеров и составление кластерных карт

Результаты анализа свидетельствуют о том, что в целевом регионе имеется следующие концентрации компаний в анализируемых секторах по городам и волости:

Таблица 6

СИЛЛАМЯЭ	
Промышленность и производство	55
Машины и оборудование	29
Услуги	22
ВАЙВАРА	
Промышленность и производство	11
НАРВА-ИЫЭСУУ	
Туризм	9

Таблица 7

Общее количество фирм в потенциальном кластере по целевому региону	Количество фирм в И-В	Количество фирм в Эстонии
Промышленность и производство	67	338
Машины и оборудование	32	72
Услуги	28	175
Туризм	20	55

График 4

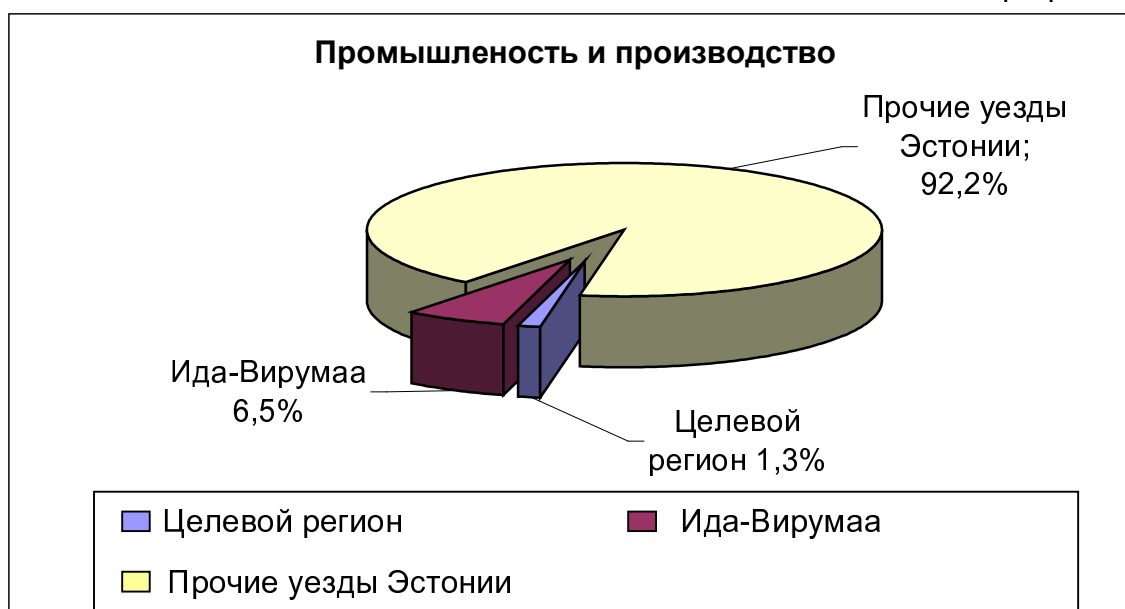


График 5

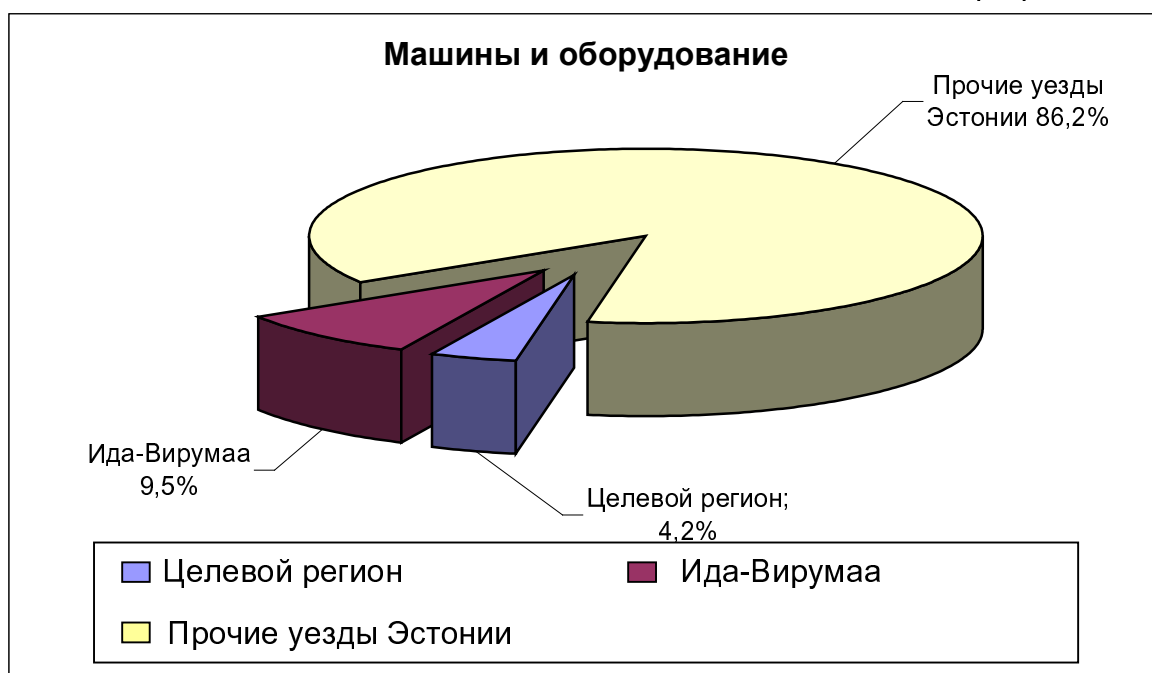


График 6

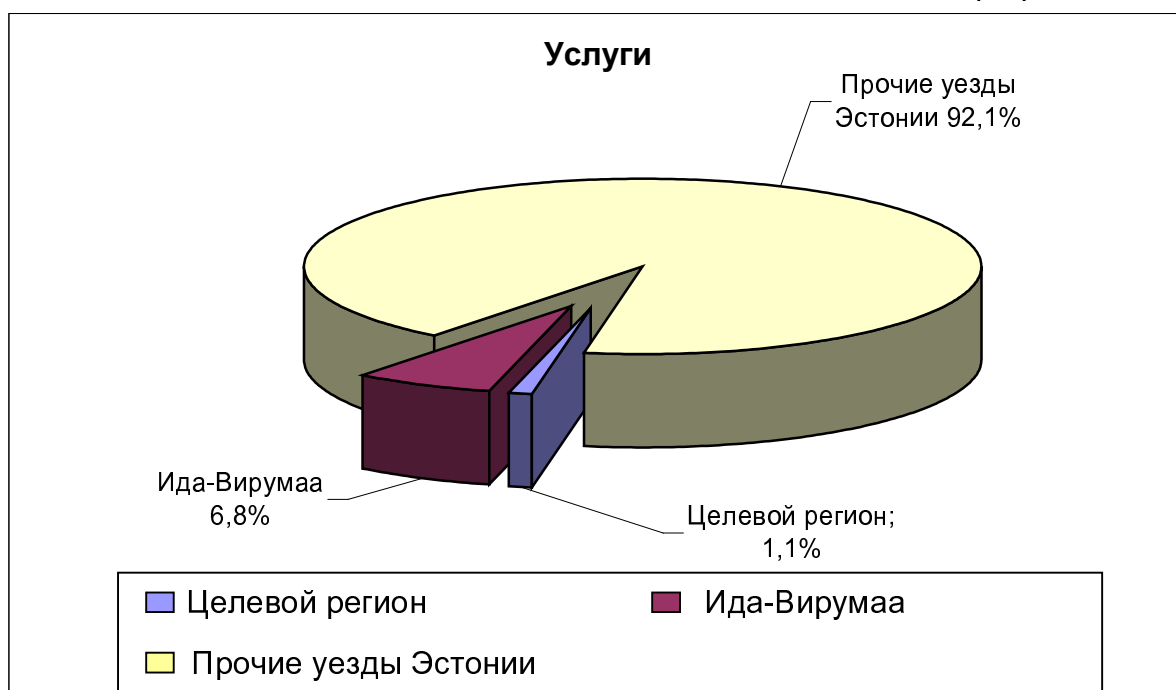
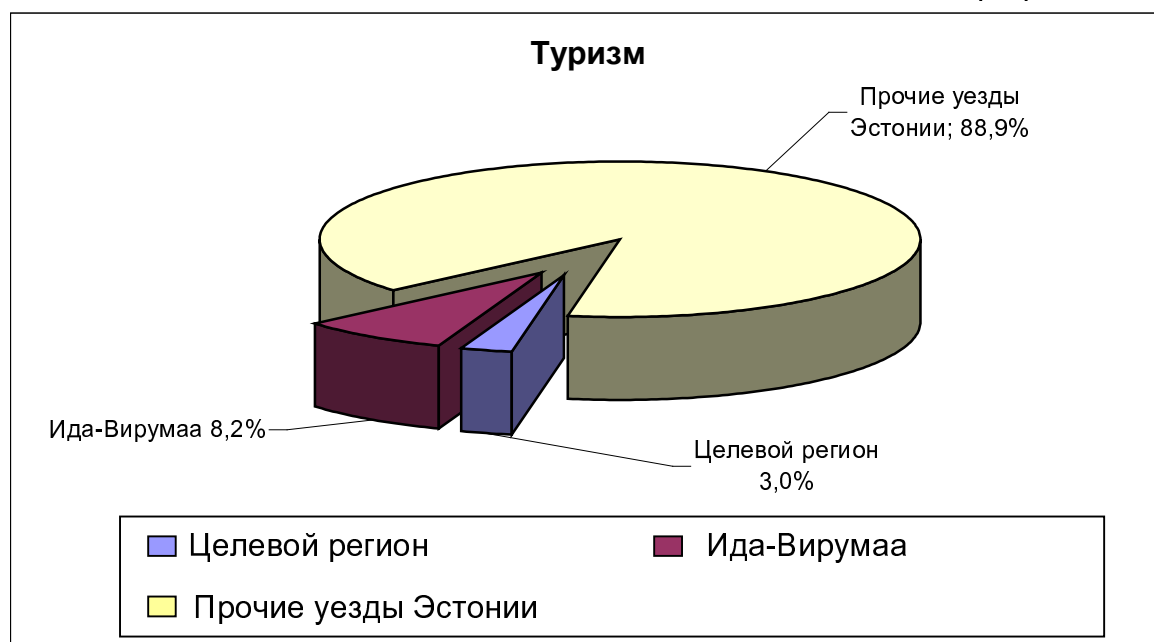
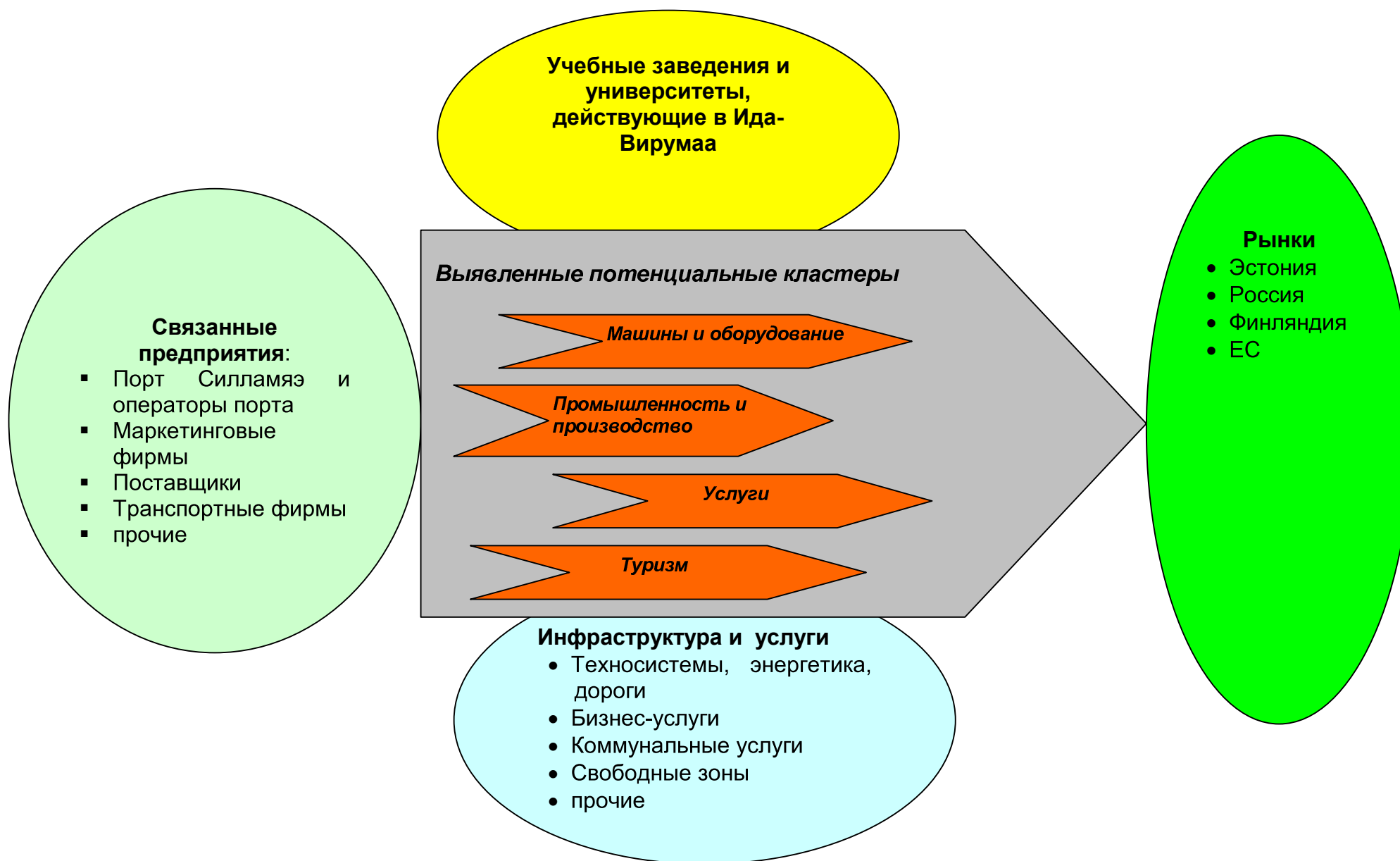


График 7



Карта №1.

Общая кластерная карта целевого региона: Силламяэ, Нарва-Йыэсуу, Вайвара



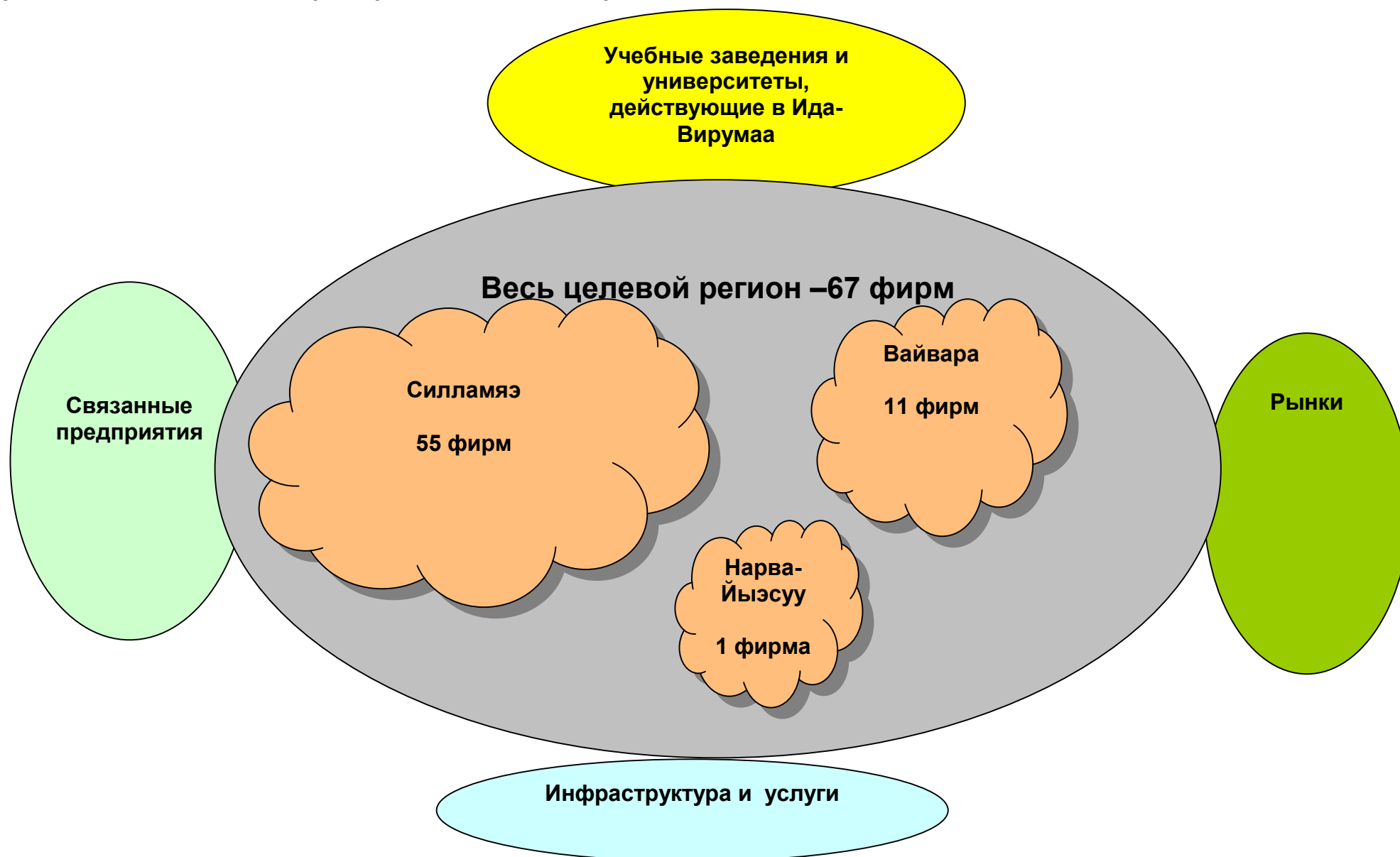
Карта №2.

