

2022

# КОНЦЕПЦІЯ

**ПІДВИЩЕННЯ ЗАЙНЯТОСТІ ВНУТРІШНЬО-ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ  
ТА ПОСТІЙНОГО НАСЕЛЕННЯ ДОБРОМИЛЬСЬКОЇ І ХИРІВСЬКОЇ ТГ  
В УМОВАХ ВОЄННОГО ТА ПОВОЄННОГО СТАНУ**

ПРОГРАМА «ГРОМАДСЬКА ПІДТРИМКА ІНТЕГРОВАНОГО УПРАВЛІННЯ  
КОРДОНАМИ ТА ТРАНСКОРДОННОЇ СПІВПРАЦІ МІЖ УКРАЇНОЮ І ЄС»,  
ПІДТРИМАНА В МЕЖАХ ПРОЄКТУ «EU4USociety»

<https://www.facebook.com/industrialtransit>



## ГОЛОВНІ ПОКАЗНИКИ ПРОЕКТУ

# ДОБРОМИЛЬСЬКА І ХИРІВСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНІ ГРОМАДИ



# 207

Інвестиції  
(млн. дол.)

# 346

Витрати бюджетів  
2022–2025 рр. (млн. грн.)

## Надходження до бюджетів (млн. грн.)

(2022–2032 рр.)

ЄСВ	937,3
ПДФО	766,9
в т. ч. ПДФО до місцевого бюджету	498,5
ПДВ та Податок на прибуток	998,8

# 158

Гектарів  
загалом

# 108

Підприємств

# 1 870

постійних  
робочих місць

# +2 033

Додатковий регіональний  
валовий продукт  
мікрорегіону ДХ\*\* (млн. грн.)

# +87,3%

Додатковий  
регіональний  
валовий продукт

\* Необхідне цільове призначення земельних ділянок: Землі промисловості (код 1102): для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель та споруд підприємств переробної, машинобудівної та іншої промисловості

\*\* показник за 1 рік за умови виходу об'єктів на проектну потужність.

# МЕТА ПРОЄКТУ

Підвищення зайнятості внутрішньо переміщених осіб та постійного населення Добромиської і Хирівської ТГ в умовах воєнного та повоєнного стану, на основі випереджального соціально-економічного розвитку цих громад як мікрорегіону, розвитку його транспортної, виробничої та соціальної інфраструктури та будівництва низки функціональних об'єктів, таких як індустриальні парки, контейнерні та зернові термінали.

## ФУНКЦІОНАЛЬНЕ ПРИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТІВ

### 1. ІНДУСТРІАЛЬНІ ПАРКИ

- Хирів
- Добромиль-1
- Добромиль 2

### 2. СУХІ ПОРТИ

- Нижанковичі
- Хирів

### 3. ЗЕРНОВІ ТЕРМІНАЛИ

- Нижанковичі
- Хирів

### 4. ЖИТЛОВИЙ КОМПЛЕКС

#### Основними завданнями є:



створення нових переробних виробництв з використанням інноваційних, енергозберігаючих та екологічно чистих технологій



створення нового експортного мікрорегіону за рахунок виникнення експортоорієнтованих підприємств та нарощення виробничо-експортного потенціалу місцевих підприємств мікрорегіону та активізація їх зовнішньоекономічної діяльності



розвиток інженерно-транспортної, логістичної та ринкової інфраструктури мікрорегіону



насичення внутрішнього ринку конкурентоспроможними товарами і послугами вітчизняного виробництва



збільшення податкових надходжень до місцевих бюджетів і Державного бюджету України



підвищення інвестиційної привабливості мікрорегіону



підвищення рівня ділової активності в Добромиської і Хирівської ТГ, розвиток малого і середнього підприємництва



підвищення рівня життя та добробуту мешканців громади шляхом створення нових робочих місць, збільшення рівня середньої заробітної плати в мікрорегіоні, підвищення професійного рівня працівників, зниження показників освітньої та трудової міграції населення



покращення демографічної ситуації в мікрорегіоні

# ІНДУСТРІАЛЬНІ ПАРКИ

Це підтримувані державою зони виробництва, наукового та технологічного розвитку, точок росту для розвитку виробництва. Їх функціонування відповідає світовому досвіду та досвіду України. В даній концепції ми пропонуємо ефективно поєднання в мікрорегіоні трьох ключових напрямів діяльності і функціонального спрямування виробництв та потужностей:

**промисловий напрямок, логістичний та агроіндустральний.**

Для мікрорегіону запропоновано **акцент на експорті.**

Крім того, згідно з рекомендаціями UNIDO пропонується на самому початку формування індустріальних парків дотримуватися вимог **еко-індустріальних парків.**

Вважається доцільним розміщення поряд з індустріальними парками в рамках єдиних комплексів логістичні потужності, а також контейнерні та/або зернові термінали.

Також, необхідно передбачати можливість формування безвідходних виробництв на базі індустріальних парків, як з виробництвом теплової та електричної енергії для потреб парків (в тому числі з побутових відходів), так і виробництва біоетанолу (з зерна та відходів аграрного і меблевого виробництва).

У мікрорегіоні пропонується створити розгалужену виробничо-логістичну мережу, яка зможе функціонувати в рамках євросереєвонау і бути відкритою для використання зовнішніми підприємствами та компаніями.

В мікрореєвонау пропонується створити:

## ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК У ХИРІВСЬКІЙ ГРОМАДІ

Має спеціалізуватись на промисловому виробництві, перш за все – машинобудуванні. Цей ІП має стати головним виробничим центром регіону з виробничими потужностями ремонту та модернізації рухомого складу (локомотивів і вагонів), машинобудування, а також металообробки.

## ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК ДОБРОМИЛЬ-1

У цьому ІП пропонується розмістити переробні підприємства, з переважанням меблевого виробництва, яке використовує місцеву сировину – деревину, у середньостроковій перспективі – використання імпоротної сировини.

## АГРОІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК ДОБРОМИЛЬ-2

Буде використовуватись для розміщення та організації промислового виробництва продуктів харчування замкнутого циклу, які будуть постачатися як на внутрішній ринок і експортуватися до ЄС. Цей парк розглядається як поєднання виробництва аграрної продукції в агропромислових комплексах (включаючи можливості вирощування риби), комплексу зберігання, у співпраці з виробниками зернових культур.



# СУХІ ПОРТИ (КОНТЕЙНЕРНІ ТЕРМІНАЛИ, ЛОГІСТИЧНІ ХАБИ)

Передбачено створення двох мультимодальних логістичних центрів із розвинутою інфраструктурою, яка дозволяє власнику вантажу користуватися усіма перевагами морського порту на суші та на залізничних коліях. Основною метою сухих портів служитиме розвантаження потужностей морських портів України, що особливо актуально в умовах блокади чи захоплення українських портів РФ.

## СУХИЙ ПОРТ «НИЖАНКОВИЧІ»

Буде розміщений у безпосередній близькості до станції Нижанковичі

## СУХИЙ ПОРТ «ХИРІВ»

Буде у безпосередній близькості до станції Хирів.

Для кожного сухого порту необхідно:

площа	обсяг необхідних інвестицій
<b>3 га</b>	<b>3,25 млн. дол.</b>

### Сухий порт передбачає надання наступних послуг:

- ✓ обробку та зберігання вантажів
- ✓ стафірування вантажів у контейнери
- ✓ обробку та зберігання навалювальних вантажів
- ✓ митне оформлення, огляд, пакування, маркування
- ✓ ремонт контейнерного обладнання та транспорту
- ✓ транспортно-експедиційні послуги
- ✓ банківські / страхові / фінансові послуги
- ✓ бронювання транспорту / брокерські послуги
- ✓ перевантаження вантажу на інші види транспорту та навіть доставку вантажу до кінцевого пункту призначення

# ЗЕРНОВІ ТЕРМІНАЛИ

Зернові термінали призначені для зберігання та обробки зерна. Для вибору оптимального варіанту зерносховища необхідно враховувати: максимальний об'єм продукції, яку можна зберігати; капітальні інвестиції на одиницю продукції, що зберігається; час будівництва і введення в експлуатацію; безпечність терміналу з точки зору пошкоджень у результаті бойових дій; можливості по страхуванню від військових ризиків; доступ до фінансів.

На основі цих та деяких інших факторів нами запропоновано створення двох однакових за розміром і іншими характеристиками зернотерміналів:

## ЗЕРНОВИЙ ТЕРМІНАЛ «НИЖАНКОВИЧІ»

Буде розміщений у безпосередній близькості до станції

## ЗЕРНОВИЙ ТЕРМІНАЛ «ХИРІВ»

Буде у безпосередній близькості до станції Хирів.

**Для кожного зернового терміналу необхідно:**

площа

**3,5 га**

обсяг  
необхідних інвестицій

**2,575 млн. дол.**

## КОРОТКОСТРОКОВИЙ ТИП ЗБЕРІГАННЯ ЗЕРНА

(накриті синтетичною плівкою насипи зерна під відкритим небом) буде організований в безпосередній близькості до зернових перевалок з широкої колії та автомобільного транспорту на вузьку колію в районі станцій Хирів та Нижанковичі на обсяг до 5 тис тон в одному сховищі, з додаванням ємностей залежно від потреб.

## СЕРЕДНІЙ ТИП ЗБЕРІГАННЯ ЗЕРНА

(кільцеві зерносховища з бетону, сталі та деревини; каркасні та каркасно-тентові зерносховища) буде організований в безпосередній близькості до зернової перевалки в районі станцій Хирів та Нижанковичі, а також в інших місцях вздовж залізничної колії. Обсяг зберігання – 2-5 тис тон в одному сховищі.

## ДОВГОСТРОКОВИЙ ТИП ЗБЕРІГАННЯ ЗЕРНА

Ці умови для зберігання великого обсягу зерна та його обробки (елеваторні комплекси з силосами) будуть створюватись на другому етапі розвитку зернових терміналів, оскільки ціна будівництва такого комплексу перевищує короткострокові та середньострокові типи зберігання в десятки разів і час їх введення в експлуатацію може не дозволити забезпечити умови для зберігання в сезоні 2022 і 2023 років.

# ЖИТЛОВИЙ КОМПЛЕКС

У досліджуваному мікрореєоні пропонується збудувати урбанізоване поселення з кількістю проживаючих 1000 осіб, для розміщення перш за все ВПО, що працюватимуть на функціональних об'єктах. Це включає малоповерхові будинки і розташовану поряд соціальну інфраструктуру.

В якості житлових приміщень буде використано двоповерхові таунхауси та будинки з каркасом з дерев'яного бруса і зовнішньою обшивкою панелями з використанням пресованої соломи та плит OSB, зі стрічковим або стовпчасто-стрічковим фундаментом. Такі будівлі є найбільш економними з точки зору вартості квадратного метра:

## вартість квадратного метра

(включаючи технічне обладнання та меблі)

**500 дол. / м<sup>2</sup>**

м<sup>2</sup> на особу

**25**

загальна площа збудованого житла

**25 тис. м<sup>2</sup>**

Вказане містечко передбачає створення житла, що не створює негативного впливу на довкілля, включаючи максимальне використання альтернативних джерел енергії, енергонеутральність або енергопозитивність і ресайклинг відходів. Частина будинків буде побудована спільно з європейськими партнерами.

