

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОМОБІЛЬНОГО КАРШЕРИНГУ В ЄВРОПІ: МОТИВИ, ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ БІЗНЕС-ПРОЦЕСІВ¹

Мельник Леонід Григорович

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри економіки, підприємництва та бізнес-адміністрування,
Сумський державний університет;

директор Науково-дослідного інституту економіки розвитку МОН України
та НАН України у складі Сумського державного університету

E-mail: melnyk@econ.sumdu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7824-0678>

Міщенко Ярослав Юрійович

студент,

Навчально-науковий інститут бізнесу, економіки та менеджменту

Сумського державного університету

E-mail: yaroslaw2005@ukr.net

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-6230-1110>

Дегтярєва Ірина Борисівна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки,
підприємництва та бізнес-адміністрування,

Сумський державний університет

E-mail: i.dehtyarova@econ.sumdu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4615-0437>

Маценко Олександр Михайлович

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки,
підприємництва та бізнес-адміністрування,

Сумський державний університет

E-mail: matsenko@biem.sumdu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1806-2811>

Литвиненко Світлана Миколаївна

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки,
підприємництва та бізнес-адміністрування,

Сумський державний університет

E-mail: matsenko@biem.sumdu.edu.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5726-4080>

Шевченко Михайло Олександрович

студент,

Навчально-науковий інститут бізнесу, економіки та менеджменту

Сумського державного університету

E-mail: shevchenkomykhailo2@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2825-5096>

У статті досліджено сучасний стан та перспективи розвитку електромобільного каршерингу в Європі як одного з ключових інструментів сталої міської мобільності. Проаналізовано основні економічні переваги електромобільного каршерингу, зокрема зниження витрат на технічне обслуговування, підвищення ефективності використання транспортних засобів та скорочення екологічного навантаження на міське середовище. Визначено ключові фактори, що стимулюють розвиток ринку: державна підтримка, муніципальні преференції, цифровізація сервісів та зміна споживчої поведінки населення, особливо серед молоді. Особливу увагу приділено аналізу проблем і викликів галузі, серед яких високі капітальні витрати на закупівлю електромобілів, недостатній розвиток зарядної інфраструктури, регуляторна фрагментація між країнами ЄС та операційні труднощі управління автопарками. Проведений SWOT-аналіз дозволив систематизувати сильні та слабкі сторони ринку, а також визначити можливості та загрози для подальшого масштабування бізнес-моделі електромобільного каршерингу. У

¹ Публікація містить результати дослідження «Фундаментальні засади переходу України до цифрової економіки на основі реалізації Industries 3.0; 4.0; 5.0» (№ 0124U000576), що фінансується з держбюджету України.

результаті дослідження встановлено, що інтеграція каршерингу в системи Mobility-as-a-Service (MaaS), розвиток smart-city інфраструктури та вдосконалення акумуляторних технологій створюють передумови для перетворення електромобільного каршерингу на домінуючий формат міської мобільності у Європі до 2030–2032 років.

Ключові слова: електромобільний каршеринг, стала мобільність, електромобілі, MaaS, smart-city, транспортна інфраструктура, економіка спільного користування, зелений перехід.

Вступ. Сучасний етап розвитку європейських міст характеризується стрімким зростанням рівня урбанізації, підвищенням транспортного навантаження та посиленням екологічних викликів. Надмірна кількість приватного автотранспорту спричиняє хронічні затори, підвищення рівня шкідливих викидів, шумове забруднення та погіршення якості життя населення. У зв'язку з цим країни Європейського Союзу активно впроваджують концепції сталої мобільності, спрямовані на скорочення використання автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння та розвиток альтернативних транспортних моделей.

Одним із найбільш перспективних напрямів трансформації міської транспортної системи виступає електромобільний каршеринг, який поєднує переваги економіки спільного користування та екологічно чистого транспорту. Завдяки використанню цифрових платформ і мобільних застосунків користувачі отримують можливість короткострокового доступу до автомобілів без необхідності їх придбання та утримання. Така модель дозволяє зменшити кількість приватних автомобілів у містах, оптимізувати використання транспортних ресурсів і скоротити рівень викидів CO₂.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що ринок електромобільного каршерингу в Європі демонструє високі темпи зростання та поступово стає невід'ємною частиною системи міської мобільності. Разом із тим галузь стикається з рядом суттєвих викликів, серед яких висока вартість електромобілів, недостатня розвиненість зарядної інфраструктури, складність управління автопарками та відмінності у регуляторній політиці між країнами ЄС. Саме тому виникає необхідність комплексного аналізу економічних, організаційних та інфраструктурних аспектів розвитку електромобільного каршерингу.

