



Kaimo vietovių judumo finansavimo ir finansų pritraukimo galimybių gairės

Sutartis: MOVE/2022/OP/0008

Parašė
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
2024 m. lapkričio mėn.



EUROPOS KOMISIJA

Transporto ir judumo generalinis direktoratas
B direktoratas – Investicijos, inovatyvus ir tvarus transportas
B3 skyrius – Inovacijos ir tyrimai

Kontaktinis asmuo: Isabelle VANDOORNE

El. paštas: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

*Europos Komisija
B-1049 Briuselis*

Kaimo vietovių judumo finansavimo ir finansų pritraukimo galimybių gairės

Sutartis: MOVE/2022/OP/0008

Transporto ir judumo generalinis direktoratas
Investicijos, inovatyvus ir tvarus transportas

***„Europe Direct“ – tai paslauga, padésianti jums rasti atsakymus
į jūsų klausimus apie Europos Sąjungą.***

Nemokamas telefono numeris(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Pateikta informacija yra nemokama, kaip ir dauguma skambučių (nors kai kurie operatoriai, telefono automatai ar viešbučiai gali imti mokestį).

TEISINIS PRANEŠIMAS

Šis dokumentas buvo parengtas Europos Komisijai, tačiau jame atsispindi tik autorių požiūris, todėl Komisija negali būti laikoma atsakinga už bet kokią informacijos, esančios šiame dokumente, panaudojimą.

Daugiau informacijos apie Europos Sąjungą galite rasti internete (<http://www.europa.eu>).

Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2025

ISBN 978-92-68-27218-3

doi: 10.2832/3846089

© Europos Sąjunga, 2025

Atgaminti leidžiama jei nurodomas šaltinis.

TURINYS

PAGRINDINIAI TERMINAI IR APIBRĖŽIMAI	7
ĮVADAS	8
1. SUNKUMAI GAUNANT FINANSAVIMĄ KAIMO VIETОВIŲ SUSISIEKIMO PASLAUGOMS	10
2. VEIKSNIAI, ĮGALINANTYS GAUTI FINANSAVIMĄ.....	14
3. FINANSAVIMO SISTEMOS KAIMO BENDRO NAUDOJIMO MOBILUMO PASLAUGOMS	16
4. FINANSAVIMO IR FINANSINIŲ STRATEGIJŲ ETAPAI	19
5. PROJEKTO PAGRINDINIŲ ELEMENTŲ APIBRĖŽIMAS	20
6. FINANSAVIMO POREIKIŲ IR PLANŲ VERTINIMAS.....	31
7. NAVIGUOJANT GRIEŽTAI REGLAMENTUOJAMOJE RINKOJE	40
8. PASIŪLYMŲ ĮGARSINIMAS	43
IŠVADOS	51

LENTELIŲ SĄRAŠAS

lentelė 1 Pritaikytų KPI, skirtų kaimo mobilumo spragoms įvertinti, pavyzdžiai	13
lentelė 2 Tikslinių pagrindinių pasiūlymų teikėjų potencialas, tikslai, apribojimai ir partnerystė	20
lentelė 3 Pagrindiniai mobilumo projektų tipai kaimo vietovėse	23
lentelė 4 Kaimo mobilumo sprendimų finansavimo šaltinių derinys.....	34

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

pav. 1 Pagrindinės ir lokalizuotos transporto paslaugos kaimo teritorijose.....	9
pav. 2 Kaimo vietovių susisiekimo finansavimo panorama	10
pav. 3 KITE partnerystės iniciatyvos Kilkenyje, Airijoje, akcentai	15
pav. 4 „BürgerBus“– pagal poreikį veikiantis transportas Oberes Glantal, Vokietijoje. 15	
pav. 5 Mobilumo sprendimų finansavimo sistemos	17
pav. 6 Pagal poreikį veikiančio transporto finansavimo sistemos Medio Tejo, Portugalijoje.....	17
pav. 7 Organizacinių ir veiklos klausimų valdymas	18
pav. 8 „Sopotniki “paslauga „nuo durų iki durų“ Slovėnijoje	18
pav. 9 Laipsniškas požiūris į kaimo mobilumo finansavimo ir finansines strategijas ...	19
pav. 10 Projekto pagrindinių elementų apibrėžimas – 1–3 veiksmai	20
pav. 11 Bendruomenės automobilių dalijimasis Villerouge-Termenès kaimo bendruomenėje	22
pav. 12 VysoMarch projektas pasienyje tarp Austrijos ir Slovakijos	26

pav. 13	Finansavimo reikalavimai kaimo bendro mobilumo sprendimams.	28
pav. 14	Finansiniai klausimai, susiję su kaimo bendro mobilumo sprendimais.....	29
pav. 15	Išmaniojo mobilumo projektas Garfagnana slėnyje, Italijoje	30
pav. 16	Pagrindinių projekto elementų apibrėžimas – 4–6 veiksmi	31
pav. 17	Kaimo mobilumo sprendimų finansavimo tipai	31
pav. 18	Finansavimo poreikių apžvalga skirtinguose projekto etapuose	32
pav. 19	Dviračių dalijimosi sistema „Sprotenflotte“ Kylio regione, Vokietijoje	33
pav. 20	Finansavimo šaltinių panaudojimas Retimne, Graikijoje	35
pav. 21	Kaimo vietovių elektroninių automobilių dalijimosi schemos palaikymas: FLUGS modelis Rytų Tirolyje.....	36
pav. 22	Finansavimas, reikalingas ikiprejektinėms ir kapitalo sąnaudoms	37
pav. 23	Lanksčių transporto paslaugų eksploatavimo išlaidoms reikalingas finansavimas	38
pav. 24	Dalijimosi automobiliu paslaugų eksploatavimo išlaidoms reikalingas finansavimas	39
pav. 25	Pagrindinių projekto elementų apibrėžimas – 7 žingsnis.....	40
pav. 26	Pagal poreikį teikiamas transportas Médio Tejo, Portugalijoje	42
pav. 27	Projekto pagrindinių elementų apibrėžimas – 8-10 žingsniai	43
pav. 28	Užduotys rengiant kaimo mobilumo paslaugos verslo planą.....	44
pav. 29	Kaimo mobilumo sprendimų drobės modelis.	45
pav. 30	Su kaimo vietovių mobilumu susijusi socialinė nauda.....	47
pav. 31	Žalieji geležinkeliai Valmieroje, Latvijoje	47
pav. 32	Pagrindiniai paraiškos parengimo žingsniai	49
pav. 33	pavyzdys: Navigacija ES finansavimo programų spektre	49