# ПРОПОНОВАНЕ ПРОЄКТУВАННЯ ПРОМИСЛОВИХ ЗОН



## «СТАРІ» (АБО ТРАДИЦІЙНІ) ПРОМИСЛОВІ ВУЗЛИ

- ✓ Львівський
- ✓ Миколаївсько-Новороздільсько-Жидачівський
- ✓ Дрогобицько-Бориславсько-Стебниківський
- ✓ Стрийський

## ПРОПОНОВАНІ НОВІ ПРОМИСЛОВІ ВУЗЛИ

- ✓ Червоноградсько-Добротвірський
- ✓ Самбірсько-Добромільсько-Хирівський

Активної діяльності по Самбірсько-Добромільсько-Хирівському промвузлу не відбувалося на відміну від шахтарського Червоноградсько-Добротвірського, в якому певні зрушення сталися.

# МОЖЛИВОСТІ І СИЛЬНІ СТОРОНИ

## З 18 СИЛЬНИХ СТОРІН І 18 МОЖЛИВОСТЕЙ, ЩО БУЛИ ВИЗНАЧЕНІ В SWOT-АНАЛІЗІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ХАРАКТЕРНІ ДЛЯ ДОСЛІДЖУВАНОВОГО НАМИ МІКРОРЕГІОНУ Є:

- ✓ Вигідне економіко-географічне розташування на кордоні з ЄС, наявність прикордонних пунктів пропуску
- ✓ Високий рівень інтегрованості регіону у національний та світовий економічний простір
- ✓ Активна співпраця з проектами міжнародної технічної допомоги. Залученість до міжнародних та транскордонних проектів
- ✓ Фінансування великих державних інвестиційних проектів в регіоні
- ✓ Посилення євроінтеграційних процесів. Використання потенціалу транскордонного співробітництва
- ✓ Використання транзитно-транспортного потенціалу Львівщини
- ✓ Активізація експортоорієнтованих та імпортозамінних виробництв
- ✓ Зростання світового попиту на продукцію сільського господарства, харчової промисловості
- ✓ Реалізація заходів з розвитку гірських територій



# ДОБРОМИЛЬСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА



**299,3 км<sup>2</sup>**

територія

**20 054 осіб**

населення

**27 км**

протяжність державного кордону

# ХИРІВСЬКА ТЕРИТОРІАЛЬНА ГРОМАДА

**218 км<sup>2</sup>**

територія

**15 231 осіб**

населення

**28 км**

протяжність державного кордону





Добромильська та Хирівська територіальні громади разом утворюють мікрорегіон, який розташований в західній частині Львівської області. На заході його межі збігаються з державним кордоном України з Республікою Польща.

територія

**517 км<sup>2</sup>**

населення

**35 тис. осіб**

протяжність державного кордону

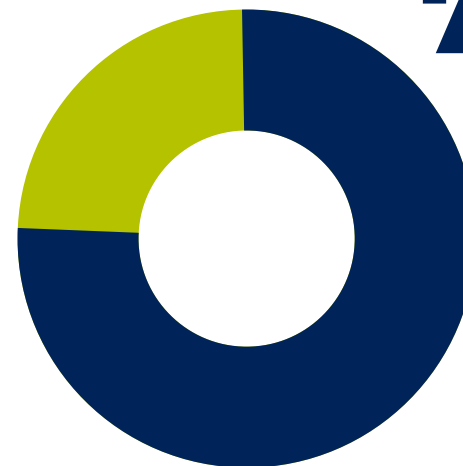
**55 км**

міське населення

**24%**

сільське населення

**76%**

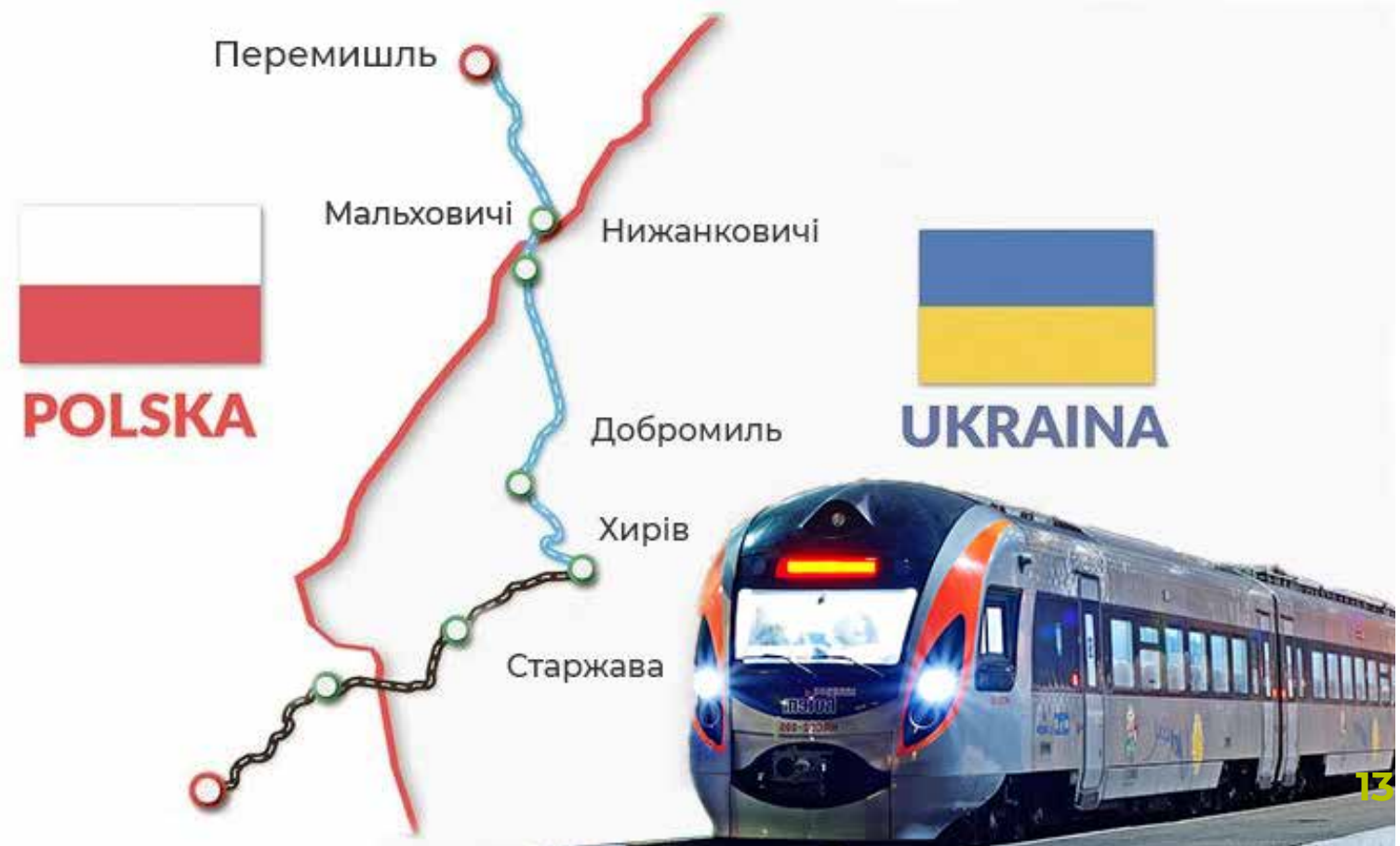


У складі мікрорегіону



Відновлення транскордонних залізничних сполучень на ділянці Загуж-Хирів-Перемишль є вигідним, оскільки вирішує проблему з незручним графіком руху до Трускавецького курортного району, ліквідує необхідність пересадки у Львові на регіональні електропоїзди з низьким рівнем комфорту. Рух поїздів по напрямку Перемишль-Нижанковичі-Трускавець вдвічі по часу скорочує тривалість переміщення, оскільки процедури митного та прикордонного контролю проходять в поїзді, на відміну від інших варіантів пересування (пересадка на автомобілі чи автобуси). Отримувачами вигоди від реалізації проекту будуть не тільки мешканці району в кількості майже 226 тис. осіб, а й мешканці наближених населених пунктів інших районів Львівщини. Це позитивно вплине на розвиток туризму в гірських районах. Відкриття даного залізничного сполучення не сталися через нестачу коштів АТ «Укрзалізниця», відсутність доступу приватних перевізників до залізничної інфраструктури, збитковість пасажирських перевезень, епідемію коронавірусної хвороби та інші чинники.

На основі концепції потрібно розробити формулюючу для мікрорегіону стратегію розвитку, доповнити стратегію Добромільської ТГ новими можливостями пропонованого нами проактивного підходу до вибору чинників успіху мікрорегіону, розробити і затвердити стратегію Хирівської ТГ, а також урахувати наслідки суттєвої зміни військової, геополітичної і економічної ситуації.



# НАРИС СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МІКРОРЕГІОНУ

Подальша стратегія соціально-економічного розвитку мікрорегіону повинна базуватися на наступних фундаментальних принципах:

## 1

Мікрорегіон має явні та унікальні переваги – близькість до ЄС та спільний кордон з ним. Отже, мікрорегіон в силу свого географічного і культурного положення має стати частиною середовища ЄС. Стратегія передбачає створення передумов для виробництв, що вмонтовані в міжнародні ланцюги доданої вартості.

## 2

Акценти подальшого соціально-економічного розвитку регіону змінюються з внутрішнього розвитку, що ґрунтується на власних ресурсах та поточних можливостях, до залучення зовнішніх ресурсів, технологій, інвестицій.

## 3

Реструктуризація соціально-економічного середовища регіону:

- зміна структури валового регіонального продукту (ВРП) у бік промисловості, переробних галузей і логістики
- зміна соціальних процесів, повернення місцевого населення з економічної еміграції.

## 4

Збалансований розвиток мікрорегіону передбачає не лише скупчення промислових підприємств, але і формування та подальший розвиток дорожньо-транспортної, логістичної, інформаційно-комунікаційної, соціальної, культурної та демографічної інфраструктури.

## 5

Інноваційність. Запропонована стратегія передбачає створення нових підприємств з використанням новітніх технологій в технологічних процесах, обладнанні, управлінській діяльності, що в сукупності підвищують ефективність господарської діяльності.

