



# Ръководство за възможностите за финансиране на мобилността в селските райони

Договор: MOVE/2022/OP/0008

Написано от  
Андреа Лоренцини, Брендън Фин  
Елеонора Ерколи, Елена Барганна  
MemEx Srl  
Ноември – 2024



## **ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ**

Генерална дирекция „Транспорт и мобилност“  
Дирекция Б - Инвестиции, иновативен и устойчив транспорт  
Отдел Б3 - Иновации и изследвания

*Контакт:* Изабел ВАНДУРН

*Имейл:* MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Европейска комисия  
В-1049 Брюксел*

# **Ръководство за възможностите за финансиране на мобилността в селските райони**

Договор: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct е услуга, която ще ви помогне да намерите  
отговори  
на вашите въпроси относно Европейския съюз.***

**Безплатен телефонен номер(\*):**

**00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*). Предоставената информация е безплатна, както и повечето обаждания (въпреки че някои оператори, телефонни кабинки или хотели може да ви таксуват).

#### **ПРАВНО УВЕДОМЛЕНИЕ**

Този документ е изготвен за Европейската комисия, но отразява единствено вижданията на авторите и Комисията не носи отговорност за каквото и да е използване на съдържащата се в него информация.

Повече информация за Европейския съюз е достъпна в интернет (<http://www.europa.eu>).

Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г.

ISBN : 978-92-68-27204-6

doi: 10.2832/9611846

© Европейски съюз, 2025 г.

Възпроизвеждането е разрешено, при условие че източникът е посочен.

# СЪДЪРЖАНИЕ

КЛЮЧОВИ ТЕРМИНИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ .....	7
ВЪВЕДЕНИЕ.....	8
1. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРИ ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ ЗА УСЛУГИ ЗА МОБИЛНОСТ В СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ .....	10
2. ФАКТОРИ, СПОСОБСТВАЩИ ДОСТЪПА ДО ФИНАНСИРАНЕ .....	15
3. ФИНАНСОВИ РАМКИ ЗА УСЛУГИ ЗА СПОДЕЛЕНА МОБИЛНОСТ В СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ.....	17
4. ЕТАПНО ФИНАНСИРАНЕ И ФИНАНСОВИ СТРАТЕГИИ .....	21
5. ДЕФИНИРАНЕ НА КЛЮЧОВИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОЕКТА .....	22
6. ОЦЕНКА НА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ФИНАНСИРАНЕ И ПЛАНОВЕТЕ.....	34
7. НАВИГИРАНЕ В СИЛНО РЕГУЛИРАН ПАЗАР.....	43
8. ДАВАНЕ НА ГЛАС НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА.....	47
ЗАКЛЮЧЕНИЯ .....	55

## СПИСЪК С ТАБЛИЦИ

Таблица 1 Примери за съобразени KPI за оценка на пропуските в мобилността в селските райони .....	14
Таблица 2 Потенциал, цели, ограничения и партньорство за целеви водещи предлагачи.....	23
Таблица 3 Ключови типове проекти за мобилност в селските райони.....	26
Таблица 4 Смесени източници на финансиране за решения за мобилност в селските райони .....	37

## СПИСЪК С ФИГУРИ

Фигура 1 Основни и локализиращи транспортни услуги в селските територии. ....	9
Фигура 2 Панорама на финансирането за селска мобилност.....	10
Фигура 3 Акценти от партньорската инициатива KITE в Килкени, Ирландия .....	16
Фигура 4 Транспорт по заявка BürgerBus в Оберс Глантал, Германия.....	16
Фигура 5 Финансови рамки за решения за мобилност .....	18
Фигура 6 Финансови рамки за транспорт по заявка в Медо Тежу, Португалия....	18
Фигура 7 Управление на организационни и оперативни въпроси .....	19
Фигура 8 Услугата „от врата до врата“ Sopotniki в Словения.....	20
Фигура 9 Поетапен подход за финансиране и финансови стратегии за мобилност в селските райони .....	21
Фигура 10 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 1-3.....	22
Фигура 11 Споделяне на автомобили в селската общност Вилеруж-Термен .....	25

Фигура 12 Проект VysoMarch на трансграничната зона между Австрия и Словакия .....	29
Фигура 13 Изисквания за финансиране за решения за споделена мобилност в селските райони. ....	31
Фигура 14 Финансови въпроси за решения за споделена мобилност в селските райони.....	32
Фигура 15 Проектът за интелигентна мобилност в долината Гарфаньяна, Италия. ....	33
Фигура 16 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 4-6.....	34
Фигура 17 Видове финансиране за решения за мобилност в селските райони .....	35
Фигура 18 Общ преглед на нуждите от финансиране през различните фази на проекта.....	36
Фигура 19 Система за споделяне на велосипеди Sprottenflotte в регион Кил, Германия .....	36
Фигура 20 Използване на източници на финансиране в Ретимно, Гърция .....	38
Фигура 21 Поддържане на схема за споделяне на електрически автомобили в селските райони: Моделът FLUGS в Източен Тирол .....	39
Фигура 22 Необходимо финансиране за разходи преди проекта и капиталови разходи.....	40
Фигура 23 Необходимо финансиране за оперативни разходи при гъвкави транспортни услуги.....	41
Фигура 24 Необходимо финансиране за оперативни разходи при споделено пътуване.....	42
Фигура 25 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 7.....	43
Фигура 26 Транспорт по заявка в Médio Tejo, Португалия .....	46
Фигура 27 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 8-10 .....	47
Фигура 28 Задачи за изготвяне на бизнес план за услуга за мобилност в селските райони .....	49
Фигура 29 Модел Canvas за решения за мобилност в селските райони. ....	50
Фигура 30 Социални ползи, свързани с мобилността в селските райони.....	52
Фигура 31 Зелени железници във Валмиера, Латвия.....	52
Фигура 32 Ключови стъпки за подготовка на заявление за предложение .....	53
Фигура 33 пример: Навигиране в спектъра от програми за финансиране на ЕС ...	54

## КЛЮЧОВИ ТЕРМИНИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

<b>Срок</b>	<b>Определение</b>
<b>ОСП</b>	Общата селскостопанска политика (ОСП) е обща политика за всички страни от ЕС. Тя се управлява и финансира на европейско ниво от ресурсите на бюджета на ЕС. ОСП подкрепя отворен единен пазар за селскостопански хранителни продукти от ЕС, като гарантира достъпни цени, поддържа едни от най-високите стандарти за безопасност и опазване на околната среда в света и поддържа жизнеността на селските общности.
<b>Капиталови разходи</b>	Капиталовите разходи са разходите, необходими за придобиване, модернизиране и поддържане на материални дълготрайни активи (напр. пътна инфраструктура, велосипедни алеи, мостове, тунели и др.), включително технологии или оборудване (системи за безопасност и системи за приоритизиране на пътищата, билети, системи за управление на информацията и др.) и мобилни активи, включително превозни средства
<b>ERMN</b>	Европейската мрежа за мобилност в селските райони (ERMN) е общеевропейска мрежа за мобилност в селските райони, споделяне на знания и опит между местните власти, практикуващите специалисти и експертите. Тя е създадена и мобилизирана от проекта SMARTA-NET
<b>Финансиране</b>	Процес на осигуряване на капитал и получаване на необходимите средства за разработване на решение, което може да включва заеми, кредитни линии, грантове или инвестиции. Това включва и всички препоръки за привличане на инвестиции и за отпускане на средства.
<b>Финансиране</b>	Панорама от различни фондове, достъпни за разработването и поддържането на решение или услуга за мобилност
<b>Оперативни разходи</b>	Оперативни разходи за функциониране на услугата (напр. разходи за енергия за превозни средства, заплати и осигуровки на персонала, застрахователни премии, поддръжка и ремонт на превозни средства и инфраструктура, продажби и маркетинг), както и други свързани разходи, необходими за ежедневното функциониране на услугата

## ВЪВЕДЕНИЕ

Този документ е последният от набор от четири ръководства, изготвени от SMARTA-NET<sup>1</sup>. Тези документи помагат за изграждане на капацитета на общините да разработват и прилагат устойчиви, приобщаващи и интегрирани решения за мобилност на своите територии. По-специално, това ръководство се фокусира върху един критичен аспект: възможностите за финансиране на инициативи за мобилност в селските райони, включително мобилност в подкрепа на селския туризъм. Липсата на ресурси и специфични познания за осигуряване на финансиране са значителни пречки за селските общности, които се стремят да развият мобилни услуги, съобразени с техните нужди.

За да отговори на тази нужда, това ръководство предоставя поетапен подход. То е предназначено да насочва селските общности и практикуващите специалисти в разбирането, подготовката и подаването на стабилни предложения за финансиране и финансови стратегии за проекти за мобилност и поддържане на целевите услуги във времето. Всяка глава се основава на ключови елементи, необходими за изготвянето на силен проектен план - от идентифициране на предизвикателствата и активите в селските общности до оценка на практическите финансови рамки и определяне на основните компоненти на проекта.

Този структуриран подход има за цел да помогне на местните власти да се ориентират в сложния ландшафт на финансирането, да оценят ясно финансовите изисквания и да разработят убедителни предложения, които отчитат регулаторните и пазарни съображения, които могат да бъдат специфични за мобилността в селските райони.

Независимо дали сте представител на селска община, регионална власт, транспортен оператор или член на местната общност, това ръководство ще ви послужи като практичен инструмент за проучване и осигуряване на финансова подкрепа за инициативи за мобилност в селските райони.

Достъпът до и от селските райони може да се разглежда от две допълващи се перспективи.

- **Първата перспектива се фокусира върху това как жителите на селските райони се свързват с това, от което се нуждаят.** Това включва основни услуги, заетост, образование и други възможности, много от които се намират извън непосредственото им местоживееие. Това измерение на достъпността е от основно значение за осигуряване на социално приобщаване и качество на живот за селските общности.
- **Втората перспектива разглежда достъпността на селските райони отвън,** като се акцентира върху това колко лесно предприятията, туристите и другите посетители могат да достигнат до тези региони. Това е критичен фактор за стимулиране на икономическото развитие, насърчаване на туризма и подкрепа на местните индустрии.

Заедно тези перспективи подчертават двойното значение на решенията за мобилност за свързване на селските райони с по-широката икономическа и социална структура.

---

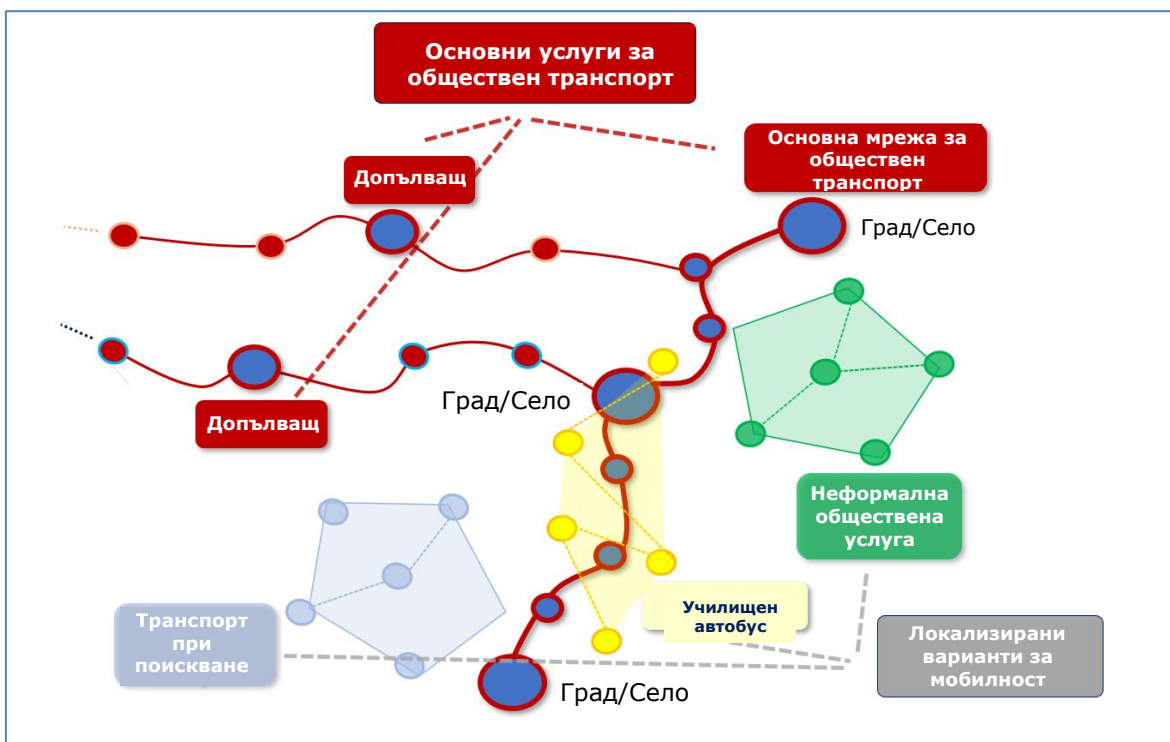
<sup>1</sup>Другите три ръководства са: i) Ръководство за решения за споделена мобилност в селските райони; ii) Насоки за устойчива мобилност в селските туристически общности; и iii) Ръководство за интегриране на аспектите на селската мобилност в дизайна на SUMP – проверка за пригодност за селските райони на SUMP.

Когато става въпрос за финансиране на мобилността в селските райони, правим разлика между „основни услуги“ и по-локализираните варианти за мобилност (Фигура 1).

- **Основните услуги**, като междуградски, автобусни линии на дълги разстояния и регионални транспортни услуги, са интегрирани във формалните/конвенционалните мрежи за обществен транспорт. Те се възползват от установени структури за планиране, организация и финансиране. Тези услуги или са подкрепени от държавно финансиране, или се експлоатират търговски чрез инвестиции от частния сектор. Те служат като основни транспортни артерии, свързващи средно големите градове с по-големите градове и регионалните транспортни центрове. Те имат ограничен брой спирки в районите, през които преминават.
- **Локализираните услуги за мобилност**, като тези, които осигуряват достъп до ключови дестинации в селските райони или свързване с основни транспортни центрове, са изправени пред значителни предизвикателства, свързани с финансирането и структурата. Тези услуги са от решаващо значение за задоволяване на ежедневните нужди от мобилност в селските общности, но от десетилетия са сериозно недофинансирани. За разлика от основните услуги, финансирането на локализираната мобилност често е несигурно, фрагментирано и липсват специални правни ангажименти или последователни цели. Освен това, в много случаи решенията за локална мобилност не се класифицират като „обществен транспорт“ и следователно не отговарят на условията за основните потоци на финансиране или мобилност.

**Фигура 1 Основни и локализираните транспортни услуги в селските територии.**

Източник: MemEx



# 1. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРИ ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ ЗА УСЛУГИ ЗА МОБИЛНОСТ В СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ

В различните държави-членки на Европейския съюз са налични различни възможности за финансиране. Въпреки това, селските общности обикновено са възпрепятствани да използват много от тях за финансиране на интервенции в областта на мобилността. В някои случаи, когато може да се получи финансиране, мерките се въвеждат, но само с ограничен срок на финансиране, така че те не са финансово устойчиви в дългосрочен план. За да бъдат инициативите за споделена мобилност трайни, винаги е необходимо да се осигури непрекъснатост на стабилните източници на финансиране през целия жизнен цикъл на новата мярка. Сред заинтересованите страни в селските райони често липсва осведоменост и разбиране за всички потенциални източници на финансиране, които биха могли да опитат.

Най-общо казано, панорамата на финансирането може да бъде групирана в четири основни категории, както е показано на Фигура 2. Три от четирите са различни форми на **държавно финансиране**, които са на по-високи нива на управление от целевата област. Всички те имат способността да мобилизират значителни финансови ресурси, но ключовият въпрос е как тези ресурси се разпределят между градските и селските райони.

Четвъртата категория е **финансиране от неправителствения сектор**. Това включва общности, физически лица, неправителствени организации, благотворителни организации и търговски субекти. Това може да бъде допълнително разделено на „непубличен/нетърговски“ и „търговски“. Неизбежно е мобилността в стила на обществения транспорт в селските райони да изисква държавен източник на финансиране. Въпреки това, много от другите видове селска мобилност имат по-малки финансови нужди, които могат да бъдат постигнати по различни начини от общността, спонсорство или бизнес. Често това е единственият начин общностите да започнат нещо самостоятелно, ако правителството не действа вместо тях.