Постановка проблеми. Сучасні європейські мегаполіси стикаються з критичним перевантаженням транспортної інфраструктури та невпинним зростанням рівня автомобілізації, що призводить до хронічних заторів і погіршення екологічного стану міського середовища. У цих умовах перехід до моделі сталої міської мобільності стає не просто екологічним трендом, а нагальною стратегічною потребою. Каршеринг у поєднанні з електромобілями виступає одним із найбільш перспективних рішень цих проблем. Спільне використання авто дозволяє суттєво зменшити кількість приватних транспортних засобів на дорогах, а перехід на електричну тягу сприяє радикальному зниженню викидів вуглецю та шумового забруднення [8]. Завдяки цифровій інтеграції через мобільні додатки, електромобільний каршеринг стає гнучкою та доступ-

ною альтернативою володінню авто, пропонуючи користувачам переваги у вигляді безкоштовного паркування та доступу до закритих екологічних зон.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку електромобільного каршерингу та його інтеграції у систему сталої мобільності активно досліджується як зарубіжними, так і українськими науковцями. Зокрема, Рейс Грасія та ін. досліджували концепцію Mobility-as-a-Service (MaaS) та визначили важливість інтеграції електромобільного каршерингу в цифрові транспортні системи міст [11]. S. Narayanan та C. Antoniou проаналізували вплив сервісів спільної мобільності на зменшення транспортного навантаження та розвиток екологічного транспорту в Європі [10]. Водночас Бекер та ін., довели, що MaaS і каршеринг позитивно впливають на енергоефективність та скорочення використання приватних автомобілів [5].

Серед українських дослідників О. Стецюк, Р. Лозинський, О. Скіярска та Г. Лабінська аналізували сучасний стан електромобільності в Україні та перспективи адаптації європейського досвіду [2]. Ю. Андрашко, О. Кучанський та В. Аміргалієв досліджували економічні аспекти функціонування каршерингових систем і моделі оптимізації їх прибутковості [4]. Крім того, А. Шевченко розглядав роль цифрових MaaS-платформ у розвитку мобільності та транспортних сервісів в Україні [3].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Всупереч активного розвитку галузі, більшість існуючих наукових робіт зосереджуються на технологічних аспектах ринку електромобілів, або на загальних тенденціях економіки спільного споживання. А в цей час, проблематика економічної ефективності електромобільного каршерингу та його операційної стійкості в умовах не збалансованого європейського ринку залишаються недостатньо висвітленими. Зокрема, хоча відомо, що технічне обслуговування електромобілів коштує приблизно на 40% дешевше, ніж традиційних авто (6 центів за милю проти 10 центів), висока початкова вартість закупівлі та деградація батарей створюють складні економічні виклики для операторів [9]. Аналіз того, як ці фактори взаємодіють із державними стимулами та розвитком інфраструктури в різних країнах Європи, має критичне значення для розуміння перспектив галузі, що і зумовлює наукову новизну даної роботи.

Метою статті є комплексний аналіз сучасного стану ринку електромобільного каршерингу в Європі та визначення ключових внутрішніх і зовнішніх факторів впливу з урахуванням розвитку на перспективу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сучасний ринок електромобільного каршерингу в Європі перейшов від стадії експериментальних проєктів до етапу стабільного та структурованого зростання, стаючи ключовим компонентом щоденної міської мобільності. Станом на 2025 рік загальноєвропейський парк автомобілів спільного використання налічує приблизно 129 000 транспортних засобів, продемонструвавши зростання на 8% порівняно з попереднім роком. Прогнозується, що в період до 2032 року ринок розвиватиметься із вражаючим середньорічним темпом зростання (CAGR) на рівні 19,1%, що дозволить йому досягти оцінки у 18,2 млрд доларів США [1, 9].