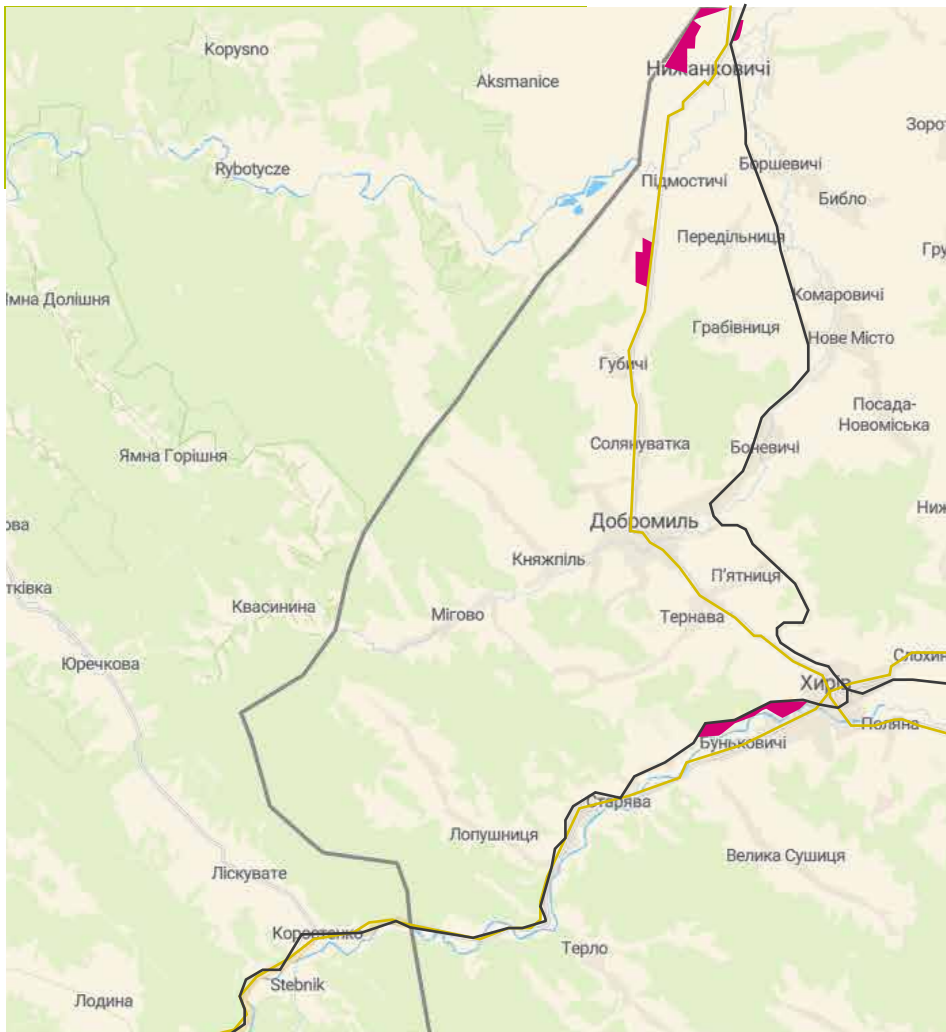
## 6

Спадковість. Не дивлячись на те, що запропонована стратегія передбачає певні структурні зміни в економіці мікрорегіону, цей принцип не передбачає відмову від традиційних видів економічної діяльності територіальних громад.

# СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ РОЗВИТКУ МІКРОРЕГІОНУ




СТРАТЕГІЧНА ЦІЛЬ 1	СТРАТЕГІЧНА ЦІЛЬ 2	СТРАТЕГІЧНА ЦІЛЬ 3	СТРАТЕГІЧНА ЦІЛЬ 4	СТРАТЕГІЧНА ЦІЛЬ 5
ЛЮДСЬКИЙ ПОТЕНЦІАЛ	ЕКОНОМІКА ТА ІНФРАСТРУКТУРА	ЕКОЛОГІЯ ТА ОХОРОНА ДОВКІЛЛЯ	КУЛЬТУРА І ТУРИЗМ	ПРОКОРДОННА ГРОМАДА
створення умов для всесічного гармонійного розвитку мешканців	створення сприятливих умов для розвитку серед- ніх та великих промисло- вих підприємств, що вмонтовані в європейські ланцюги доданої вартості,	збереження та популя- ризація природної спадщини громади, повторне використання відходів в якості сирови- ни для сільського госпо- дарства та переробної промисловості	збереження автентичної культурної та історичної спадщини для розвитку туризму, побудова туристичної привабли- вості на основі залізнич- ного сполучення	мікрорегіон - ворота Європи в Україну та України в Європу, база для побудови спільних з країнами ЄС економічних проектів

# ВИХІДНІ УМОВИ ТРАНСПОРТНИХ СПОЛУЧЕНЬ:



1. Дільниця **ХИРІВ - НИЖАНКОВИЧІ – ДЕРЖКОРДОН**, загальна довжина колії – 24,2 км (суміщена колія 1520 мм і 1435 мм). Хирів – Нижанковичі – 23,6 км (суміщена колія 1520 мм і 1435 мм), Нижанковичі – Держкордон – 0,6 км (колія 1435 мм). Необхідним є ремонт колії тазалізничного полотна, а також обладнання залізничних переїздів та штучних споруд забезпечення руху на коліях

2. Дільниця **ХИРІВ - СТАРЖАВА – ДЕРЖКОРДОН**, загальна довжина колії – 14,6 км (суміщена колія 1520 мм і 1435 мм), Хирів - Старжава - 7,3 км (суміщена колія 1520 мм і 1435 мм), Старжава – Держкордон - 7,3 км (колія 1435 мм). Необхідні є ремонт колії та полотна з української сторони, а також обладнання залізничних переїздів та штучних споруд для забезпечення руху на коліях. Вже на етапі підготовки Концепції, за ініціативи робочої групи проекту, досягнуто домовленостей між Укрзалізницею, Львівською обласною військовою адміністрацією і Добромільською та Хирівською громадами стосовно здійснення фінансування проектування ремонту ділянок залізниці «Хирів – Старжава – Смільниця» і «Хирів-Доброміль-Нижанковичі».

-  – Державний кордон
-  – Державні прикордонні пропускні пункти
-  – Пропонована територія для розміщення індустральних парків

Наступним кроком для втілення проекту потрібне залучення фінансування для повного ремонту згідно з розробленою проектно-конструкторською документацією (ПКД). Попередньо оцінка необхідних інвестицій коливалася у широких межах - 300-600 млн грн.

# ЄВРОРЕГІОН

Також нами рекомендовано створення Єврорегіону — це організаційна юридично закріплена форма транскордонного регіонального співробітництва між територіальними громадами або між органами державної влади прикордонних регіонів кількох держав зі спільним кордоном. Утворення єврорегіону є засобом активізації транскордонного діалогу держав-сусідів, формою пошуку ефективних шляхів співпраці самоврядних одиниць по різні боки кордонів.



Єврорегіони зазвичай не підпорядковуються законодавчим чи урядовим установам, їх робота забезпечується новоствореною юридичною особою, яка втілює поставлені та узгоджені цілі. Робота організації адмініструючою Єврорегіон обмежується компетенцією місцевих та регіональних органів влади, які їх складають, хоча зазвичай діяльність здійснюється у прямій кооперації з наднаціональними утвореннями (фонди підтримки та розвитку, європейські інституції) або з міжнародними фінансовими установами. Існуючі приклади Єврорегіонів, у своїй більшості, забезпечують культурно-соціальне збереження та розвиток громад та регіонів.

Гарним прикладом транспортно-економічного Єврорегіону вважаємо **«Центральноевропейський транспортний коридор»**, який забезпечує не тільки культурно-соціальний розвиток громад за вертикаллю «Балтійське-Адріатичне море», а й розвиток транспортно-логістичної інфраструктури, що у свою чергу стимулює виробничий та економічний потенціал громад. Будучи основою для систем сталого розвитку, логістично-транспортна мережа була визначена як основний пріоритет діяльності Центральноєвропейського коридору.

ОРІЄНТОВНІ ПОКАЗНИКИ ПРОЕКТУ	«Індустріальний парк Хирів»	«Індустріальний парк Доброміль-1»	«Індустріальний парк Доброміль-2»
Назва проекту	ІП м. Хирів	ІП Доброміль - 1	ІП Доброміль - 2 (АГРО-ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК)
Ініціатори створення	Хирівська ТГ	Добромільська ТГ	
Місце розташування	Хирівська ТГ	Добромільська ТГ	
Розмір основної земельної ділянки	20 га	15 га	96 га
Необхідне цільове призначення земельної ділянки	Землі промисловості (код 1102): для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель та споруд підприємств переробної, машинобудівної та іншої промисловості		
<b>Орієнтовні показники індустріального парку</b>			
Прогнозна кількість підприємств	Близько 50 підприємств	Близько 50 підприємств	Близько 20 підприємств
Прогнозна кількість постійних робочих місць	850 осіб	600 осіб	300 осіб
<b>Інвестиції</b>			
<b>Усього інвестицій учасників ІП</b>	<b>86 млн. дол.</b>	<b>68,2 млн. дол.</b>	<b>30 млн. дол.</b>
<i>Будівництво виробничих та інших приміщень учасниками ІП</i>	55 млн. дол.		
<i>Вартість обладнання для виробництв учасниками ІП</i>	31 млн. дол.		
<b>Витрати бюджетів (2022–2025 рр.)</b>			
<b>Усього витрат місцевого та Державного бюджету</b>	<b>140 млн. грн.</b>	<b>120 млн. грн.</b>	<b>40 млн. грн.</b>
<i>в тому числі</i>			
<i>Будівництво інфраструктури</i>	140 млн. грн.	120 млн. грн.	
<b>Усього, інвестицій учасників та витрати бюджету</b>	<b>89,5 млн. дол.</b>	<b>71,2 млн. дол.</b>	<b>31 млн. дол.</b>
Вклад проекту до ВРП мікрорегіону при виході на проектну потужність,	28%	20%	10%
<b>Надходження до бюджетів за 1 рік при виході на проектну потужність</b>			
ЄСВ	45 104 400 грн.	31 838 400 грн.	15 919 200 грн.
ПДФО	36 903 600 грн.	26 049 600 грн.	13 024 800 грн.
Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на	68 000 000 грн.	54 560 000 грн.	24 000 000 грн.

