

УДК 656.13:330.322:658.152

*Галаганов В. О. . здобувач другого
(магістерського) рівня вищої освіти
1-го курсу навчання*

Науковий керівник: Власенко Т.О.

*к.е.н, доцент
Національний університет біоресурсів
і природокористування України
(м.Київ, Україна)*

ВІДКРИТТЯ ТАКСОПАРКУ ЯК ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ПРОЕКТ: АНАЛІЗ РИНКУ ТА ФІНАНСОВІ СТРАТЕГІЇ

У сучасних умовах глобалізації та швидкого розвитку технологій індустрія таксі зазнає суттєвих змін. Виникнення нових онлайн-платформ для надання транспортних послуг, таких як Uber, Bolt та Uklon, революціонізувало ринок, створивши нові можливості для підприємців. Водночас зростання попиту на якісні та доступні перевезення сприяє розвитку нового виду бізнесу – відкриттю міні-таксопарків. Відкриття таксопарку як інвестиційного проекту є перспективною ідеєю для малого та середнього бізнесу, яка може забезпечити не тільки стабільний дохід, але й стати частиною великої транспортної екосистеми. Аналіз ринку таксі в Україні та інших країнах дозволяє визначити ключові фактори успіху такого бізнесу, серед яких важливу роль відіграють грамотна фінансова стратегія, оптимізація витрат та ефективне управління автопарком. Створення таксопарку як інвестиційного проекту вимагає ретельного підходу до планування, зокрема, вивчення ринкових тенденцій, потенційних ризиків та фінансових інструментів, здатних забезпечити стабільний бізнес.

Загальний обсяг ринку таксі в Україні оцінюється в 40 млрд грн на рік. Однак лише близько 1 млрд грн припадає на легальний сегмент, тоді як решта 96% ринку перебуває в тіні. Це свідчить про значний потенціал для легалізації та розвитку інвестиційних проектів у цій галузі. У 2024 році в Києві спостерігалось зростання цін на таксі на 15-30% через дефіцит водіїв, обумовлений мобілізаційними заходами, та зростання попиту. Це створює можливості для нових гравців на ринку, які можуть запропонувати

конкурентоспроможні ціни та якісні послуги [1]. Ринок таксі в Україні значною мірою контролюється кількома великими онлайн-компаніями, що може обмежувати конкуренцію та впливати на ціну наданих послуг. Це створює можливості для нових учасників, які можуть запропонувати інноваційні рішення та покращити якість обслуговування. Ціни на послуги перевезення в Україні зросли через зменшення кількості водіїв, зниження їх заробітків та зростання затратної частини, що пов'язано з впливом війни і домінуванням кількох великих онлайн-компаній на ринку. Водіям працювати стало не вигідно, що призвело до погіршення якості та безпеки послуг. Дефіцит водіїв у сфері пасажирських перевезень становить до 30%, що ускладнює забезпечення стабільного обслуговування клієнтів. Більшість гравців на ринку працюють без необхідних ліцензій, що призводить до низької якості послуг та високих корупційних ризиків. Уряд планує реформу ринку таксі, спрощуючи ліцензування та оновлюючи регуляторні вимоги, що може вплинути на умови ведення бізнесу [2].

Фінансова стратегія для відкриття таксопарку має враховувати кілька основних витратних статей, а також можливості для залучення капіталу. Початкові витрати на запуск таксопарку можуть включати закупівлю автомобілів або їх оренду. Вартість одного нового автомобіля середнього класу (наприклад, Skoda Octavia чи Toyota Corolla) може становити близько 600-700 тис. грн, залежно від моделі та комплектації. При відкритті парку з 10 автомобілів, загальна вартість складе близько 6-7 млн. грн. Однак можна розглянути варіант лізингу або оренди автомобілів, що дозволить знизити початкові витрати до 200-300 тис. грн на кожен автомобіль на рік, що у разі парку з 10 машин складе близько 2-3 млн. грн на рік. Витрати на маркетинг також важливі для швидкого залучення клієнтів. Для запуску рекламної кампанії можна закласти 100-200 тис. грн на перші місяці роботи. Ця сума покриває витрати на рекламу в онлайн-просторі, створення сайту, SEO-оптимізацію, а також розробку мобільного додатку, що дозволить клієнтам замовляти таксі через смартфони. Створення власного додатку може коштувати близько 200-400 тис. грн на початкових етапах, якщо розробка ведеться сторонніми компаніями. Оплата праці водіїв є основною статтею витрат, яку треба врахувати в стратегії. Вартість робочої сили на ринку таксі коливається в межах 15-20 тис. грн на місяць для одного водія. Якщо для роботи в таксопарку необхідно найняти 10 водіїв, загальні витрати на оплату праці можуть становити 150-200 тис. грн на місяць.

Залучення інвестицій може бути здійснено через різні канали. Найбільш поширеними є кредити, лізинг або залучення приватних інвесторів. Якщо використовується кредитне фінансування, то для початкової суми 5-7 млн грн, ставка може коливатися від 12% до 20% річних, що вимагає додаткових витрат на виплату відсотків. Лізинг може дозволити знизити початкові витрати, розподіливши платежі на кілька років, а залучення приватних інвесторів

допоможе уникнути боргових зобов'язань, надаючи можливість передати частину власності в обмін на фінансування.