PAGRINDINIAI TERMINAI IR APIBRĖŽIMAI

Terminas	Apibrėžimas
BŽŪP	Bendra žemės ūkio politika (BŽŪP) yra bendra visų ES šalių politika. Ji valdoma ir finansuojama Europos lygmeniu iš ES biudžeto lėšų. BŽŪP remia atvirą bendrąją ES žemės ūkio maisto produktų rinką, užtikrindama prieinamas kainas, palaikydama vienus aukščiausių pasaulyje saugos ir aplinkosaugos standartų ir išsaugodama gyvybingas kaimo bendruomenes.
Kapitalinės išlaidos	Kapitalinės išlaidos – tai išlaidos, reikalingos materialiam ilgalaikiam turtui (pvz., kelių infrastruktūrai, dviračių takams, tiltams, tuneliams ir kt.), įskaitant technologijas ar įrangą (saugumo ir eismo prioritetizavimo sistemas, bilietų pardavimo, informacijos valdymo sistemas ir kt.), ir mobiliam turtui, įskaitant transporto priemones, įsigyti, atnaujinti ir prižiūrėti
ERMN	Europos kaimo mobilumo tinklas (ERMN) yra visos Europos kaimo mobilumo tinklas, skirtas žinioms ir patirčiai dalytis tarp vietos valdžios institucijų, praktikų ir ekspertų. Jį įkūrė ir sutelkė SMARTA-NET projektas.
Finansavimas	Kapitalo užsitikrinimo ir reikalingų lėšų gavimo sprendimo kūrimui procesas, kuris gali apimti paskolas, kreditines linijas, dotacijas ar investicijas. Tai taip pat apima visas rekomendacijas investicijoms pritraukti ir finansavimui gauti.
Finansavimas	Galimų fondų, skirtų mobilumo sprendimo ar paslaugos plėtrai ir priežiūrai, apžvalga
Veiklos išlaidos	Veiklos išlaidos paslaugos teikimui (pvz., transporto priemonių energijos sąnaudos, darbuotojų atlyginimai ir išmokos, draudimo įmokos, transporto priemonių ir infrastruktūros priežiūra ir remontas, pardavimai ir rinkodara), taip pat kitos susijusios išlaidos, būtinos kasdieniam paslaugos veikimui

ĮVADAS

Šis dokumentas yra paskutinis iš keturių SMARTA-NET¹ parengtų gairių dokumentų rinkinio. Šie dokumentai padeda stiprinti savivaldybių gebėjimus kurti ir įgyvendinti tvarius, įtraukius ir integruotus judumo sprendimus savo teritorijose. Šios gairės daugiausia dėmesio skiria itin svarbiam aspektui: kaimo vietovių judumo iniciatyvų, įskaitant judumą, skirtą kaimo turizmui remti, finansavimo ir finansų pritraukimo galimybėms. Išteklių ir specialių žinių, kaip gauti finansavimą, trūkumas yra didelė kliūtis kaimo bendruomenėms, siekiančioms plėtoti pritaikytas judumo paslaugas.

Siekiant patenkinti šį poreikį, šiose gairėse pateikiamas nuoseklus požiūris. Jos skirtos padėti kaimo savivaldybėms ir specialistams suprasti, parengti ir pateikti patikimus finansavimo paraiškas ir finansines strategijas judumo projektams ir ilgalaikiam tikslinių paslaugų palaikymui. Kiekvienas skyrius remiasi pagrindiniais elementais, reikalingais norint parengti tvirtą projekto planą – nuo iššūkių ir privalumų nustatymo kaimo bendruomenėse iki praktinių finansinių sistemų įvertinimo ir esminių projekto komponentų apibrėžimo.

Šis struktūrizuotas požiūris skirtas padėti vietos valdžios institucijoms orientuotis sudėtingoje finansavimo aplinkoje, aiškiai įvertinti finansinius poreikius ir parengti patrauklias paraiškas, kuriose atsižvelgiama į reguliavimo ir rinkos aspektus, kurie gali būti būdingi tik kaimo vietovių judumui.

Nesvarbu, ar esate kaimo savivaldybės, regioninės valdžios institucijos, transporto operatoriaus atstovas, ar vietos bendruomenės narys, šios gairės bus praktinė priemonė ieškant ir užsitikrinant finansinę paramą kaimo vietovių judumo iniciatyvoms.

Susisiekimą su kaimo vietovėmis ir iš jų galima vertinti dviem vienas kitą papildančiais aspektais.

- **Pirmasis aspektas sutelktas į tai, kaip kaimo gyventojai susisiekiama su tuo, ko jiems reikia.** Tai apima esmines paslaugas, darbą, švietimą ir kitas galimybes, kurių daugelis yra už jų gyvenamosios vietovės ribų. Šis prieinamumo aspektas yra labai svarbus siekiant užtikrinti kaimo bendruomenių socialinę įtrauktį ir gyvenimo kokybę.
- **Antrasis aspektas nagrinėja kaimo vietovių prieinamumą iš išorės,** pabrėžiant, kaip lengvai įmonės, turistai ir kiti lankytojai gali pasiekti šiuos regionus. Tai yra labai svarbus veiksnys skatinant ekonominę plėtrą, turizmą ir remiant vietos pramonę.