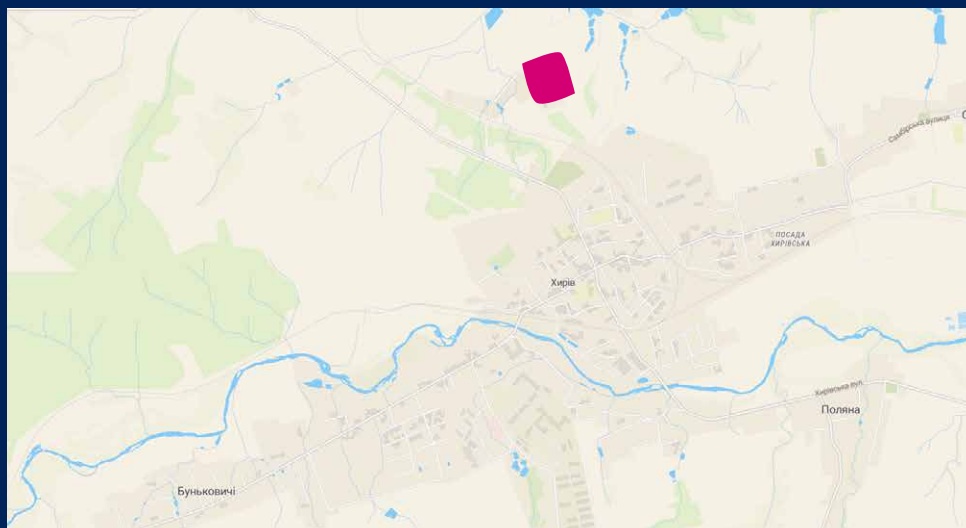


# ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК «ХИРІВ»

## МІСЦЕ РОЗТАШУВАННЯ ТА РОЗМІР ЗЕМЕЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

Індустріальний парк пропонується створити на околицях міста Хирів на земельній ділянці площею **20 га** в безпосередній близькості до залізничної станції Хирів. Земля належить до категорії «землі сільськогосподарського призначення» і потребує переведення в категорію «землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення».

З південної сторони межею ділянки Індустріального парку є існуюча залізнична колія і річка, з західної і північної – рілля, зі східної - станція Хирів.

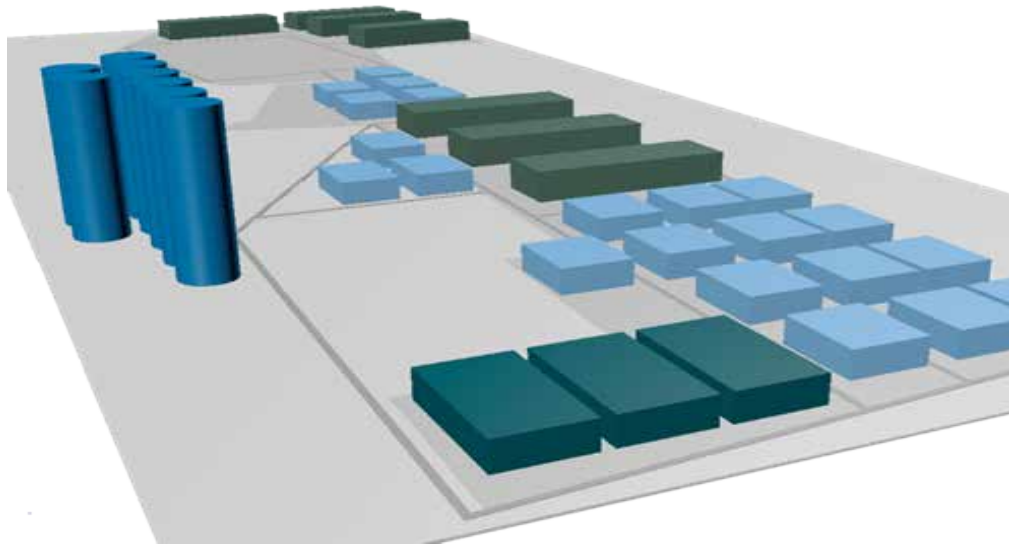


## ЗЕМЕЛЬНА ДІЛЯНКА МАЄ ПРИВАБЛИВІ ОЗНАКИ ДЛЯ ПОТЕНЦІЙНИХ ІНВЕСТИТОРІВ:

- ✓ розташування поряд із залізничною станцією Хирів і залізничним вокзалом
- ✓ існує можливість будівництва під'їзної колії з приєднанням до станції Хирів
- ✓ можливість доступу до залізничного переходу Нижанковичі через станцію Хирів (відстань 23 км)
- ✓ можливість доступу до автодороги Львів-Самбір-Прикордонний перехід Смільниця-Кросценко
- ✓ безпосередня близькість до міста Хирів, причому з можливістю дотримання санітарних зон промислових виробництв
- ✓ можливість розміщення обслуговуючих об'єктів на ділянці
- ✓ можливість розміщення альтернативних джерел енергії з відновлювальних ресурсів
- ✓ відсутність звалищ, полігонів побутових відходів, очисних споруд і небезпечних виробництв
- ✓ відсутність перепаду відміток

# ПЛАН РОЗВИТКУ У ПРОСТОРОВОМУ ВИМІРІ

Орієнтовний варіант поділу території на функціональні зони, відведені для учасників індустріального парку та для інших потреб.



## ПЕРЕДБАЧАЄТЬСЯ ПОДІЛ ТЕРИТОРІЇ НА 5 ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ЗОН:

1. Зона промислових та логістичних підприємств	140 000
2. Зона розміщення навчального центру та офісних приміщень	15 000
3. Зелені зони	12 500
4. Зона паркінгу	12 500
5. Дороги та території загального вжитку	20 000
<b>Загальна територія індустріального парку</b>	<b>200 000</b>

В зоні промислових та логістичних підприємств розміщуватимуться виробництва переробної промисловості, включаючи збиральні виробництва, виробництво будівельних матеріалів, сервісні послуги для рухомого складу залізниць, виробництво біоетанолу, а також об'єкти логістики і сервісного обслуговування. В рамках індустріального парку бажаним є розміщення контейнерного терміналу, зернового терміналу та оптово-роздрібного паливного терміналу.

## ВИГЛЯД НОВИХ ПРОМИСЛОВИХ ПРИМІЩЕНЬ



Логістичні об'єкти розглядаються окремо, можливе розміщення їх також поза межами парку або на території парку в якості «іншого суб'єкта індустріального парку».

Бізнес-плани цих терміналів та плани їх розміщення будуть розроблятися окремо і повинні бути представлені окремо як плани «Інших суб'єктів індустріального парку».

Промислові приміщення будуть мати поділ площ для можливості розміщення малих і середніх підприємств з градацією одного лота – від 500 м<sup>2</sup>

В зеленій зоні буде розміщено паркові насадження, а також спеціальні доріжки для пішоходів та велосипедистів. Деякі зовнішні стіни будівель будуть оснащені вертикальним озелененням. Також будуть використовуватися технології вертикального тепличного вирощування агропродукції.

В зоні паркінгу будуть створені умови для паркування близько 200 легкових та 40 вантажних автомобілів. Також зона паркінгу та спільні території будуть підготовані для того, щоб розміщувати виставкові стенди та інші об'єкти, пов'язані з проведенням технічних виставок. Буде передбачене місце для вертолітного майданчика.



Офісні приміщення передбачають як розміщення інженерно-технічних працівників компаній - резидентів ІП і їх управлінський персонал, так і офіси і супутні приміщення для здавання в оренду (орендні площі плануються в залежності від попиту як друга черга розвитку офісної зони).

ПЛАНУВАННЯ БУДІВЕЛЬ ТА ОБСЯГІВ ІНВЕСТИЦІЙ	Площа, (м <sup>2</sup> )	Вартість будівн. (дол/м <sup>2</sup> )	Загальна вартість будівництва, (дол)	Вартість обладнання, (дол)	Інвестиція учасників (дол)	Загальні інвестиції учасників (дол)	кількість працюючих
Будівлі для організації виробництва	60 000	500	30 000 000	30 000 000	60 000 000	60 000 000	600
Логістичні приміщення	30 000	600	18 000 000	1 000 000	19 000 000	19 000 000	50
Офісні приміщ.	5 000	700	3 500 000		3 500 000	3 500 000	200
Інфраструктура ІП			3 500 000			3 500 000	
<b>Всього</b>	<b>95 000</b>		<b>55 000 000</b>	<b>31 000 000</b>	<b>86 000 000</b>	<b>86 000 000</b>	<b>850</b>

# ІНДУСТРІАЛЬНІ ПАРКИ

## «ДОБРОМИЛЬ-1»

## «ДОБРОМИЛЬ-2»

У індустриальному парку Добромиль-1 пропонується розмістити переробні підприємства, з переважанням меблевого виробництва з постачанням меблів переважно до ЄС, яке використовує наявну місцеву сировину. Парк повинен взаємодіяти з меблевим кластером Львівської області і з іноземними постачальниками.

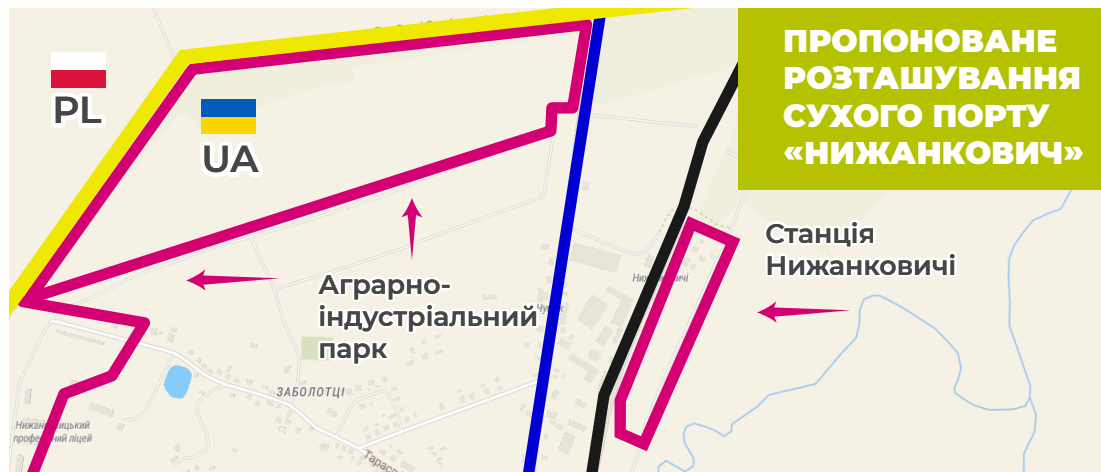
Індустриальний парк Добромиль-2 пропонується розвивати як агроіндустріальний - поєднання виробництва аграрної продукції з виробництвом сировини, в тому числі у взаємодії з сільгоспвиробниками регіону. Парк потребує площі 96 га та спеціального інфраструктурного забезпечення для транспортування аграрної продукції. У цьому парку пропонується виробництво біоетанолу з зерна та відходів аграрного і меблевого виробництва.

Для обох парків рекомендовано формування транскордонних індустриальних парків та експортних зон для організації спільної бізнес-діяльності з компаніями країн ЄС у сфері агропереробки, машинобудування, металообробки, транспорту, обслуговування рухомого складу, будівництва, виробництва будівельних матеріалів, меблевій галузі.

