DOI: https://doi.org/10.53486/sstc2026.v1.41
CZU: 330.322:656.1:334.72(478)

PROSPECTS FOR INVESTMENT IN CARSHARING AND NEW BUSINESS MODELS IN MOLDOVA

ПЕРСПЕКТИВЫ ИНВЕСТИЦИЙ В КАРШЕРИНГ И НОВЫЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ В МОЛДОВЕ

SOKOLENKO Mykola, student, specialitatea: FB
Academia de Studii Economice din Moldova, Republica Moldova,
Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md
Тел.: +37368277099
e-mail автора: sokolenko.mykola@ase.md

Abstract: *The article assesses the prospects for investment in carsharing in the Republic of Moldova and identifies the business models with the highest implementation potential. The relevance of the topic is driven by the growth of shared mobility in Europe, the gradual digitalisation of urban services, and the increasing interest in electric transport in Moldova. The study is based on comparative analysis, market screening, and the use of official statistics, policy documents, and data from operators already active in Chișinău. The results show that Moldova has a set of favourable conditions for launching pilot carsharing projects: concentration of demand in Chișinău, a broad base of registered passenger cars, high penetration of mobile internet, and rapid growth in electric and hybrid vehicle registrations. At the same time, the market remains limited by the small scale of the country, still-incipient charging infrastructure, parking constraints, and regulatory uncertainty. The most promising formats are station-based electric carsharing in Chișinău, hybrid minute-hour-day tariff models, and B2B fleet sharing for companies and institutions. It is concluded that investment in carsharing in Moldova is feasible primarily as a phased urban model, with gradual scaling after pilot validation.*
Keywords: *carsharing, shared mobility, investment, business models, urban mobility, Moldova.*
JEL CLASSIFICATION: L91, M13, R41.

ВВЕДЕНИЕ

Каршеринг в последние годы превратился из нишевого цифрового сервиса в один из заметных сегментов городской экономики совместного потребления. В Европе число поездок на сервисах shared mobility достигло 640 млн в 2024 г., что отражает устойчивый спрос на гибкие модели пользования транспортом и на новые формы монетизации городской мобильности (European Commission, 2025). Для Республики Молдова эта тема приобретает практическое значение в связи с ростом цифровых сервисов, повышением интереса к электромобилям и поиском более эффективных бизнес-моделей в транспортной сфере.

Актуальность исследования состоит в том, что молдавский рынок каршеринга находится на ранней стадии развития, но уже перестал быть исключительно теоретическим. В Кишиневе действуют, как минимум, сервисы Getmancar и amiGO, причем последний позиционируется как первый каршеринг в Молдове и делает акцент на электрических автомобилях (Getmancar, 2026; amiGO carsharing, 2026). Это означает, что вопрос уже заключается не в том, возможен ли каршеринг в стране в принципе, а в том, какие инвестиционные форматы и бизнес-модели являются жизнеспособными в молдавских условиях.

Цель статьи состоит в оценке перспектив инвестиций в каршеринг и в выявлении новых бизнес-моделей, наиболее релевантных для Республики Молдова. Для достижения этой цели были поставлены следующие задачи: определить ключевые предпосылки спроса, выявить факторы инвестиционной привлекательности и ограничений, а также сопоставить возможные форматы каршеринга с текущими характеристиками молдавского рынка.

ОБЗОР ИСТОЧНИКОВ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Информационной базой исследования послужили официальные статистические данные Национального бюро статистики Республики Молдова, материалы Министерства энергетики, документы Правительства Республики Молдова, а также сведения операторов, уже работающих на рынке. Использованы методы сравнительного анализа, описательного анализа рынка, кейс-подход и логико-структурный анализ бизнес-моделей.

Такой подход позволяет соединить макроуровень и микроуровень оценки. С одной стороны, анализируются демографические, транспортные и цифровые предпосылки спроса; с другой — рассматриваются реальные коммерческие форматы: поминутная аренда, почасовые и суточные тарифы, корпоративное использование парка, электрический каршеринг и платформенные модели. Это дает возможность перейти от общего обсуждения “перспектив” к более прикладному выводу о том, какие инвестиции имеют наибольшую вероятность окупаемости в Молдове.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Первое важное условие для развития каршеринга — наличие концентрированного городского спроса. По окончательным итогам переписи 2024 г. обычно проживающее население Республики Молдова составило 2,409 млн человек, из которых 720,1 тыс. приходилось на муниципий Кишинэу, то есть почти треть населения страны (National Bureau of Statistics, 2026). Для каршеринга это принципиально важно, поскольку подобные сервисы достигают операционной эффективности прежде всего в городах с высокой плотностью поездок и достаточным числом коротких маршрутов.