Процес електрифікації є нерівномірним, проте невідворотним: на сьогодні кожен третій автомобіль у європейських сервісах каршерингу є електричним, а майже чверть операторів вже перейшли на 100% електричні автопарки. Німеччина залишається беззаперечним лідером за кількістю транспортних засобів (45 400 одиниць) та кількістю активних операторів, проте рівень електрифікації там становить лише 17% через високі логістичні витрати [1]. Натомість Нідерланди демонструють одну з найбільш зрілих екосистем із рівнем електрифікації близько 50%, що стало можливим завдяки найвищій у ЄС щільності мережі зарядних станцій. Норвегія разом з іншими країнами Північної Європи виступає еталоном цифрової адаптації та високих темпів впровадження електромобілів, що відповідає суворим регіональним екологічним стратегіям.

Вирішальним фактором популяризації електромобільного каршерингу є цілеспрямована державна підтримка та муніципальні преференції. Успіх таких

ринків, як Іспанія (де частка електромобілів перевищує 66%), на пряму пов'язаний із потужними податковими стимулами та розвитком інфраструктури. Міста, зокрема Берлін, Амстердам та Вільнюс, інтегрують каршеринг у офіційні транспортні плани, надаючи користувачам електромобілів суттєві переваги: безкоштовне паркування, доступ до смуг для громадського транспорту та дозвіл на в'їзд до зон із нульовим рівнем викидів [6]. Таке регуляторне середовище не лише стимулює попит серед екосвідомої молоді, але й робить експлуатацію електромобілів економічно вигіднішою для операторів порівняно з традиційними авто. Відповідно прогнозується, що європейський ринок каршерингу зростатиме в середньому на 19,1% щорічно, досягнувши обсягу в \$18,2 млрд до 2032 року. Сегментний розвиток ринку показаний на рисунку 1.

Таким чином, сучасний ринок електромобільного каршерингу в Європі характеризується одночасно високими темпами розвитку, активною державною підтримкою та поступовою трансформацією міської мобільності. Водночас поряд із суттєвими економічними й екологічними перевагами галузь стикається з низкою інфраструктурних, фінансових і регуляторних викликів, що впливають на темпи її подальшого масштабування. Для комплексної оцінки сильних і слабких сторін ринку, а також визначення ключових можливостей і потенційних загроз перейдемо до таблиці зі SWOT-аналізу розвитку електромобільного каршерингу в Європі.

Узагальнення факторів SWOT-аналізу свідчить про те, що європейський ринок електромобільного