Карта потенциального кластера «Машины и оборудование»



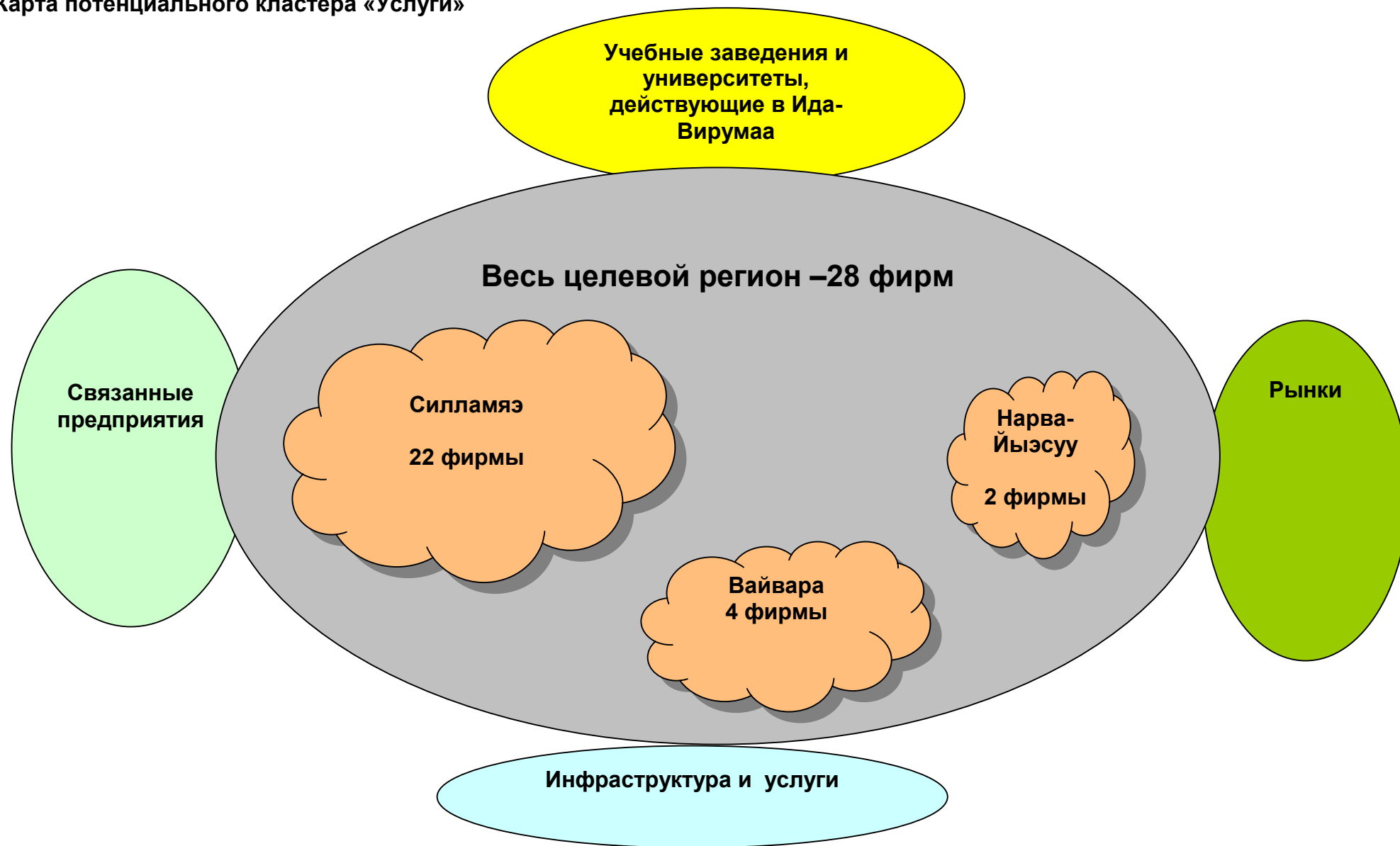
Карта №3.

Карта потенциального кластера «Промышленность и производство»



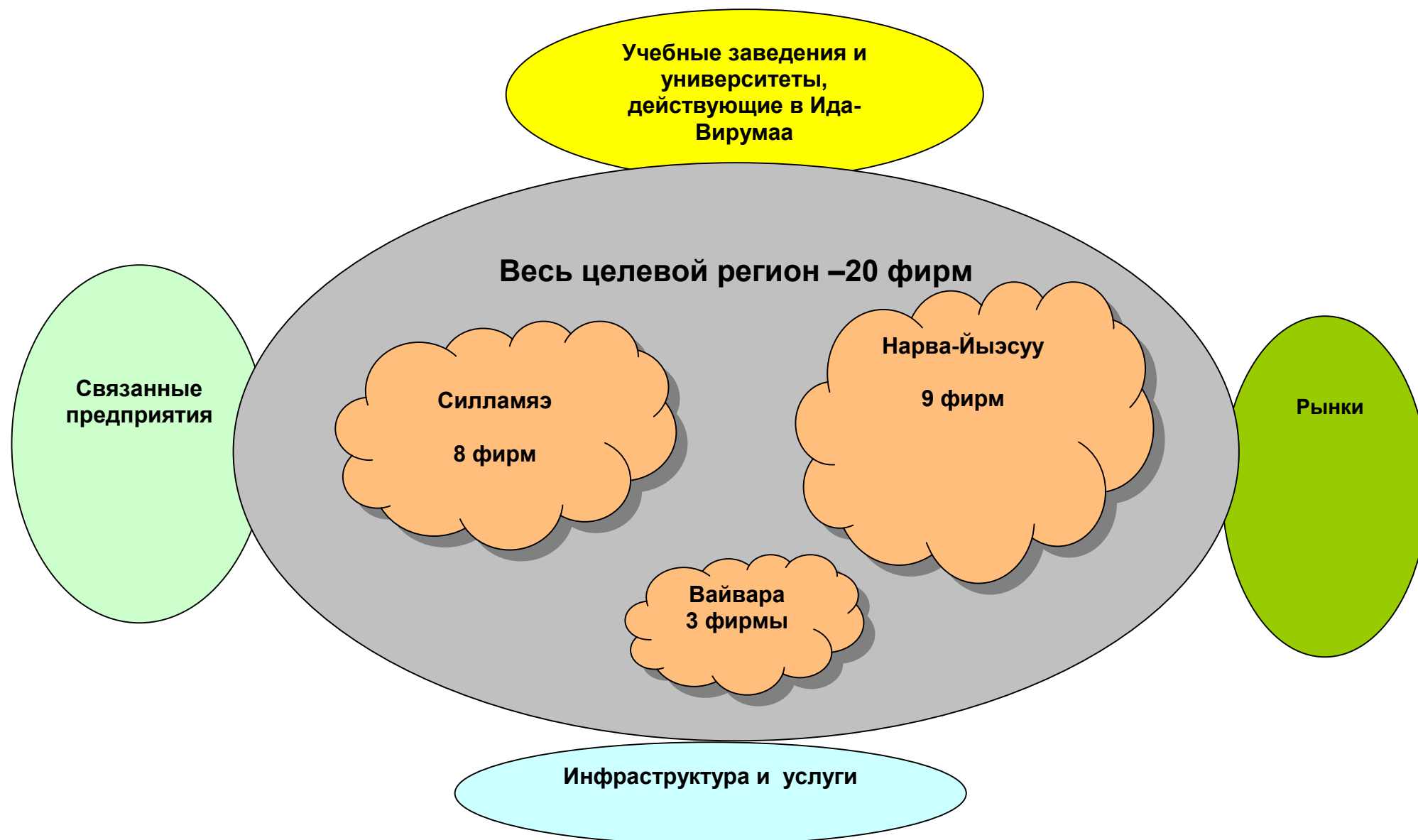
Карта №4.

Карта потенциального кластера «Услуги»



Карта №5.

Карта потенциального кластера «Туризм»



Карта №6.

Карта выявленных потенциальных кластеров Силламяэ и влияющие внешние факторы



3.3 Прогнозы развития кластеров и кооперационных связей

Как следует из проведенного анализа, возможность развития кластеров в целевом регионе реально существует и уже в настоящее время определено минимум 5 потенциальных группирований, которые идентифицированы и описаны выше

Но это только группирования и не более. Пока нет никаких более менее выраженных сетевых взаимоотношений между фирмами внутри этих потенциальных кластеров, не существует ни разделения труда, ни оптимизации цепочки *поставщик-производство\услуга- покупатель*. Другими словами нет ярко выраженных кооперационных связей, никакой совместной маркетинговой или инновационной политики и соответственно нет добавочной стоимости в конечном продукте на внутреннем или внешнем рынке.

В исследуемом целевом регионе есть реальные возможности формирования кластеров, присущих развитию портов таких как логистика и транспорт, и это явно видно в следующей главе, но они пока находятся в зачаточном состоянии.

Будут ли кластеры развиваться в регионе, а вместе с ними и появляться новые фирмы и создаваться новые рабочие места зависит от многих факторов. Но главными из них является экономическая и предпринимательская политика органов местного самоуправления и желание самого бизнеса.