Второе условие связано с цифровой готовностью потребителей. На конец 2024 г. в стране насчитывалось 899,3 тыс. точек фиксированного доступа к интернету, 2,930,6 тыс. точек мобильного доступа и 3,829,9 тыс. широкополосных подключений (National Bureau of Statistics, 2025). Поскольку каршеринг основан на мобильном приложении, безналичной оплате, цифровой идентификации клиента и удаленном управлении автомобилем, высокий уровень цифровой доступности снижает транзакционные издержки входа на рынок и упрощает масштабирование сервиса.

Третьим фактором выступает транспортная база. В 2024 г. в Республике Молдова было зарегистрировано 842 215 легковых автомобилей, включая такси (National Bureau of Statistics, 2025). Сам по себе этот показатель не гарантирует успех каршеринга, однако он свидетельствует о сформированной автомобильной культуре, наличии сервисной инфраструктуры и понятной для потребителя модели пользования транспортом. В сочетании с ростом стоимости владения личным автомобилем это открывает пространство для гибридного спроса: часть пользователей может отказаться не от автомобиля как такового, а от его постоянного владения.

Дополнительный импульс формируется в сегменте электрической мобильности. По данным Министерства энергетики, в 2018 – сентябре 2025 гг. в стране было зарегистрировано более 82 тыс. электрических и гибридных транспортных средств, в том числе 9 015 электромобилей и 73 080 гибридов (Ministry of Energy, 2025). Более того, в 2025 г. было объявлено о привлечении 20 млн евро в проект по созданию в Стрэшенах производства компонентов для зарядной инфраструктуры электромобилей, что усиливает локальную инвестиционную экосистему вокруг e-mobility (Invest Moldova, 2025). Для каршеринга это особенно важно, поскольку электромобили лучше сочетаются с короткими городскими маршрутами, предсказуемыми циклами зарядки и ESG-ориентированным позиционирова-нием бизнеса.

Одновременно сохраняются и существенные ограничения. В марте 2026 г. в правительственном документе по альтернативной топливной инфраструктуре прямо отмечалось, что сеть зарядки на национальных дорогах остается очень ограниченной и находится на начальной стадии развития (Government of the Republic of Moldova, 2026).

Следовательно, запуск полноформатного free-floating каршеринга на национальном уровне или в нескольких городах одновременно пока сопряжен с повышенным риском. Это позволяет сделать вывод о том, что наиболее реалистичен не общереспубликанский, а локализованный городской сценарий с первоначальной концентрацией в Кишиневе.

Практически перспективные модели можно свести к нескольким форматам, представленным в таблице 1.

Таблица 1. Перспективные бизнес-модели каршеринга в Молдове

Модель	Источник дохода	Оценка перспектив
Станционный электрический каршеринг	Поминутная, почасовая и суточная аренда; абонементы	Наиболее реалистичная стартовая модель для Кишинева, так как она требует меньших затрат на парковочный контроль и лучше сочетается с ограниченной зарядной инфраструктурой.
Гибрид carsharing + short-term rental	Минута/час/день/выходные; динамическое ценообразование	Высокая перспектива. Уже используемые на рынке тарифы показывают, что пользователь в Молдове воспринимает не только поминутную аренду, но и более длинные форматы пользования.
B2B корпоративный fleet-sharing	Подписка компаний, управление корпоративным автопарком, сервисные платежи	Высокая перспектива для бизнес-центров, отелей, банков, IT-компаний и учреждений, которые хотят сократить расходы на содержание собственных автомобилей.
P2P/MaaS-платформа	Комиссия платформы, подписка, интеграция с общественным транспортом и парковкой	Среднесрочная перспектива. Модель может стать привлекательной после развития цифрового страхования, доверительной среды и более четких правил по парковке и ответственности.

Источник: составлено автором.

С точки зрения инвестора наибольший потенциал имеет комбинация двух подходов. Первый — запуск небольшого EV-флота в формате station-based carsharing в наиболее плотных зонах Кишинева: у бизнес-центров, торговых центров, университетов, транспортных узлов и новых жилых кварталов. Второй — развитие корпоративного каршеринга, при котором автомобили используются не только физическими лицами, но и компаниями как альтернатива собственному парку и постоянным компенсациям за такси. Такой формат позволяет повысить загрузку автомобилей в дневные часы и быстрее выходить на приемлемую unit economics.

Важным направлением может стать и гибридная модель, объединяющая каршеринг, подписку и краткосрочную аренду. Действующие сервисы в Кишиневе уже используют не только поминутный, но и почасовой и суточный формат монетизации (Getmancar, 2026; amiGO carsharing, 2026). Это означает, что молдавский рынок, вероятно, лучше воспринимает не “чистый” free-floating каршеринг западноевропейского типа, а более гибкий продукт, который закрывает сразу несколько сценариев: короткая поездка по городу, поездка на полдня, выходные, корпоративное использование. Для инвестора такая модель снижает риск недозагрузки парка и расширяет платежеспособную аудиторию.