**Фигура 2** Панорама на финансирането за селска мобилност

Източник: SMARTA-NET



SMARTA-NET организира няколко дискусии с членовете на ERMN както на присъствени, така и на онлайн събития, за да оцени нуждите и предизвикателствата пред селските общини при достъпа до средства. По-специално, по време на 5<sup>то</sup> заседание на ERMN в Евора (Португалия, 14-16<sup>ти</sup> май 2024 г.), критичната тема за финансирането на схеми за селска мобилност беше обсъдена задълбочено, като се използва интерактивен формат „Световно кафене“. Членовете на ERMN имаха възможност да споделят своите възприятия и опит с програми за финансиране на селска мобилност, както и стратегии за осигуряване на допълнителни ресурси. Дискусията беше фокусирана главно върху специфични програми за финансиране на ЕС (главно структурни фондове, напр. Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионни фондове), както и фонда на ЕС за възстановяване и устойчивост.<sup>23</sup>

SMARTA-NET също така разработи анализ на наличните европейски, национални и регионални източници на финансиране за селска мобилност<sup>4</sup>, в който се описват подробно програмите и техните приоритетни области. Резултатите от този анализ подчертават дисбаланс между различните видове финансиране, със значително по-голям брой възможности за финансиране на равнище ЕС и по-ограничени възможности за селските общини и други заинтересовани страни за внедряване на услуги и решения за мобилност на местно ниво.

Дори когато общините могат да идентифицират подходящи възможности за финансиране на селска мобилност, както на равнище ЕС, така и на национално/регионално ниво, достъпът до тях представлява редица предизвикателства, които също се появиха, както беше посочено по-рано, по време на дискусиите с членовете на ERMN. Основните констатации от взаимодействията с членовете на ERMN подчертават следните проблеми:

### **Предизвикателства, свързани с финансирането от ЕС**

- Широк характер и фрагментация на поканите за финансиране от ЕС (по-специално „Хоризонт Европа“, МЕРФ<sup>5</sup>, INTERREG<sup>6</sup>, LEADER<sup>7</sup>, програми LIFE), което затруднява съгласуването на нуждите на общността с критериите за финансиране;
- Поканите на ЕС (по-специално „Хоризонт Европа“, МЕРФ, INTERREG, LEADER, програми LIFE) често се стремят да постигнат цели, които не са свързани с мобилността – например използване/разработване на специфични технологии, околна среда и изменение на климата, декарбонизация, равенство и др. Предлагащите проекти, чийто фокус е да се справят с фундаменталните дефицити в мобилността в техния район, се оказват в сериозно неизгодно положение в сравнение с предлагащите проекти, чиято сила са аспектите, които не са свързани с мобилността, които те (твърдят, че) прилагат към мобилността. Предлагащите проекти, фокусирани върху мобилността, в крайна сметка се опитват да адаптират своите предложения, за да отговарят на шаблон на покана, който не дава приоритет на мобилността, и неизбежно се оказват в слаба позиция.

### **Предизвикателства, свързани с националното финансиране**

---

<sup>2</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/erdf\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en)

<sup>3</sup>[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/funding/cohesion-fund\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en)

<sup>4</sup>Резултатите са обобщени в доклада на SMARTA-NET „Обобщен доклад за потоците от финансиране и свързаните с тях въпроси в страните от ЕС“, (2024)

<sup>5</sup>Механизъм за свързване на Европа [https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en)

<sup>6</sup><https://interreg.eu/about-interreg/>

<sup>7</sup>Връзка между действия за развитие на селската икономика – Връзки между дейности за развитието на селската икономика; [https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained\\_en](https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en)

- Въпреки че първоначалното финансиране за схеми за мобилност в селските райони, особено капиталовите или инфраструктурни разходи, често идва от правителствени проекти, общините понякога са принудени да поемат оперативните разходи, ако проектите се окажат успешни;
- Националното финансиране е непостоянно, което не е в съответствие с дългосрочното планиране. Тази непоследователност може да създаде предизвикателства за проекти, които изискват устойчиви инвестиции в продължение на няколко години (дългосрочните проекти се нуждаят от стабилно и предвидимо финансиране, за да се гарантира успешното им завършване и постигане на планираното им въздействие.)
- Програмите за развитие на селските райони обикновено финансират специфични интервенции в селските райони, които не са свързани с внедряването на услуги за мобилност и/или развитието на транспортна инфраструктура (напр. Стратегическият план на ОСП<sup>8</sup>).

### **Предизвикателства, свързани с регионалното финансиране**

- Общественият транспорт е силно регулирана област, в която предлагането на услуги и разпределението на финансирането неизменно се определя от агенция на по-високо ниво от селската община – обикновено регионални или национални агенции. Тези органи от по-високо ниво управляват приоритетите, оставяйки селските общини с ограничено влияние върху процесите на вземане на решения. Въпреки че могат да подават заявки за услуги, селските общини рядко имат пряк достъп до тези финансови потоци, което създава разминаване между местните нужди и наличните ресурси;
- Много възможности за регионално финансиране са проектно-базирани, със строги времеви ограничения, които дават приоритет на краткосрочното изпълнение пред дългосрочната устойчивост. Тази липса на приемственост подкопава финансовата жизнеспособност на решенията за мобилност, тъй като общините често се затрудняват да поддържат услугите след периода на финансиране на нови проекти;
- За селските райони, които се простират на национални или регионални граници, достъпът до регионално финансиране става още по-труден. Тези райони трябва да се справят с фрагментирани управленски структури, където ресурсите се управляват от различни органи с разнообразни разпоредби, приоритети и административни процедури.

### **Общи предизвикателства при достъпа до публично финансиране**

- Дългите и сложни процедури за кандидатстване са нещо обичайно. Това може да се влоши от несигурността на резултатите, независимо дали в процента на успех или отпуснатото финансиране;
- Много възможности за финансиране на транспорт и мобилност са проектирани с оглед на градския контекст, което може да не е подходящо за селските райони;
- Това е свързано и с трудностите при монетизирането на ползите. Определянето на количествените ползи от решенията за мобилност в

---

<sup>8</sup>Държавите членки е възможно да не считат мобилността в селските райони и/или свързаните с нея аспекти за национални приоритети, като по този начин възпрепятстват достъпа на местните общности или дори на общините и областите до средства за мобилност, въпреки широкия спектър от налични възможности.

селските райони е предизвикателство. Предложенията за стойност се различават значително от градския контекст. Например, социалната стойност на мобилността за възрастните жители или младежите в селските райони е по-трудна за количествено определяне, тъй като става въпрос за качество на живот или способност да продължат да живеят в района, в сравнение със стандартните показатели, използвани в анализа на разходите и ползите, като например време за пътуване и спестяване на разходи.

### **Предизвикателства, свързани с финансирането от неправителствения сектор**

- Освен традиционните програми за финансиране, осигуряването на допълнителни ресурси с участието на частния сектор, използването на доброволчески усилия, получаването на спонсорства, въвеждането на потребителски такси и търсенето на подкрепа за демонстрационни или пилотни проекти може да бъде доста трудно в селските райони, където търсенето е като цяло по-ниско отколкото в градския контекст и по този начин генерира по-ниско ниво на печалба;
- Селските райони страдат от липсата на налични транспортни оператори и доставчици на услуги. Всъщност ниският пътничопоток затруднява финансовото поддържане на транспортните услуги в тези райони (в някои страни, например Италия, регулираните транспортни услуги се финансират от национални публични ресурси, разпределени на органите за обществен транспорт, а субсидиите се основават на обслужени километри).

Други предизвикателства, пред които са изправени по-специално малките градове и селските общности, са свързани с:

- Липса на експертиза и задълбочени познания за съществуващата панорама от възможности за финансиране, съчетано с ограничени човешки ресурси и произтичащи от това времеви ограничения. Това възпрепятства потенциала за разбиране на най-подходящите възможности за финансиране, които отговарят на техните нужди, и увеличава трудностите при навигиране в сложните и дълги процеси на кандидатстване;
- Ограничена мащабна политическа подкрепа: липса на координация между различните нива на управление, конкуренция с големите градове, които имат повече възможности и опит в предложенията за финансиране;
- Ограничени възможности за търсене на вътрешни средства за съфинансиране на проекта (дори на концептуалната фаза); липса на специфични умения за изготвяне на дългосрочна стратегия за планиране, за да се определят инвестиционните нужди.

За да се подкрепят и обосноват програмите и плановете за финансиране на проекти за мобилност в селските райони, е от съществено значение политиките и лицата, вземащи решения, включително регионалните и националните органи, да приемат специфични ключови показатели за изпълнение (KPI), съобразени с уникалните предизвикателства и нужди на селските райони.

Целевите KPI предоставят ясна рамка за оценка на пропуските в мобилността в селските райони и определяне къде са най-необходими инвестиции. Пропуските могат да бъдат в пространствения обхват на услугите за мобилност, времето, в което са налични, или в начина, по който услугите се свързват. Примери за тези съобразени KPI са представени в Таблица 1.

**Таблица 1 Примери за съобразени KPI за оценка на пропуските в мобилността в селските райони**

KPI	Описание
Достъпност до терминали и спирки	Измерване на времето за пътуване и наличните опции за жителите да достигнат до спирки на обществения транспорт от дома или работата
Качество и достъпност на обществения транспорт	Оценка на броя и близостта на станциите или спирките, честотата на обслужване, ежедневната наличност на маршрути и точността
Наличност на услуги*	Осигуряване на разумен достъп на жителите до основни услуги като болници, училища, супермаркети, пощи, банки и културни заведения
Достъп до основни услуги	Оценка на това колко лесно е достъпът до услугите с обществен транспорт или автомобил, включително времето за пътуване и необходимостта от смяна на превозното средство
Мултимодални транспортни възможности	Проследяване на наличността на интегрирани видове транспорт за подпомагане на разнообразен набор от транспортни потребности
Наличност на училищен транспорт	Мониторинг на наличието на специализирани транспортни възможности за ученици

*\*Струва си да се подчертае разликата между измерването на „наличност“ по отношение на(а) съществуването на услуги или съоръжения в общия район; и(б) способността на целевите потребители да имат достъп до услугите през времето, когато услугите са налични, като се вземе предвид продължителността на дейността и без автомобил, когато е уместно за тази целева потребителска категория. Например, амбулаторните здравни услуги, подкрепата за заетост и пощенските/банковите услуги обикновено са с кратка продължителност, по предварителна уговорка с време, определено от доставчика на услуги. Услуга за мобилност само в часовете за пътуване до работа не е от полза за този огромен кръг от населението.*

Тези ключови показатели за ефективност (KPI) ще помогнат за точното оценяване на нуждите от мобилност в селските райони, като по този начин ще насочват разпределението на финансирането и разработването на програми, специално насочени към подобряване на транспортната инфраструктура и достъпността в селските райони.

## 2. ФАКТОРИ, СПОСОБСТВАЩИ ДОСТЪПА ДО ФИНАНСИРАНЕ

Ефективният достъп до финансиране за проекти за мобилност в селските райони зависи от набор от ключови фактори. Въз основа на опита, натрупан по време на срещите на Европейската мрежа за мобилност в селските райони (ЕРМСР) и по-специално на дискусиата, проведена в Евора, Португалия, по време на присъствената среща на ЕРМСР на 15<sup>ти</sup> май 2024 г., те могат да бъдат групирани в четири вида: **Сътрудничество**, **Планиране**, **Ангажираност** и **Подкрепа**. Заедно тези елементи създават подкрепяща основа, която укрепва способността на селските общности да получават и поддържат финансиране за устойчиви решения за мобилност.

### 1. Сътрудничество

Споразуменията за сътрудничество между общини, публични органи, частни субекти и обществени сдружения (включително Местни инициативни групи) са от решаващо значение за укрепване на заявленията за финансиране и поддържане на проектите във времето. Чрез сътрудничество партньорите могат да споделят отговорности, да обединяват ресурси и да се възползват от силните страни на другия, за да отговорят ефективно на специфичните нужди от мобилност в селските райони. Работейки заедно, тези групи могат да осигурят допълнителни ресурси и да гарантират, че решенията за мобилност в селските райони са жизнеспособни и устойчиви след първоначалното финансиране.

### 2. Планиране

Успешните заявления за финансиране изискват добре дефинирани, действени цели, подкрепени от подробно планиране. Чрез установяване на ясни оперативни процедури и провеждане на задълбочени оценки на разходите, предлагачите могат да определят пълните финансови изисквания на предложените решения за мобилност. Всеобхватният подход към планирането помага за привеждане на проектите в съответствие с по-широки стратегически цели, както на местно, така и на регионално ниво. Холистичната перспектива позволява на кандидатите да проектират проекти, които ефективно адресират взаимосвързани проблеми с мобилността и които представят решения, които са едновременно устойчиви и мащабируеми във времето.

### 3. Ангажираност

Участието на общността е от съществено значение за успеха и дълготочието на инициативите за мобилност в селските райони. Когато местните общности и бизнесът са активно ангажирани, проектите за мобилност в селските райони могат да насърчат чувството за собственост. Това гарантира, че предложените решения наистина отговарят на нуждите на жителите. Приемането на подход с участието на множество заинтересовани страни насърчава участието на различни групи и насърчава сътрудничеството между ключовите заинтересовани страни.

### 4. Подкрепа

Политическата подкрепа от регионалните, националните и европейските власти е безценна за финансирането на мобилността в селските райони. Такава подкрепа често идва чрез споделяне на знания, данни и най-добри практики за решения за мобилност в селските райони.

**Фигура 3 Акценти от партньорската инициатива KITE в Килкени, Ирландия**



### Силни страни, активни и инструменти в селските общности

Селските райони притежават уникални силни страни, които могат значително да подобрят успеха на проектите за мобилност. Дълбокото разбиране на местните нужди позволява на селските общности да разработват целенасочени решения, които ефективно адресират специфични проблеми с мобилността. Селските райони също демонстрират забележителна гъвкавост при намирането на финансиране, като често намират креативни начини за комбиниране на публични и частни ресурси за подкрепа на инициативи. Освен това, силната връзка между мобилността и развитието на общността усилва социалното въздействие на проектите, правейки ги по-подходящи и устойчиви в местния контекст. Фигура 6 показва как различни заинтересовани страни са си сътрудничили в Килкени, Ирландия. Доброволчеството е друга ключова сила, като местните жители често се включват в подкрепата и поддръжката на услугите за мобилност, насърчавайки силно чувство за собственост, напр. BürgerBus в окръг Кузел, Германия, показан на Фигура 4. Освен това, високите нива на социално сближаване и споделена селска идентичност осигуряват солидна основа за опции за мобилност, базирани на общността или споделена мобилност.

### Фигура 4 Транспорт по заявка BürgerBus в Оберс Глантал, Германия.

Източник: BürgerBus Oberes Glantal



### 3. ФИНАНСОВИ РАМКИ ЗА УСЛУГИ ЗА СПОДЕЛЕНА МОБИЛНОСТ В СЕЛСКИТЕ РАЙОНИ

При разработването на решения за мобилност в селските райони, финансовите рамки обикновено могат да бъдат разделени на три основни категории:

- **Търговски услуги** функционират с финансово устойчив модел, при който приходите от потребителски такси, спонсорства и други източници на доход са достатъчни за покриване на разходите, често позволявайки печалба. В селските райони, търговските услуги често могат да разчитат на допълнителни източници на приходи или публично-частни партньорства, за да преодолеят разликата, дори ако не са официално класифицирани като „субсидирани“.
- **Субсидирани услуги**, за разлика от тях, са изправени пред по-високи оперативни разходи, отколкото могат да бъдат покрити от приходите им; те разчитат на външни субсидии, за да преодолеят тази разлика, като гарантират, че могат да продължат да осигуряват достъп до мобилност в селските райони. Тези услуги са предмет на регламентите на ЕС и националните политики за обществени поръчки.
- **Доброволчески услуги** използват участието на общността, за да поддържат ниски разходи, като доброволците често изпълняват роли като шофьори или административен персонал. Това доброволно участие намалява разходите за труд, като приближава общите разходи до, а понякога дори под генерираните приходи. Това може да направи тези услуги по-финансово осъществими и устойчиви за селските райони.

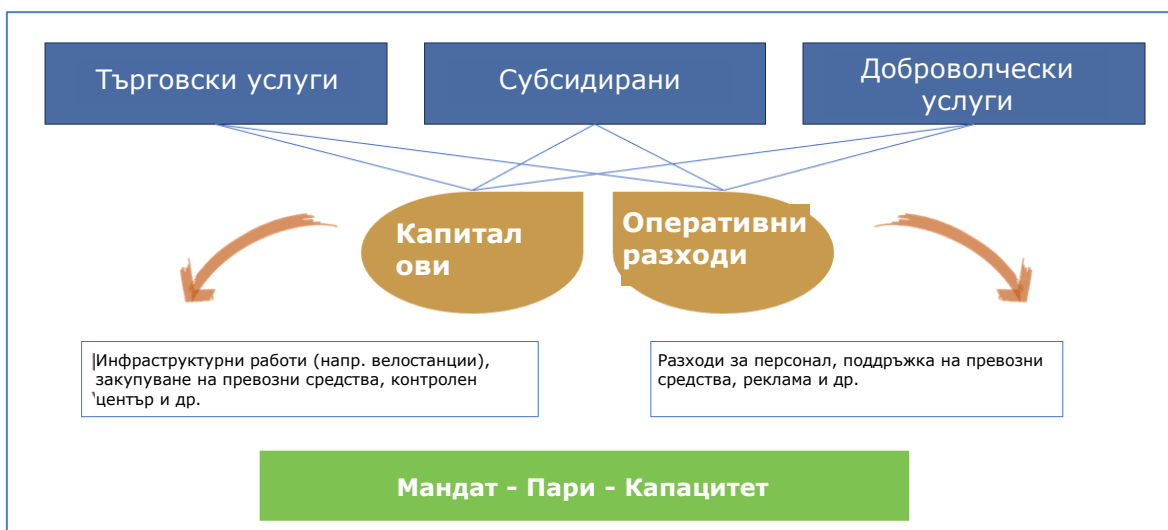
Въз основа на различията между тези три финансови рамки е важно да се разграничи как се обработват капиталовите и оперативните разходи във всеки модел. *Търговските услуги* обикновено носят пълна отговорност както за капиталовите инвестиции, така и за оперативните разходи; транспортните оператори предоставят свои собствени автопаркове, за да поддържат услугите си. *Субсидираните услуги*, макар да функционират по подобен начин, изискват публични субсидии за покриване на ключови оперативни разходи, като труд, гориво, поддръжка на превозни средства и др.; и/или за покриване на разходите за финансиране на превозни средства. В някои случаи управляващите органи могат да финансират и притежават автопарка, което позволява споделено ползване между услугите. В някои страни търговските услуги са предпочитани и имат значителна свобода. В други страни търговските услуги трябва да се вписват в общия план и да не „нарушават“ субсидираните услуги. И накрая, доброволческите услуги често успяват да минимизират както капиталовите, така и оперативните разходи, тъй като доброволците често изпълняват шофьорски и административни функции - и в някои случаи предоставят свои собствени превозни средства (за услуги, базирани на автомобили). Това позволява рентабилен модел за споделено пътуване, който е особено подходящ за селските общности.