Роль самоуправлений неоспорима, ибо именно они сами или через соответствующие структуры поддержки предпринимательства, должны определиться и увидеть важность создания кластеров на своей территории и принять для этого соответствующие решения. Такая дальновидность даст им в среднесрочной перспективе конкурентные преимущества как в во внешних средствах Структурных фондов, так и привлечении рабочей силы, дефицит которой уже обозначился и явно растет.

В процессе создания кластеров определение **потребностей самого бизнеса** также является очень важным ибо кластер работает только когда в нем заинтересован бизнес и бизнесмены видят в нем свои новые возможности. Важно также определить и местные бизнес связи и деловое сотрудничество между фирмами или т.н. построение сетей. Компании могут быть и не заинтересованы в участии в кластере в случае, если фирмы действительно сильно конкурируют на ограниченном рынке или имеют различные стратегические интересы.

И именно здесь важна роль местных и региональных властей помочь фирмам увидеть перспективы от сотрудничества и уйти от порой ненужной конкуренции. Целесообразно выработать региональную политику в Ида-Вирумаа по развитию здесь региональных кластеров. А учитывая приграничное расположение, и кластеров трансграничного характера, включающих приграничные предприятия России и Финляндии

С методологической точки зрения после этого первичного приближения к теме кластеров, следует продолжить работу по выяснению уровня конкуренции, степени возможного сотрудничества фирм и желания совместно оптимизировать

свою деятельность, через реализацию II-го и III-го этапов формирования и развития кластеров.

4. Оценка экономического влияния порта Силламяэ и развития кластеров на регион в 2006-2010

4.1 Феномен порта Силламяэ как источник привлечения дополнительных инвестиций

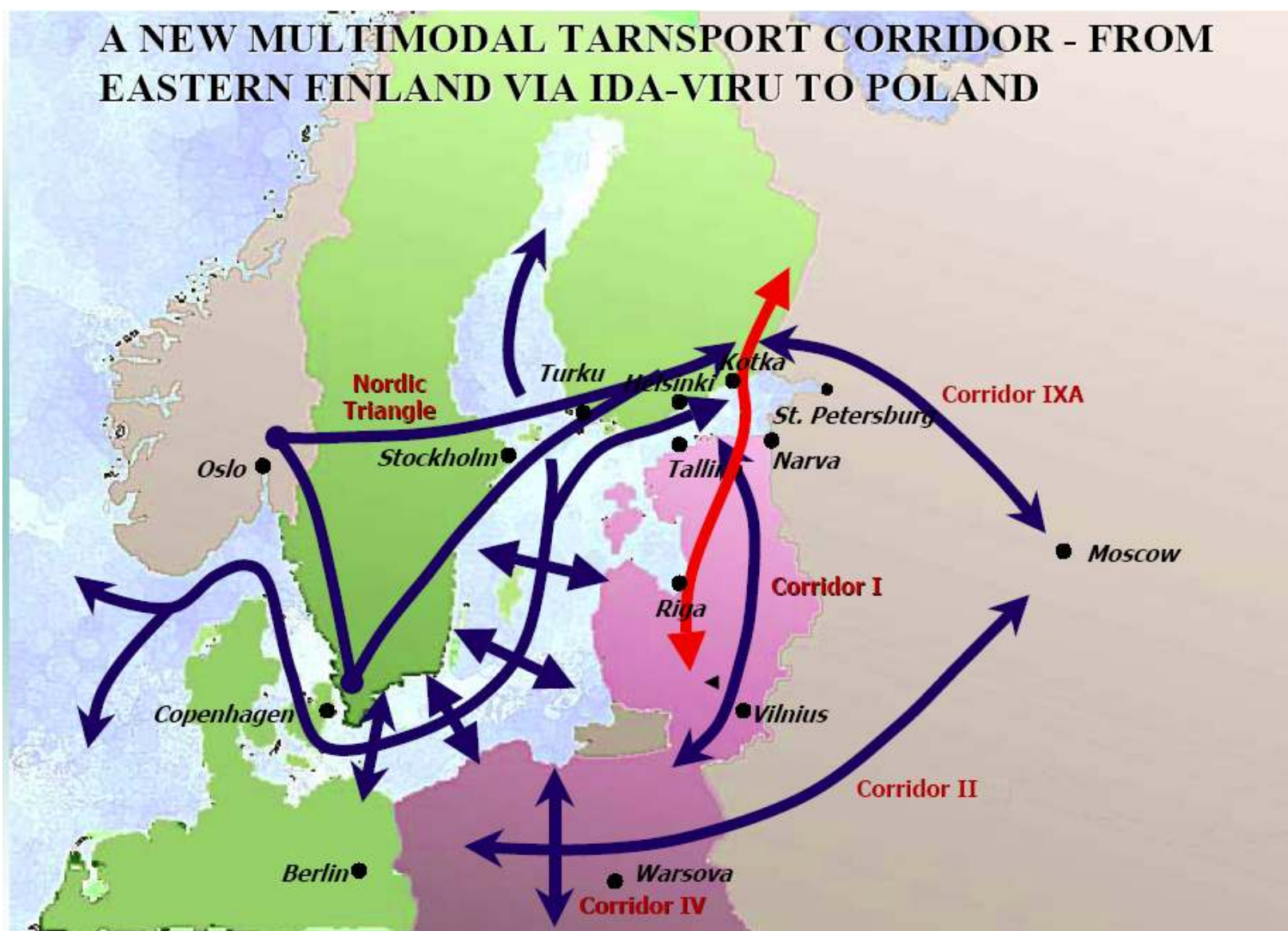
По оценке многих специалистов и политиков Эстонии Порт Силламяэ является движущей силой экономического развития региона. Стратегия развития Ида-Вирумаа прямо называет Порт Силламяэ локомотивом развития региона⁶ и важнейшим приоритетом на 2005-2013гг. с точки зрения развития инфраструктуры.

Ожидается, что Порт Силламяэ, прямые инвестиции в который составили уже около 1 млрд крон станет магнитом для привлечения дополнительных инвестиций как в развитие самого порта, так и для смежных секторов. Предпосылками для этого являются:

- Особенности порта такие как самый ближайший порт к России, преимущество по глубине и ледовой обстановке перед расположенными рядом российскими и финскими портами предполагают востребованность Порта Силламяэ для широкомасштабного обслуживания транснациональных и приграничных грузо-пассажирских потоков.
- Финский бизнес традиционно имеет интерес к Эстонии. Более дешевые производственные ресурсы и культурологическая близость делают Эстонию привлекательной для инвестирования. Порт Силламяэ сделает Ида-Вирумаа наиболее близким эстонским регионом для предпринимателей восточной Финляндии.
- Порт Силламяэ сделает возможным новый более краткий маршрут товарообмена между Восточной Финляндией и Балтией/Центральной Европой (Котка-Силламяэ-Тарту-Валка-Рига – ЕС; см.рис.1). Соответственно к обслуживанию этого потока в том числе и на эстонской территории будут заинтересованы финские логистические компании.
- В настоящее время до 80% товарообмена между Эстонией и Финляндией идет через паромную переправу Таллинн-Хельсинки. Несмотря на хорошую инфраструктуру на этом направлении, подобная концентрация здесь создает определенные риски для бизнеса (например срыв поставок из-за неблагоприятных погодных условий). Порт Силламяэ способен создать хорошую альтернативу для логистических фирм, особенно выгодную для бизнеса в Восточной Финляндии.
- Мировой банк прогнозирует двукратный рост грузопотоков между ЕС и Россией к 2030г. (с 200 млн тонн до 400 млн тонн. Очевидно, что мощностей существующих портов будет недостаточно. Расположенный на пути транснациональных товарных потоков Порт Силламяэ имеет преимущественное положение для инвестирования.
- Статус порта беспошлинной торговли, создающаяся инфраструктура и имеющиеся свободные площади создают отличные перспективы для создания на территории Порта производств связанных с переработкой грузов.

⁶ Раздел 2.2.2 Стратегии развития Ида-Вирумаа

- Организационный тип Порта лэндлорд – изначально делает ставку на привлечение инвесторов, поскольку собственники сами не занимаются обслуживанием грузов, а выступают в роли создающих условия для арендаторов портовых операторов.



4.2 Влияние порта на бизнес-климат в городе Силламяэ и регионе и существующие здесь возможности

4.2.1 Создание новых предприятий

С точки зрения создания новых предприятий Порт Силламяэ будет оказывать влияние в связи с развитием:

1. Морских грузоперевозок и логистики
2. Морского пассажирского сообщения с Финляндией и в перспективе с Россией.
3. Транспортного сообщения с Финляндией

Порт также будет влиять и на уже существующие в целевом регионе, и Ида-Вирумаа в целом, промышленные предприятия, обслуживающие и туристические фирмы и пр.