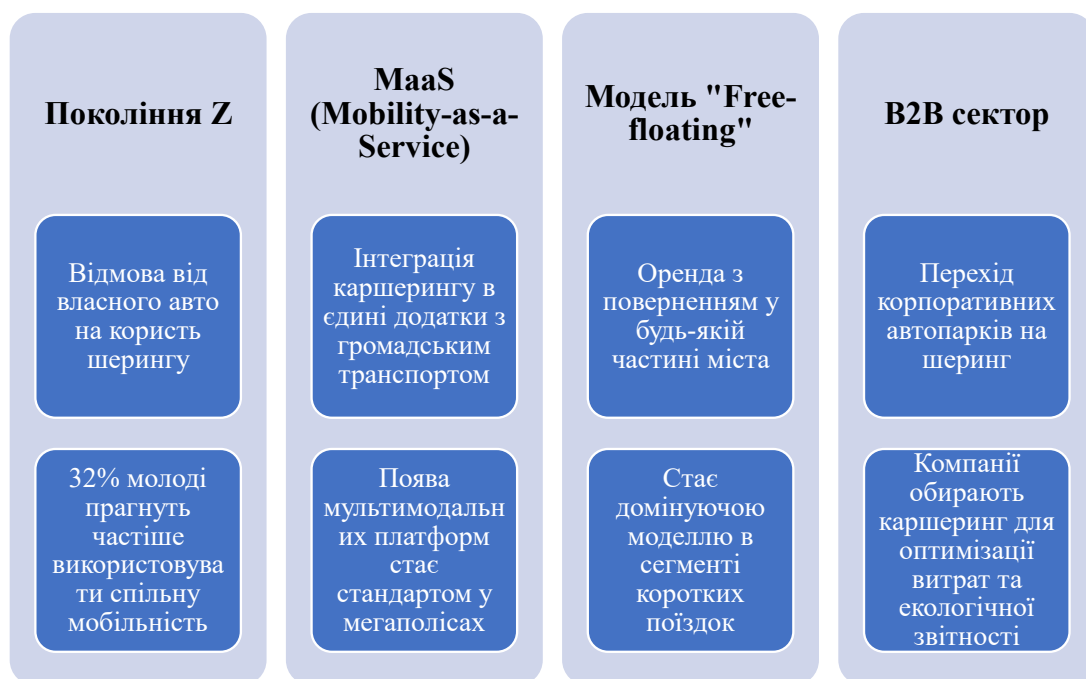


Рисунок 1 – Прогноз розвитку ринку за сегментами

Джерело: сформовано авторами на основі [6; 7]

Таблиця 1 – SWOT-аналіз розвитку електромобільного каршерингу в Європі

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Економічна ефективність: витрати на обслуговування електромобілів (EV) на 40% нижчі порівняно з бензиновими авто (6 центів за милю проти 10),. 2. Муніципальні преференції: безкоштовне паркування у центрах міст та дозвіл на рух смугами для громадського транспорту (наприклад, у Вільнюсі). 3. Цифровізація: 100% управління через мобільні додатки забезпечує зручність та гнучкість для користувачів. 4. Лояльність молоді: понад 32% представників покоління Z прагнуть частіше використовувати шерингові сервіси замість володіння власним авто.	1. Високі капітальні витрати: початкова вартість придбання електромобілів залишається вищою за автомобілі з ДВЗ. 2. Інфраструктурна залежність: недостатня кількість станцій швидкої зарядки для комерційних флотів, що особливо відчутно на великих ринках, як-от у Німеччині. 3. Операційна складність: логістичні витрати на переміщення та зарядку авто, а також «тривога щодо запасу ходу» (range anxiety) серед користувачів. 4. Регуляторна фрагментація: різні правила ліцензування, оподаткування та захисту даних (GDPR) у різних країнах та містах ЄС.
Можливості	Загрози
1. Інтеграція в MaaS: об'єднання каршерингу з громадським транспортом та мікромобільністю в єдиних платформах (Mobility-as-a-Service). 2. Сегмент B2B та нерухомість: партнерство з забудовниками для надання авто мешканцям житлових комплексів (модель «turnkey lifestyle») та перехід корпоративних парків на шеринг. 3. Зелений перехід: жорсткі екологічні норми ЄС та зони з низьким рівнем викидів стимулюють попит на електричні шерингові авто. 4. Розширення маршрутів: потенціал виходу за межі центрів міст у передмістя та на міжміські маршрути завдяки збільшенню запасу ходу нових моделей EV.	1. Конкуренція з райд-хейлінгом: цінові війни та агресивна експансія таких гігантів, як Uber та Bolt, тиснуть на прибутковість каршерингу. 2. Економічна нестабільність: інфляція та загроза рецесії можуть змусити споживачів обирати дешевші альтернативи (громадський транспорт). 3. Опір традиційних галузей: протести з боку таксі-юніонів та лобіювання обмежувальних законів для нових сервісів мобільності. 4. Кіберзагрози та конфіденційність: високі вимоги до кібербезпеки та ризики витоку персональних даних користувачів.

Джерело: сформовано авторами на основі [6, 7, 8, 9]

каршерингу перебуває у точці стратегічного зламу, де внутрішні переваги сектору починають резонувати з глобальними технологічними та соціальними трендами.

Поєднання низьких експлуатаційних витрат (обслуговування електромобілів на 40% дешевше, ніж авто з ДВЗ) та муніципальної підтримки (пільгове паркування, доступ до смуг громадського транспорту) створює міцний фундамент для реалізації можливостей у сфері MaaS (Mobility-as-a-Service). Державні стимули та екологічні норми ЄС виступають каталізатором, що перетворює каршеринг на привабливу альтернативу приватному володінню, особливо для покоління Z, 32% якого вже прагнуть мінімізувати використання власних авто. Інтеграція каршерингу в мультимодальні платформи дозволяє операторам стати частиною щоденного транспортного бюджету містян, що суттєво підвищує життєздатність бізнес-моделі у довгостроковій перспективі.