Šie aspektai kartu pabrėžia dvejopą judumo sprendimų svarbą sujungiant kaimo vietoves su platesne ekonomine ir socialine struktūra.

Kalbant apie kaimo vietovių judumo finansavimą, mes skiriame „pagrindines paslaugas“ ir labiau lokalizuotas judumo galimybes (1 pav.).

- **Pagrindinės paslaugos,** tokios kaip tarpmiestiniai, tolimojo susisiekimo autobusų maršrutai ir regioninės transporto paslaugos, yra integruotos į oficialius/įprastus viešojo transporto tinklus. Jos naudojami nusistovėjusiomis planavimo, organizavimo ir finansavimo struktūromis. Šias paslaugas remia vyriausybės finansavimas arba jos veikia komerciškai per privataus sektoriaus

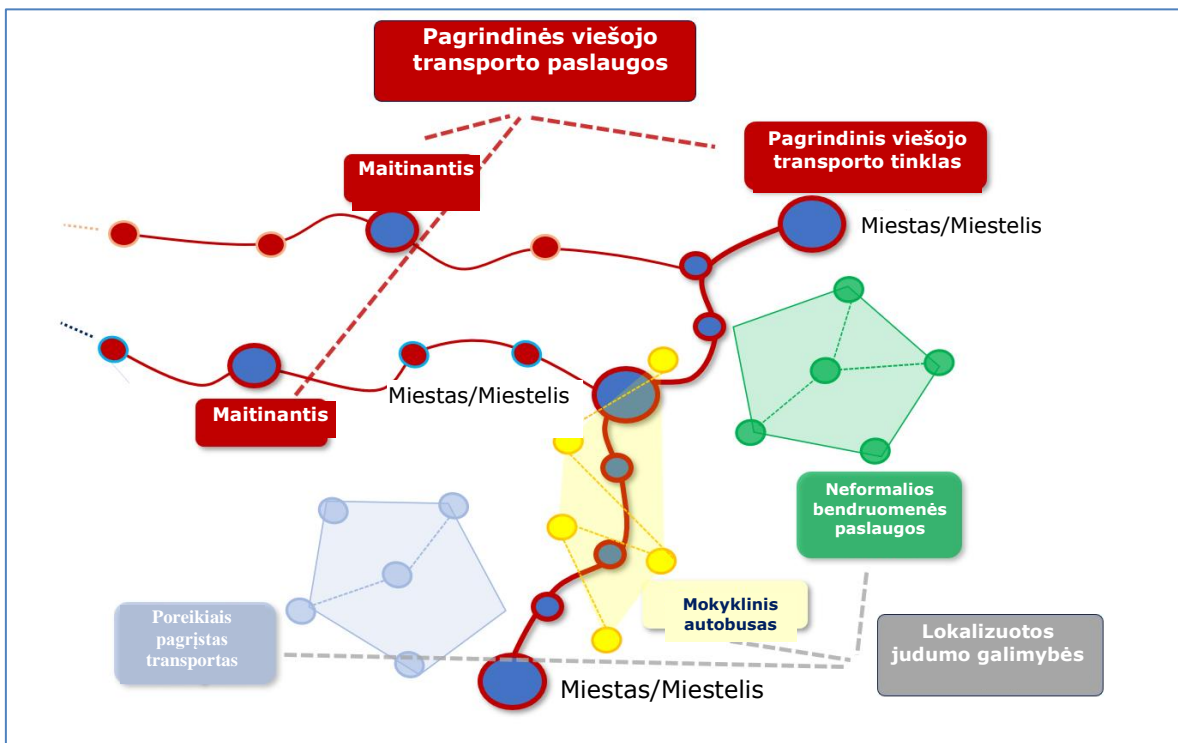
¹Kiti trys gairės yra šie: i) gairės dėl kaimo vietovėse bendrai naudojamų judumo sprendimų; ii) tvaraus judumo kaimo turizmo bendruomenėse gairės; ir iii) gairės dėl kaimo judumo aspektų integravimo į tvaraus judumo mieste planus (SUMP) – kaimo vietovių poreikių integravimas į SUMP.

investicijas. Jos tarnauja kaip pagrindinės transporto arterijos, jungiančios vidutinio dydžio miestus su didesniais miestais ir regioniniais transporto mazgais. Jos turi ribotą skaičių sustojimų vietovėse, per kurias važiuoja.

- **Lokalizuotos judumo paslaugos**, tokios kaip tos, kurios suteikia prieigą prie pagrindinių vietų kaimo vietovėse arba jungia prie pagrindinių transporto mazgų, susiduria su dideliais finansavimo ir struktūriniais iššūkiais. Šios paslaugos yra labai svarbios siekiant patenkinti kasdienes judumo poreikius kaimo bendruomenėse, tačiau dešimtmečius jos buvo labai nepakankamai finansuojamos. Skirtingai nuo pagrindinių paslaugų, lokalizuoto judumo finansavimas dažnai yra neaiškus, suskaidytas ir jam trūksta specialių teisinių įsipareigojimų ar nuoseklių tikslų. Be to, daugeliu atvejų vietos judumo sprendimai nelaikomi „viešuoju transportu“, todėl jie neatitinka pagrindinių finansavimo šaltinių ar judumo reikalavimų.