1. *Морские грузоперевозки*

Концепция Порта Силламяэ предполагает большой акцент деятельности в сторону создания дополнительной ценности перевозимого товара, нежели просто его транспортировки и складирования. В широком смысле Порт Силламяэ это зона, которая развивается всесторонне:

- порт
- терминалы
- распределительный центр
- обеспечение теплом
- электричеством
- переработка
- упаковка

Предполагается, что в Порту Силламяэ будут действовать хорошо развитая сеть логистики и современный технопарк, терминальные и промышленные территории, где будут производиться и храниться грузы.

Одна часть порта будет больше заниматься логистикой, перевалкой и хранением, а на другой будет осуществляться переработка грузов. Это делается по примеру финских компаний, в частности Хамина и Котка.

Перечисленные порты вообще очень схожи с Портом Силламяэ:

- Глобальное географическое месторасположение – Центральная часть Финского Залива, самые восточные и близкие к России порты ЕС.
- Масштабы деятельности – в среднесрочной перспективе Порт Силламяэ стремится к объему перевалки грузов – 10 млн тонн в год, столько же сколько перевалил порт Котка в 2005г., порт Хамина ежегодно переваливает около 5 млн тонн.
- Функциональное назначение – все три порта многофункциональны, способны обслуживать грузы разных типов и обеспечивать пассажирские перевозки.

- Ориентация на грузопотоки – прежде всего обслуживание грузов по направлению ЕС-Россия. Из России прежде всего сырье – нефтепродукты, минералы и т.д., из ЕС в Россию – потребительские товары.

Поэтому можно сделать определенные выводы по влиянию Порта Силламяэ на создание новых предприятий по аналогии с финскими портами.

Имеются сведения от работников логистических фирм Финляндии и Эстонии, что открытие порта Котка дало региональной экономике прежде всего толчок развитию сектора логистики. Территориально, создание новых предприятий этого сектора происходило в основном на территории самого порта или в его непосредственной близости. По информации с web-site порта Котка⁷ на территории порта сейчас действует около 100 таких фирм, причем многие из них действуют с концепцией «логистика с добавленной стоимостью», то есть совершают обработку/переработку перевозимых товаров.

На территории порта Хамина в тесном сотрудничестве с портом действует около 60 предприятий⁸. Из них, сектор логистики составляет более 13 фирм или около 20% (см. Приложение 1). Здесь располагаются несколько крупных международных предприятий, в частности BASF. На данных предприятиях работает около 1700 человек, в основном местные жители.

Таким образом можно предполагать, что в связи с созданием нового грузопотока на территории Порта Силламяэ могут возникнуть или переместиться из других мест в течение ближайших 5 лет от 60 до 100 новых действующих предприятий в секторе транспорта и логистики.

Прогнозировать появление предприятий в других секторах в настоящее время достаточно сложно, однако по аналогии с другими портами возможно появятся производства связанные с приданием товарам, проходящим через порт добавочной стоимости, например, сборка компьютеров из комплектующих, расфасовка и упаковка товара и пр.

2. *Морское пассажирское сообщение с Финляндией и в перспективе с Россией.*

Деятельность Порта Силламяэ может значительно повлиять на создание новых предприятий в регионе в секторе туризма.

В радиусе 200 км от Порта Силламяэ находятся разделенные водами Финского залива ареалы с населением около 7 млн человек. Для них Порт Силламяэ откроет новые удобные возможности путешествия (с разными целями: отдых, шопинг, посещение родственников и другие) на Северо-Восток Эстонии.

⁷ <http://www.portofkotka.fi>

⁸ <http://www.portofhamina.fi/>

Рисунок 2



Прежде всего интересны такие путешествия будут для жителей Восточной Финляндии, получающих самый короткий и быстрый путь до Эстонии и жителей С-Петербурга, традиционно имеющих интерес к посещению Эстонии (см. Приложение «Характеристика финских и российских туристов»).

С мая 2006г. уже открылась морская пассажирская линия Котка-Силламяэ. Линию обслуживает паром «Вирония» вмещающий 370 пассажиров и 940 погонных метров транспортных средств. Сейчас судно совершает в неделю три рейса туда и обратно. При предположении, что подобная интенсивность рейсов сохранится и средняя заполняемость составит не ниже 50% можно ожидать прибытия в регион Ида-Вирумаа дополнительно около 27 000 финских туристов в год. По данным Департамента Статистики в 2005г. в гостиницах Ида-Вирумаа останавливались 73 836 посетителей, в том числе 20 482 внешних. Исходя из этого можно прогнозировать в ближайшее время рост туристического сектора Ида-Вирумаа примерно на 35%⁹.

Оценочно, исходя из данных средних трат финских туристов в Эстонии, которые составляют без учета размещения около 1200 ЕЕК в день, можно предполагать, что экономика региона получит дополнительно от 50 млн ЕЕК до 100 млн ЕЕК внешних денег в год. Это позволит, например, создать 2 крупных отеля или около 100 до малых предприятий сервиса (парикмахерские, кафе, производство и продажа сувениров и т.д.).

Следующим толчком для развития сектора туризма в регионе сможет стать открытие паромного сообщения между Силламяэ и Санкт-Петербургом.

⁹ По объему предоставленных услуг

Таким образом в кратко и –среднесрочной перспективе можно ожидать резкий рост спроса на услуги обслуживания туристов который неминуемо приведет к созданию в регионе новых предприятий:

- Размещения
- Торговли
- Питания
- Сферы обслуживания (салоны красоты, массажные кабинеты, и т.д.)
- Развлечений и spa

По сообщениям СМИ инвесторы силламяйского порта уже намерены развивать сеть гостиниц в Нарва-Йыэсуу, специально ориентированных на туристов пребывающих в Эстонию через Порт Силламяэ. В самом Порту в ближайшем будущем будет создан Сервисный Центр предоставляющий следующие услуги:

- мини-отель – для временного размещения бизнес-партнёров и сотрудников..
- конференц-залы – для совещаний;
- аренда помещений под офисы – постоянные и временные;
- офисную технику – Интернет подключение, принтеры, копировальные машины и т.п.

3. Интернационализация предпринимательства и инвестиции

Ожидается, что транспортное сообщение между Восточной Финляндии и Ида-Вирумаа, которое создает Порт Силламяэ, приведет к резкому усилению делового международного сотрудничества фирм на этих приграничных территориях. В свою очередь это будет способствовать появлению новых совместных предприятий в Ида-Вирумаа с участием финского, и, возможно, российского капитала, росту субконтактинга, переноса технологий и других форм бизнес интернационализации предприятий. В настоящее время достаточно сложно оценить возможное количество таких предприятий, но то, что они могут появиться в силу глобализации мировой экономики и правильной предпринимательской политики местных и региональных властей, это бесспорно.

Например, исходя из экономической специализации регионов Юго-Восточной Финляндии, можно ожидать появлений в Ида-Вирумаа совместных предприятий или перенос(delocalisation) действующих производств в секторах:

- Деревообработка и лесозаготовка
- Целюлозно-бумажная промышленность
- Металлообработка
- Строительство
- Текстиль
- Пищевая промышленность

При агрессивной совместной маркетинговой и инвестиционной стратегии горуправы Силламяэ и администрации Порта, вероятно привлечение сюда и крупных внешних инвесторов, таких как, например BASF в Хямина, и других крупных международных компаний.

4. Развитие кластеров

Как отмечалось выше в настоящем исследовании, возможно развитие и консолидация фирм в уже выявленных кластерах, таких как «Промышленность и производство», «Машины и оборудование», «Услуги». В случае реализации идеи создания промышленного парка на территории порта, развитие вышеуказанных и иных кластеров вполне реально.

В связи с возникновением Порта Силламяэ и образования нового транспортного коридора на целевой территории может возникнуть или переместиться из других мест до 100 предприятий, в большей степени в секторе транспорта и логистики. Это может послужить основой создания здесь транспортно-логистического кластера, для которого в настоящее время нет критической концентрации соответствующих фирм.

С учетом слабого представительства секторов обслуживания и туризма как в самом Силламяэ, так и в Вайвара и особенно в Нарва-Йыэсуу, перспективность их резкого роста именно через создание регионального кластера поможет обеспечить целенаправленность, эффективность использования человеческих, материальных и инфраструктурных ресурсов и экономию финансовых средств.

4.2.2 Создание новых рабочих мест и улучшение мобильности рабочей силы

Непосредственно в Порту Силламяэ (управление порта и портовые операторы), по словам его собственников, будет создано около 300 рабочих мест.

Дополнительные рабочие места будут образованы как в свободной экономической зоне, так и в возникающих в Порту логистических компаниях. Исходя из вышеприведенной оценки количества таких предприятий и опыта финского порта Котка, где средняя численность работников логистической компании составляет до 20 человек¹⁰, можно предположить, что только в данном секторе может быть создано около 1200-1500 новых рабочих мест. Это примерно совпадает с оценкой собственников Порта Силламяэ озвученных в СМИ, которые называют общее дополнительное число рабочих мест до двух тысяч..

В секторе туризма и обслуживания, исходя из оценки трат финских туристов и возникающих предприятий, можно ожидать появление в ближайшее время от 200 до 400 новых рабочих мест.

С учетом масштабного эффекта, возможных внешних инвестиций и переноса производств можно прогнозировать до 700 новых рабочих мест.