Каквато и финансова рамка да е налице или да е планирано да бъде адресирана, винаги е въпрос на Мандат – Пари – Капацитет:

- **Мандат:** кой има законовия мандат и организационния и човешки ресурсен капацитет да действа в областта на мобилността в селските райони?
- **Пари:** кой притежава финансовите ресурси, необходими за функционирането на услуга за мобилност?
- **Капацитет:** кой има институционалния и оперативния и технически капацитет да управлява услуга за мобилност в селските райони?

**Фигура 5 Финансови рамки за решения за мобилност**

Източник: SMARTA-NET



**Фигура 6 Финансови рамки за транспорт по заявка в Медю Тежу, Португалия**

**Учене от практиката: Финансова жизнеспособност на услугите DRT в регион Медю Тежу, Португалия**

Услугите за транспорт при поискване (DRT), внедрени в различни общини в регион Медю Тежу, Португалия, имат публичен мандат. Те се управляват от CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, която ги проектира в съответствие с нуждите, изразени от местните общини. Местните власти са отговорни за сключване на договори с таксиметрови оператори за предоставяне на услугите.



Финансовата жизнеспособност на услугите е гарантирана от:

- Местни фондове от общините;
- Национални фондове:
  - o Фонд „Околна среда“, национална програма, която финансира намаляването на цените на билетите за обществен транспорт в цялата страна,
  - o PART, програма за подпомагане на намаляването на цените на билетите за обществен транспорт,
  - o PROTRansP, програма за подкрепа на уплътняването и укрепването на услугите за обществен транспорт;
- Приходи от тарифи, покриващи около 16% от разходите за експлоатация на услугите;
- Споразумение с таксиметрови оператори, предоставящо висококачествени услуги с намалени оперативни разходи.
- Тази смесена формула позволи разширяването на услугите от първото пилотно внедряване през 2012 г. и гарантира положителни тенденции в броя на потребителите и успешно внедряване в различни региони като Коимбра и Медю Тежу.<sup>9</sup>

<sup>9</sup>За повече подробности вижте презентацията „Механизми за финансиране и възможности за решения за мобилност в селските райони в Португалия“ (2024 г.), достъпна на [https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03\\_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf](https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf)

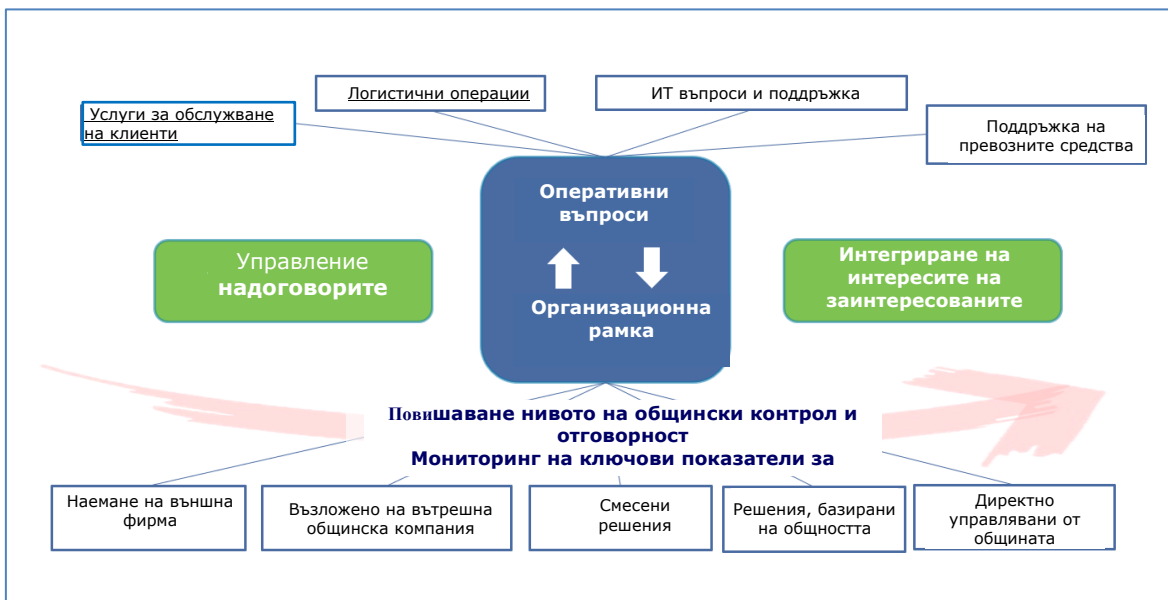
Решенията за споделена мобилност в селските райони могат да приемат различни организационни структури, за да отговорят на разнообразните оперативни нужди. Управлението на услуга за мобилност обхваща няколко основни задачи, включително обслужване на клиенти, логистика и преразпределение на превозни средства, ИТ поддръжка и поддръжка на цифрови платформи.

Тези задачи могат да се управляват чрез различни организационни рамки, както е показано на Фигура 7. Опциите варират от възлагане на външни изпълнители на външна компания, възлагане на отговорности на вътрешна общинска компания, прилагане на решения, базирани на общността, или директно управление на услугата от общината, като нивото на отговорност на местната власт се увеличава в тези опции<sup>10</sup>.

В рамките на една и съща община, различни видове услуги за мобилност могат да бъдат договорени и финансирани по различни начини. Освен това, ефективното управление на договорите и съгласуването на интересите и нуждите на заинтересованите страни са от решаващо значение за успеха.

**Фигура 7 Управление на организационни и оперативни въпроси**

Източник: SMARTA-NET



<sup>10</sup> Подробности относно различните оперативни и организационни рамки и финансови изисквания за решения за споделена мобилност в селските райони са докладвани в два конкретни доклада на SMARTA-NET: Ръководството на SMARTA-NET за решения за споделена мобилност в селските райони, 2024 г., и Каталогът на SMARTA-NET за решения за споделена мобилност в селските райони.

## Фигура 8 Услугата „от врата до врата“ Sopotniki в Словения

### Учене от практиката: услугата „от врата до врата“ Sopotniki

Транспортната услуга „от врата до врата“ Sopotniki<sup>11</sup> оперира в 16 общини и извън тях в Словения и служи като добър пример за ефикасна организационна и оперативна структура. Sopotniki предоставя безплатни услуги за мобилност на възрастните хора, базирани на модел на солидарност, който използва доброволци (предимно пенсионери) като шофьори. Услугата се радва на голям успех от създаването си през 2017 г., като броят на потребителите се е увеличил от първоначалните 312 на повече от 5300 през 2022 г. Този успех се дължи най-вече на установените публично-частни и частно-частни партньорства, които поддържат бизнес модела на услугата, и на тясното сътрудничество на участващите общини. Всъщност услугата се управлява от неправителствената организация Sopotniki и получава подкрепа от общините и други частни и публични спонсори. Тя разполага със специализиран екип от 19 служители на пълен работен ден за координация на местните групи и цялостна координация (4 служители на Институт Sopotniki, 13 служители на партньори по проекта – общини, Български Червен кръст, Центрове за социална работа и др.) и обширна мрежа от 263 доброволци като шофьори.

Основните източници на финансиране са:

- дарения от потребители, частни компании и спонсорства, представляващи около 5% от източниците на финансиране;
- публични средства (грантове от общини), представляващи около 75% от източниците на финансиране;
- приходи, представляващи около 20% от източниците на финансиране, които се реинвестират в организацията, за да подпомогнат допълнително и разширят услугите



<sup>11</sup> <https://www.sopotniki.org/home.html>

## 4. ЕТАПНО ФИНАНСИРАНЕ И ФИНАНСОВИ СТРАТЕГИИ

Ограничените секторни познания и опит в осигуряването на финансиране за услуги за мобилност в селските райони могат да бъдат значителни пречки за селските общности. Те може да имат предишен опит в получаването на финансиране за проекти в други сектори, но областта на мобилността може да е нова за тях. За да се улесни навигацията в областта на мобилността в селските райони, проектът SMARTA-NET разработи поетапен подход. 10-те стъпки са предназначени да насочват селските общности и практикуващите в разбирането, подготовката и подаването на стабилни предложения за финансиране, включително финансова стратегия, за проекти за мобилност и за поддържане на целевите услуги във времето. Това е показано на Фигура 9.

**Фигура 9 Поетапен подход за финансиране и финансови стратегии за мобилност в селските райони**

Източник: SMARTA-NET



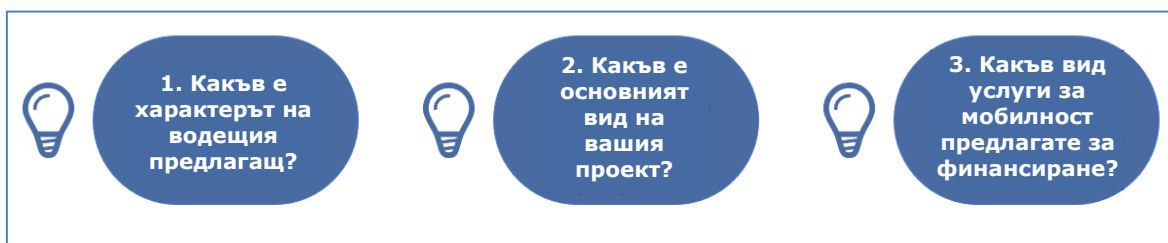
Всяка глава надгражда ключови елементи, необходими за изготвянето на силен проектен план - от идентифициране на предизвикателствата и активите в селските общности, до оценка на практическите финансови рамки и дефиниране на основните компоненти на проекта. Този структуриран подход ще помогне на местните власти да се ориентират в сложния ландшафт на финансиране, да оценят ясно финансовите изисквания и да разработят убедителни предложения, които отчитат регулаторните и пазарни съображения, специфични за мобилността в селските райони.

## 5. ДЕФИНИРАНЕ НА КЛЮЧОВИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОЕКТА

Основата на успешното предложение за финансиране започва с ясно и подробно дефиниране на основните аспекти на проекта. От съществено значение е да се определи водещият предлагач, да се установи доверие и да се определят критериите за допустимост за възможности за финансиране. Също толкова важно е да се формулира основният вид на проекта, географският обхват и нивото на зрялост, като се гарантира съответствие с приоритетите за финансиране и програмните цели. И накрая, дефинирането на конкретния вид услуги за мобилност, насочени към финансиране, позволява прецизен фокус върху адресирането на местните нужди, като същевременно се отговаря на критериите на потенциалните финансиращи организации.

### Фигура 10 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 1-3

Източник: SMARTA-NET



### Стъпка 1: Какъв е характерът на водещия предлагач

Характерът на водещия предлагач може да повлияе на аспекти като правомощията за действие, доверието, допустимостта за конкретни програми/източници на финансиране, способността за получаване на разрешения и финансовата история. Въпреки това, той може да донесе и някои ограничения. Те включват темпото, с което нещата могат да се движат, включително вътрешни одобрения, обществени поръчки и други процедури, които трябва да се следват, ниво на гъвкавост и *ad hoc* адаптиране. Те са в допълнение към способността на предлагачия да разработи добро предложение и капацитета за успешното му внедряване, когато/ако се осигури финансиране.

Тук се намесват партньорството и сътрудничеството, за да се разширят възможностите отвъд това, което водещият предлагач има, ако действа сам. Всъщност, проекти и инициативи за мобилност в селските райони могат да бъдат предложени от различни лидери, всеки със свои собствени уникални нужди и цели. Самостоятелните проекти за мобилност в селските райони могат да имат ограничено въздействие, докато когато се разработват в партньорство, те могат да доведат до по-съществени резултати.

Таблица 2 обобщава потенциала за действие на всеки тип водещ предлагач, като подчертава специфичните нужди, възможности и цели. Таблицата показва „потенциалните ограничения“ за всеки тип водещ предлагач, особено ако действа самостоятелно. „Ограниченията“ помагат да се определи защо водещият предлагач може да се възползва от партньорство.

**Таблица 2 Потенциал, цели, ограничения и партньорство за целеви водещи предлагачи**

Източник: SMARTA-NET

	Потенциал за действие	Целеви цели	Потенциални ограничения	Възможности за партньорство
Селски общини	Организиране, съфинансиране и внедряване на местни транспортни решения. Те могат ефективно да управляват подобренията на инфраструктурата и да работят с други субекти, за да осигурят предоставянето на услуги.	Подобряване на местните услуги за мобилност, модернизиране на инфраструктурата (напр. обществени пространства, транспортни центрове) и сътрудничество с външни организации за задоволяване на нуждите на жителите.	Мандат, ограничен до тяхната специфична територия Няма/малко персонал за разработване на проекти или за изпълнение на място Ограничен бюджет за нови/разширени начинания Няма директни средства за внедряване на някои услуги за мобилност.	Партнирайте си с неправителствени организации, транспортни оператори, регионални власти и дори търговски дружества, за да обедините ресурси, съвместно да разработвате решения и да предприемате съвместни оценки на нуждите от мобилност в селските райони.
Транспортни оператори/органи	Бъдете проактивно ангажирани в експлоатацията и разширяването на транспортните мрежи, като осигурявате достъпност и равенство в услугите за мобилност в селските райони.	Разширяване на териториалния транспортен обхват, справяне със съществуващите пропуски, като същевременно се гарантира, че услугите са устойчиви и мащабируеми.	Ограничена гъвкавост за нови инициативи за мобилност. Твърди рамки, възпрепятстващи иновациите; Ограничени ресурси за инвестиране. Трудности при координирането с други сектори или заинтересовани страни.	Сътрудничество с общини, регионални власти и други оператори за разширяване на услугите, интегриране на технологии и осигуряване на регулаторна и финансова подкрепа.
НПО / Обществени групи	Застъпвайте се за приобщаващи и справедливи транспортни решения в селските райони. Те могат да представляват нуждите от мобилност на достатъчно	Уверете се, че решенията за селски транспорт отговарят на нуждите на общността, са приобщаващи и осигуряват адекватен достъп до услуги за всички жители. Отстоявайте промени в политиките и участвайте активно в	Недостатъчно средства за мащабни или дългосрочни проекти. Ограничен опит в разработването и функционирането на услуги за мобилност	Сътрудничество с местните власти, транспортните органи или търговски субекти за съвместно разработване на транспортни решения, като доброволчески

	<p>обслужваното население и да се справят с пропуските в предоставянето на обществени услуги.</p>	<p>съвместното създаване на услуги.</p>	<p>Зависимост от доброволци, което влияе върху непрекъснатостта и надеждността. Липса на официални правомощия за управление на проекти за мобилност.</p>	<p>и услуги или схеми за споделена мобилност. По мощ за мобилизиране на финансиране.</p>
<p>Туристически организации</p>	<p>Туристическият организационен сектор може да работят за популяризиране на устойчиви варианти за мобилност за посетителите на селските райони, намалявайки въздействието върху околната среда, като същевременно подобряват преживяванията на посетителите.</p>	<p>Осигурете, че селският туризъм подкрепя екологичната устойчивост, като предлага на посетителите достъп до екологични транспортни опции като електрически совалки, велосипеди под наем или електрически превозни средства.</p>	<p>Сезонният фокус може да доведе до непостоянно търсене Липса на експертиза в транспортното планиране Ограничен достъп до финансиране за транспорт. Ограничена способност за координиране с по-широките нужди на общността.</p>	<p>Работете с транспортни оператори, местни власти и други субекти (напр. места за настаняване), за да предложите интегрирани транспортни услуги, повишавайки устойчивостта и намалявайки въглеродния отпечатък от пътуванията.</p>
<p>Търговски субекти</p>	<p>Подкрепете мобилността в селските райони чрез съфинансиране и насърчаване на решения, които увеличават достъпа до селските райони, често интегрирайки технологии за зелена енергия и мобилност, за да се постигнат целите за устойчивост.</p>	<p>Подобрийте достъпа до селските райони за служители, клиенти и целеви потребители. Насърчавайте решения за мобилност, които са в съответствие с техните цели за устойчивост и подобряват оперативната ефективност.</p>	<p>Услугите за мобилност не са основната им дейност Финансови рискове, свързани с инвестирането в не-основни дейности Липса на пряко влияние върху транспортните разложения или разработването на политики. Често насочени към специфични клиентски сегменти.</p>	<p>Партньорства с общини и транспортни оператори за изграждане на необходимата инфраструктура (напр. станции за зареждане на електрически превозни средства) и осигуряване на разработването на съфинансирано решение за селски транспорт.</p>

## Фигура 11 Споделяне на автомобили в селската общност Вилеруж-Термен

### Учене от практиката: Споделяне на автомобили в селска общност

Проектът за споделяне на електрически автомобили във Вилеруж-Термен е отличен пример за инициатива, ръководена от общността, която адресира предизвикателствата пред мобилността в селските райони. С дългите разстояния до основни услуги и ограничения обществен транспорт, проектът подобрява достъпа на жителите, като предлага електрическо превозно средство за кратки пътувания в радиус от 40 до 80 км, улеснявайки посещенията на магазини за хранителни стоки, здравни заведения и други. Освен това, превозното средство обслужва туристи, насърчавайки опознаването на близките забележителности в страната на катарите. Услугата се радва на значително участие, като близо една трета от 150-те жители на селото са включени, което насърчава взаимодействието в общността чрез организирани дискусии. Подкрепяйки екипите на кметството в популяризирането на екологичната мобилност, инициативата отговаря на транспортните нужди на достъпна цена от 6 евро за половин ден, като същевременно насърчава приемането на електрически превозни средства. Проектът подобрява свързаността със съседните райони, подкрепя местния туризъм и създава социални взаимодействия чрез споделено пътуване. Общата инвестиция за този проект възлиза на 177 656 евро. Финансирането е осигурено от различни източници.