Попри значний потенціал, розвиток ринку гальмується двома фундаментальними бар'єрами [9, 8, 7]:

- висока початкова вартість: попри економію на паливі та ремонті, високі витрати на закупівлю електромобілів створюють значне фінансове навантаження на операторів на етапі формування флоту;
- інфраструктурний дефіцит: недостатня щільність мереж швидкої зарядки для комерційного використання залишається критичною проблемою навіть на великих ринках, як у Німеччині. Це породжує високі логістичні витрати на підтримку робочого стану парку та посилює «тривогу щодо запасу ходу» серед клієнтів.

Аналіз результатів показує, що ці виклики не є непереборними, а їх подолання напряму залежить від технологічного прогресу та регуляторної політики. Розвиток технологій акумуляторів, зокрема очікуване збільшення запасу ходу до 500 км на одному заряді, має нівелювати занепокоєння користувачів та знизити операційні ризики компаній [6].

Водночас, державна підтримка та цілеспрямовані інвестиції в інфраструктуру smart-city є тими факторами, що здатні нівелювати слабкі сторони ринку. Таким чином, сильні сторони моделі (економічність та екологічність) у поєднанні з державною волею до «зеленого переходу» створюють умови, за яких електрифікація каршерингу в Європі стане не просто трендом, а домінуючим стандартом міської мобільності до 2030–2032 років. Загалом, електромобільний каршеринг є фактором забезпечення сталого розвитку на основі цифрових трансформацій [12–13].

Висновки. Отже, електромобільний каршеринг у Європі успішно пройшов етап становлення та перетворився на перспективне рішення для міської мобільності. Сучасний ринок характеризується стабільним зростанням у 2024–2025 роках та активною електрифікацією автопарків. На даний момент, можна побачити стрімку тенденцію переходу каршерингових компаній у країнах ЄС на електромобілі, що зумовлене не лише високою економічною доцільністю використання, а й високим потенціалом до розвитку.

Разом із цим ринок стикається і з низкою проблем, серед яких можна виділити: високу початкову вартість, недостатній розвиток зарядної інфраструктури, відсутність комплексної регуляторної політики в країнах

ЄС по даній технології. Саме ці фактори залишаються основними бар'єрами для швидкого масштабування електромобільного каршерингу.

Хоча, варто зазначити, що здійснюються в деяких випадках досить ефективні та влучні заходи підтримки бізнесу через: державні й муніципальні пільги на користування інфраструктурою міст, що додатково стимулюють популяризацію цього транспорту в масах. Й звісно, на додачу до цього, спостерігається зміна споживчої поведінки: дедалі більше користувачів, особливо

молодь, віддають перевагу сервісам спільного користування замість приватного володіння автомобілем.

Отже, можемо підсумувати, що електромобільний каршеринг в довгостроковій перспективі відіграє важливу роль у розвитку сталої мобільності в Європі, за рахунок: зниження шкідливих викидів та зменшенні транспортного навантаження. А це стане можливим лише при: здійсненні розвитку зарядної інфраструктури, удосконаленні акумуляторних технологій та інтеграції каршерингу в системи MaaS.



Co-funded by the
European Union

Дослідження виконане в рамках виконання проєкту Кафедра Жана Моне «Зміцнення лідерства та спроможності ЄС у сфері науки та інновацій» (101175767—EU_STRENGTHS—ERASMUS-JMO-2024-HEI-TCH-RSCH) 2024-2027. Проєкт фінансується Європейським Союзом. Висловлені думки та погляди є лише особистими думками