pav. 1 Pagrindinės ir lokalizuotos transporto paslaugos kaimo teritorijose

Saltinis: MemEx



1. SUNKUMAI GAUNANT FINANSAVIMĄ KAIMO VIETOVIŲ SUSISIEKIMO PASLAUGOMS

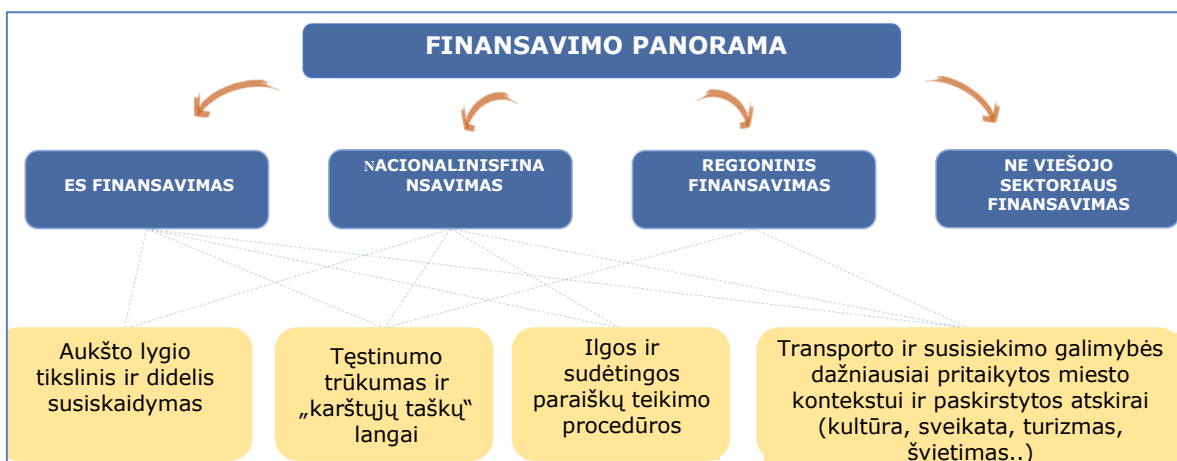
Europos Sąjungos valstybėse narėse yra įvairių finansavimo galimybių. Nepaisant to, kaimo bendruomenėms dažnai sunku jomis pasinaudoti, norint finansuoti susisieikimo iniciatyvas. Kai kuriais atvejais, kai finansavimas prieinamas, priemonės įvedamos tik ribotam laikui, todėl ilgalaikėje perspektyvoje jos nėra finansiškai tvarios. Norint, kad bendro naudojimosi susisieikimo iniciatyvos būtų ilgalaikės, būtina užtikrinti stabilų finansavimo šaltinių tęstinumą per visą naujos priemonės gyvavimo ciklą. Kaimo vietovių suinteresuotosioms šalims dažnai trūksta žinių ir supratimo apie visus galimus finansavimo šaltinius, kuriuos jos galėtų bandyti gauti.

Apskritai finansavimo panoramą galima suskirstyti į keturias pagrindines kategorijas, kaip parodyta 2 paveiksle. Trys iš keturių yra įvairios **vyriausybės finansavimo** formos, kurios visos yra aukštesniuose vyriausybės lygmenyse nei tikslinė sritis. Jos visos gali sutelkti didelius finansinius išteklius, tačiau esminis klausimas yra tai, kaip šie ištekliai paskirstomi tarp miesto ir kaimo vietovių.

Ketvirtoji kategorija yra **ne viešojo sektoriaus finansavimas**. Tai apima bendruomenes, asmenis, NVO, labdaros organizacijas ir komercines įmones. Tai galima toliau suskirstyti į „ne viešąjį / nekomercinį“ ir „komercinį“. Neišvengiama, kad viešojo transporto tipo susisieikimas kaimo vietovėse reikalauja vyriausybės finansavimo šaltinio. Tačiau daugeliui kitų kaimo vietovių susisieikimo rūšių reikia mažesnio finansavimo, kurį galima gauti įvairiais būdais iš bendruomenės, rėmėjų ar įmonių. Tai dažnai yra vienintelis būdas bendruomenėms pačioms pradėti ką nors daryti, jei vyriausybė nesiima veiksmų.

pav. 2 Kaimo vietovių susisieikimo finansavimo panorama

Šaltinis: SMARTA-NET



SMARTA-NET surengė keletą diskusijų su ERMN nariais tiek gyvai, tiek internetu, siekdama įvertinti kaimo savivaldybių poreikius ir iššūkius, susijusius su lėšų gavimu. Visų pirma, 5^o ERMN susitikime Évoroje (Portugalija, 2024 m. gegužės 14-16 d.) kritinė kaimo vietovių susisieikimo schemų finansavimo tema buvo išsamiai aptarta, naudojant interaktyvų „World Café“ formatą. ERMN nariai turėjo galimybę pasidalyti savo įžvalgomis ir patirtimi, susijusia su kaimo vietovių susisieikimo finansavimo programomis, taip pat strategijomis, kaip gauti papildomų išteklių. Diskusijos daugiausia buvo skirtos konkrečioms ES finansavimo programoms (daugiausia

struktūriniais fondams, pvz., Europos regioninės plėtros fondui(ERPF) ir Sanglaudos fondui), taip pat ES ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo fondui.²³

SMARTA-NET taip pat atliko turimų Europos, nacionalinių ir regioninių kaimo vietovių susisiekimo finansavimo šaltinių analizę⁴, išsamiai aprašydama programas ir jų prioritetines sritis. Šios analizės rezultatai rodo disbalansą tarp skirtingų finansavimo rūšių, kai ES lygmeniu yra daug daugiau finansavimo galimybių, o kaimo savivaldybėms ir kitoms suinteresuotosioms šalims, įgyvendinančioms susisiekimo paslaugas ir sprendimus vietos lygmeniu, galimybės yra ribotos.