Снимка : кметство Вилеруж-Термен

Придобиване и монтаж на фотоволтаичен навес за автомобили и зарядна станция		Закупуване и управление на електрически автомобили (включително онлайн приложение и уебсайт за 3 години)	
Национално правителство	€ 61,000	ЕФРСР	€ 29,667
Департамент Од	€ 26,600	Департамент Од	€ 2,524
Доставчик на енергия SYADEN	€ 10,500	Регион	€ 4,040
Община	€ 32,200	Община	€ 10,123
Цената за селото е 1000 евро годишно, за да се осигури функционирането на тази услуга (плащане на онлайн платформата, почистване, помощ за потребителите...)			

### Стъпка 2 : Какъв е основният тип на вашия проект ?

При внедряването на нова транспортна инициатива е важно ясно да се определи основният фокус на вашия проект. Това ще даде ранна индикация за мащаба, комбинацията и продължителността на изискванията за финансиране; на вероятните целеви потребители и потенциални бенефициенти; и на ресурсите/съоръженията и потенциалните партньорства, които биха били най-подходящи за проекта.

Наличието на ясно дефиниран фокус помага за определянето на ясни цели, разпределянето на ресурси и ангажирането на съответните заинтересовани страни. От своя страна това ще помогне на потенциалните финансиращи организации да разберат същността на предложението; да дадат ранна индикация за това кои аспекти може или не може да са склонни да финансират; и евентуално да

посъветват как предложението може да бъде адаптирано, за да се съобрази по-добре с техните критерии за финансиране.

По-долу са представени четири ключови типа (неизчерпателен списък) проекти за мобилност и съображения. Тези примери могат да помогнат за изясняване как да рационализирате идеята си за проект.

### Таблица 3 Ключови типове проекти за мобилност в селските райони

Източник: SMARTA-NET

<b>Тип А: Обща услуга за мобилност за даден район</b>	
Цел	Подобряване на транспортния достъп до определена географска област.
Обхват	Един общ проект за мобилност може да се фокусира върху различни аспекти, като например подобряване на обществения транспорт, въвеждане на услуги, отговарящи на търсенето, подобряване на инфраструктурата за колоездене и пешеходци и намаляване на зависимостта от автомобили, за да се увеличи достъпността за жители, пътуващи и туристи.
Структура на проекта	Един широкообхватен проект за обща мобилност по своята същност ще има широк географски обхват, ще се състои от множество услуги и може да включва множество видове транспорт. Това крие риск от загуба на фокус и предизвикателства при балансирането на изискванията на различните елементи. Такъв проект вероятно ще включва множество заинтересовани страни, множество паралелни реализации и потенциално различни източници/комбинации на финансиране за всеки от видовете услуги. Поради това ще изисква силно лидерство и ефективна координация.
Ключови препоръки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Основа на проекта:</b> Съгласувайте проекта с местните планове и политики за мобилност, за да увеличите неговата достоверност и да получите подкрепа.</li> <li>• <b>Целеви потребители:</b> Ясно определете основните нужди от мобилност и ги съпоставете с конкретни видове услуги, за да подпомогнете разработването на бизнес казус.</li> <li>• <b>Интеграция:</b> Осигурете безпроблемна институционална, организационна и финансова интеграция със съществуващите мрежи за обществен транспорт.</li> <li>• <b>Устойчивост:</b> включване на устойчиви видове транспорт, като превозни средства с ниски емисии, електрически автобуси или системи за електрически велосипеди, особено в чувствителни зони.</li> <li>• <b>Дългосрочно планиране:</b> Фокусирайте се върху бъдещия растеж и развитие, предвиждайки промени в търсенето на услуги и нуждите от мобилност.</li> </ul>
<b>Тип В: Услуга за мобилност до конкретна дестинация</b>	
Цел	Осигуряване на надеждни и удобни транспортни възможности до и от конкретна дестинация в селски район, като например село, туристическа атракция или център за обществени услуги.
Обхват	Подобрейте достъпността за жителите и посетителите, като свържете селската дестинация с ключови транспортни връзки и центрове, като например близки градове, спирки на обществения транспорт или железопътни гари.
Структура на проекта	Структурата обикновено е по-локализирана в сравнение с инициативите, обхващащи цялата област, и често включва по-малко, но по-фокусирани услуги. Проектът може да

		<p>разчита на целеви транспортни решения, като например совалки или гъвкави услуги при поискване, които са тясно координирани с регионалните системи за обществен транспорт, свързвайки потребителите с основните транспортни центрове. Този подход намалява сложността, но може все пак да включва множество партньори, включително местните власти, доставчиците на транспортни услуги и местния бизнес. Финансирането може да идва от комбинация от публични и частни източници, особено ако услугата подкрепя местния бизнес или насърчава туризма, и изисква ефективна координация, за да се гарантира адаптирането на услугата към сезонните колебания.</p>
Ключови препоръки		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Партньорства:</b> Сътрудничество с местния бизнес за съфинансиране и съвместен маркетинг за намаляване на разходите.</li> <li>• <b>Ниска гъстота на населението и териториални предизвикателства:</b> Проектирайте гъвкави, икономически ефективни услуги (напр. транспорт при поискване или споделени пътувания); Планирайте за по-дълги разстояния и труден терен.</li> <li>• <b>Ангажиране на местно ниво:</b> Приспособяване на услугите към нуждите и графициите на общността.</li> <li>• <b>Устойчивост:</b> Използвайте екологични опции, като електрически превозни средства, където е възможно.</li> </ul>
<b>Тип С: Проект за развитие/дейност, който се нуждае от елемент за мобилност</b>		
Цел		<p>Интегрирайте транспортни решения в разработването на нова селска инфраструктура или дейности, като например жилищен проект, селскостопански център или обществен център.</p>
Обхват		<p>В селските райони, нуждите от мобилност трябва да се разглеждат като част от по-широки планове за развитие. Това включва гарантиране, че всеки нов проект – независимо дали е жилищно строителство, бизнес парк или спортно съоръжение – включва добре обмислен транспортен компонент. Целта е да се осигурят достъпни, ефективни връзки с по-широкия регион, което спомага за намаляване на изолацията на селските райони и позволява развитието да процъфтява, като гарантира, че хората могат лесно да стигат до и от обекта, без да бъдат принудени да използват личния си автомобил.</p>
Структура на проекта	на	<p>Компонентите за мобилност в проектите за развитие обикновено са интегрирани в по-широката рамка на проекта, което изисква съгласуване с общите цели и срокове на основната инициатива. Транспортният елемент трябва да бъде проектиран така, че да допълва и подобрява достъпността на развитието, като осигурява свързаност с близките населени места и транспортни мрежи. Това може да включва нова инфраструктура, като например совалкови услуги, велосипедни алеи или пешеходно-ориентиран дизайн, както и партньорства с доставчици на обществен транспорт. Силен акцент върху сътрудничеството със заинтересованите страни е от съществено значение, тъй като проектът често ще включва разработчици, местни власти и крайни потребители. Финансирането може да идва от смесени източници, включително публични субсидии, частни инвестиции или вноски от самия проект за развитие.</p>

Ключови препоръки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ограничена съществуваща инфраструктура: Селските райони често нямат услуги за обществен транспорт, така че транспортните решения трябва да запълнят тази празнина. Вариантите могат да включват създаване на нов автобусен маршрут, транспорт при поискване или споделени автомобили в общността.</li> <li>• Интеграция с околните райони: Осигурете свързаност на проекта с основни услуги, като например здравеопазване, образование и центрове за заетост в близките градове.</li> <li>• Ангажиране на заинтересованите страни: Работете в тясно сътрудничество с местните жители, общинските съвети и бизнеса, за да съобразите решението за мобилност с нуждите на общността и местните условия.</li> </ul>
-------------------	---

**Тип D: Нишова търговска мобилност (напр. споделено ползване на автомобили)**

Цел	Предлагайте специализирани транспортни услуги, предназначени да отговорят на специфични търговски или обществени нужди в селските райони.
Обхват	В селските райони, нишовите услуги за мобилност често се фокусират върху справянето с уникални пропуски в транспорта за определени групи потребители или дейности. Те могат да включват споделено ползване на автомобили за общности с ограничен достъп до превозни средства или услуги за селскостопански транспорт, които помагат на местните земеделски производители да превозват продукцията до пазарите. Като се има предвид разпръснатото население и големите разстояния в селските райони, тези услуги трябва да бъдат рентабилни и съобразени със специфичните нужди, като се гарантира, че са едновременно практични и финансово жизнеспособни.
Структура на проекта	Нишовите проекти за мобилност са структурирани около целенасочени, малки по мащаб услуги, пригодени към специфичните нужди или дейности на потребителите. Тези проекти често включват по-малко заинтересовани страни, като един оператор или кооператив управлява услугата. В зависимост от контекста, те могат да разчитат на модели, управлявани от общността, партньорства с местни предприятия или публично-частни сътрудничества. Предвид специализирания им характер, тези проекти изискват ясно идентифициране на потребителските групи и търсенето, с гъвкави модели на обслужване, които могат да се адаптират към промените. Финансирането обикновено се осигурява от комбинация от общински вноски, местни субсидии и частни инвестиции. За да останат жизнеспособни, структурата на проекта трябва да включва стабилен бизнес план, фокусиран върху разходната ефективност, мащабируемостта и адаптивността на услугите.
Ключови препоръки	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Справяне с пропуските в селските райони: Определете специфичните предизвикателства пред мобилността в селските райони, като например нискочестотния обществен транспорт или липсата на собственост върху лични превозни средства, и проектирайте решения, съобразени с местния контекст.</li> <li>• Решения, базирани на общността: Включете местните бизнеси, места за настаняване, съоръжения и обществени групи в създаването и управлението на услугата. Например, кооперативни услуги за споделено ползване на автомобили или споделено пътуване могат да бъдат</li> </ul>

	<p>разработени и поддържани от местните заинтересовани страни.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Технологии и достъпност:</b> Използвайте технологии като мобилни приложения за координиране на споделено пътуване, но също така вземете предвид ограниченията на цифровия широколентов достъп. Осигурете достъпност на услугите за възрастни хора или хора без цифров достъп.</li> <li>• <b>Мащабируемост:</b> Започнете с малък мащаб и го разширявайте с нарастването на търсенето, като поддържате ниски оперативни разходи с гъвкави модели за споделено ползване.</li> </ul>
--	--

## Фигура 12 Проект VysoMarch на трансграничната зона между Австрия и Словакия

### Учене от практиката: Проект VysoMarch на границата между Австрия и Словакия

Основната цел на проекта VysoMarch е да насърчи устойчивата и екологична мобилност и да засили трансграничното сътрудничество между Австрия и Словакия. Новият пешеходен и велосипеден мост над река Морава е предназначен да създаде атрактивна и безопасна връзка за ежедневно колеездене и същевременно да осигури екологична устойчивост.

Обхватът на проекта включва: i) Изграждане на висящ мост (273 метра дълъг, 4 метра широк), който да свързва велосипедните и пешеходните пътеки между словашката община Хохщетен и австрийската община Мархег;

ii) Съпътстващи мерки в подкрепа на устойчивата мобилност, като например отделна велосипедна алея за по-голяма безопасност, бърза връзка с жп гара Мархег, заключващи се кутии за велосипеди, броячи на велосипеден трафик и трансгранична система за пътна сигнализация; iii) Мерки за опазване на природата и защитата на птиците: Защитни мерки по време на строителния период и екологично възстановяване след завършване на строителните работи, включително сфери и флагове за предупреждение на птици, за да се предотвратят сблъсъци.



Благодарности: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

Партньори по проекта са самоуправляващият се район Братислава и правителството на провинция Долна Австрия. Общите разходи по проекта възлизат на 5,9 милиона евро, от които 5 милиона евро са финансирани от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР). Проектът е реализиран с подкрепата на Европейския съюз, Европейския фонд за регионално развитие, като част от програмата за трансгранично сътрудничество Interreg V-A Словакия-Австрия 2014-2020 програма за трансгранично сътрудничество

## Стъпка 3: Какъв тип услуги за мобилност предлагате за финансиране ?

Широка гама от решения за мобилност в селските райони вече съществуват в различни селски контексти на ЕС и могат да бъдат групирани в три основни типа:

- **Гъвкави транспортни услуги**, включително транспорт при поискване;
- **Услуги за споделено пътуване**, като споделено пътуване с кола и споделено такси;
- **Услуги за споделяне на активи**, включително споделяне на автомобили и велосипеди.

Те стават много по-ефективни, когато са координирани или интегрирани с фиксираните автобусни и железопътни услуги.

Освен това е необходимо да се вземат предвид:

- Физическите инфраструктури, позволяващи **активна мобилност**, като велосипедни алеи и пешеходни пътеки, както и мобилните хъбове и точките за трансфер;
- **ICT-активаторът и цифровият слой**, включително ИТ система за резервации, билети, потребителска информация и др.

Изискванията за финансиране и финансовите изисквания варират в зависимост от вида на услугата. Една общност може да помисли да започне от Стъпка 3, ако например вече знае (или мисли, че знае) услугата за мобилност, която ще бъде предложена за финансиране. Все пак бихме препоръчали да преминете през Стъпки 1 и 2, тъй като те биха могли да помогнат да се помисли отново за най-добрата комбинация от участници, както и да се разработят целеви цели. Това ще помогне по-късно, когато предлаганият иска да представи убедителен аргумент пред източниците на финансиране.

Ключовите изисквания за финансиране и финансови изисквания за всеки тип услуга са обобщени по-долу.



**Фигура 14 Финансови въпроси за решения за споделена мобилност в селските райони.**

Източник: MemEx



**Фигура 15 Проектът за интелигентна мобилност в долината Гарфаньяна, Италия.**

Източник: MemEx

**Учене от практиката: Проектът SMART Mobility в долината Гарфаньяна, Италия**

- Инициатива, водена от **Съюза на общините Гарфаньяна**
- Финансиране от около **600 000 евро** чрез **Италианската стратегия за вътрешни райони (SNAI) - 2014-2020**
- Финансирани мерки: i) Определяне на **сценария за услугата** интелигентна мобилност; ii) Създаване на **мениджър по мобилност** на района; iii) **Инвестиции** в интелигентна мобилност (превозни средства и ИТ платформа);
- **Потребители** като потенциални доставчици на мобилни услуги



Услуги за транспорт и мобилност в планинските и вътрешните райони



**Вид мобилни услуги: комбинация от решения**

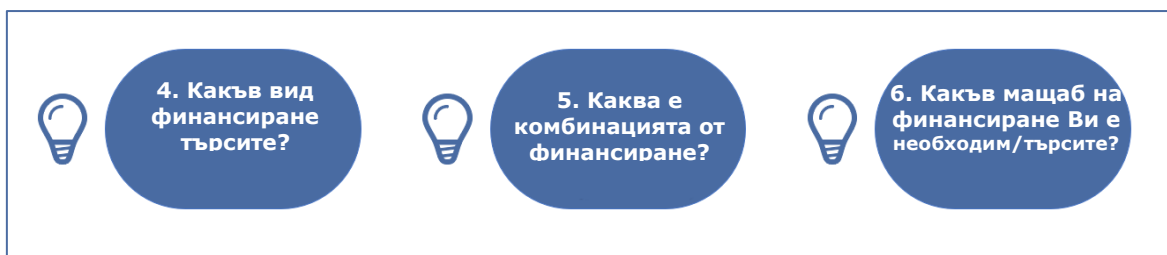


## 6. ОЦЕНКА НА ИЗИСКВАНИЯТА ЗА ФИНАНСИРАНЕ И ПЛАНОВЕТЕ

Пълното разбиране на изискванията за финансиране е от решаващо значение за осигуряване на финансовата жизнеспособност и устойчивост на проекта. Това включва определяне на вида необходимо финансиране, въздействието на капиталовите разходи (CAPEX) и оперативните разходи (OPEX), както и идентифициране на подходящата комбинация от финансиране за балансиране на публичния и частния принос. Определянето на мащаба на необходимото финансиране помага за съгласуване на амбициите на проекта с реалистични възможности за финансиране, като се гарантира съобразен и постижим план за финансиране. Както вече беше отбелязано, вносителите на проекти може да имат предишен опит в други области. Този раздел има за цел да даде представа за аспекти, които са специфични за мобилността в селските райони.