авторів і не обов'язково відображають позицію Європейського Союзу чи Виконавчого агентства з освіти та культури ЄС (EACEA). Європейський Союз та EACEA не несуть відповідальності за ці погляди.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Каршеринг у Європейському Союзі у 2025 році. *Getmancar*. URL: <https://getmancar.com/uk/blogs/carsharing-in-eu>
2. Стецюк О., Лозинський Р., Склярська О., Лабінська Г. Електромобільність в Україні: реалії розвитку, європейський контекст і вплив воєнного стану. *Наукові інновації та передові технології*. 2024. № 9 (37). С. 770–795.
3. Шевченко А. В. Цифрові технології управління туристською мобільністю в умовах воєнного стану: роль та потенціал MaaS-платформ в Україні. *Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio*. 2026. № 2. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-5843/2026-2-12>
4. Amirgaliyev, B., Andrashko, Y., & Kuchansky, A. (2022). Building a dynamic model of profit maximization for a carsharing system accounting for the region's geographical and economic features. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 2(4) (116), 22–29. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.254718>
5. Becker, Henrik & Balac, Milos & Ciari, Francesco & Axhausen, Kay W. (2020). Assessing the welfare impacts of Shared Mobility and Mobility as a Service (MaaS). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 131 (C), pages 228–243. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.027>
6. Car sharing switches to electric to boost appeal. *Bbc*. 2025. URL: <https://www.bbc.com/news/articles/cgj290we312o>
7. Europe ride sharing market growth analysis, dynamics, key players and innovations, outlook and forecast 2026-2034. *Intelmarket research*. 2026. P. 200. URL: <https://www.intelmarketresearch.com/europe-ride-sharing-market-market-40197>
8. European car sharing market 2024–2033. *Custom market Insights*. 2026. URL: <https://www.custommarketinsights.com/report/european-car-sharing-market/>
9. EVs cost 40 percent less to maintain than conventional cars, energy department report says. *YaleEnvironment360*. 2021. URL: <https://e360.yale.edu/digest/energy-department-report-finds-that-evs-cost-40-percent-less-to-maintain-than-conventional-cars>
10. Narayanan S., Antoniou C. Shared mobility services towards Mobility as a Service (MaaS): What, who and when? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2023. Vol. 168. Article 103581. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103581>
11. Reyes García, J. R., Lenz, G., Haveman, S. P., & Bonnema, G. M. (2020). State of the Art of Mobility as a Service (MaaS) Ecosystems and Architectures – An Overview of, and a Definition, Ecosystem and System Architecture for Electric Mobility as a Service (eMaaS). *World Electric Vehicle Journal*, 11 (1), 7. DOI: <https://doi.org/10.3390/wevj11010007>
12. Цифрові трансформації для забезпечення еколого-економічного розвитку та цивільного захисту : монографія / В. І. Вороненко та ін. ; за заг. ред. О. В. Кубатка, В. І. Вороненка. Суми : СумДУ, 2025. 195 с. URL: https://econ.biem.sumdu.edu.ua/wp-content/uploads/2026/03/kubatko_voronenko_digital_transformations_monograph_2025_ua.pdf
13. Сталій розвиток : навчальний посібник / за ред. Л. Г. Мельника. Суми: Університетська книга, 2026. 608 с. URL: https://econ.biem.sumdu.edu.ua/wp-content/uploads/2026/05/melnyk_sustainable_development_study-guide_2026_ua.pdf

REFERENCES:

1. Karsherynh u Yevropeiskomu Soiuzi u 2025 rotsi. *Getmancar*. Available at: <https://getmancar.com/uk/blogs/carsharing-in-eu>
2. Stetsiuk O., Lozynskyi R., Skliarska O., Labinska H. (2024). Elektromobilnist v Ukraini: realii rozvytku, yevropeyskyi kontekst i vplyv voiennoho stanu. *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnolohii*. № 9 (37). S. 770–795.
3. Shevchenko A. V. (2026). Tsyfrovi tekhnolohii upravlinnia turystskoiu mobilnistiu v umovakh voiennoho stanu: rol ta potentsial MaaS-platform v Ukraini. *Acta Academiae Beregsasiensis: Geographica et Recreatio*. № 2. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-5843/2026-2-12>
4. Amirgaliyev, B., Andrashko, Y., & Kuchansky, A. (2022). Building a dynamic model of profit maximization for a carsharing system accounting for the regions geographical and economic features. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 2 (4) (116), 22–29. DOI: <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2022.254718>