Net kai savivaldybės gali nustatyti tinkamas kaimo vietovių susisiekimo finansavimo galimybes tiek ES, tiek nacionaliniu / regioniniu lygmeniu, jų gavimas kelia įvairių iššūkių, kurie, kaip minėta anksčiau, taip pat iškilo diskusijų su ERMN nariais metu. Pagrindinės išvados, gautos bendraujant su ERMN nariais, pabrėžia šias problemas:

Su ES finansavimu susiję iššūkiai

- Platus ES finansavimo kvietimų pobūdis ir susiskaidymas (ypač „Horizontas Europa“, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, LIFE programos), dėl kurio sunku suderinti bendruomenės poreikius su finansavimo kriterijais;
- ES kvietimai (ypač „Horizontas Europa“, CEF, INTERREG, LEADER, LIFE programos) dažnai siekia skatinti ne su susisiekimu susijusius tikslus, pvz., konkrečių technologijų naudojimą / plėtrą, aplinkos ir klimato kaitą, dekarbonizaciją, lygybę ir kt. Pareiškėjai, kurių pagrindinis tikslas yra spręsti esminius susisiekimo trūkumus savo vietovėje, atsiduria nepalankioje padėtyje, palyginti su pareiškėjais, kurių stiprioji pusė yra ne su susisiekimu susiję aspektai, kuriuos jie (teigdami) taiko susisiekimui. Su susisiekimu susiję pareiškėjai galiausiai bando pritaikyti savo pasiūlymus prie kvietimo šablono, kuris neteikia pirmenybės susisiekimui, ir neišvengiamai atsiduria silpnoje pozicijoje.

Su nacionaliniu finansavimu susiję iššūkiai

- Nors pradinis kaimo mobilumo schemų finansavimas, ypač jų kapitalo ar infrastruktūros išlaidos, dažnai gaunamas iš vyriausybės projektų, savivaldybės kartais priverstos priimti eksploataavimo išlaidas, jei projektai pasirodo sėkmingi;
- Nacionaliniam finansavimui trūksta tęstinumo, o tai nesuderinama su ilgalaikiu planavimu. Toks nenuoseklumas gali kelti iššūkių projektams, kuriems reikalingos nuolatinės investicijos kelerius metus (ilgalaikiams projektams reikalingas stabilus ir nuspėjamas finansavimas, siekiant užtikrinti sėkmingą jų įgyvendinimą ir numatytą poveikį).

²https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴Rezultatai apibendrinti SMARTA-NET ataskaitoje „Finansavimo šaltinių ir susijusių problemų skirtingose ES šalyse suvestinė ataskaita“ (2024 m.).

⁵Europos infrastruktūros tinklų priemonė

https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

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

⁷Ryšys tarp kaimo ekonomikos plėtros veiksnių – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale

https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- Kaimo plėtros programos paprastai finansuoja konkrečias intervencijas kaimo vietovėse, kurios nėra susijusios su mobilumo paslaugų įgyvendinimu ir (arba) transporto infrastruktūros plėtra (pvz., BŽŪP strateginis planas⁸).

Su regioniniu finansavimu susiję iššūkiai

- Viešasis transportas yra griežtai reglamentuojama sritis, kurioje paslaugų pasiūla ir finansavimo paskirstymą visada nustato aukštesnio lygio nei kaimo savivaldybė agentūra – paprastai regioninės arba nacionalinės agentūros. Šios aukštesnio lygio institucijos valdo prioritetus, todėl kaimo savivaldybių įtaka sprendimų priėmimo procesams yra ribota. Nors jos gali teikti paslaugų užklausas, kaimo savivaldybės retai turi tiesioginę prieigą prie šių finansavimo šautų, todėl atsiranda atotrūkis tarp vietos poreikių ir turimų išteklių;
- Daugelis regioninio finansavimo galimybių yra projektinės, su griežtais laiko apribojimais, kurie teikia pirmenybę trumpalaikiam įgyvendinimui, o ne ilgalaikiam tvarumui. Toks tęstinumo trūkumas kenkia mobilumo sprendimų finansiniam gyvybingumui, nes savivaldybėms dažnai sunku išlaikyti paslaugas pasibaigus naujų projektų finansavimo laikotarpiui;
- Kaimo vietovėms, kurios yra pasienio regionuose, prieiga prie regioninio finansavimo tampa dar sudėtingesnė. Šios vietovės turi susidurti su suskaidytais valdymo struktūromis, kur išteklius valdo skirtingos institucijos, turinčios skirtingus reglamentus, prioritetus ir administracines procedūras.

Bendrieji iššūkiai, susiję su viešojo finansavimo gavimu

- Ilgi ir sudėtingi paraiškų teikimo procesai yra įprasti. Padėtį gali pabloginti rezultatų neapibrėžtumas, nesvarbu, ar tai būtų sėkmės rodiklis, ar skirtas finansavimas;
- Daugelis transporto ir mobilumo finansavimo galimybių yra sukurtos atsižvelgiant į miesto aplinką, o tai gali neatitikti kaimo vietovių sąlygų;
- Tai taip pat susiję su sunkumais įvertinant naudą pinigine išraiška. Kaimo mobilumo sprendimų naudos kiekybinis įvertinimas yra sudėtingas. Vertės pasiūlymai labai skiriasi nuo miesto aplinkos. Pavyzdžiui, socialinę mobilumo vertę pagyvenusiems gyventojams ar jaunimui kaimo vietovėse sunkiau įvertinti kiekybiškai, nes tai susiję su gyvenimo kokybe ar galimybe toliau gyventi toje vietovėje, palyginti su standartiniais rodikliais, naudojamais sąnaudų ir naudos analizėje, tokiais kaip kelionės laikas ir sutaupytos išlaidos.