Таким образом, в течение ближайших 3-5 лет весьма вероятно появление в целевом регионе около 3000 новых рабочих мест. Большая часть их будет сосредоточена в Силламяэ. Новые рабочие места появятся также в волости Вайвара и курортном Нарва-Йыэсуу.

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

При строительстве нового моста через реку Нарова, повысится присутствие действующих и новых нарвских фирм в транспортно-логистическом и обслуживающем секторах.

Очевидно, что такого количества квалифицированных работников ни в Силламяэ ни в других городах сейчас нет. По данным Департамента занятости на декабрь 2005г. В Силламяэ было зарегистрировано 701 безработных. Неофициальная безработица конечно выше, но далеко не каждый безработный сможет соответствовать требованиям новых предприятий.

Член правления АО Silmet Kinnisvara Тынис Сеэсмаа сказал, что рабочих будут искать как в Нарве, Силламяэ, так и из окрестностей Кохтла-Ярве и Йыхви. Для обучения специалистов изыскиваются возможности сотрудничества с профессиональными учебными заведениями и Вирумааским колледжем Таллиннского технического университета.

Из вышеизложенного следует, что Порт Силламяэ несомненно будет способствовать повышению мобильности рабочей силы и оптимизации использования трудовых ресурсов Нарва-Йыэсуу, Вайвара, Нарвы и всего Ида-Вирумаа, что в общем положительно скажется на социально-экономическом климате целевого региона.

4.2.3 Конкурентоспособность предприятий

По состоянию на 20/03/2006 в Ида-Вирумаа насчитывается около 34 экспортеров, имеющих договора с Налогово-Таможенным Департаментом на электронное декларирование (см. Приложение 2), что говорит о стабильности их экспортной деятельности. Для этих предприятий использование Порта Силламяэ приведет к росту конкурентоспособности за счет снижения стоимости товара.

После ввода в эксплуатацию в Порту Силламяэ контейнерного терминала в 2007г., у местных предприятий экспортеров появится возможность для отправки своего товара через этот порт. Тем самым будет сокращено дорогостоящее сухопутное транспортное плечо до Таллинна, что приведет к уменьшению стоимости транспортных расходов на единицу продукции и повышению конкурентоспособности как в регионе так и на внешних рынках.

С повышением конкурентоспособности предприятий, ростом инвестиций возрастает и конкурентоспособность всей территории целевого региона, которая становится все более атрактивной для инвесторов. В социальном плане это означает рост благосостояния населения и его большую занятость, укрепление социальной инфраструктуры, приток рабочей силы из вне.

4.3 Влияние на экономическую деятельность предприятий

В настоящее время в Силламяэ зарегистрировано и действует 422 предприятия, что составляет 7,6% от всех предприятий Ида-Вирумаа. Из этого числа 30% или 125 предприятий заняты в анализируемых данным исследованием перспективных секторах. В этой связи Порт будет способствовать улучшению положения не только действующих предприятий, но и созданию новых предприятий как в Силламяэ так и на близлежащих территориях. Наиболее сильное влияние будет ощущаться в секторе туризма, обслуживания и торговли. Эффект экономического роста в целевых секторах будет косвенно влиять и на эффективность всех других предприятий в качестве т.н. масштабного эффекта.

Улучшится заполняемость единственного пока в городе отеля Krunk, возрастут обороты в тех предприятиях, чьи услуги и товары будут покупать пребывающие через Порт туристы.

Помимо этого эффект мультипликации экспортных поступлений приведет к увеличению оборотов предприятий и фирм не только в Силламяэ, но и в Вайвара и Нарва-Йыэсуу, и других городах уезда, поскольку работники созданных фирм в Порту и указанных городах, а также работники туристического сектора будут в основном тратить свои «экспортные» зарплаты по месту жительства. Следует прогнозировать рост доходов:

- у предприятий транспорта и логистики
- у предприятий обслуживания генеральных грузов порта
- у поставщиков и предприятий сектора туризма
- в сфере торговли

В этой связи местным самоуправлениям следует учитывать обозначенные настоящим анализом тенденции, внося соответствующие корректировки в Планы развития и политику развития предпринимательства на своих административных территориях.

4.4 Развитие транспортной инфраструктуры региона

Порт Силламяэ это крупный инфраструктурный объект, масштабы и мощности которого значительно превышают возможности и границы Ида-Вирумаа. Это транспортный и логистический мост между Европейским Союзом и Россией.

Порт Силламяэ создает предпосылки для резкого увеличения мощности существующих транспортных потоков и создания новых (коридоров). Прежде всего это:

- ЕС-Россия
- Восточная Финляндия – Балтия и Центральная Европа

Однако, что бы соответствовать задаваемому Портом уровню пропускной способности базовая транспортная инфраструктура уезда Ида-Вирумаа требует модернизации. Это касается прежде всего:

- Строительства нового моста через реку Нарва и объездной дороги
- Реконструкции шоссе Нарва-Тарту

- Модернизации ж/д станция «Нарва»
- Строительства двухколейной ж/д между Нарвой и Вайвара

В самом Силламяэ проблемным местом является железнодорожный переезд на границе города Силламяэ. «Силмет» намеревается обновить ведущую на станцию Вайвара железнодорожную ветку и ветки, находящиеся в свободной зоне. Во владении «Силмета» 20 километров железных дорог. Новая станция будет принимать до 18 составов по 100 вагонов одновременно¹¹. В самом городе транспортная схема тоже меняется и учитывает как развитие порта и его транспортных потоков, так и новых туристических маршрутов.

4.5 Поступление средств в местные и государственные бюджеты

Оценка влияния Порта Силламяэ на увеличение поступления в местные и государственные бюджеты основывается на допущениях, указанных выше в п.2.2 в части прогноза роста численности новых предприятий, создания кластеров и новых рабочих мест, и прочих критериях:

Поступления в экономику региона экспортных денег	900 млн ЕЕК
в т.ч. за счет трат туристов в Ида-Вирумаа	100 млн ЕЕК
в т.ч. за счет добавленной стоимости услуг логистических компаний	800 млн ЕЕК
Количество новых рабочих мест	3 000 человек
Средняя брутто-зарплата	5884 ЕЕК ¹²
Средний годовой нетто-оборот логистических компаний	10 млн ЕЕК

Исходя из этих предположений местные и государственные бюджеты в виде налоговых поступлений будут ежегодно получать 281,6 млн ЕЕК/год (см. табл.8).

Таблица 8.

Налоги	млн ЕЕК/год
Дополнительные поступления НСО,	162
Дополнительные поступления подоходного налога, млн ЕЕК/год	48,7
Дополнительные поступления социального налога, млн ЕЕК/год	70,96
ВСЕГО	281,6

4.6 Улучшение имиджа как активного бизнес-региона

По мнению многих государственных деятелей и специалистов было бы неверным смотреть на Порт Силламяэ только через грузопотоки. Сегодняшний мир глобален и изменчив: огромными темпами растет объем международной торговли в целом, ускоряются и увеличиваются в объемах экономические,

¹¹ мэр города Айн Кивиорг, <http://www.gazeta.ee/view/2/1908>

¹² По данным Департамента Статистики (на 3 кв. 2005г.)

культурологические, человеческие отношения. И порт Силламяэ, построенный, как известно, в том числе и на российские деньги, призван сыграть серьезную политическую роль в отношениях между Россией и Евросоюзом. Он соединяет между собой два огромных экономических пространства и содействует развитию межгосударственных отношений Эстонии и России.

По словам Э.Сависаара на Северо-Востоке происходят впечатляющие перемены и Порт Силламяэ становится центром всего региона, мотором его развития.

5. Оценка социального влияния развития кластеров и порта Силламяэ на регион 2006-2010

5.1 Занятость населения и динамика

Проблема занятости в регионе Ида-Вирумаа стоит достаточно остро, это регион с самым высоким процентом безработицы в Эстонии. По данным Департамента статистики процент безработицы в регионе за 1 квартал 2006 года составил 16,2%, хотя в 2005 году число работающих в регионе увеличилось на 3500 человек.

Одной из главных причин низкой занятости является структурная безработица, т.е. знания и умения населения трудоспособного возраста не отвечают потребностям рынка труда. Недостаточное знание эстонского языка также является одной из основных причин безработицы.

Таблица 9

Город	ГОД	Месяц											
		Янв.	Фев.	Мар.	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сен.	Окт.	Нояб	Дек.
Нарва-Йыэсуу	2005		153	159	161	154	148	135	131	124	123	120	118
	2006	106	102	102									
Силламяэ	2005		902	902	898	828	772	753	732	699	659	709	701
	2006	709	685	641									
Вайвара	2005		69	74	81	79	76	63	63	64	67	74	72
	2006	72	72	72									

Вместе с тем, как видно из таблицы 9, в гг. Нарва-Йыэсуу, Силламяэ и волости Вайвара количество официально зарегистрированных безработных с каждым годом уменьшается.

5.2 Качество жизни (доходы на душу населения)

Денежные доходы населения в Ида-Вирумаа, в расчете на душу, за 2005 год составили 2655,80 крон в месяц. Это на 819,70 крон или 31% меньше по сравнению со средним показателем по Эстонии, который составляет 3475,50 крон. Реальные располагаемые денежные доходы населения Ида-Вирумаа по сравнению с 2004 годом возросли на 10,7%, а по сравнению с 2000 г на 38,8%.