### Фигура 16 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 4-6

Източник: SMARTA-NET



### Стъпка 4: Какъв вид финансиране търсите?

При планирането на решения за споделена мобилност в селските райони, общините се сблъскват с предизвикателствата да предвидят изискванията и да осигурят адекватно и подходящо финансиране през различните фази на проекта. Тази стъпка от Ръководството очертава ключови съображения за финансиране на услуги за споделена мобилност в селските райони. Целта е да се помогне на местните власти да се ориентират в различните нужди от финансиране от концептуализацията до дългосрочната експлоатация. Разбирането на различните финансови изисквания на всеки етап – разработване на концепция, планиране и текуща експлоатация – гарантира, че общините могат да разпределят ресурсите си ефективно.

Съответните видове финансиране са представени накратко на Фигура 17.

## Фигура 17 Видове финансиране за решения за мобилност в селските райони

Източник: SMARTA-NET

Предпроектни	Активи	Операции
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Собствени ресурси на предложителите</b></li> <li>• <b>Безвъзмездно финансиране</b></li> <li>• <b>Обществени и други непарични вноски</b> -напр. за проучвания/събиране на данни, обществени консултации, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Капиталови - дългосрочни</b>,напр. инфраструктура, ...</li> <li>• <b>Капиталови - средносрочни</b>,напр. превозни средства, ИТ системи, ...</li> <li>• <b>Лизингово финансиране</b> -напр. превозни средства</li> <li>• <b>Плащане за услуга</b> -напр. ITS-като-услуга, ...</li> <li>• <b>Непарични</b> -напр. достъп до съществуващи активи с номинална/безплатна такса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Оперативни - предстартово</b>и<b>стартово</b>финансиране</li> <li>• <b>Оперативни - оборотен капитал</b></li> <li>• <b>Оперативни - текуща</b>финансова подкрепа за услуги (субсидия, безвъзмездна помощ, ...)</li> <li>• <b>Оперативни - непарични</b>,напр. доброволен труд, предоставяне на ресурси, ...</li> <li>• <b>Приходи от системата</b> -приходи и потребителски такси</li> </ul>

Фигура 18 предоставя общ преглед на нуждите от финансиране през тези фази, като подробно описва продължителността, целта и вида на необходимото финансиране за всяка от тях. Тя подчертава как общините могат да структурират своето финансиране, от първоначалните проучвания за осъществимост и капиталовите разходи до оперативните разходи и дългосрочната устойчивост на услугите.

Финансовите нужди от решения за споделена мобилност в селските райони се развиват през различни фази – концепция, планиране и експлоатация – като всяка от тях се основава на предходния етап. Първоначално, по време на фазата на концепцията, разходите се фокусират върху проучвания за осъществимост, за да се оцени жизнеспособността на услугата. Прави се и първоначална оценка на възможността за достъп до средства, като се осигурява необходимата „проверка на реалността“. Тези разходи пряко влияят на фазата на планиране, където се извършва подробен дизайн на услугата и капиталови разходи, като превозни средства и ИТ инфраструктура. Ефективното планиране гарантира, че капиталовите инвестиции, направени през тази фаза, са съобразени с предвидения оперативен модел.

С преминаването на проекта към оперативната фаза възникват текущи разходи като заплати на шофьори, гориво, поддръжка и мониторинг. Успехът на тази фаза зависи до голяма степен от това колко добре се управляват ресурсите в по-ранните етапи. Например, капиталовите инвестиции в ефективни превозни средства или цифрова инфраструктура могат да намалят дългосрочните оперативни разходи, подобрявайки финансовата устойчивост на услугата. По този начин всяка фаза е взаимосвързана, като решенията, взети по време на фазите на концепцията и планирането, пряко влияят върху ефективността и финансовото управление на оперативната фаза. От съществено значение е всички решения да се основават на реалистични оценки.

## Фигура 18 Общ преглед на нуждите от финансиране през различните фази на проекта

Източник: SMARTA-NET

		КОНЦЕПЦИЯ	ПЛАНИРАНЕ	ЕКСПЛОАТАЦИЯ	МОНИТОРИНГ
Продължително	M1-M6	M6-M18		M18-M36	
Вид/цел на финансирането	Проучване за	Планиране на услугата		Оперативни разходи	
	Проектиране	Капиталови разходи		Стартиране	Пилотен
		Етап на подготовка		Дългосрочно	
		Мониторинг и оценка			

## Фигура 19 Система за споделяне на велосипеди Sprottenflotte в регион Кил, Германия

### Поуки от практиката: Система за споделяне на велосипеди Sprottenflotte в регион Кил, Германия

SprottenFlotte е системата за споделяне на велосипеди в региона Кил. Около 1200 велосипеда са на разположение за наемане и връщане на около 200 станции в град Кил, окръзите Рендсбург-Екернфьорде и Пльон и в района Шлай. Те включват някои педелеци, товарни велосипеди и електрически товарни велосипеди. Велосипедите могат да бъдат наемани безплатно или на много изгодни цени.

- Вид финансиране: 50% федерални средства (Министерство на дигитализацията и транспорта (BMDV)) + 50% общински средства (приблизително 350 000 евро всяко).
- Концепция и дизайн: Генералният план за мобилност на KielRegion служи като стратегическа основа. Подробното планиране за отделните градове беше разработено в тясно сътрудничество със заинтересованите страни и с участието на потребителите.
- Пилотен етап: SprottenFlotte стартира през 2019 г. в пилотен етап в Кил и съседните общини. По време на този етап бяха натрупани опит и партньори за сътрудничество, преди системата да бъде въведена за постоянно и разширена през 2021 г. Проектът започна като пилотен и беше продължен устойчиво чрез финансиране и текущи модели на сътрудничество. Дейностите бяха стабилизиращи след пилотния етап и в крайна сметка разширени до други общини.
- Капиталови разходи (инвестиционни разходи): Първоначалната инвестиция обхваща разходите за инфраструктура за станции, велосипеди и мащабна маркетингова кампания за въвеждане на системата.
- Оперативни разходи (текущи оперативни разходи): Оперативните разходи включват разходи за лизинг на велосипедите, разходи за персонал, както и по-малки текущи маркетингови мерки и разходи за изготвяне на ръководство.



Снимка: [KielRegion](#)

Ключови препоръки за управление на финансирането на проекта включват:

- *Всеобхватно планиране*: Започнете с цялостно проучване за осъществимост, за да се гарантира, че всички аспекти на услугата, от инфраструктура до търсене, са взети предвид, преди да се ангажирате със значителни инвестиции. Това ще помогне да се избегнат неочаквани разходи по-късно.
- *Поетапно финансиране*: Осигурете поетапно финансиране, за да покриете разходите на всеки етап, като гарантирате, че ресурсите са налични, докато проектът напредва от концепция до дългосрочна експлоатация. Този подход позволява и гъвкавост за адаптиране към непредвидени промени в търсенето или оперативните нужди.
- *Оптимизиране на капиталовите инвестиции*: Инвестирайте в мащабируеми и рентабилни технологии и инфраструктура, за да намалите бъдещите

оперативни разходи. Също така, започнете от проста структура и след това разширете услугата и целевите потребители чрез поетапен процес.

- **Мониторинг и корекции:** Редовният мониторинг по време на оперативната фаза е от решаващо значение. Решенията, основани на данни, относно маршрути, честота на обслужване и ефективност на превозните средства, могат да помогнат за усъвършенстване на предоставянето на услуги и намаляване на ненужните разходи.
- **Използване на партньорства:** Сътрудничете си с местния бизнес, обществени групи и правителствени програми за съфинансиране на аспекти на проекта. Партньорствата могат да облекчат финансовото бреме и да изградят местна подкрепа за услугата.

## Стъпка 5: Какъв е миксът от финансиране?

Конвенционалните транспортни бюджети на национално, регионално и местно ниво никога не са били достатъчни, за да осигурят адекватно покритие или обслужване за мобилност в селските райони<sup>12</sup>. Търсенето на увеличение на тези бюджети може да е нереалистично или твърде оптимистично, тъй като това би изисквало значителни промени в политиката, които са бавни за прилагане и е малко вероятно да се случат скоро. За да се постигне реална промяна в мобилността в селските райони, е важно да се използват по-широк набор от източници на финансиране, комбинирайки публични, частни и алтернативни инвестиции за по-интегриран подход.

**Таблица 4 Смесени източници на финансиране за решения за мобилност в селските райони**

Източник: SMARTA-NET

	Какво	Хронология	Вид финансиране			Категории разходи за финансиране
			С	Р	О	
Целева обществена единична поръчка	Публични парични средства, мобилизирани от ЕС, национално, регионално или местно (общинско) ниво	Еднократно или повтарящо се в публични субсидии				Всички, включително физическа инфраструктура и ИТ решения
Многобройни източници на подкрепа	Използва се комбинация от публични източници на финансиране. Например, средства от ЕС се използват за концепцията и планирането, а оперативните разходи (OpEx) се подпомагат чрез публични субсидии на национално или регионално ниво	Еднократна или повтаряща се в публични субсидии				Всички, включително физическа инфраструктура и ИТ решения
Инвестиции от частния сектор	Отпусната субсидия за закупуване на превозни средства или за обновяване на обществени пространства	Еднократен опит				Всички, включително физическа инфраструктура и ИТ решения
Търговски спонсори	Ресурси, мобилизирани от автомобилни компании, технологични фирми,	Еднократно финансиране за капиталови				Активи (включително превозни средства и ИТ платформи)

<sup>12</sup>Това беше установено от проекта SMART (2018-2020), който, наред с други неща, разглежда рамката, в която се вписва селската мобилност за всяка държава-членка на ЕС. Вижте проекта SMARTA, „Препоръки за политики за устойчива споделена мобилност и обществен транспорт в селските райони на Европа“ (2020), достъпни за сваляне на [https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations\\_Final-Version\\_web.pdf](https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf). Докладите за отделните държави-членки са достъпни на <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

	енергийни и комунални компании и др.	разходи или периодично				
Друга подкрепа от публичния сектор	Ресурси се мобилизират от други обществени сдружения (напр. органи за обществен транспорт, регионални агенции за развитие, агенции по околна среда и др.)	Еднократно или повтарящо се в случай на публични субсидии				Всички, включително физическа инфраструктура и IT решения
Доброволен принос	Доброволци, ангажирани да покрийт някои от оперативните аспекти на услугата	Често				(обикновено) Управление на транспортните услуги
Такси за ползване	Пътуващите заплащат такса за ползване на услугата	С определена честота. Сумата е променлива				Управление на услугите за мобилност,

**Фигура 20 Използване на източници на финансиране в Ретимно, Гърция**

#### Учене от практиката: Използване на източници на финансиране в Ретимно, Гърция

Първата система за споделяне на електрически велосипеди без докинг станция в Гърция беше стартирана в Ретимно, замествайки недостатъчна предходна система. Целта на системата за споделяне е да насърчи преминаването към устойчиви видове транспорт. Внедряването беше осъществено чрез ефективно сътрудничество между публичния и частния сектор, подкрепено от европейско финансиране, получено по гръцкото Споразумение за партньорство 2014-2020 – (ESPA 2014-2020) по линия на Регионалната оперативна програма "Крит", съфинансирана от ЕФРР.

Европейското финансиране помогна за стартирането на инициативата за колоездене в района. След изчерпването на тези средства обаче стана ясно, че разчитането единствено на частни оператори за продължаване на услугата не е осъществимо. Въпреки това, тази система за споделени електрически велосипеди отключи потенциала на споделените превозни средства в района. Ангажираността на общината и непрекъснатите усилия за насърчаване на споделената мобилност привлякоха частни оператори на споделена мобилност и доведоха до нови инвестиции за съответните услуги.

Например, в Ретимно през юли 2019 г. беше въведена нова частна инвестиция за система за споделяне на електрически скутери. По-късно, през 2024 г., беше инсталирана чисто нова система за споделяне на велосипеди (44 електрически велосипеда/6 станции за скачване) с подкрепата на друго европейско финансиране от Гръцкото споразумение за партньорство 2014-2020 г. – (ESPA 2014-2020), по линия на секторната оперативна програма: „Транспортна инфраструктура, околна среда и устойчиво развитие“ и съфинансирана от Кохезионния фонд<sup>13</sup>.



Снимка : Община Ретимно

Това ново финансиране позволи на инициативата да се възползва от нарастващия потенциал за колоездене в региона, осигурявайки нейния продължителен успех. Община Ретимно се опитва да намери начин, по който предишната система (без докинг станции) да бъде включена в новата.

Това казус е особено показателен, защото подчертава значението на използването на множество източници на финансиране, за да се гарантира дългосрочна финансова устойчивост.

<sup>13</sup> <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

## Фигура 21 Поддържане на схема за споделяне на електрически автомобили в селските райони: Моделът FLUGS в Източен Тирол

### Учене от практиката: Споделено ползване на електромобили Flugs

Flugs<sup>14</sup> е система за споделяне на електрически автомобили, базирана на станции, която функционира в региона Източен Тирол, Австрия. Основната цел на системата Flugs е да намали броя на пътуванията, извършвани с лични автомобили от отделни лица и семейства, и да предложи алтернативно решение на притежаването на 1-ви, 2-ри или 3-ти автомобил.



Надписи: Споделяне на електрически автомобили Flugs в Източен Тирол, Австрия - © E. Bachmann

Услугата е стартирана през 2015 г. и се управлява от Regionalenergie East Tyrol, която предлага услугата FLUGS eCarsharing и се занимава с дейности по поддръжка, поддръжка на място, обработка, фактуриране, оценки, връзки с обществеността, маркетинг и други вътрешни активи.

В момента Regionalenergie East Tyrol управлява услугата главно по търговски причини (т.е. да присъства в района като доставчик на енергия), а не заради самия бизнес с автомобили под наем. Трудността при намирането и активното ангажиране на доставчик на автомобили под наем се дължи на ниското търсене в селските райони, което пречи на частните оператори да изградят солиден бизнес план за инвестиции.

FLUGS eCarsharing е частично възложен на външни изпълнители (платформата за резервации и телеметрията). Единственият спонсор е Регионално управление Източен Тирол (RMO), Регионалната агенция за развитие с компетенции по проекти, инициативи и стратегии за устойчива мобилност. RMO се занимава с промоционални и разпространителски дейности.

Приходите са в състояние да покрият само частично фиксираните разходи на автопарка.