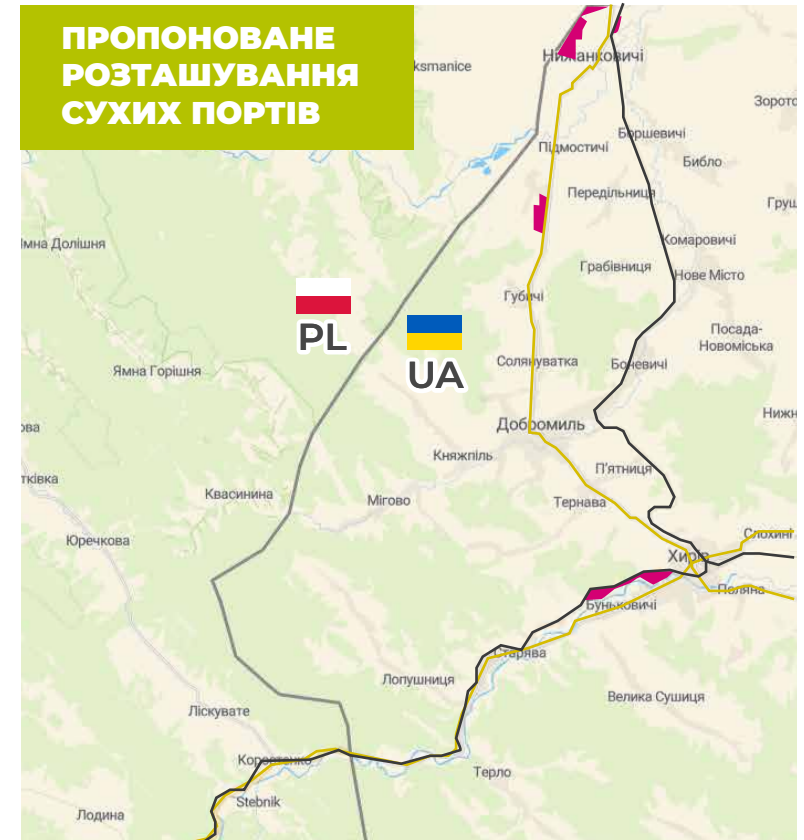
ПЛАНУВАННЯ БУДІВЕЛЬ ТА ОБСЯГІВ ІНВЕСТИЦІЙ	Площа, (м <sup>2</sup> )	Вартість будівн. (дол/м <sup>2</sup> )	Загальна вартість будівництва, (дол)	Вартість обладнання, (дол)	Інвестиція учасників (дол)	Загальні інвестиції інвестиції учасників (дол)	кількість працюючих
Будівлі для організації виробництва	45 000	500	22 500 000	22 500 000	45 000 000	45 000 000	450
Логістичні приміщення	22 500	600	18 000 000	1 000 000	19 000 000	19 000 000	50
Офісні приміщ.	1 000	700	700 000		700 000	700 000	100
Інфраструктура ІП			3 500 000			3 500 000	
<b>Всього</b>	<b>68 500</b>		<b>44 700 000</b>	<b>23 500 000</b>	<b>68 200 000</b>	<b>68 200 000</b>	<b>600</b>

# СУХІ ПОРТИ

**СУХИЙ ПОРТ «НИЖАНКОВИЧІ»** є найближчим до залізничного та автомобільного переходу Нижанковичі. Спеціалізацією даного хабу є транскордонний зв'язок. Також, важливо, що індустріальні парки «Доброміль-1» і «Доброміль-2» будуть потребувати наявності потужностей сухого порту для транспортування меблевої продукції, сипучих товарів, а також аграрних та сільськогосподарських культур. Земельна ділянка розташована поблизу станції Нижанковичі. Загальна площа складає 30 000 кв. м. Розташування - у безпосередній близькості до існуючої залізничної інфраструктури.



- Жовта лінія – лінія державного кордону з Польщею
- Чорна лінія – існуюча залізнична транскордонна гілка
- Синя лінія – існуюча автомобільна дорога
- Рожеві зони – пропонувані зони агроіндустріального парку (зліва) та сухого порту (справа)



**ПРИКЛАД ПОБУДОВИ СУХОГО ПОРТУ З ОДНІЄЮ ГІЛКОЮ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОЛІЇ**



# ВИТРАТИ НА ПОБУДОВУ СУХОГО ПОРТУ

ПОТРЕБА ВИТРАТИ	ВАРТІСТЬ (ДОЛ.)
Будівля (двоповерховий офіс)	100 000
Гілки залізничних колій	500 000
Дорожнє покриття 30.000 м <sup>2</sup>	2500 000
Колісні погрузчики	150 000
ВСЬОГО	<b>3250 000</b>

## ПЕРЕЛІК ОБ'ЄКТІВ ТА ОБСЯГІВ ІНВЕСТИЦІЙ

Структура сухого порту складається з двох залізничних гілок, інфраструктури завантаження контейнерів, яка у свою чергу може складатися з контейнерних кранів та рейок для них або колісних портових (вантажних) кранів. Район розташування сухого порту є належним до дорожньої мережі місцевого та регіонального значення. Дорога на території сухого порту має включати місце для маневру та розвороту автомобілів, або має мати два протилежних контрольні пункти, щоб дозволити пряму циркуляцію з в'їздом та виїздом машин. Також до розгляду пропонується наявність паркувальних місць для автомобілів, задля надання додаткових платних послуг для транспортних компаній та для вантажовласників, що використовують потужності порту.

Розташування території для зберігання контейнерів залежить від обраною структури дорожньої системи сухого порту і має базуватися на територіальному розташуванні залізничної колії та дорожнього покриття.

**Дорожнє покриття** - бетонне або асфальт. Найчастіша та найбільш ергономічна комбінація полягає у лінійній побудові сухого порту, де дорожня **інфраструктура є паралельною** до зони зберігання контейнерів, що у свою чергу є паралельною до залізничної колії. Така побудова є бажаною для сухих портів з наявними портовими кранами та є сприятливою для розбудови сухих портів в майбутньому.

На території також має бути забезпечена мінімальна **офісна забудова** для оперуючого персоналу та вантажовласників, з метою документообігу логістичних вантажів, особливо в аспекті прикордонного комплексу Нижанковичі, який потребує певного рівня юридичного оформлення вантажів.

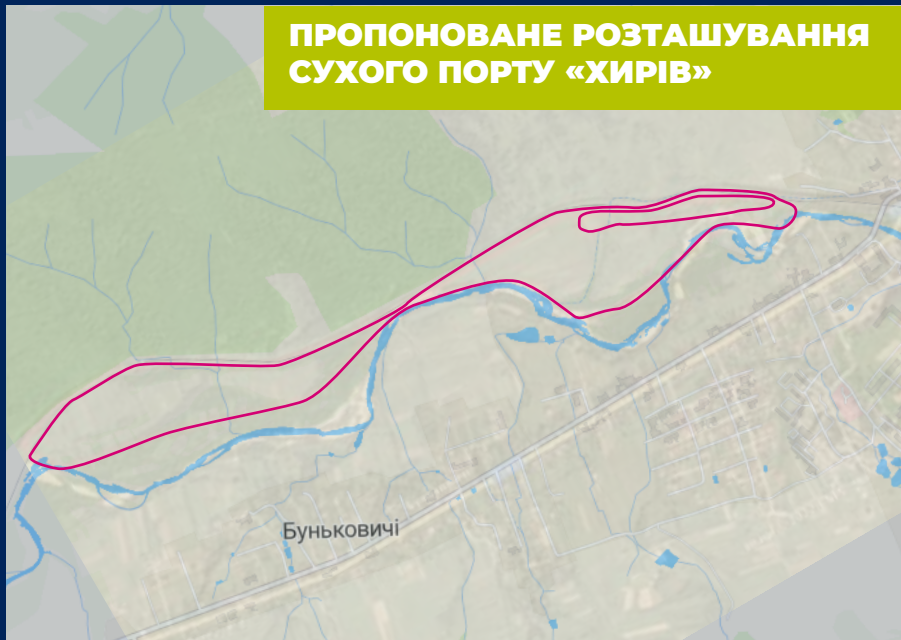
Також оптимальною є будова порту з **єдиною залізничною колією**, що у свою чергу підвищить вантажоспроможність сухого порту та забезпечує його дешевизну та простоту в оперуванні.

Назва проекту	Сухий порт Нижанковичі	Сухий порт Хирів	Зерновий термінал Хирів	Зерновий термінал Нижанковичі
Ініціатори створення	Приватний	Приватний	Приватний	Приватний
Місце розташування	Станція Нижанковичі	Станція Хирів	Станція Хирів	Станція Нижанковичі
Розмір основної земельної ділянки	3 га	3 га	7 га	4 га
Необхідне цільове призначення земельної ділянки	Землі промисловості (код 1102): для розміщення та експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель споруд підприємств переробної, машинобудівної та іншої промисловості			
<b>Орієнтовні показники</b>				
Прогнозна кількість підприємств	3 підприємства	3 підприємства	1 підприємство	1 підприємство
Прогнозна кількість постійних робочих місць	30 осіб	30 осіб	30 осіб	30 осіб
<b>Інвестиції</b>				
<b>Усього інвестицій (Будівництво інфраструктури, приміщення та обладнання)</b>	<b>3,25 млн. дол.</b>	<b>3,25 млн. дол.</b>	<b>2,5 млн. дол.</b>	<b>2,5 млн. дол.</b>
<b>Витрати бюджетів (2022–2025 рр.)</b>				
<b>Усього витрат місцевого та Державного бюджету</b>	<b>4 млн. грн.</b>	<b>5 млн. грн.</b>	<b>4 млн. грн.</b>	<b>5 млн. грн.</b>
<b>Усього, інвестицій учасників та витрати бюджету</b>	<b>3,35 млн. дол.</b>	<b>3,35 млн. дол.</b>	<b>2,6 млн. дол.</b>	<b>2,6 млн. дол.</b>
<b>Вклад проекту до ВРП мікрорегіону при виході на проектну потужність, %</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,0%</b>
<b>Надходження до бюджетів за 1 рік при виході на проектну потужність</b>				
ЄСВ	1 302 480 грн.	2 302 480 грн.	1 302 480грн.	1 302 480грн.
ПДФО	1 591 920 грн.	2 591 920 грн.	1 591 920грн.	1 591 920грн.
Додаткові надходження в бюджет всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)	2 600 000 грн.	3 600 000 грн.	2 000 000грн.	2 000 000грн.



# СУХИЙ ПОРТ «ХИРІВ»

## ПРОПОНОВАНЕ РОЗТАШУВАННЯ СУХОГО ПОРТУ «ХИРІВ»



### СУХИЙ ПОРТ «ХИРІВ»

Земельна ділянка розташована поблизу станції Нижанковичі. Загальна площа складає 30 000 кв. м. Розташування - у безпосередній близькості до існуючої залізничної інфраструктури.



Каркасні зерносховища можуть розміщуватися на територіях індустріальних парків, які буде зареєстровані у досліджуваному мікрорегіоні, в процесі будівництва інфраструктури та поступового заповнення їх площі основними резидентами.