Su neviešojo sektoriaus finansavimu susiję iššūkiai

- Be tradicinių finansavimo programų, gauti papildomų išteklių įtraukiant privatųjį sektorių, pasitelkiant savanorišką veiklą, gaunant rėmimą, įgyvendinant naudotojų mokesčius ir ieškant paramos demonstraciniams ar bandomiesiems projektams gali būti gana sunku kaimo vietovėse, kur paklausa paprastai yra mažesnė nei miesto aplinkoje, todėl gaunamas mažesnis pelnas;
- Kaimo vietovėse trūksta transporto operatorių ir paslaugų teikėjų. Iš tiesų, dėl mažo keleivių skaičiaus sunku finansiškai išlaikyti transporto paslaugas šiose vietovėse (kai kuriose šalyse, pvz., Italijoje, reguliarios transporto paslaugos

⁸Valstybės narės gali nelaikyti kaimo mobilumo ir (arba) susijusių aspektų nacionaliniais prioritetais, todėl trukdo vietos bendruomenėms ar net savivaldybėms ir apskritims gauti lėšų mobilumui, nepaisant daugybės galimų galimybių.

finansuojamos iš nacionalinių viešųjų išteklių, skiriamų viešojo transporto institucijoms, o subsidijos skiriamos pagal nuvažiuotus kilometrus).

Kiti iššūkiai, su kuriais ypač susiduria miesteliai ir kaimo bendruomenės, yra šie:

- Ekspertizės ir išsamių žinių apie esamą finansavimo galimybių panoramą trūkumas, kartu su ribotais žmogiškaisiais ištekliais ir dėl to kylančiais laiko apribojimais. Tai trukdo suprasti tinkamiausias finansavimo galimybes, atitinkančias jų poreikius, ir padidina sunkumus naršant sudėtinguose ir ilguose paraiškų teikimo procesuose;
- Ribota politinio pritarimo plėtra: koordinavimo tarp skirtingų valdžios lygių trūkumas, konkurencija su dideliais miestais, kurie turi daugiau galimybių ir patirties teikiant finansavimo paraiškas;
- Ribotos galimybės ieškoti vidaus lėšų projektui bendrai finansuoti (net koncepcijos etape); specialių įgūdžių, reikalingų parengti ilgalaikę planavimo strategiją investavimo poreikiams įrenginti, trūkumas.

Siekiant paremti ir pagrįsti kaimo mobilumo projektų finansavimo programas ir planus, politikos formuotojams ir sprendimus priimančioms asmenims, įskaitant regionines ir nacionalines valdžios institucijas, būtina priimti konkrečius pagrindinius veiklos rodiklius (KPI), pritaikytus unikaliems kaimo vietovių iššūkiams ir poreikiams.

Tiksliniai KPI suteikia aiškia sistemą kaimo mobilumo spragoms įvertinti ir nustatyti, kur labiausiai reikia investicijų. Spragos gali būti mobilumo paslaugų erdvinėje aprėptyje, jų teikimo laiku arba paslaugų sujungimo būdu. Šių pritaikytų KPI pavyzdžiai pateikti 1 lentelėje.

lentelė 1 Pritaikytų KPI, skirtų kaimo mobilumo spragoms įvertinti, pavyzdžiai

KPI (pagrindiniai veiklos rodikliai)	Aprašymas
Prieiga prie terminalų ir stotelių	Kelionių laiko ir gyventojams prieinamų galimybių pasiekti viešojo transporto stoteles iš namų ar darbo vietos matavimas
Viešojo transporto kokybė ir prieinamumas	Stočių ar sustojimų skaičiaus ir artumo, aptarnavimo dažnumo, kasdienio maršruto prieinamumo ir punktualumo vertinimas
Paslaugų prieinamumas*	Užtikrinant, kad gyventojai turėtų tinkamą prieigą prie būtiniausių paslaugų, tokių kaip ligoninės, mokyklos, prekybos centrai, paštai, bankai ir kultūros įstaigos
Paslaugų prieinamumas	Paslaugų pasiekiamumo vertinimas viešuoju transportu ar automobiliu, įskaitant kelionės laiką ir transporto rūšių keitimo poreikius
Daugiafunkcinio transporto galimybės	Integruotų transporto rūšių prieinamumo stebėjimas, siekiant patenkinti įvairius keliavimo poreikius
Mokyklinio autobuso paslaugų prieinamumas	Mokinių specialaus transporto prieinamumo stebėjimas

**Verta pabrėžti skirtumą tarp „prieinamumo“ matavimo (a) paslaugų ar įrenginių buvimo bendroje teritorijoje prasme; ir (b) tikslinių naudotojų galimybių naudotis paslaugomis tuo metu, kai jos teikiamos, atsižvelgiant į veiklos trukmę ir be automobilio, kai tai aktualu tai tikslinei naudotojų kategorijai. Pavyzdžiui, ambulatorinės sveikatos priežiūros paslaugos, užimtumo rėmimas ir pašto / banko paslaugos paprastai trunka trumpai, pagal susitarimą, o laiką nustato paslaugų teikėjas. Mobilumo paslauga tik važinėjimo į darbą ir atgal metu nėra naudinga šiai didelei gyventojų daliai.*

Šie KPI padės tiksliai įvertinti kaimo vietovių mobilumo poreikius, taip nukreipiant finansavimą ir programų, skirtų specialiai kaimo transporto infrastruktūrai ir prieinamumui gerinti, kūrimą.