5. Becker, Henrik & Balac, Milos & Ciari, Francesco & Axhausen, Kay W. (2020). Assessing the welfare impacts of Shared Mobility and Mobility as a Service (MaaS). *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Elsevier, vol. 131 (C), pages 228–243. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.027>
6. Car sharing switches to electric to boost appeal. Bbc. 2025. Available at: <https://www.bbc.com/news/articles/cgj290we3l2o>
7. Europe ride sharing market growth analysis, dynamics, key players and innovations, outlook and forecast 2026–2034. Intelmarket research. 2026. P. 200. Available at: <https://www.intelmarketresearch.com/europe-ride-sharing-market-market-40197>
8. European car sharing market 2024–2033. Custom market Insights. 2026. Available at: <https://www.custommarketinsights.com/report/european-car-sharing-market/>
9. EVs cost 40 percent less to maintain than conventional cars, energy department report says. YaleEnviroment360. 2021. Available at: <https://e360.yale.edu/digest/energy-department-report-finds-that-evs-cost-40-percent-less-to-maintain-than-conventional-cars>
10. Narayanan S., Antoniou C. (2023). Shared mobility services towards Mobility as a Service (MaaS): What, who and when? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 168. Article 103581. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103581>
11. Reyes García, J. R., Lenz, G., Haveman, S. P., & Bonnema, G. M. (2020). State of the Art of Mobility as a Service (MaaS) Ecosystems and Architectures – An Overview of, and a Definition, Ecosystem and System Architecture for Electric Mobility as a Service (eMaaS). *World Electric Vehicle Journal*, 11 (1), 7. DOI: <https://doi.org/10.3390/wevj11010007>
12. Tsyfrovi transformatsii dlia zabezpechennia ekoloho-ekonomichnoho rozvytku ta tsyvilnoho zakhystu : monohrafiia / V. I. Voronenko ta in. ; za zah. red. O. V. Kubatka, V. I. Voronenka. Sumy : SumDU, 2025. 195 s. Available at: https://econ.biem.sumdu.edu.ua/wp-content/uploads/2026/03/kubatko_voronenko_digital_transformations_monograph_2025_ua.pdf
13. Stalyi rozvytok : navchalnyi posibnyk / za red. L. H. Melnyka. Sumy: Universytetska knyha, 2026. 608 s. Available at: https://econ.biem.sumdu.edu.ua/wp-content/uploads/2026/05/melnyk_sustainable_development_study-guide_2026_ua.pdf

DEVELOPMENT STRATEGY FOR ELECTRIC VEHICLE CARSHARING IN EUROPE: MOTIVES, CHALLENGES, AND PROSPECTS FOR BUSINESS PROCESSES

Leonid Melnyk

Doctor of Economic Sciences, Professor,
Professor of Department of Economics,
Entrepreneurship and Business Administration,
Sumy State University;
Director of Research Institute for Development Economics (IDE)
at Sumy State University

Yaroslav Mishchenko

Student,
Academic and Research Institute of Business, Economics and Management,
Sumy State University

Iryna Dehtyarova

PhD, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics,
Entrepreneurship and Business Administration
Sumy State University

Oleksandr Matsenko

PhD, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics,
Entrepreneurship and Business Administration,
Sumy State University

Svitlana Lytvynenko

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Economics,
Entrepreneurship and Business Administration,
Sumy State University

Mykhailo Shevchenko

Student,
Academic and Research Institute of Business, Economics and Management,
Sumy State University

The article examines the current state and prospects for the development of electric vehicle carsharing in Europe as one of the key instruments of sustainable urban mobility. The main economic advantages of electric vehicle carsharing are analyzed, including reduced maintenance costs, increased efficiency of vehicle use, and a lower environmental burden on the urban environment. The key factors stimulating market development are identified: government support, municipal preferences, digitalization of services, and changes in consumer behavior, especially among young people. Particular attention is paid to the analysis of the problems and

challenges facing the industry, including high capital costs for purchasing electric vehicles, insufficient development of charging infrastructure, regulatory fragmentation among EU countries, and operational difficulties in fleet management. The conducted SWOT analysis made it possible to systematize the strengths and weaknesses of the market, as well as to identify opportunities and threats for the further scaling of the electric vehicle carsharing business model. As a result of the study, it was established that the integration of carsharing into Mobility-as-a-Service (MaaS) systems, the development of smart city infrastructure, and the improvement of battery technologies create the prerequisites for transforming electric vehicle carsharing into a dominant format of urban mobility in Europe by 2030–2032.

Keywords: *electric car sharing, sustainable mobility, electric vehicles, MaaS, smart-city, transport infrastructure, sharing economy, green transition.*

JEL Classification: *R41, R42, O33, Q56, L91*

Дата надходження статті: 10.06.2026

Дата прийняття статті до публікації: 19.07.2026

Дата публікації статті: 30.07.2026