Територія індустріального парку, яка підготовлена до використання (рівна ділянка, водовідведення та з частковим забезпеченням електроенергією) є дуже привабливою з точки зору обох сторін – і компанії, що забезпечує зберігання зерна і керуючої компанії ІП, що здійснюватиме підготовку індустріального парку для входження резидентів. На ринку пропонується постачання подібних зерносховищ по ціні від 15 до 50 дол за тону, обсяг зберігання – до 5 тис тон в одному сховищі.

Для довгострокового і безпечного зберігання великого обсягу зерна та його обробки (сушіння тощо) рекомендується використання **елеваторних комплексів з силосами**.

Ціна будівництва такого комплексу 180-220 дол. на тону продукції. Для здешевлення витрат на будівництво потужностей зберігання рекомендовано будувати комплекс без силосів, із зберіганням в рукавах. Рознесена вартість такого комплексу складає – 70-80 дол. на тону продукції. На площі 1 га можна зберігати 4,5 тис. тонн зерна. З точки зору створення робочих місць для ВПО та місцевого населення таке зерносховище є більш привабливим, оскільки для закладання зерна в рукави потрібна додаткова порівняно з силосними сховищами техніка – трактори і навантажувачі з відповідним збільшення кількості зайнятих.

### ПРИКЛАД КОРОТКОСТРОКОВОГО ЗБЕРІГАННЯ ЗЕРНА



### ПРИКЛАД ДОВГОСТРОКОВОГО СИЛОСНОГО ЗБЕРІГАННЯ ЗЕРНА ТА ДОПОВНЕННЯ СИЛОСНОГО ЗБЕРІГАННЯМ В РУКАВАХ



# ЗЕРНОВИЙ ТЕРМІНАЛ «ХИРІВ»



## ОПИС ЗОН ЗЕРНОТЕРМІНАЛУ



Зона для зберігання зерна, відповідно до пріоритетності та строковості зберігання займає приблизно половину території зернового терміналу. В ній мають бути розташовані потужності перевантаження зернових, рослинних та тваринних продуктів та склади зберігання та силоси, що мають відповідати стандартам енергозбереження, сталого розвитку та забезпечувати відсутність псування сировини на довгих проміжках часу.

## ОПИС ЗОН ЗЕРНОТЕРМІНАЛУ

Ділянка  
для зберігання зерна

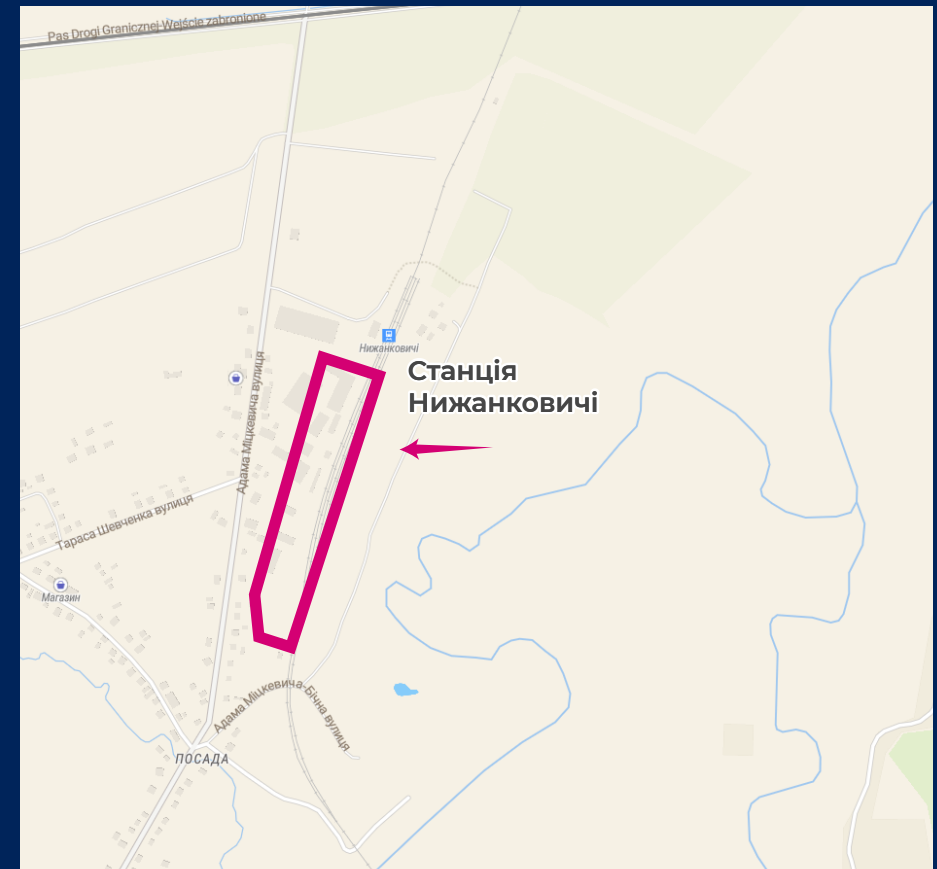
**20%**



Ділянка  
для транспорту (авто)

**80%**

## ЗЕРНОТЕРМІНАЛ НИЖАНКОВИЧІ



# ОПИС ЖИТЛОВОГО МАСИВУ

У мікрорегіоні поряд з містами Хирів та Добромиль пропонується збудувати містечко, що складається з малоповерхових будинків з соціальною інфраструктурою. На території Хирівської та Добромильської громад місцевість приваблива для житлової забудови, з гірськими та лісними краєвидами. Така місцевість може бути використана для забудови житлом середнього класу для внутрішньопереміщених осіб та місцевих жителів - працівників функціональних об'єктів (індустріальних парків, сухих портів, зернових терміналів та підприємств, що будуть надавати робочі місця, дотичні до діяльності функціональних об'єктів) . Транспортне сполучення між місцем проживання та забудови може бути централізоване – доставкою автобусами.

Передбачається створення 2170 прямих і 960 опосередкованих робочих місць.

кількість  
проживаючих осіб

**1000**

м<sup>2</sup> на особу

**25**

загальна площа  
збудованого житла

**25 тис. м<sup>2</sup>**

Назва проекту	Житлове містечко з соціальною інфраструктурою
Ініціатори створення	Добромиська і Хирівська ТГ
Місце розташування	Добромиська і Хирівська ТГ
Розмір основної земельної ділянки	10 га
Необхідне цільове призначення земельної ділянки	
Орієнтовні показники	
Прогнозна кількість підприємств	Близько 40 підприємств
Прогнозна кількість робочих місць на період будівництва	300 осіб
Інвестиції	
Усього інвестицій (Будівництво інфраструктури, приміщення та обладнання)	12,5 млн. дол.
Витрати бюджетів (2022–2025 рр.)	
Усього витрат місцевого та Державного бюджету	30 млн. грн.
Усього, інвестицій учасників та витрати бюджету	12,75 млн. дол.
Вклад проекту до ВРП мікрорегіону при виході на проектну потужність, %	9,80%
Надходження до бюджетів за 1 рік при виході на проектну потужність	
ЄСВ	13 024 800 грн.
ПДФО	15 919 200 грн.
Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)	9 600 000 грн.



За рахунок відповідального підбору підрядників і постачальників можливо забезпечити собівартість будівництва постійного житла на рівні не вище 500-700 дол/м<sup>2</sup>, включаючи оздоблення, технічне обладнання та меблі. Загальні інвестиції складуть 12,5 - 17,5 млн дол.

Приклади компаній та проектів будинків, що можуть бути використані як бенчмарк для підготовки проектів житлових містечок.





# РОЗВИТОК ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МІКРОРЕГІОНУ

## ЗАЛІЗНИЧНІ ПУНКТИ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДЕРЖАВНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ ТА ПОЛЬЩІ.

№ з/п	Назва пункту пропуску / пункту контролю	Пункт пропуску на суміжній території	Характер перевезень	Ширина колії
1	Ягодин	Дорогуськ	Пасажирський, вантажний	1520, 1435
2	Володимир-Волинський	Хрубешув	Пасажирський, вантажний	1520
3	Рава-Руська	Верхрата	Вантажний	1520, 1435
4	Рава-Руська	Хребенне	Пасажирський	1520, 1435
5	Мостиська	Пшемисль	Пасажирський, вантажний	1520, 1435
6	Хирів	Кросьценко	Пасажирський	1435

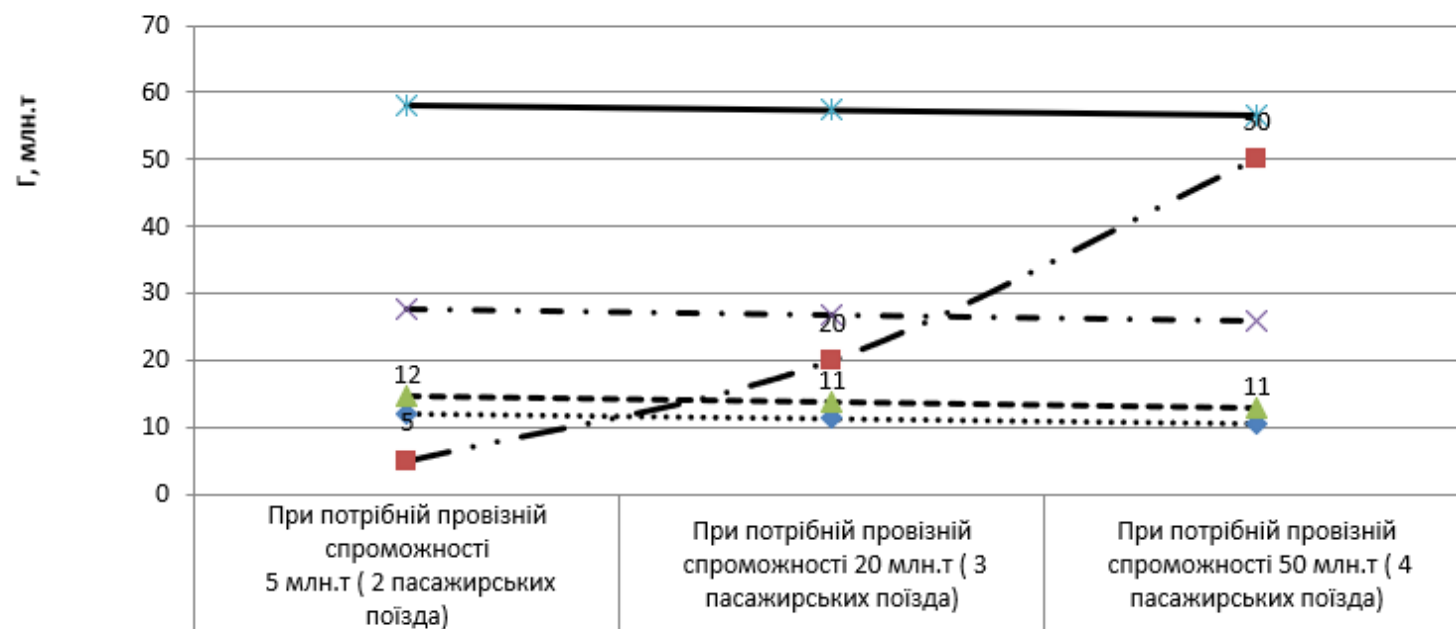


У 80-тих роках минулого століття відбулася реконструкція станції, були капітально відремонтовані навантажувальні рампи та естакади. До станції примикало дев'ять під'їзних колій. Однак скорочення залізничних перевезень у 90-х роках змінило структуру вантажів, що перероблялися на станції. Основними з них стали (і залишаються дотепер) вугілля, каміння та щебінь.