## Стъпка 6: Какъв мащаб на финансиране е необходим/търсите?

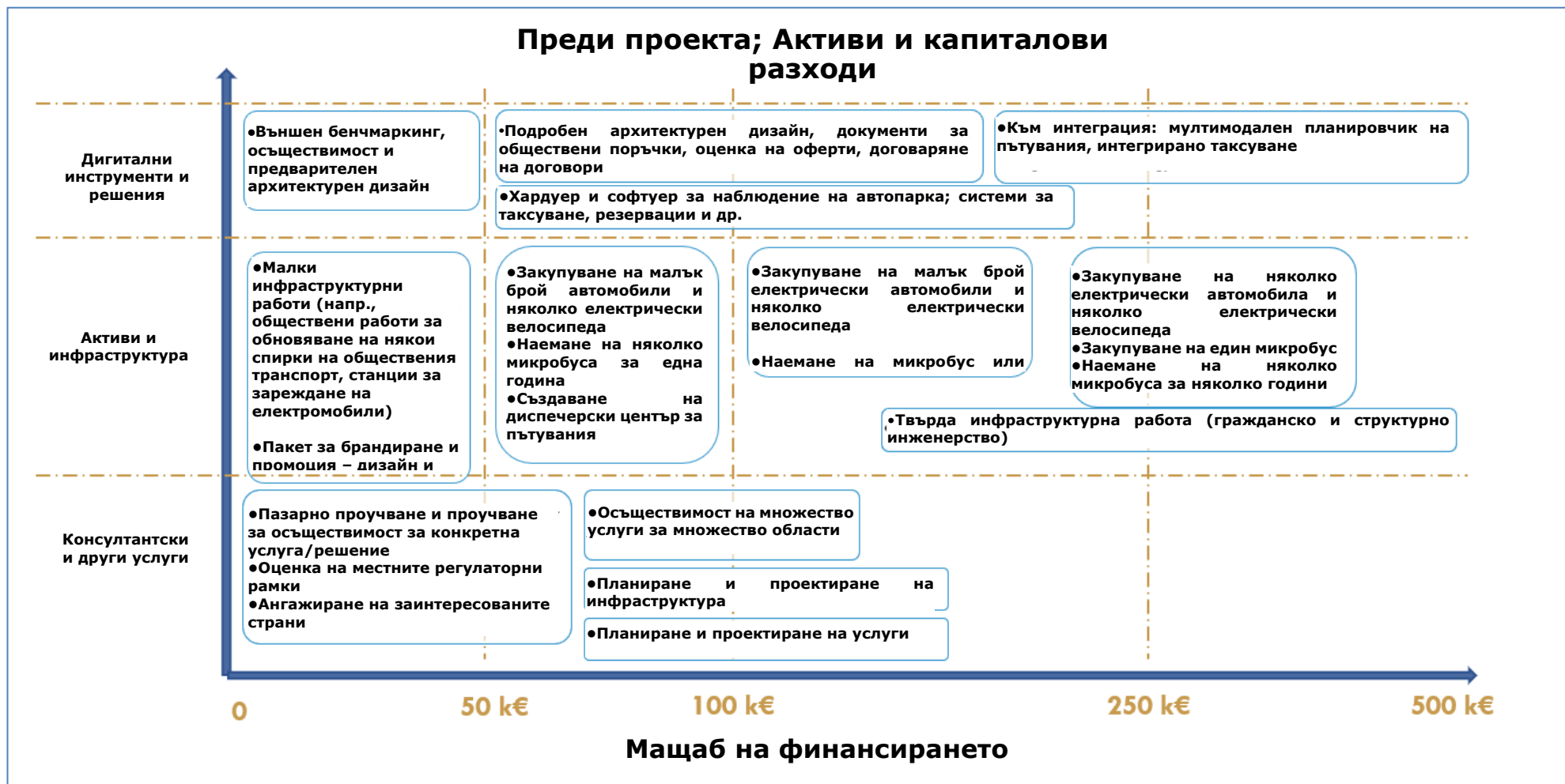
Решенията за мобилност в селските райони изискват стратегически подход към финансирането, тъй като мащабът на необходимите инвестиции варира значително в зависимост от обхвата и естеството на проекта. Тази глава предоставя насоки за оценка и подготовка за финансовите нужди на вашия проект, предлагайки информация за типичните категории разходи, показатели и оперативни съображения.

Разбирането на мащаба на финансиране включва разграничаване между инвестициите преди проекта, които полагат основите на инициативата, и оперативните разходи, които осигуряват нейната текуща жизнеспособност. Всеки етап от развитието – от проучванията за осъществимост до внедряването и ежедневните операции – е свързан с различни финансови изисквания. На Фигура 14 и 15 представяме ключовите области, където е необходимо финансиране, заедно с приблизителни диапазони на разходите за общи дейности и услуги. Въпреки това, действителният мащаб на необходимото финансиране ще зависи от няколко фактора, включително вида на предвидената услуга, географския и демографски контекст и наличните ресурси.

<sup>14</sup><https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>  
<https://flugs.moqo.de/>  
<https://flugs.moqo.de/cars>

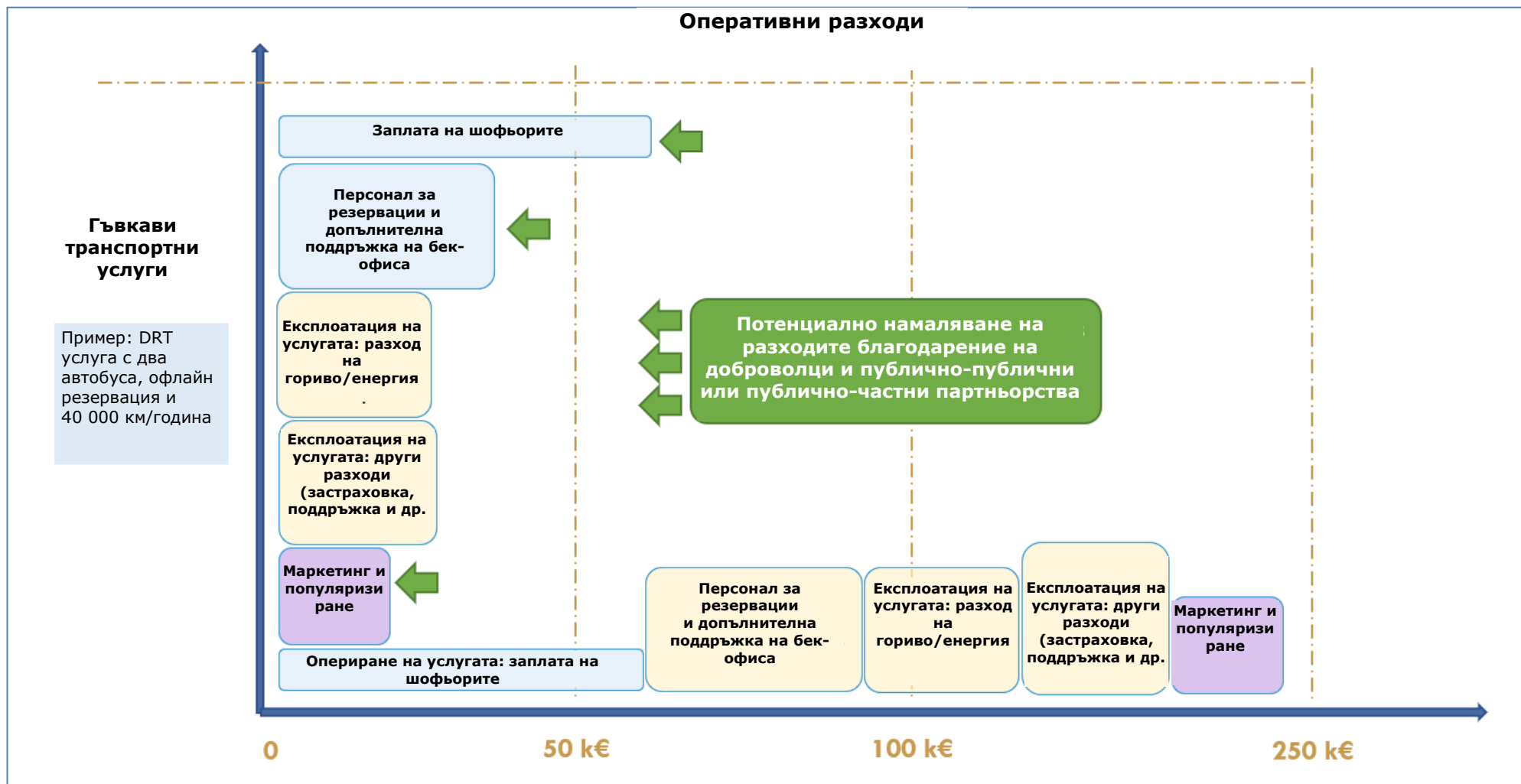
**Фигура 22** Необходимо финансиране за разходи преди проекта и капиталови разходи

Източник: SMARTA-NET



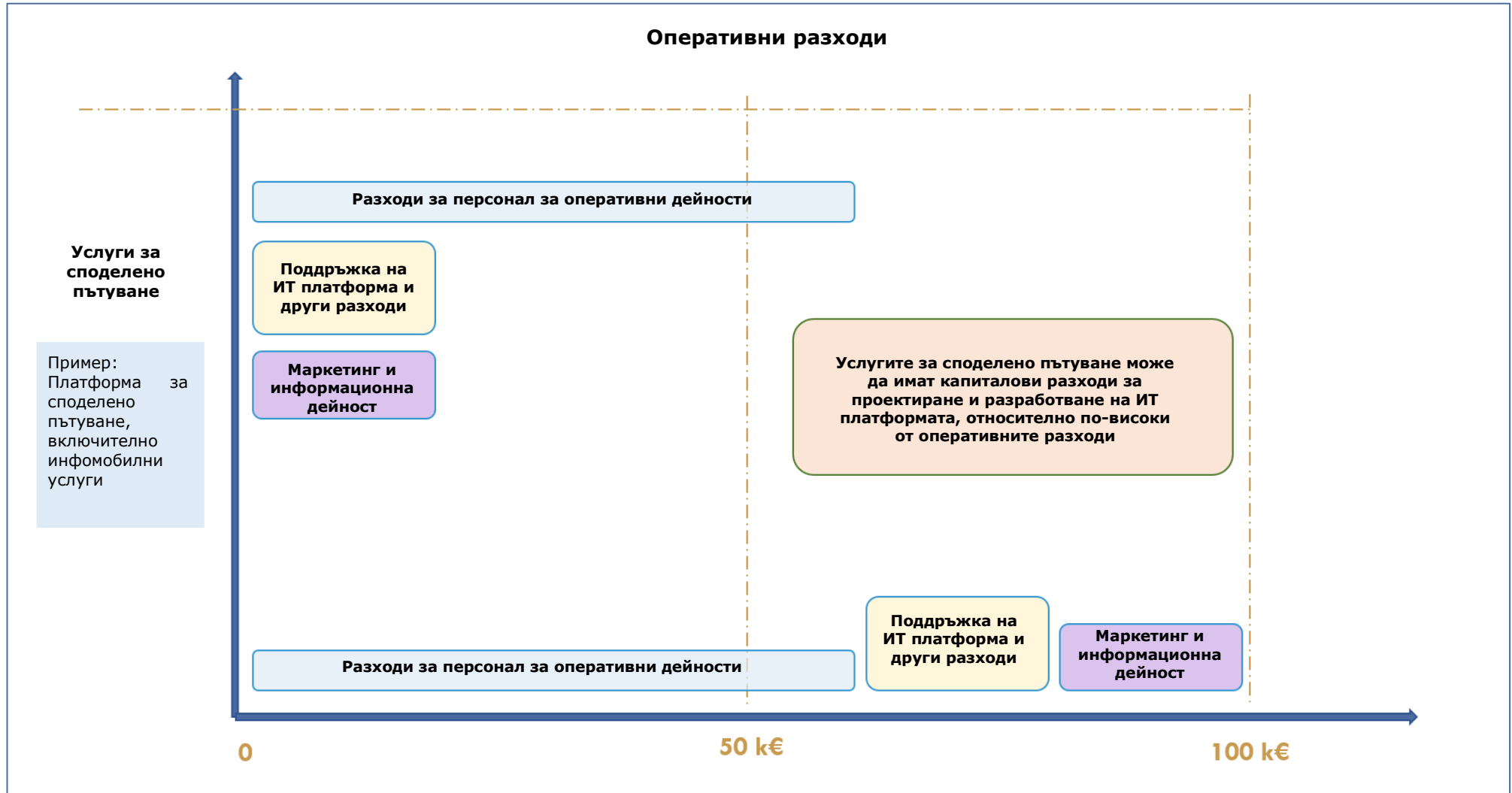
**Фигура 23** Необходимо финансиране за оперативни разходи при гъвкави транспортни услуги

Източник: SMARTA-NET



**Фигура 24** Необходимо финансиране за оперативни разходи при споделено пътуване

Източник: SMARTA-NET

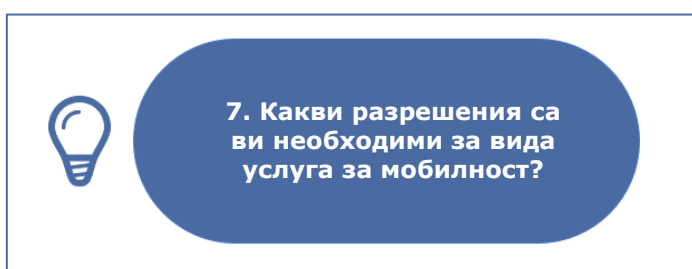


## 7. НАВИГИРАНЕ В СИЛНО РЕГУЛИРАН ПАЗАР

Услугите за мобилност в селските райони често функционират в сложна регулаторна рамка, която изисква внимателна навигация. Идентифицирането на необходимите разрешения за внедряване на предложените услуги е критична стъпка за осигуряване на съответствие с правните и оперативните изисквания. Това включва разбиране на местния, регионалния и националния регулаторен пейзаж, за да се избегнат забавяния или пречки по време на фазата на изпълнение на проекта.

### Фигура 25 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 7

Източник: SMARTA-NET



Националните рамки в европейските страни, както е посочено в документите на SMARTA Insight Papers<sup>15</sup>, задължават местните власти (включително общини, провинции и региони) да организират услуги за мобилност.

Организирането и предоставянето на услуги за мобилност трябва да се извършва на по-високо ниво от отделната общност, от субект с ресурси и стабилност, за да се осигурят дълготрайни услуги. Всъщност селските райони се нуждаят от свързаност с други места, което не може да бъде постигнато от отделни общности, действащи ad hoc. Докато една общност може локално да организира споделяне на автомобили, електрически велосипеди или доброволно превозване за местни цели, тя не може да осигури мобилността, необходима за цялата общност. Това налага по-високо ниво на планиране и организация, дори ако някои от тях се предоставят на местно ниво.

Всеки вид услуга за мобилност в селските райони изисква различна комбинация от разрешения, позволителни, застраховки, търговски споразумения и сертификати за безопасност. Специфичните разрешения зависят от вида на услугата, мащаба и местните разпоредби. Чрез спазване на тези разрешения, доставчиците на мобилност могат да гарантират, че услугите им са безопасни, законни и добре интегрирани с други регионални транспортни услуги. По-долу е представен кратък обзор на ключовите разрешения, необходими за различните видове услуги за мобилност.

- **Разрешително или лиценз за дейност**

Преди да предлага услуги за мобилност, всеки доставчик трябва да получи необходимите разрешителни или лицензи за дейност от местните, регионалните или националните власти. Тези разрешителни гарантират, че услугата е в съответствие с местните закони и разпоредби за транспорт. Конкретното разрешително може да варира в зависимост от вида на услугата:

<sup>15</sup>За повече информация вижте: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Транспорт по заявка (DRT): Необходимо е разрешително за дейност като доставчик на обществен транспорт, често регулирано от транспортните власти.
- Споделяне на автомобили и споделяне на велосипеди: Трябва да бъдат осигурени лицензи за отдаване под наем на превозни средства и велосипеди, особено в райони/страни, където транспортното планиране е строго регулирано.
- Споделено пътуване с кола и споделено такси: В някои страни може да се изисква специално разрешително за споделено пътуване или обединен транспорт, заедно с одобрение от властите за обществен транспорт, ако то работи в координация със съществуващите услуги.

- **Застраховка на превозно средство и водач**

Всички услуги за мобилност трябва да имат цялостна застраховка на превозното средство, покриваща както превозното средство, така и неговите пътници. Например:

- Споделяне на автомобили: Необходима е застраховка, която покрива споделеното превозно средство срещу щети, произшествия, кражба и отговорност за водача и пътниците.
- Споделяне на велосипеди: Застрахователните полици могат да покриват отговорност в случай на произшествия, особено в райони с интензивен трафик или селски пътища.
- Споделено такси и DRT услуги: Задължителна е търговска застраховка, която покрива всички рискове, свързани с експлоатацията на такси или DRT услуга, включително покритие за професионални шофьори.

В някои юрисдикции се изисква и застраховка за превозваните пътници и стоки. Важно е водачите, особено за DRT или споделени таксиметрови услуги, да имат лицензи, които може да изискват допълнителна проверка или одобрение от властите.

- **Търговски споразумения**

За услуги, които зависят от инфраструктура, като например споделяне на велосипеди или DRT услуги, може да са необходими търговски споразумения с местните власти или частни оператори. Тези споразумения могат да включват: i) ползване на обществена инфраструктура: споразумения с местните власти за ползване на паркоместа, достъп до пътища и станции за велосипеди; ii) партньорства с оператори на обществен транспорт: за DRT и споделени таксиметрови услуги често се изискват споразумения с регионалните транспортни власти за интегрирано таксуване или допълнителни услуги; iii) сътрудничество с частния сектор: компаниите за споделяне на автомобили може да се нуждаят от споразумения с компании за лизинг на превозни средства или доставчици на услуги за поддръжка, за да осигурят оперативния капацитет на своя автопарк.

- **Сертификати за безопасност и съответствие със стандартите**

Всеки вид услуга трябва да се придържа към строги стандарти за безопасност, особено за пътническия транспорт. Ключовите разрешения и сертификати, свързани с безопасността, включват:

- Стандарти за безопасност на водачите: Водачите, които управляват DRT или споделени таксиметрови услуги, трябва да отговарят на определени квалификации, включително проверка на миналото, обучение за безопасност на водачите и спазване на законите за безопасност по пътищата.
- Сертификат за безопасност на превозното средство: Превозните средства трябва да преминават редовни проверки за безопасност, за

да се гарантира, че отговарят на необходимите експлоатационни стандарти. Това включва проверки за поддръжка на превозните средства, особено за DRT и споделени таксиметрови услуги, където техническата изправност е от решаващо значение.