2. VEIKSNIAI, ĮGALINANTYS GAUTI FINANSAVIMĄ

Efektyvi prieiga prie kaimo mobilumo projektų finansavimo priklauso nuo keleto pagrindinių veiksnių. Remiantis ERMN susitikimuose įgyta patirtimi, ypač diskusijomis, vykusiomis Évoroje, Portugalijoje, ERMN susitikimo metu 2024 m. gegužės 15 d., šiuos veiksnius galima suskirstyti į keturias grupes: **Bendradarbiavimas**, **Planavimas**, **Įsitraukimas** ir **Parama**. Kartu šie elementai sukuria palaikantį pagrindą, kuris stiprina kaimo bendruomenių gebėjimą gauti ir išlaikyti finansavimą tvariems mobilumo sprendimams.

1. Bendradarbiavimas

Bendradarbiavimo susitarimai tarp savivaldybių, valdžios institucijų, privačių subjektų ir bendruomenių asociacijų (įskaitant Vietos veiklos grupes) yra labai svarbūs stiprinant paraiškas finansavimui gauti ir palaikant projektus laikui bėgant. Bendradarbiaudami partneriai gali pasidalyti atsakomybe, sutelkti išteklius ir panaudoti vienas kito stipriąsias puses, kad veiksmingai spręstų konkrečius kaimo vietovių mobilumo poreikius. Dirbdamos kartu, šios grupės gali užtikrinti papildomų išteklių ir užtikrinti, kad kaimo mobilumo sprendimai būtų perspektyvūs ir tvarūs po pradinio finansavimo.

2. Planavimas

Sėkmingoms paraiškoms finansavimui gauti reikalingi aiškiai apibrėžti, įgyvendinami tikslai, pagrįsti detaliu planavimu. Nustatydami aiškias veiklos procedūras ir atlikdami išsamius išlaidų vertinimus, pareiškėjai gali nustatyti visus siūlomų mobilumo sprendimų finansinius poreikius. Visapusiškas planavimo požiūris padeda suderinti projektus su platesniais strateginiais tikslais tiek vietos, tiek regioniniu lygmeniu. Holistinė perspektyva leidžia pareiškėjams kurti projektus, kurie veiksmingai sprendžia tarpusavyje susijusias mobilumo problemas ir siūlo sprendimus, kurie yra tvarūs ir keičiamo masto laikui bėgant.

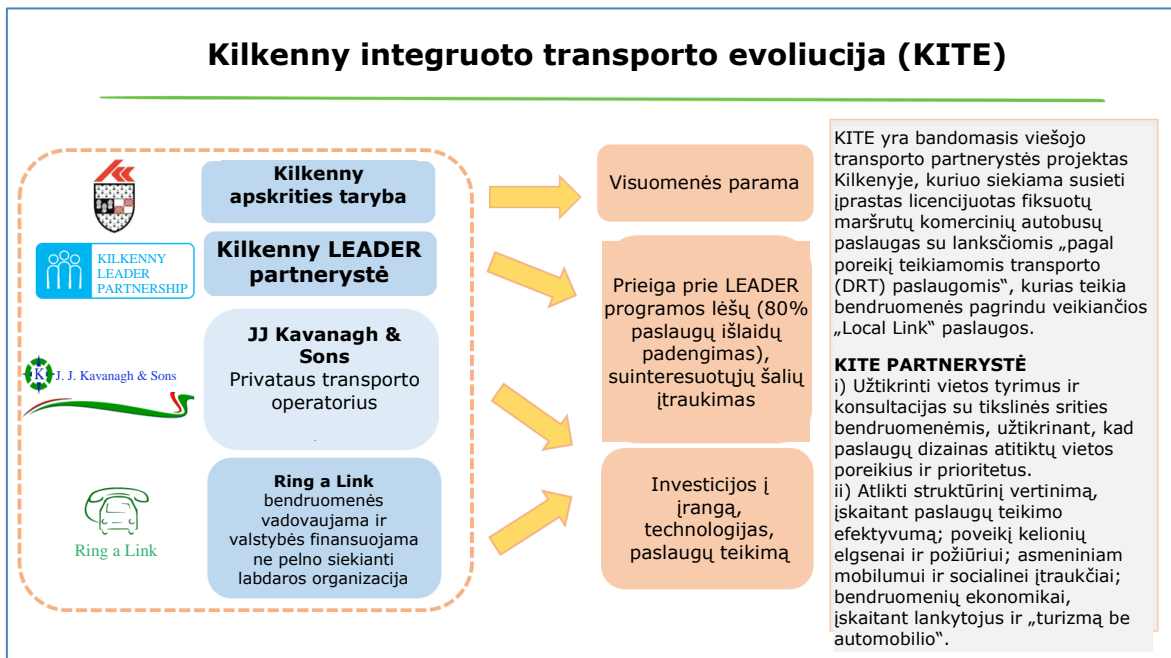
3. Įsitraukimas

Bendruomenės įsitraukimas yra būtinas kaimo mobilumo iniciatyvų sėkmei ir ilgaamžiškumui. Kai vietos bendruomenės ir įmonės aktyviai dalyvauja, kaimo mobilumo projektai gali skatinti atsakomybės jausmą. Tai užtikrina, kad siūlomi sprendimai tikrai atitiktų gyventojų poreikius. Daugiašalio požiūrio taikymas skatina įvairių grupių dalyvavimą ir bendradarbiavimą tarp pagrindinių suinteresuotųjų šalių.