Успіх таксопарку залежить не тільки від правильного фінансування, але й від ефективного управління витратами. Важливо оптимізувати витрати на обслуговування автомобілів, зокрема на паливо, технічне обслуговування та страхування. Ці витрати можуть становити 10-15% від загальних витрат на утримання парку. Водночас ефективне управління водіями та оптимізація маршрутів допоможуть знизити витрати на паливо та підвищити ефективність роботи.

Підвищення якості сервісу є ключовим фактором для залучення клієнтів в умовах конкуренції. Важливо забезпечити своєчасне обслуговування, комунікацію через мобільний додаток і, за потреби, впровадження систем лояльності для постійних клієнтів. Це дозволить забезпечити успішну конкуренцію з монополістами на ринку та забезпечити стабільний прибуток. Фінансова стратегія відкриття таксопарку включає планування початкових витрат, ефективне використання фінансових інструментів для залучення інвестицій, а також оптимізацію витрат та поліпшення якості обслуговування.

Список використаних джерел:

1. Дефіцит водіїв та високий попит: у Києві таксі подорожчало на 15-30%.

URL: <https://minfin.com.ua/ua/2024/07/10/130771517/>.

2. Поїздки на таксі в Україні стануть розкішшю: чому ціни так стрімко зросли.

URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/ekonomika-glavnaya/economy/poizdki-na-taksi-v-ukraini-stanut-rozkishshyu-chomu-tsini-tak-strimko-zrosli.htm>.



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Факультет аграрного менеджменту
(кафедра виробничого та інвестиційного менеджменту)
Гуманітарно-педагогічний факультет
(кафедри соціальної роботи та реабілітації)
Purdue University (USA)
Fater Academy of India (India)
Національний університет «Запорізька політехніка»
НТУ «Дніпровська політехніка»**

**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ
ІХ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ, АСПІРАНТІВ І МОЛОДИХ ВЧЕНИХ
«РОЛЬ МОЛОДИ У РОЗВИТКУ АПК УКРАЇНИ»**



**15-16 квітня 2025 р.
Київ, онлайн, Zoom**

Роль молоді у розвитку АПК України [Електронний ресурс]: зб. матеріалів ІХ міжнар. наук.-практ. конф. (15-16 квітня 2025 р.). Київ: НУБіП України, 2025. 362 с. PDF-формат; мережеве видання; інституційний репозитарій.

**КОНФЕРЕНЦІЯ ПРОВЕДЕНА В РАМКАХ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ПРОЄКТУ
МОДУЛЬ ЖАНА МОНЕ «ПРАКТИКИ СОЦІАЛЬНОЇ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ
ІНКЛЮЗІЇ В ЄС» ЗА ПІДТРИМКИ ЕРАЗМУС+,
101127466 – EPSEI – ERASMUS-JMO-2023-HEI-TCH-RSCH**

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the authors only and do not necessarily reflect those of the European Union or European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

*Рекомендовано до друку Вченою Радою факультету аграрного менеджменту
(протокол № 11 від 19 травня 2025 року)*

Збірник укладено за матеріалами ІХ міжнародної науково-практичної конференції «Роль молоді у розвитку АПК України». Наповнення рубрик синхронізовано з основними напрямками роботи конференції.

Видання розраховано на науковців, викладачів, аспірантів, здобувачів вищої освіти.

The collection is based on the materials of the V International Scientific and Practical Conference "The Role of Youth in the Development of AIC of Ukraine", conducted by the Faculty of Agrarian Management and the Faculty of Humanities and Education of the National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine. The content of the sections is synchronized with the main directions of the conference.

The publication is designed for scientists, teachers, graduate students, students.

Редакційна колегія:

Шинкарук Л.В., д. екон. наук, проф., член-кореспондент НАН України (голова);
Деліні М.М., д. екон. наук, професор; Прушківська Е. В., д. екон. наук, професор;
Сопівник І.В., д. пед. наук, доцент, завідувач кафедри соціальної роботи та реабілітації;
Супрун Д.М., д. пед. наук, професор; Осадченко І.І., д. пед. наук, професор;
Власенко Т.О, к. екон. наук, доцент, звідувач кафедри виробничого та інвестиційного менеджменту;
Алексєєва К.А., к.наук з держ. упр., доцент; Гаврилюк В.П. к.екон. наук, доцент;
Дергач А.В., к.наук з держ. упр., доцент; Лобунець Т.В., к. екон. наук, доцент;
Чемодуров О.М., к. екон. наук, доцент; Юзба В.О. к. екон. наук, доцент;
Прохорчук О.М., к. пед. наук, доцент; Тілікіна Н.В., к. екон.наук, доцент;
Мовчун С.В., к.екон.наук; Власенко К.О., к.пед.наук; Голева М.С., PhD, асистент;
Будегай В.А., асистент; Кендус Д.І., асистент.

Тези доповідей подано в авторській редакції.

Автори відповідають за достовірність викладеного матеріалу,
за правильне цитування джерел, посилання на них та інших відомостей.

Передруковувати опубліковані в збірнику матеріали
дозволяється тільки за згодою авторів

© НУБіП України,
2025 © Автори, 2025