- Безопасност на велосипеди и електрически велосипеди: За схемите за споделяне на велосипеди е от съществено значение да се гарантира, че велосипедите са оборудвани с функции за безопасност като светлини, ключалки и редовни проверки за поддръжка.

В зависимост от региона, доставчиците на услуги за мобилност може да се наложи да спазват екологични разпоредби, насочени към намаляване на емисиите. Това обаче има съществени последици за градската мобилност, а не в селските райони. Например, в някои градове може да се изисква използването на превозни средства с ниски или нулеви емисии за услуги за споделяне на автомобили. Това може да включва и субсидии или стимули за използване на електрически превозни средства.

Преди всичко, трябва да се вземат предвид и въпросите, свързани с отговорността. Общностите и неправителствените организации могат да бъдат подведени под лична отговорност, ако нещата се объркат или има инцидент и т.н. Те са по-добре защитени, ако могат да си партнират с институция или търговско дружество, което е в по-добра позиция да управлява отговорността.

## Фигура 26 Транспорт по заявка в Médio Tejo, Португалия

### Учене от практиката: Транспорт при поискване в Медиу Тежу, Португалия

Регионът Médio Tejo е подрегион NUTS3 в централна Португалия, част от региона NUTS2 Център. Той включва шест малки града: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento и Fátima, всеки с население между 20 000 и 45 000 жители. Транспортните услуги при поискване в региона се спонсорират от окръжната власт „CIM Médio Tejo“, асоциация на местни общини и публични органи, която управлява обществения транспорт с флот от таксите и миниванове по договор.

#### Фокус върху регулаторната рамка

- Съгласно португалския национален закон (RJSPTP), компетентните органи за изпълнението и координирането на услугите DRT (динамичен транспорт по заявка) са транспортните власти (общини или областни съвети). Транспортните власти могат да извършват DRT услуги, използвайки собствени средства, а именно чрез общински или междуобщински услуги, или чрез договори с местни бизнес организации (транспортни оператори или таксиметрови компании), в съответствие с приложимото законодателство.
- ператорите, които възнамеряват да предоставят услуги DRT (динамичен транспорт по заявка), в допълнение към услугите за превоз на пътници, за които са лицензирани, трябва да уведомят Института за мобилност и транспорт, И.П. (ИМТ, И.П.), който е националният орган за надзор на операциите в обществения
- транспорт. Това се извършва чрез просто предварително уведомление до ИМТ, И.П., което може да бъде направено по всеки предвиден от закона начин, а именно чрез имейл до адреса, посочен на уебсайта на ИМТ, И.П.
- В случай че услугата е възложена на частен транспортен оператор или таксиметрови компании, следва да се изготви проучване за финансова и икономическа осъществимост, за да се оцени необходимостта от публична компенсация. Преди стартиране на обществената поръчка, техническите и административните спецификации подлежат на контрол от националния транспортен орган (АМТ), отговарящ за икономическия и финансов надзор.
- Ако договорът надвишава определена сума, Сметната палата (Tribunal de Contas) трябва да бъде консултирана.
- Новите услуги за обществен превоз на пътници, включително заявка за транспорт по заявка (DRT) с предварително определени линии, също подлежат на задължителна регистрация в информационна система с национален обхват, управлявана от ИМИ, ДП.



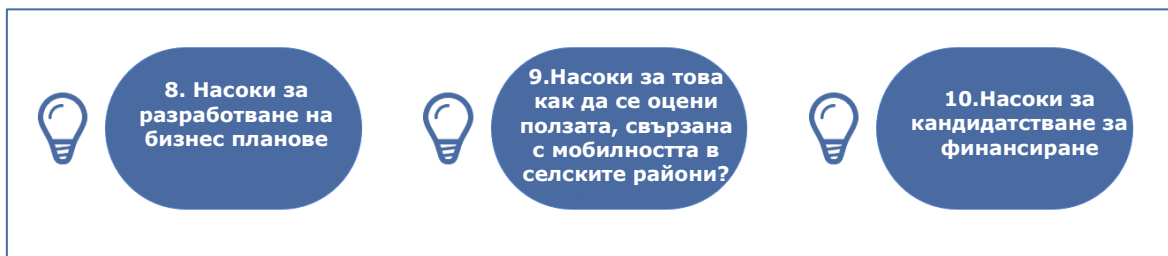
Източник: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

## 8. ДАВАНЕ НА ГЛАС НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА

Превръщането на добре замислен проект в убедително предложение за финансиране изисква стратегическа подготовка и представяне. Разработването на стабилен бизнес план показва икономическата и оперативна осъществимост на проекта. Монетизирането на неговите ползи подчертава по-широката му стойност за различните заинтересовани страни, като например намалени емисии, повишена достъпност или икономически растеж и развитие на селските райони. Насоките за ефективно кандидатстване за финансиране са последната стъпка в предоставянето на убедително предложение, което резонира с финансиращите организации и увеличава вероятността за осигуряване на подкрепа.

### Фигура 27 Дефиниране на ключови елементи на проекта – Стъпка 8-10

Източник: SMARTA-NET



### Стъпка 8: Насоки за разработване на бизнес планове

Бизнес планът е официален писмен документ, съдържащ целите на бизнеса, методите за постигането им и времевата рамка за тяхното реализиране. Той описва също така естеството на бизнеса, информация за организацията, финансовите прогнози на организацията и стратегиите, които тя възнамерява да приложи, за да постигне заявените цели. В своята цялост този документ служи като пътна карта (план), която осигурява насока на бизнеса<sup>16</sup>.

Тази стъпка не цели да предостави изчерпателни насоки по такъв многостранен въпрос. По-скоро тя обобщава ключовите аспекти, които трябва да се вземат предвид при разработването на бизнес планове, като посочва съответните източници на информация за задълбочаване на познанията по темата и вдъхновение от други европейски практики.

Дефинирането на бизнес план и модел за споделена мобилност в селските райони е сложен процес, който включва множество фактори. Ключови съображения са видът на предлаганата услуга, специфичните нужди от мобилност на целевия пазар и оперативната структура на услугата. Освен това, организационните въпроси и спазването на правните и регулаторните рамки са от решаващо значение за осигуряване на жизнеспособността и устойчивостта на решението. Всеки от тези елементи трябва да бъде внимателно разгледан, за да се създаде ефективна и функционална услуга за мобилност в селските райони.

В повечето случаи няма печеливш бизнес модел за споделени решения за мобилност в селските райони. Това се дължи до голяма степен на предизвикателствата, пред които са изправени операторите при управлението на

<sup>16</sup> Определение на бизнес план - Енциклопедия за малкия бизнес на предприемача, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

бизнес за споделена мобилност, главно поради малки или несъществуващи маржове на печалба – трудно е да се генерират достатъчно приходи от услугите за споделяне. В селските райони ниската гъстота на населението води до недостатъчни приходи от потребителите, за да се покрият оперативните разходи. В резултат на това местните кооперации без търговски цели са по-често срещани, а публичните органи, като общини, транспортни администрации и оператори от публичния сектор, са в по-добра позиция да инициират или организират услуги за споделена мобилност.

Важно е да се отбележи, че услугата не е печеливша, когато се включат всички разходи. Въпреки това, някои отделни елементи могат да бъдат печеливши за тези, които предоставят конкретна услуга или инфраструктура. Например, доставчикът на ИТ система или фирма, която поддържа превозните средства, биха получили търговската ставка.

По този начин бихме могли да имаме множество бизнес казуси в рамките на един и същ проект. Някой трябва да изготви цялостния бизнес казус и да обоснове всяко финансиране за подкрепа, което може да изисква социално-икономически бизнес казус. Други, като транспортни оператори, доставчици на ITS и др., трябва да изготвят бизнес казус, ориентиран към печалба, или убедителен вътрешен казус, за да приемат участие със загуба/без печалба в очакване на бъдеща възвръщаемост.

При проектирането на бизнес модел за услуга за мобилност в селските райони процесът може да бъде разделен на три ключови задачи: (i) Дефиниране на бизнес концепцията, (ii) Оценка на организационната структура и (iii) Преглед на правните и регулаторните рамки. Всяка от тези задачи включва поредица от стъпки, които трябва да бъдат изпълнени преди внедряването на решението. Първоначално идентифицирайте специфичните нужди от мобилност, които целите да адресирате, и оценете дали съществуващите транспортни услуги отговарят на тези нужди. Въз основа на този анализ изберете модела на услугата, който най-добре отговаря на тези нужди, оценете търсенето чрез пазарно проучване или минали анкети и изгответе първоначална структура на разходите и финансов план. След това ангажирайте съответните заинтересовани страни, като разпределете роли и отговорности, като същевременно очертаете организационната рамка. Едновременно с това прегледайте регулаторните и законодателните изисквания, проверете допустимостта за субсидии и проучете възможностите за публично финансиране.

## Фигура 28 Задачи за изготвяне на бизнес план за услуга за мобилност в селските райони

Източник: SMARTA-NET



### Учене от практиката: Проектът CONNECT

Проектът CONNECT беше финансиран по Шестата рамкова програма на Европейската комисия, чрез ГД „Изследвания“. Основната цел беше да се събере знание и опит, свързани с гъвкавия транспорт (включително транспорт по заявка), за да се идентифицират добри практики и да се разработят допълнително методи за развитие на бизнеса. Консорциумът CONNECT се състоеше предимно от експерти от индустрията. Той не разполагаше с демонстрационни обекти, а вместо това разчиташе на широк набор от казуси, допълнени от проучвания в индустрията. Проектът изготви два конкретни доклада, в които се открояват ключови препоръки за разработването на бизнес планове за гъвкави транспортни услуги (в стила на транспорт по заявка и споделено пътуване):

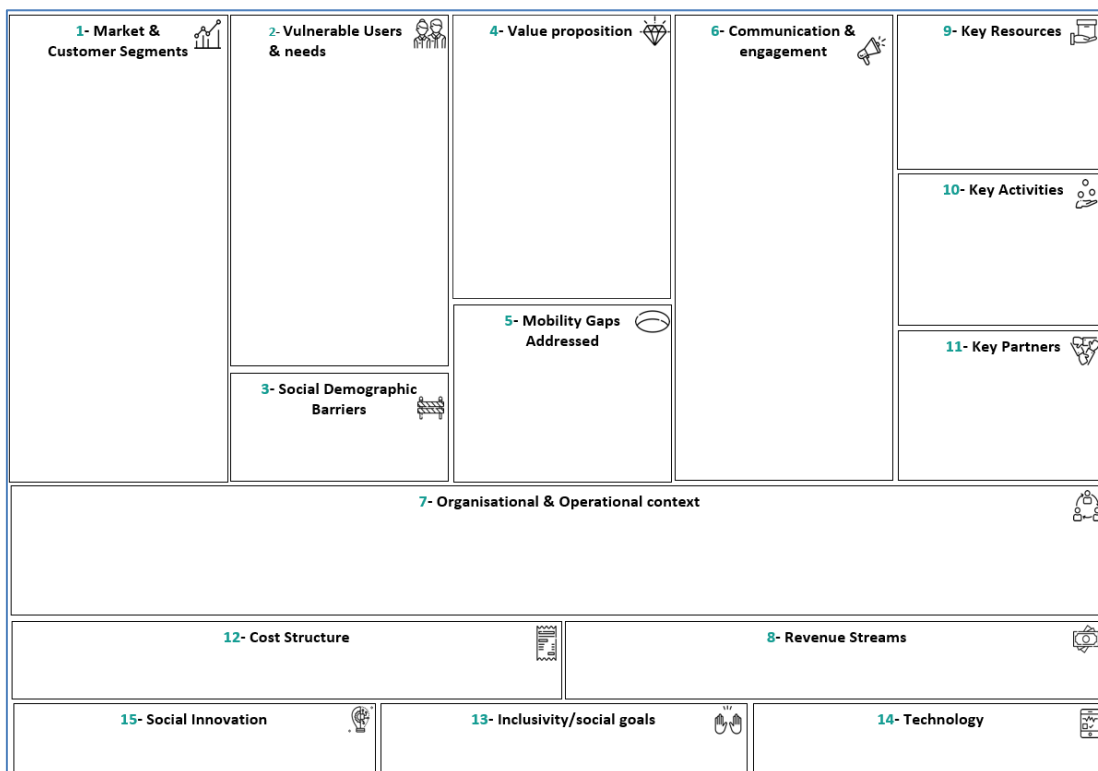
- D10: Иновативни решения и тестови случаи относно развитието на бизнеса<sup>17</sup>: ИТ представя резултати от 19 казуса на системи за транспорт, отговарящ на търсенето (DRT) (10 в Европа, 9 в САЩ). Разглеждат се бизнес моделите, организационните рамки и регулаторните и правни контексти, като се открояват ключовите ограничения.
- D14: Препоръки за развитие на бизнеса: въз основа на знанията, разработени в рамките на проекта CONNECT, и външни перспективи, придобити чрез семинари, той синтезира основните проблеми в направленията Бизнес модел, Организационни аспекти и Правни и регулаторни рамки. След това представя преглед на състоянието на индустрията в цяла Европа (въз основа както на казусите от D10, така и на допълнително проучване) и завършва с размисли върху ключови аспекти, които трябва да се вземат предвид при развитието на бизнеса на DRT.

За да се рационализират гореспоменатите аспекти, може да е добре да се започне съвместно създаване с местните заинтересовани страни (включително представители на общините, обществени групи, транспортни оператори и др.) чрез попълване на специфичен модел Canvas. Пример е показан по-долу.

<sup>17</sup> Достъп до тези CONNECT доклади може да се осъществи на <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

## Фигура 29 Модел Canvas за решения за мобилност в селските райони.

Източник: Проект INCLUSION H2020<sup>18</sup>



Ключови препоръки за разработване на бизнес планове за решения за споделена мобилност в селските райони са обобщени по-долу.

- Създаване на стойност:** Бизнес моделите за решения за мобилност в селските райони трябва да се съсредоточат върху създаването на разнообразни форми на стойност - както парични, така и непарични (напр. социална стойност) - за различни заинтересовани страни. Тези заинтересовани страни могат да включват финансиращи органи, публични администрации, оператори на мобилност, местни предприятия и граждани. Вместо да се разчита единствено на финансово сравнение на разходите и приходите, е от решаващо значение да се признаят по-широките социални и обществени ползи, които тези услуги могат да предоставят.
- Ангажиране на множество участници:** Ефективните бизнес модели трябва да разглеждат цялата екосистема от заинтересовани страни в мобилността, а не да се фокусират върху една услуга или продукт. За да се осигури достъпност в селските райони, е важно да се оценят както ползите, така и предизвикателствата от гледна точка на всеки участник. Това може да включва свързване на множество услуги или решения, за да се създаде цялостен бизнес модел, който отговаря на разнообразните нужди на общността.
- Включване на организации с нестопанска цел:** Макар че може да изглежда нелогично, включването на организации с нестопанска цел като ключови участници в бизнес моделите за мобилност в селските райони може да бъде полезно. Публичното финансиране често е от съществено значение за

<sup>18</sup>[https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5\\_MOMOB\\_INCLUSION-Business-models.pdf](https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf)

подкрепата на тези услуги в селските райони, където търсенето е ниско. Бизнес моделите трябва да обмислят преразпределението на публичните средства и да се стремят към гъвкавост в рамките на регулаторните ограничения, за да поддържат дейността си.

- *Дългосрочна устойчивост:* За да се осигури дългосрочната устойчивост на услугите за мобилност в селските райони, бизнес моделите трябва да насърчават участието на социални предприемачи. Интегрирането на тези участници в предоставянето на услуги, когато е разрешено от националните разпоредби, може да подобри жизнеспособността на тези услуги. Където е необходимо, застъпничеството за регулаторни корекции, за да се даде възможност за такова участие, може допълнително да укрепи устойчивостта на бизнес модела.

### **Стъпка 9: Как да се оцени ползите, свързани с мобилността в селските райони**

Селските райони са активни икономики с голямо разнообразие от селскостопански, промишлени, добивни и развлекателни предприятия, свързани с техните природни ресурси и предприемаческите традиции на района.

Мобилността в селските райони може да се разглежда като „стимулатор“ или „мултипликатор“, който може да позволи или подобри резултатите и да увеличи стойността на други инвестиции<sup>19</sup>. Всъщност, в много случаи услугата за мобилност е компонент с добавена стойност към други икономически, социални, туристически или екологични проекти и политики.