Рост денежных доходов населения позволил уменьшить численность населения проживающего за чертой бедности - по сравнению с 2000 годом его стало меньше в 1,6 раза. Одновременно со снижением доли бедного населения усилилась дифференциация доходов населения.

Таблица 10

		Нетто доход, всего	
		Доход, кроны	Osatähtsus, %
2004	Kogu Eesti	3029	100
	Harju maakond	3557,9	100
	Ida-Viru maakond	2370,3	100
2005	Kogu Eesti	3475,5	100
	Harju maakond	4097,7	100
	Ida-Viru maakond	2655,8	100

Средний размер назначенных государством месячных пенсий составил – 3 000 крон. Среднемесячная брутто-зарплата в регионе в 1 квартале 2006 года составила 6262 кроны, это один из самых низких уровней зарплат в Эстонии, этот показатель на 11,3 % меньше средней зарплаты по Эстонии.

Таблица 11

		Расходы в месяц на человека
2004	Kogu Eesti	2799,2
	Harju maakond	3286,3
	Ida-Viru maakond	2000,4
2005	Kogu Eesti	3189,3
	Harju maakond	3639,4
	Ida-Viru maakond	2313,4

Расходы населения региона увеличиваются с каждым годом (Таблица 11), что говорит о некотором улучшении уровня жизни населения. Так в 2005 году расходы в месяц на человека составили 2313,40 крон, что на 13,5% больше по сравнению с 2004 годом.

5.3 Демографический прогноз (естественный прирост, миграция)

Численность населения на 1 января 2006 г. в Ида-Вирумаа составила 172 775 человек (по данным Эстонского Департамента статистики). В Силламяэ проживает 16 567 человек, это третий по численности город в уезде, а в Нарва-Йыэсуу живут 2 734 человека, это шестой по количеству жителей город в Ида-Вирумаа. В волости Вайвара проживают 1 580 человек.

Процент людей пенсионного возраста (от 65 лет и старше) достаточно высокий на всей территории целевого региона: Нарва-Йыэсуу – 21%, Силламяэ – 18% и волость Вайвара – 24,5%.

Естественный прирост населения региона Ида-Вирумаа в 2005 году составил – 1021, это на 31 человека меньше, чем в 2004 году.

Таблица 12

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

В регионе большой показатель смертности, но положительная тенденция – это увеличение рождаемости в регионе, однако в целевых городах этой тенденции не наблюдается (Таблица 12, 13). Порт Силламяэ создает предпосылки для улучшения социальной обстановки и как следствие через 2-3 года можно ожидать увеличение рождаемости в целевых регионах.

Таблица 13

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

В течение года (01.05.2004 – 15.05.2005) мигрировали из Эстонии около 6871 человека, из них примерно 7 % из Ида-Вирумаа. Отток населения за пределы региона Ида-Вирумаа в другие уезды в последние годы составляет в среднем 150-200 человек в год. В пределах республики идет постоянный отток населения из целевого региона в столицу, как более благоприятную среду для жизни и работы. С появлением в регионе Порты Силламяэ и развитием кластеров можно говорить о притоке рабочей силы из других регионов в Силламяэ.

5.4 Стабильность социальной обстановки (безопасность и прочие вопросы)

В связи с появлением в регионе Порты Силламяэ мы можем говорить как о положительном так и отрицательном влиянии Порты на социальную обстановку.

Положительное влияние:

- увеличение трудовой занятости среди населения.
- развитие инфраструктуры, а именно, строительство нового жилья, гостиниц, мест досуга, положительно скажется на экономической ситуации региона в целом.
- в связи с открытием новых предприятий у местных учебных заведений могут появиться заказы на подготовку необходимых специалистов.

Отрицательное влияние:

- открытие нового производства, может быть сопряжено с вредным для здоровья человека рабочим условиям.
- негативное шумовое воздействие того или иного предприятия, может повлечь за собой целый ряд отрицательных факторов для проживающего в непосредственной близости населения. Например, в этой связи, в ряде стран ЕС, существуют определенные ограничители, когда речь заходит о создании или о деятельности того или иного предприятия.
- негативное влияние на окружающую среду или её потенциальное загрязнение от деятельности того или иного производства. Вследствие этого, необходимо учесть все риски связанные с открытием производства. Разработка превентивных мер с целью избежания подобных ситуации должно быть предоставлена каждым новым предприятием.

5.5 Образование и культура

Одной из наиболее развитых сфер городского хозяйства целевого региона является система образования. В Ида-Вирумаа дошкольное образование можно получить в 56 учреждениях, из них 5 находятся в Силламяэ. В Ида-Вирумаа действуют 17 основных школ и 32 средние школы/гимназии, где обучаются 18 634 учеников. В Силламяэ – 4 школы.

Дальнейшее образование выпускники школ региона могут продолжить в шести государственных высших и профессионально-технических учебных заведениях, где на 2005 год всего учатся 5373 учащихся, что на 302 человека меньше в сравнении с 2004 годом. В связи с появлением в регионе порта можно предположить, что возрастет интерес к учебным заведениям Ида-Вирумаа как среди предпринимателей, так и со стороны государства и тем самым увеличится количество учащихся.

В понятие социально-экономического развития региона входит и такая трудно измеримая субстанция, как культурная жизнь населения. Устойчивая динамика экономического развития региона возможна лишь при условии обогащения культурной жизни его населения. На территории городов целевого региона существует развитая сеть учреждений культуры. В каждом городе есть библиотеки, дома культуры, музеи, выставочные залы, музыкальные и спортивные школы и клубы, молодежные центры, центры детского творчества и другие учреждения культуры. Издаются 3 региональные газеты.

5.6 Социальная инфраструктура и жилищное хозяйство

В целевом регионе большое внимание уделяется развитию сети учреждений охраны здоровья, спорта и отдыха. Учреждения здравоохранения и учреждения по уходу действуют на основе программы развития до 2015 года. Согласно этой программы количество больниц постоянно уменьшается и на данный момент их 7, соответственно уменьшается и количество койко-мест в больницах. Однако

увеличивается количество койко-мест в учреждениях по уходу. За несколько последних лет реновировали и построили 14 новых центров семейных врачей. В уезде есть своя служба скорой помощи (12 бригад), работают поликлиники и стоматологические кабинеты.

Сферы розничной торговли, общественного питания и бытового обслуживания в регионе развиты достаточно хорошо (23 ресторана, 39 кафе), а основываясь на данных главы 4.2.1., где указывается, что в ближайшие 2-4 года можно прогнозировать рост туристического сектора на 35%, эти сферы будут развиваться еще интенсивнее. По прогнозам существует вероятность открытия двух крупных отелей или до 100 малых предприятий сферы обслуживания и розничной торговли.

Городское жилищное хозяйство – сложная система, основу которой составляет муниципальное жилье. Социальные дома как бы дополняют эту систему, предоставляя возможность заселения людям, доходы которых не позволяют арендовать муниципальную квартиру. Политика города Силламяэ последних лет направлена на расширение фонда социального жилья, а также направлена на содействие составлению детальных планировок частных строений. В регионе постоянно увеличивается число городских учреждений, требующих капитального ремонта.

6. Выводы

- Основываясь на предпосылках исследования (глава 4.2.2) в Порту Силламяэ и обслуживающих его новых предприятиях в течение 2006-2010 гг вероятно появление до 1500 новых рабочих мест. Такое количество новых рабочих мест будет способствовать увеличению трудовой занятости населения, а процент безработицы в регионе может снизиться на 1,4 %.
- В связи с формированием нового грузопотока в течение ближайших 5 лет от 60 до 100 новых действующих предприятий сектора транспорта и логистики могут возникнуть или переместиться из других мест на территорию города и Порты Силламяэ.
- Прогнозировать появление предприятий в других секторах в настоящее время достаточно сложно, однако по аналогии с другими портами возможно появятся производства, связанные с приданием товарам, проходящим через порт добавочной стоимости, например, сборка компьютеров из комплектующих, расфасовка и упаковка товара и пр.
- Порт Силламяэ несомненно будет способствовать повышению мобильности рабочей силы и оптимизации использования трудовых ресурсов Нарва-Йыэсуу, Вайвара, Нарвы и всего Ида-Вирумаа, что в общем положительно скажется на социально-экономическом климате целевого региона.
- Как показало данное исследование, несмотря на ежегодный рост доходов населения, уровень жизни значительно отстает от общереспубликанского. Соотношение среднедушевых доходов к прожиточному минимуму составляет в регионе 3,5 против 4,2 по Эстонии в целом. Однако с повышением конкурентоспособности предприятий региона и ростом инвестиций в Порту Силламяэ возрастает и конкурентоспособность всей территории целевого региона, которая становится все более привлекательной для инвесторов. Это означает, большую занятость населения и рост его благосостояния.
- В пределах республики идет постоянный отток населения из периферии в столицу, как более благоприятную среду для жизни и работы. С началом деятельности Порты Силламяэ и при позитивных политических решениях уездных и местных властей по развитию кластеров в Ида-Вирумаа вообще и целевом регионе в частности можно говорить и о притоке сюда рабочей силы из других регионов.
- Вместе с экономическим развитием региона и г.Силламяэ происходит рост социального и культурного капитала и как следствие появляются новые разнообразные формы культуры не только в Силламяэ, но и в Нарва-Йыэсуу, Вайвара.
- Для стабилизации рынка труда международная практика рекомендует укреплять и более тесно сотрудничать открытому и частному сектору на принципе Public Private Partnership (PPP)

- Необходимо создать максимально благоприятные условия со стороны местных самоуправлений для развития предпринимательской деятельности. Это могло бы в значительной степени увеличить самотрудоустроенность, расширить число рабочих мест и тем самым снизить напряженность на рынке труда.
- Учитывая существование в регионе организаций по развитию предпринимательства, таких как ЦУ «Нарвский Бизнес-центр», IVEK, Силламяэский инкубатор и других, видится необходимым укрепить существующие между ними и МСУ связи с целью повышения качества информированности предпринимателей о существующих программах поддержки предпринимательства др.