Загальний вигляд навантажувально-розвантажувальної рампи станції Баконьчице у 2020 році

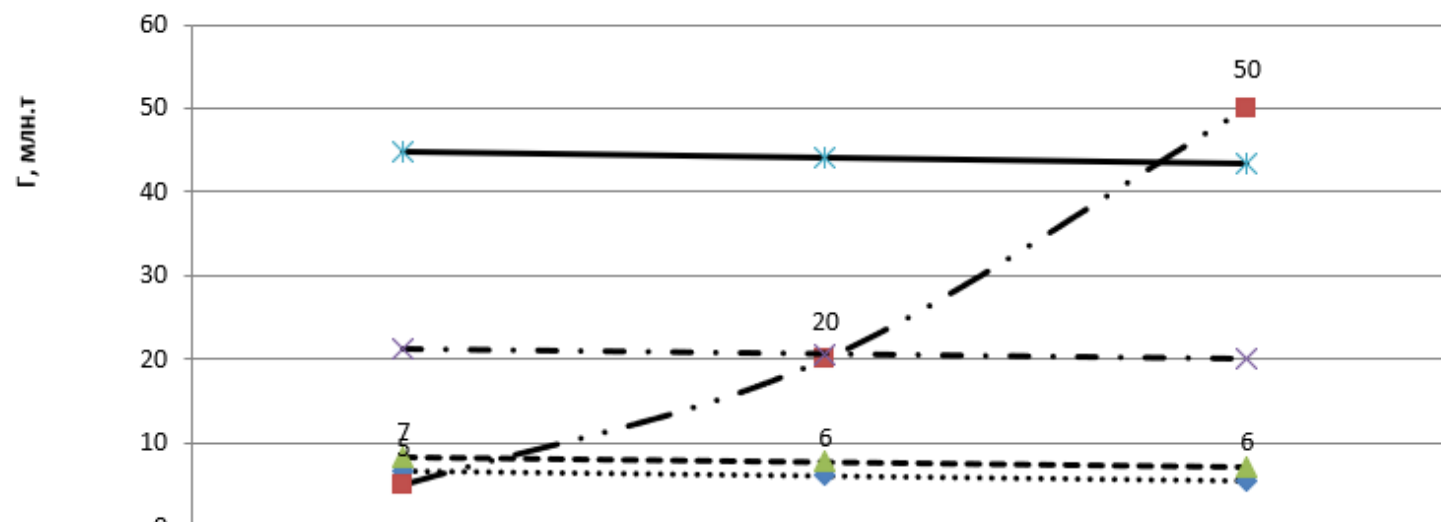


**Провізна спроможність ділянки Хирів-Смільниця (держкодон)  
(при середній масі поезда нетто 1600 т, дієний план і профіль на ділянці,  
керівний ухил - 12,1‰)**

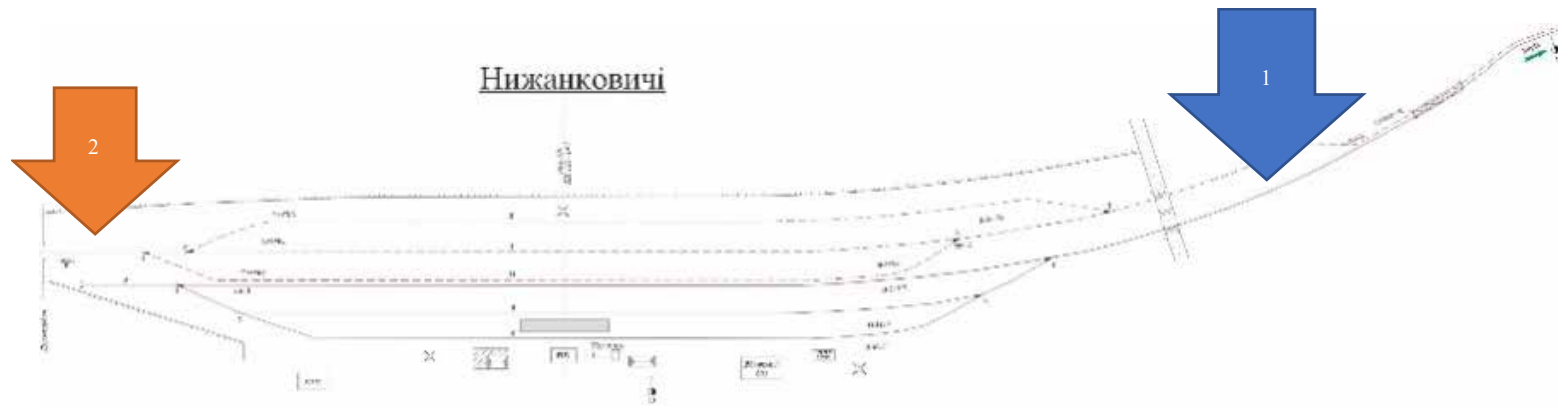


••♦•• наявна провізна спроможність, млн.т для: одноколійна, 2М62, напівавтоблокування, непакетний графік руху поїздів	12	11	11
—■— • Потрібна провізна спроможність, млн.т	5	20	50
-▲- розрахункова провізна спроможність млн.т для: одноколійна, 2М62, автоблокування, частково-пакетний графік руху	15	14	13
-×- розрахункова провізна спроможність млн.т для: залізниця з двоколійними вставками, 2 М62, диспетчерська централізація	28	27	26
—*— розрахункова провізна спроможність млн.т для: двоколівної залізниці, 2М62, автоблокування	58	57	57

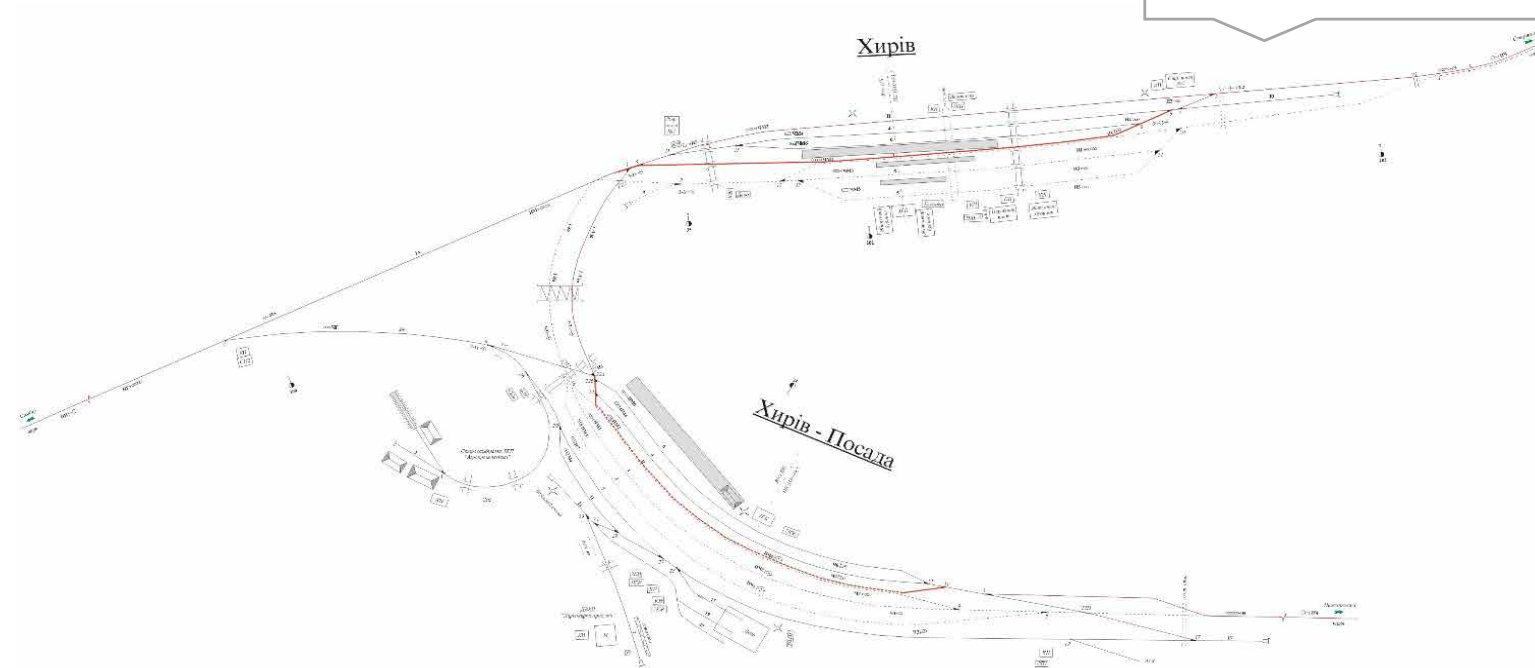
**Провізна спроможність ділянки Хирів-Нижанковичі  
(при середній масі поезда нетто 1230 т, дієний план і профіль на ділянці,  
керівний ухил - 15,7‰)**



	При потрібній провізній спроможності 5 млн.т ( 2 пасажирських поїзда)	При потрібній провізній спроможності 20 млн.т ( 3 пасажирських поїзда)	При потрібній провізній спроможності 50 млн.т ( 4 пасажирських поїзда)
•••◆•• наявна провізна спроможність, млн.т для: однокільна, 2М62, напівавтоблокування, непакетний графік руху поїздів	7	6	6
—■— • Потрібна провізна спроможність, млн.т	5	20	50
—▲— розрахункова провізна спроможність млн.т для: однокільна, 2М62, автоблокування, частково-пакетний графік руху	8	8	7
—×— • розрахункова провізна спроможність млн.т для: залізниці з двоколейними вставками, 2 М62, диспетчерська централізація	21	21	20
—*— розрахункова провізна спроможність млн.т для: двоколейної залізниці, 2М62, автоблокування	45	44	44



Можливе місце примикання під'їзної колії Індустріального парку до колій на станції Хирів



# ДОДАТКОВІ НАДХОДЖЕННЯ ДО БЮДЖЕТІВ НА РІК ТА ВПЛИВ НА ВРП ПРИ ВИХОДІ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ОБ'ЄКТІВ НА ПРОЕКТНУ ПОТУЖНІСТЬ