Перспективность рынка усиливается и тем, что регуляторная среда постепенно открывается для новых решений в электрической мобильности. Правительство в 2025 г. одобрило инновационный тестовый проект Vehicle-to-Grid (V2G), направленный на проверку умной зарядки и двустороннего обмена энергией между электромобилем и сетью (Government of the Republic of Moldova, 2025). Хотя это решение напрямую не связано с каршерингом, оно показывает, что в Молдове появляется институциональная база для более сложных платформенных моделей на стыке транспорта, энергетики и цифровых сервисов.

ВЫВОДЫ/РЕКОМЕНДАЦИИ

Проведенный анализ показывает, что инвестиции в каршеринг в Республике Молдова имеют перспективу, однако прежде всего в формате локального и поэтапного развития, а не как масштабный национальный проект с самого начала. Основной рынок для запуска — муниципий Кишинэу, где концентрируются население, цифровой спрос, существующие операторы и наиболее высокая частота городских поездок.

Наиболее жизнеспособными представляются три направления: station-based электрический каршеринг, гибридная модель “каршеринг + краткосрочная аренда + подписка” и B2B-каршеринг для компаний и учреждений. Напротив, полностью свободный free-floating формат и peer-to-peer платформы целесообразно рассматривать как следующий этап, после накопления данных о спросе, улучшения зарядной инфраструктуры, расширения парковочных решений и развития страховых механизмов.

С практической точки зрения для повышения инвестиционной привлекательности рынка необходимы: выделенные парковочные зоны для shared mobility, поддержка зарядных хабов в Кишиневе, упрощение цифровой идентификации и страхования пользователей, а также интеграция каршеринга в более широкие модели Mobility-as-a-Service. В этом случае каршеринг может стать в Молдове не только новым транспортным сервисом, но и самостоятельным объектом инновационных инвестиций.

REFERINȚE:

1. amiGO carsharing. (n.d.). *Primul carsharing în Republica Moldova* [Электронный ресурс]. Доступно: https://amigocar.md/ro/index.html . Дата обращения: 10 апреля 2026.
2. European Commission. (2025). *Shared mobility trips in Europe rose to 640 million in 2024 according to new report* [Электронный ресурс]. Доступно: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/shared-mobility-trips-europe-rose-640-million-2024-according-new-report-2025-04-03_en . Дата обращения: 10 апреля 2026.
3. Getmancar. (n.d.). *Car Sharing Chisinau — Rent a Car by the Minute Straight from Your Phone* [Электронный ресурс]. Доступно: https://getmancar.com/chisinau/carsharing . Дата обращения: 10 апреля 2026.
4. Government of the Republic of Moldova. (2025). *Hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de testare inovativă „Vehicul spre rețea: testarea soluțiilor de încărcare inteligentă și fluxului bidirecțional de energie (V2G)”* [PDF]. Доступно: https://gov.md/sites/default/files/media/documents/sedinte-de-guvern/2025-11/860-MEn-2025.pdf . Дата обращения: 10 апреля 2026.
5. Government of the Republic of Moldova. (2026). *Nota de fundamentare privind infrastructura pentru combustibili alternativi pe drumurile naționale* [PDF]. Доступно: https://gov.md/sites/default/files/media/documents/sedinte-de-guvern/2026-03/234-MIDR-2026.pdf . Дата обращения: 10 апреля 2026.
6. Invest Moldova. (2025). *Moldova attracts €20 million for its first electric vehicle charging station factory* [Электронный ресурс]. Доступно: https://invest.gov.md/en/moldova-attracts-e20-million-for-its-first-electric-vehicle-charging-station-factory/ . Дата обращения: 10 апреля 2026.
7. Ministry of Energy of the Republic of Moldova. (2025). *Transport electric* [Электронный ресурс]. Доступно: https://energie.gov.md/ro/content/transport-electric . Дата обращения: 10 апреля 2026.
8. National Bureau of Statistics of the Republic of Moldova. (2025). *Statistical Yearbook of the Republic of Moldova, edition 2025* [PDF]. Доступно: https://statistica.gov.md/files/files/publicatii_electronice/Anuar_Statistic/2025/Anuar_2025.pdf . Дата обращения: 10 апреля 2026.
9. National Bureau of Statistics of the Republic of Moldova. (2026). *Final Results of the Population and Housing Census 2024* [Электронный ресурс]. Доступно: https://statistica.gov.md/en/final-results-of-the-population-and-housing-census-2024-10118.html . Дата обращения: 10 апреля 2026.

Coordonator științific: LOPOTENCO Viorica, dr. hab., conf. univ.
Academia de Studii Economice din Moldova, Republica Moldova,
Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md
Telefon: +37379405898
e-mail: lopotenco.viorica@ase.md