7. Приложение

Приложение 1. Действующие в порту Хамина (Финляндия) коммерческие фирмы

ПРЕДПРИЯТИЯ, РАБОТАЮЩИЕ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА ХАМИНА

ADR-Haapää 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-Kilteistöt 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 Koneitys Oy
 Haminan Maansilto Oy
 Hamina Multimodal Terminals Ky (HMT)
 Hamina Port Terminals Oy
 Haminan Satama Oy
 Port of Hamina Ltd
 Haminan Satamavaäen Osuusruokala
 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
 Lenkkert Oy
 Maxi-Trans Oy
 Neste Oil Oy, терминал в Хамине
 Oy Hacklin Hamiko Ltd
 Oy Phoenix Collector Ltd
 Oy Railtrans Ltd
 Oy Salmaa Lines Ltd
 Oy Teboil Ab
 Oy Wilkeström & Kroglus Ab
 Papertx Oy
 RONTA OY
 Saybolt Finland Oy
 Seamens Mission
 Securitas Oy
 SGS Inspection Services Oy
 Spedition Services Finland Oy
 Stevedo Oy
 Suomen Petrooli Oy, терминал в Хамине
 Sähköryhma Muukka Oy
 Suomen Petrooli Oy, завод по производству смазочных материалов
 T.A.C.-TOP OY
 Transfennica Ltd
 Trans-World Transportation (Finland) Oy
 Таможня
 Ulminord Oy
 Vopak Chemicals Logistics Finland Oy
 VR Cargo, центр обслуживания клиентов в Хамине





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

Приложение 2. Крупнейшие экспортеры, оперирующие в Ида-Вирумаа

Ida MTK-s e-tolliteenuste lepingu sõlminud firmad

Seisuga 20/03/2006

Jrk.nr	Firma	Reg.nr.	Tollipunkt	Leping	Tugifirma	Ooteaeg	Mittetäielik
1	Virulane AS (Rakvere 44313, Kalda tn 10A)	10200119	EE540	/155 28.08.02	Cybernetica AS	EI	EI
2	Kreenholmi Valduse AS (Narva 20103, Joala tn 20)	10176314	EE510	/157 28.08.02	Cybernetica AS	EI	EI
3	Kunda Nordic Tsement AS (Kunda 44106, Jaama tn 2)	10156772	EE540	/158 28.08.02	Cybernetica AS	EI	JAH
4	Universal Industries OÜ (Tallinn 11415, Betooni tn 18)	10104002	EE540	/173 10.09.02	Cybernetica AS	EI	EI
5	Polyform AS (Sillamäe 40202, Ehitajate 5)	10020251	EE513	/292 16.12.02	Edisoft OÜ	Edela, Kirde - EI Tartu, Tallinn, Kagu - JAH	EI
6	Svarmil Ltd AS (Kiviõli 43122, Kalevi tn 6)	10032567	EE512	/25 22.01.03	Cybernetica AS	EI	EI
7	Estonia Logistics OÜ (Tallinn 10143, Rävala pst 4)	10588558	EE540	/59 12.02.03	Baltimir Eesti OÜ	EI	EI
8	Vest-Wood Eesti AS (Rakvere 44317, Arkna tee 1)	10247977	EE540	/123 25.03.03	Cybernetica AS	EI	EI
9	Narva Auto AS (Narva 21004, Tiimani tn 3)	10128184	EE510	/177 27.05.03	Edisoft OÜ	EI	EI
10	Önnerattas OÜ (Narva 20308, Puškini tn. 12-13)	10161572	EE510	/195 12.06.03	Edisoft OÜ	EI	EI
11	TNC Components OÜ (Tallinn 10149, Toompuietee 30)	10713936	EE512	/273 25.09.03	Edisoft OÜ	EI	EI
12	Vipodeklarant OÜ (Kohtla-Järve 30328, Kauba 4)	10045630	EE512	/280 10.10.03	Edisoft OÜ	EI	EI
13	Bellus Furnituur OÜ (Rakvere 44308, Kungla 7-38)	10229672	EE540	/311 17.11.03	Data Freight Systems OÜ	EI	EI
14	Rakvere Metsamajand AS (Rakvere 44309, Kunderi 30)	10045966	EE540	/325 25.11.03	NT Tollimaakler AS	EI	EI
15	Narva Transiit OÜ (Narva 21003, Rahu 4a)	10128787	EE510	/336 02.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
16	MGT Baas OÜ (Sillamäe 40233, Tallinna mnt 3)	10228402	EE513	/342 15.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
17	MMN Tehase AS (Narva 21004, Tiimani 1)	10128847	EE510	/347 19.12.03	Edisoft OÜ	EI	EI
18	Silbet AS (Kohtla-Järve 31027, Ahtme mnt 117)	10160153	EE512	/357 30.12.03	Infosys OÜ	EI	EI
19	Sfinks KN OÜ (Sillamäe 40233, Gaqarini 23-1)	10337321	EE513	10.4-1/4 06.02.04	Edisoft OÜ	EI	EI

	32)						
20	Sillamäe Sadam AS (Sillamäe 40231, Kesk 2)	1031897 3	EE51 3	10.4-1/13 21.04.04	Edisoft OÜ	EI	EI
21	Silmet AS (Sillamäe 40231, Kesk 2)	1029495 9	EE51 3	10.4-1/21 10.05.04	Edisoft OÜ	EI	EI
22	Repo Vabrikud AS (Püssi 43299, Maidla tee 7)	1018619 3	EE51 2	10.4-1/23 11.05.04	Infosys OÜ	EI	EI
23	Ecometal AS (Sillamäe 40231, Kesk 2/26)	1059240 9	EE51 3	10.4- 1/26-3 04.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
24	Hesa Truck AS (Narva 20307, Puškini 20-81)	1005354 6	EE51 0	10.4- 1/27-2 04.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
25	STS Logistic OÜ (Sillamäe 40231, Kesk 4)	1082964 4	EE51 3	10.4- 1/33-2 21.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
26	NTT AS (Narva 20303, Hariduse 5)	1004559 3	EE51 0	10.4- 1/31-2 25.06.04	Edisoft OÜ	EI	EI
27	Granel OÜ (Sillamäe 40231, Tolstoi 9)	1063200 8	EE51 3	10.4-1/40 03.08.04	Edisoft OÜ	EI	EI
28	Orica Eesti OÜ (Jõhvi 41533, Jaama 10)	1018663 2	EE51 3	10.4- 1/28-2 05.08.04	Infosys OÜ	EI	EI
29	World Micro Freight OÜ (Tallinn 11415, Peterburi tee 81)	1066209 6	EE51 3	10.4- 1/45-3 03.12.04	Edisoft OÜ	EI	EI
30	Micro Electronics Trade OÜ (Sillamäe 40202, Kajaka 9)	1083044 1	EE51 3	7.1-7/2 25.01.05	Edisoft OÜ	EI	EI
31	Edusamm-Post OÜ (Jõhvi 41533, Sompä 4)	1044447 1	EE51 2	7.1-7/4-4 01.03.05	Edisoft OÜ	EI	EI
32	Nextgate OÜ (Narva 20603, Kangelaste 8-69)	1088945 7	EE51 0	7.1-7/7-3 01.03.05	Edisoft OÜ	EI	EI
33	Nor-Est Wood AS (Türi 72213, Vabriku pst 1)	1051318 9	EE54 0	7.1-7/6-4 01.03.05	Infosys OÜ	EI	EI
34	Silsteve AS (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	Sivex International AS (Pärnu 80041, Raba tn 35)	102080 11	EE510	/192 19.09.02 Edela TI	Infosys OÜ	EI	EI
2	NT Logistika AS (Tallinn 19091, Mustamäe tee 59)	105063 81	EE540	/308 24.12.02 Tallinna TI	NT Logistika AS	Tingimus ega	EI
3	Estma OÜ (Tallinn 10111, Sadama tn 17)	110234 93	EE540	7.1-7/3 10.02.05 Tallinna TI	Infosys OÜ	EI	EI