	ВСЬОГО		Індустріальні парки			Контейнерні термінали	
			Об'єкт 1	Об'єкт 2	Об'єкт 3	Об'єкт 4	Об'єкт 5
Площа земельної ділянки	158	га	20	15	96	3	3
Сума інвестицій	207	млн. дол.	85	68,2	30	3,25	3,25
Кількість працюючих, осіб	3 130	Осіб	850	600	300	30	30
Середня заробітна плата			20 100	20 100	20 100	20 100	20 100
Фонд оплати праці	719 244 000	грн.	205 020 000	144 720 000	72 360 000	7 236 000	7 236 000
надходження від ЄСВ	158 233 680	грн.	45 104 400	31 838 400	15 919 200	1 591 920	1 591 920
надходження від ПДФО, в тому числі	129 463 920	грн.	36 903 600	26 049 600	13 024 800	1 302 480	1 302 480
<i>бюджети ДХ регіону</i>	<i>84 151 548</i>	<i>грн.</i>	<i>23 987 340</i>	<i>16 932 240</i>	<i>8 466 120</i>	<i>846 612</i>	<i>846 612</i>
<i>інші бюджети</i>	<i>45 312 372</i>	<i>грн.</i>	<i>12 916 260</i>	<i>9 117 360</i>	<i>4 558 680</i>	<i>455 868</i>	<i>455 868</i>
Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)	165 360 000	грн.	68 000 000	54 560 000	24 000 000	2 600 000	2 600 000
<b>Очікуваний максимальний додатковий ВРП</b>	<b>ВСЬОГО</b>		<b>Сума</b>				
Сума додаткового ВРП, що створюється функціональним об'єктом	1 645	млн. грн.	644 348 571	454 834 286	227 417 143	22 741 714	22 741 714

		Зернові термінали		ЖК	МСП поза межами функціональних об'єктів
		Об'єкт 6	Об'єкт 7	Об'єкт 8	
Площа земельної ділянки	га	7	4	10	
Сума інвестицій	млн. дол.	2,5	2,5	12	
Кількість працюючих, осіб	Осіб	30	30	300	960
Середня заробітна плата		20 100	20 100	20 100	17000
Фонд оплати праці	грн.	7 236 000	7 236 000	72 360 000	195 840 000
надходження від ЄСВ	грн.	1 591 920	1 591 920	15 919 200	43 084 800
надходження від ПДФО, в тому числі	грн.	1 302 480	1 302 480	13 024 800	35 251 200
<i>бюджети ДХ регіону</i>	<i>грн.</i>	<i>846 612</i>	<i>846 612</i>	<i>8 466 120</i>	<i>22 913 280</i>
<i>інші бюджети</i>	<i>грн.</i>	<i>455 868</i>	<i>455 868</i>	<i>4 558 680</i>	<i>12 337 920</i>
Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)	грн.	2 000 000	2 000 000	9 600 000	
<b>Очікуваний максимальний додатковий ВРП</b>		<b>Сума</b>			
Сума додаткового ВРП, що створюється функціональним об'єктом	млн. грн.	22 741 714	22 741 714	227 417 143	

\* курс для розрахунку взятий 40 грн. за 1 долар  
\*\* розрахунки наведені в цінах 2022 року  
В таблиці наведені орієнтовні розрахунки техніко-економічних показників по кожному з об'єктів за рік за умови виходу їх на проекту потужність.

# РІЧНІ ПОКАЗНИКИ ВПЛИВУ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ОБ'ЄКТІВ НА НАДХОДЖЕННЯ ДО БЮДЖЕТІВ ТА ВПЛИВ НА ВРП МІКРОРЕГІОНУ (2023-2032)

## ОПТИМІСТИЧНИЙ СЦЕНАРІЙ

	ВСЬОГО за 10 років проекту		2023	2024	2025	2026	2027
			1 рік проекту	2 рік проекту	3 рік проекту	4 рік проекту	5 рік проекту
Сума інвестицій в інфраструктуру	<b>346 000 000</b>	грн.	69 200 000	276 800 000			
Сума інвестицій компаній учасників функціональних об'єктів	<b>207 000 000</b>	дол.			41 340 000	62 010 000	41 340 000
Кількість працюючих осіб, в тому числі							
<i>Інфраструктура</i>			130	370			
<i>Компанії</i>		осіб			374	935	1309
<i>МСП поза межами функціональних об'єктів</i>		осіб			192	480	672
Фонд оплати праці	<b>4 260 657 600</b>	грн.	31 356 000	89 244 000	129 376 800	323 442 000	452 818 800
Надходження від ПДФО, всього	<b>766 918 368</b>	грн.	5 644 080	16 063 920	23 287 824	58 219 560	81 507 384
<i>надходження ПДФО до місцевого бюджету</i>	<b>498 496 939</b>	грн.	<b>3 668 652</b>	<b>10 441 548</b>	<b>15 137 086</b>	<b>37 842 714</b>	<b>52 979 800</b>
надходження від ЄСВ	<b>937 344 672</b>	грн.	6 898 320	19 633 680	28 462 896	71 157 240	99 620 136
<b>Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)</b>	<b>998 839 428</b>	грн.	<b>1 975 428</b>	<b>0</b>	<b>31 152 000</b>	<b>77 880 000</b>	<b>109 032 000</b>
Очікуваний додатковий ВРП (ДХ мікрорегіон), сума	<b>13 618,0</b>	млн. грн.	166,7	439,6	406,6	1 016,5	1 423,1
% до існуючого			7,20%	18,90%	17,50%	43,60%	61,10%



		2028	2029	2030	2031	2032
		6 рік проекту	7 рік проекту	8 рік проекту	9 рік проекту	10 рік проекту
Сума інвестицій в інфраструктуру	грн.					
Сума інвестицій компаній учасників функціональних об'єктів	дол.	62 010 000				
Кількість працюючих осіб, в тому числі						
<i>Інфраструктура</i>						
<i>Компанії</i>	осіб	1870	1870	1870	1870	1870
<i>МСП поза межами функціональних об'єктів</i>	осіб	960	960	960	960	960
Фонд оплати праці	грн.	646 884 000	646 884 000	646 884 000	646 884 000	646 884 000
Надходження від ПДФО, всього	грн.	116 439 120	116 439 120	116 439 120	116 439 120	116 439 120
<i>надходження ПДФО до місцевого бюджету</i>	грн.	75 685 428	75 685 428	75 685 428	75 685 428	75 685 428
надходження від ЄСВ	грн.	142 314 480	142 314 480	142 314 480	142 314 480	142 314 480
<b>Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)</b>	<b>грн.</b>	<b>155 760 000</b>	<b>155 760 000</b>	<b>155 760 000</b>	<b>155 760 000</b>	<b>155 760 000</b>
Очікуваний додатковий ВРП (ДХ мікрорегіон), сума	<b>млн. грн.</b>	2 033,0	2 033,0	2 033,0	2 033,0	2 033,0
% до існуючого		87,30%	87,30%	87,30%	87,30%	87,30%

# РІЧНІ ПОКАЗНИКИ ВПЛИВУ ФУНКЦІОНАЛЬНИХ ОБ'ЄКТІВ НА НАДХОДЖЕННЯ ДО БЮДЖЕТІВ ТА ВПЛИВ НА ВРП МІКРОРЕГІОНУ (2023-2032)

## ПЕСИМІСТИЧНИЙ СЦЕНАРІЙ

	ВСЬОГО		2023	2024	2025	2026	2027
	за 10 років проекту		1 рік проекту	2 рік проекту	3 рік проекту	4 рік проекту	5 рік проекту
Сума інвестицій в інфраструктуру	<b>346 000 000</b>	грн.	69 200 000	276 800 000			
Сума інвестицій компаній учасників функціональних об'єктів	<b>207 500 000</b>	дол.			20 670 000	20 670 000	62 010 000
Кількість працюючих, осіб, в тому числі							
<i>Інфраструктура</i>			130	370			
<i>Компанії</i>		осіб			187	374	561
<i>МСП поза межами функціональних об'єктів</i>		осіб			96	192	288
Фонд оплати праці	<b>4 001 724 000</b>	грн.	31 356 000	89 244 000	64 688 400	129 376 800	194 065 200
надходження від ПДФО, всього	<b>720 310 320</b>	грн.	5 644 080	16 063 920	11 643 912	23 287 824	34 931 736
<i>надходження ПДФО до місцевого бюджету</i>	<b>468 201 708</b>	грн.	3 668 652	10 441 548	7 568 543	15 137 086	22 705 628
надходження від ЄСВ, всього	<b>880 379 280</b>	грн.	6 898 320	19 633 680	14 231 448	28 462 896	42 694 344
<b>Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)</b>	<b>1 922 000 000</b>	грн.	<b>1 975 428</b>	<b>0</b>	<b>15 576 000</b>	<b>31 152 000</b>	<b>46 728 000</b>
Очікуваний додатковий ВРП (ДХ мікрорегіон), сума	<b>9 487</b>	млн. грн.	166,8	439,7	406,6	1 016,50	1 423,10
% до існуючого			7,20%	18,90%	8,70%	17,50%	26,20%

Песимістичний сценарій розвитку функціональних об'єктів може також полягати і в тому, що сукупні прогнозовані інвестиції не будуть залучені в повному обсязі. Це знизить кількість працюючих, відповідний обігу (сукупний дохід), ВРП та надходження до бюджетів різних рівнів. Але також можна розглядати сценарії, коли сума інвестицій перевищить прогнозовану (наприклад у випадку появи системного якірного інвестора в регіоні).

		2028	2029	2030	2031	2032
		6 рік проекту	7 рік проекту	8 рік проекту	9 рік проекту	10 рік проекту
Сума інвестицій в інфраструктуру	<b>грн.</b>					
Сума інвестицій компаній учасників функціональних об'єктів	<b>дол.</b>	31 005 000	31 005 000	41 340 000		
Кількість працюючих, осіб, в тому числі						
<i>Інфраструктура</i>						
<i>Компанії</i>	<b>осіб</b>	842	1122	1496	1870	1870
<i>МСП поза межами функціональних об'єктів</i>	<b>осіб</b>	432	576	768	960	960
Фонд оплати праці	<b>грн.</b>	291 097 800	388 130 400	517 507 200	646 884 000	646 884 000
надходження від ПДФО, всього	<b>грн.</b>	52 397 604	69 863 472	93 151 296	116 439 120	116 439 120
<i>надходження ПДФО до місцевого бюджету</i>	<b>грн.</b>	34 058 443	45 411 257	60 548 342	75 685 428	75 685 428
надходження від ЄСВ, всього	<b>грн.</b>	64 041 516	85 388 688	113 851 584	142 314 480	142 314 480
<b>Додаткові надходження в бюджети всіх рівнів (ПДВ + податок на прибуток)</b>	<b>грн.</b>	<b>70 092 000</b>	<b>93 456 000</b>	<b>124 608 000</b>	<b>155 760 000</b>	<b>155 760 000</b>
Очікуваний додатковий ВРП (ДХ мікрорегіон), сума	<b>млн. грн.</b>	2 033,10	2 033,10	2 033,10	2 033,10	2 033,10
% до існуючого		39,30%	52,40%	69,80%	87,30%	87,30%