Резултатите, свързани с транспорта, от действията за финансиране на мобилността в селските райони включват, наред с други:

- Намаляване на изминатите километри с превозни средства (VKT)
- Намаляване на разхода на гориво и емисиите на CO<sub>2</sub>
- По-малко трафик, по-малко замърсяване, по-малко шум, по-малко инциденти
- Местните пътища стават по-безопасни за ходене пеша и колоездене.
- Необходими са по-малко разходи за инфраструктура
- Поддържане или увеличаване на клиентската база за бизнес и услуги

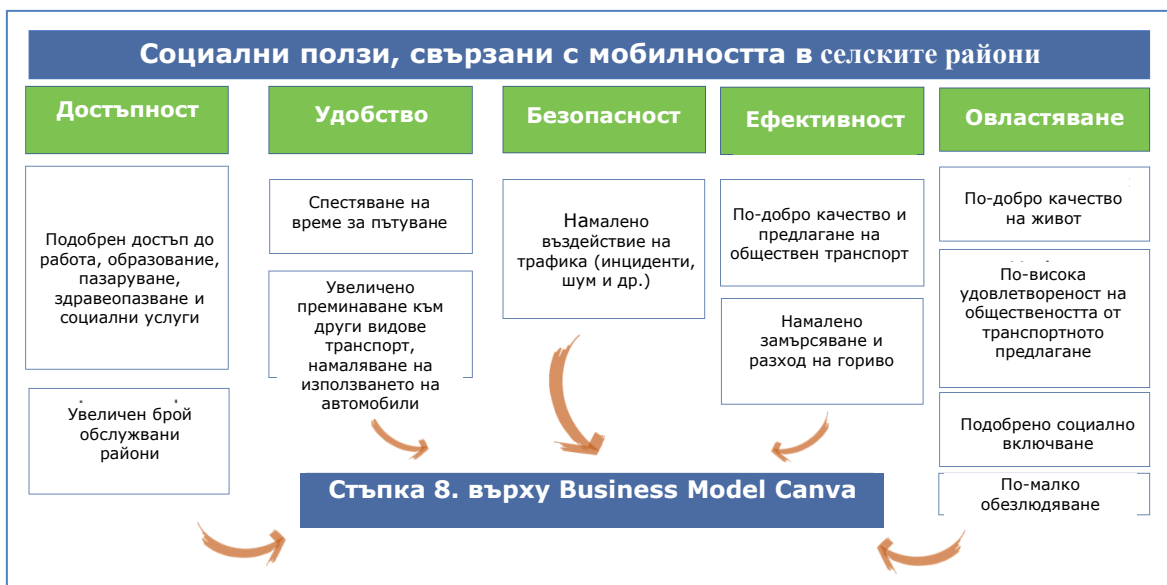
Услугите за мобилност в селските райони се прилагат предимно за постигане на социални ползи в райони с риск от социално изключване или неравенство във възможностите. Въпреки това услугите често са критикувани за високата си ценова база, дори когато изпълняват социалната си мисия.

Някои от ползите, свързани с подобро предлагане на транспортни услуги за селските райони, са изброени на Фигура 30 и класифицирани според специфични категории (достъпност, удобство и др.). Важно е да се разбере как тези ползи биха могли да повлияят на приемането/развитието на решение за мобилност.

---

<sup>19</sup>Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Препоръки за политики за устойчива споделена мобилност и обществен транспорт в европейските селски райони“, публикация на проект SMARTA.

**Фигура 30 Социални ползи, свързани с мобилността в селските райони**  
Източник: SMARTA-NET

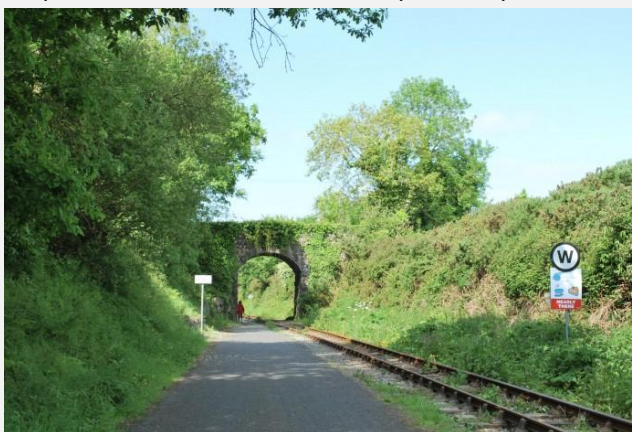


**Фигура 31 Зелени железници във Валмиера, Латвия**

**Учене от практиката: Зелени железници във Валмиера, Латвия**

Инициативата „Зелени железници“ във Валмиера, Латвия, съживява неизползвани железопътни линии в 32-километрова мрежа от пешеходни и велосипедни маршрути в района на Видземе. Този проект, част от по-голямо начинание от 750 км в Южна Естония и Латвия, има за цел да подобри местната мобилност и да насърчи устойчивия туризъм. Ключови характеристики включват разчистване на препятствия, инсталиране на дървени мостове и създаване на зони за отдых с пейки. Проектът „Зелени железници“ е съвместна трансгранична инициатива, ръководена от Туристическата асоциация на Видземе в партньорство с 25 местни власти от региона Видземе в Латвия и Южна Естония, подкрепена от Латвийската асоциация на зелените пътища. Подкрепена от местните власти и неправителствени организации, тази инициатива почита историческото значение на железниците в региона, като същевременно насърчава ангажираността на общността и икономическия растеж чрез увеличени възможности за туризъм и по-здравословен начин на живот.

В 32-километровия участък от железопътната линия, обхванат от това локално интелигентно мобилно решение (част от маршрута Валмиера-Коцени-Айнажи), седем моста бяха реконструирани за безопасно преминаване на велосипедисти и пешеходци. Инвестиционните разходи бяха оценени на 47 000 евро, което представлява около 4% от общите разходи по проекта от 1 174 938 евро. Основният източник на финансиране беше осигурен от Европейския фонд за регионално развитие по програма Interreg Естония-Латвия, който допринесе с 40 000 евро, заедно със 7 000 евро от други партньори.



Авторски права: Й. Сиятс, С. Лорънс

Проектът „Зелени железници“ **подобрява качеството на живот** в целевите райони, като подобрява мобилността и създава нови възможности за жителите. Инициативата насърчава по-здравословни и щастливи общности чрез увеличаване на дейностите на открито. Местните жители бързо откриват, че тези възстановени пътища предоставят отлични възможности за

разходки, колоездене и дори ски бягане през зимните месеци. Проектът също стимулира икономическия растеж. С притока на **туристи, привлечени** от живописните маршрути,

местните бизнеси започват да разработват нови продукти и услуги, включително опции за настаняване и хранене. Този бум в туризма носи по-голяма икономическа жизненост на района, създавайки работни места и стимулирайки местните икономики.

Освен това, мрежата свързва региона Видземе с Южна Естония, **разширявайки мобилността** както за жителите, така и за посетителите. Подобреният достъп позволява на хората да изследват по-широка област, насърчавайки ангажираността и взаимодействието в общността. Като цяло, проектът „Зелени железници“ позиционира мобилността като жизненоважен двигател за постигане на по-широки икономически, социални и екологични цели, превръщайки региона в процъфтяващ център за отдих на открито и туризъм през цялата година.

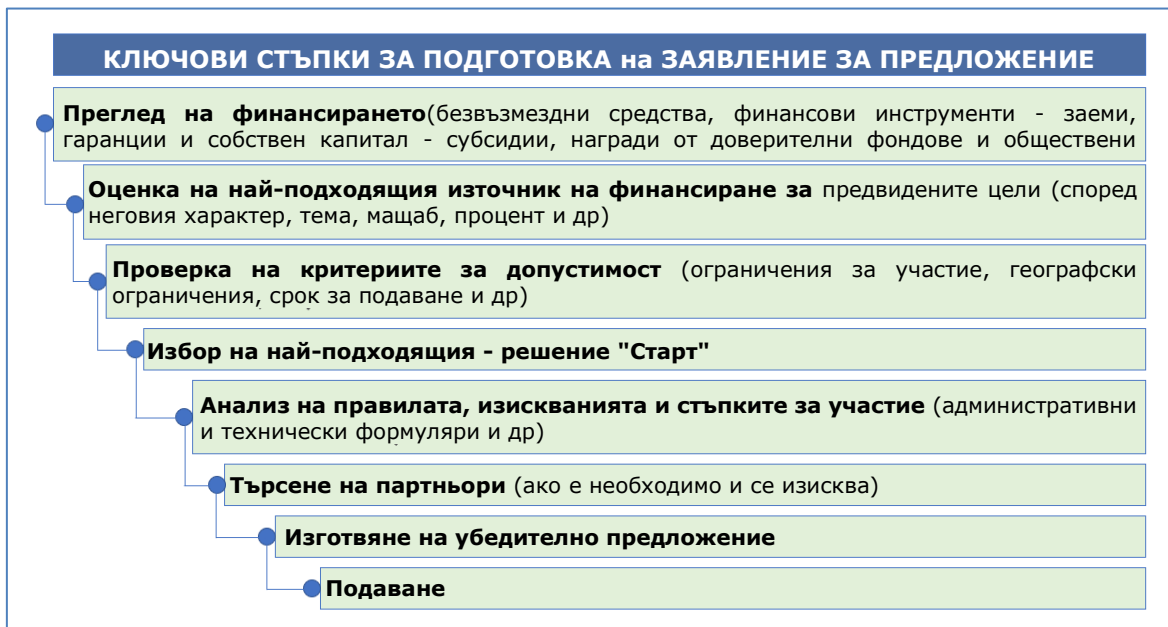
## Стъпка 10: Ръководство за кандидатстване за финансиране

Осигуряването на финансиране за решение за мобилност в селските райони изисква добре структуриран подход за справяне със сложностите на програмите за финансиране на ЕС, национални или регионални. Тази стъпка очертава основните задачи за подготовка на успешно предложение, от идентифициране на най-подходящите възможности за финансиране до подаване на убедително заявление.

Чрез систематична оценка на източниците на финансиране, проверка на допустимостта и съгласуване на целите с изискванията на програмата, кандидатите могат да гарантират, че техните предложения се открояват. Независимо дали чрез безвъзмездни средства, финансови инструменти или обществени поръчки, следването на стъпките по-долу увеличава шансовете за постигане на успех при финансирането на иновативни решения за мобилност, съобразени с нуждите на селските райони.

### Фигура 32 Ключови стъпки за подготовка на заявление за предложение

Източник: SMARTA-NET



### Фигура 33 пример: Навигиране в спектъра от програми за финансиране на ЕС

#### Учене от практиката: Навигиране в спектъра от програми за финансиране на ЕС

**Инструментариумът за селските райони** всеобхватно ръководство за възможностите за финансиране и подкрепа от ЕС за селските райони в Европейския съюз. Той има за цел да помогне на местните власти, институции и заинтересовани страни, предприятия и физически лица да идентифицират и да се възползват от съществуващите фондове, програми и други инициативи за финансиране и подкрепа на ЕС, както и да насърчи развитието в селските райони.



Rural toolkit

Потребителите могат да намерят най-подходящите възможности за финансиране от ЕС в подкрепа на своите специфични проекти и инициативи. Той предоставя изчерпателна информация за безвъзмездни средства, субсидии и програми, които дават възможност за развитие и revitalisation на селските райони и общности.

Инструментариумът е достъпен на: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Други полезни връзки за проучване на възможностите за финансиране от ЕС:

- Обща информация за процеса на кандидатстване- Европейска комисия: [Връзка](#)
- Възможности за финансиране за публични органи - Европейска комисия: [Връзка](#)
- Възможности за финансиране от ЕС за местен обществен транспорт – UITP: [Връзка](#)

Докато описаният поэтапен подход предоставя обща рамка, специфични адаптации са необходими за всяко ниво на финансиране.

- За финансиране от ЕС, транснационалните партньорства и спазването на сложни административни насоки са от решаващо значение.
- Националното финансиране често набляга на съответствието с националните стратегии, изисквайки от кандидатите да демонстрират как техните проекти отговарят на националните цели за мобилност.
- Регионалното финансиране обикновено изисква тясно сътрудничество с регионалните власти и силен акцент върху отговарянето на местните нужди.

Достъпът до подкрепа е от решаващо значение за селските общини, които целят да разработят успешни предложения за финансиране. Налични са различни ресурси, които да ръководят процеса:

- Публикуване на специална покана за интерес за външни експерти/консултантски агенции, за да се получи подкрепа за разработването на предложението
- Свържете се с националните/регионалните контактни точки на програмите за разяснения (административни или технически)
- Свържете се с националните агенции, насърчаващи участието в програмите на ЕС за НИРД и предоставящи информационни, образователни и помощни услуги<sup>20</sup>
- Участие в уебинари и събития (на ЕС, национални или регионални) програми (за работа в мрежа с други потенциални партньори, получаване на допълнителна информация за поканите).Членства (асоциации на местните власти, съответни мрежи на ЕС<sup>21</sup>, и др.).

<sup>20</sup>Европейската комисия предоставя уеб портал за помощ и поддръжка, включително подробности за Националните звена за контакт (НЗК) за няколко програми за финансиране на ЕС: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>

Също така предоставя мрежа от НЗК, специално фокусирана върху „Хоризонт Европа“:

<sup>21</sup> Примери за такива мрежи са: Мрежите на интелигентните села (<https://www.smart-village-network.eu/>); мрежата POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – Асоциацията на ЕС на историческите градове и региони (<https://www.historic-towns.org/>)

## ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Този документ с насоки е разработен, за да даде възможност на общините със знанията и инструментите, необходими за разработване и прилагане на устойчиви, приобщаващи и интегрирани решения за мобилност в селските райони.

Фокусирайки се върху критичния въпрос за финансирането – особено за инициативи за мобилност в селските райони и мобилност, подкрепяща селския туризъм – той се справя със значителна бариера: липсата на ресурси и специфичен опит в осигуряването на финансиране. Тези предизвикателства често възпрепятстват селските общности да създават мобилни услуги, адаптирани към техните нужди.

Чрез поетапен подход документът подготвя селските общини и практикуващите да се ориентират в сложния финансов ландшафт, да оценяват финансовите изисквания и да подготвят убедителни проектни предложения. От идентифицирането на местните предизвикателства и активи до определянето на основните компоненти на проекта и привеждането им в съответствие с регулаторните и пазарни съображения, насоките имат за цел да насърчат дългосрочната устойчивост на услугите за мобилност. Следвайки тази структурирана методология, селските общности могат да трансформират предизвикателствата пред мобилността във възможности за растеж и свързаност.

Предлага се набор от ключови препоръки и изводи, които да помогнат за синтезирането на някои от ключовите съвети в този документ.

### Поставяне на ясни и изпълними цели

- Добре дефинирани показатели и ключови показатели за изпълнение (KPI)
- Конкретни оперативни процедури
- Подчертаване на широката визия отвъд целта на проекта
- Добре установени връзки между специфичните цели и резултати

### Инициативи, базирани на общността

- Подход „отдолу нагоре“, отчитащ нуждите и предизвикателствата, пред които са изправени селските общности
- Активно участие на местните общности (напр. форуми, клубове и др.), представляващи различни групи с различен произход

### Многостранен подход

- Партньорства с различни и подходящи заинтересовани страни, включително местни политици и лидери на общността
- Осигуряване на сътрудничество между различни целеви групи и практикуващи

### Оценка на разходите

- Осигуряване на реалистични и всеобхватни финансови изисквания
- Точни бюджетни оценки

Ефективно планиране

- Оценка и планиране на всички необходими ресурси и дейности
  - Човешки ресурси
  - Технически компетенции
  - Липсващи умения (мултидисциплинарни екипи)
- Работа в мрежа
- Точен времеви план

Политически и пространствен контекст

- Разбиране на политическата рамка и пространствената динамика
- Съгласуване на проекта с по-широки политически цели и местни нужди

## **ВРЪЗКА С ЕС**

### Лично

В целия Европейски съюз има стотици информационни центрове Europe Direct. Можете да намерите адреса на най-близкия до вас център на адрес: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

### По телефона или по имейл

Europe Direct е услуга, която отговаря на вашите въпроси за Европейския съюз. Можете да се свържете с тази услуга:

- на безплатен телефон: 00 800 67891011 (някои оператори могат да таксуват тези обаждания),
- на следния стандартен номер: +32 22999696, или
- по имейл чрез: [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)

## **НАМИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЕС**

### Онлайн

Информация за Европейския съюз на всички официални езици на ЕС е достъпна на уебсайта Europa на адрес: [https://europa.eu/european-union/index\\_en](https://europa.eu/european-union/index_en)

### Публикации на ЕС

Можете да изтеглите или поръчвате безплатни и платени публикации на ЕС от: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Можете да получите няколко копия на безплатни публикации, като се свържете с Europe Direct или вашия местен информационен център (вижте [https://europa.eu/european-union/contact\\_en](https://europa.eu/european-union/contact_en)).

### Право на ЕС и свързани документи

За достъп до правна информация от ЕС, включително цялото право на ЕС от 1952 г. насам на всички официални езикови версии, посетете EUR-Lex на адрес: <http://eur-lex.europa.eu>

### Отворени данни от ЕС

Порталът за отворени данни на ЕС (<http://data.europa.eu/euodp/en>) предоставя достъп до набори от данни от ЕС. Данните могат да бъдат изтеглени и използвани повторно безплатно, както за търговски, така и за нетърговски цели.



Служба за публикации  
на Европейския съюз

ISBN: 978-92-68-27204-6

doi: 10.2832/9611846