4. Parama

Regioninių, nacionalinių ir Europos valdžios institucijų politinė parama yra neįkainojama kaimo mobilumo finansavimui. Tokia parama dažnai teikiama dalijantis žiniomis, duomenimis ir geriausia kaimo mobilumo sprendimų praktika.

pav. 3 KITE partnerystės iniciatyvos Kilkenyje, Airijoje, akcentai



Kaimo bendruomenių stiprybės, turtas ir priemonės

Kaimo vietovės turi unikalių stiprybių, kurios gali labai padidinti mobilumo projektų sėkmę. Gilus vietos poreikių supratimas leidžia kaimo bendruomenėms kurti tikslinius sprendimus, kurie veiksmingai sprendžia konkrečius mobilumo iššūkius. Kaimo vietovės taip pat demonstruoja puikų lankstumą ieškant finansavimo, dažnai randant kūrybiškų būdų, kaip sujungti viešuosius ir privačius išteklius iniciatyvoms remti. Be to, stiprus ryšys tarp mobilumo ir bendruomenės vystymosi sustiprina projektų socialinį poveikį, todėl jie tampa aktualesni ir tvaresni vietos kontekste. 6 paveiksle parodyta, kaip skirtingos suinteresuotosios šalys bendradarbiavo Kilkenyje, Airijoje. Savanorystė yra dar viena pagrindinė stiprybė, kai vietos gyventojai dažnai imasi iniciatyvos remti ir palaikyti mobilumo paslaugas, skatindami stiprų atsakomybės jausmą, pvz., BürgerBus Kuzelio apskrityje, Vokietijoje, parodytas 4 paveiksle. Be to, didelis socialinės sanglaudos ir bendro kaimo identiteto lygis suteikia tvirtą pagrindą bendruomenės pagrindu veikiančioms arba bendroms mobilumo galimybėms.

pav. 4 „BürgerBus“– pagal poreikį veikiantis transportas Oberes Glantal, Vokietijoje.

Šaltinis: BürgerBus Oberes Glantal



3. FINANSAVIMO SISTEMOS KAIMO BENDRO NAUDOJIMO MOBILUMO PASLAUGOMS

Kuriant kaimo vietovių mobilumo sprendimus, finansavimo sistemas paprastai galima suskirstyti į tris pagrindines kategorijas:

- **Komercinės paslaugos** veikia pagal finansiškai tvarų modelį, kai pajamos iš naudotojų mokesčių, rėmimo ir kitų pajamų šaltinių yra pakankamos padengti išlaidas, dažnai leidžiant gauti pelno. Kaimo vietovėse komercinės paslaugos dažnai gali remtis papildomais pajamų šaltiniais arba viešojo ir privačiojo sektorių partneryste, kad padengtų trūkumą, net jei jos nėra oficialiai klasifikuojamos kaip „subsidijuojamos“.
- **Subsidijuojamos paslaugos**, priešingai, patiria didesnes veiklos sąnaudas, nei gali padengti jų pajamos; jos remiasi išorinėmis subsidijomis, kad padengtų šį trūkumą, užtikrindamos, kad jos galėtų toliau teikti mobilumo paslaugas kaimo vietovėse. Šioms paslaugoms taikomi ES reglamentai ir nacionalinė viešųjų pirkimų politika.
- **Savanoriškos paslaugos** pasitelkia bendruomenės įsitraukimą, kad išlaidos būtų mažos, o savanoriai dažnai atlieka tokias vaidmenis kaip vairuotojai ar administracijos darbuotojai. Šis savanorių įsitraukimas sumažina darbo sąnaudas, todėl bendros išlaidos priartėja prie gautų pajamų arba kartais netgi yra mažesnės už jas. Tai gali padaryti tokias paslaugas finansiškai įgyvendinamesnėmis ir tvaresnėmis kaimo vietovėse.

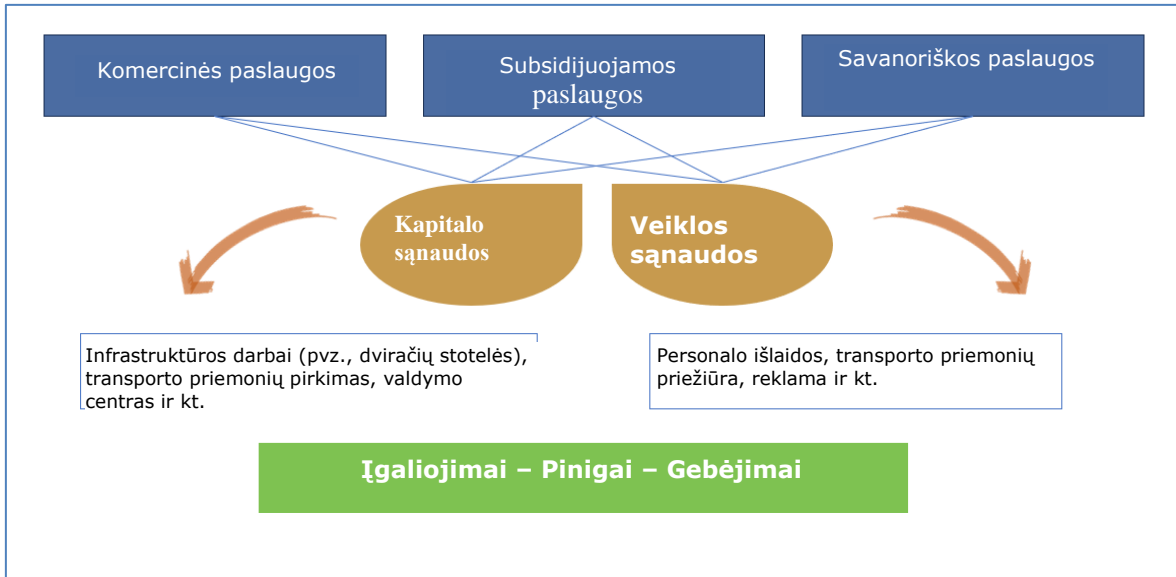
Remiantis šių trijų finansinių sistemų skirtumais, svarbu atskirti, kaip kapitalo ir veiklos sąnaudos yra tvarkomos kiekviename modelyje. *Komercinės paslaugos* paprastai prisiima visą atsakomybę už kapitalo investicijas ir veiklos išlaidas; transporto operatoriai tiekia savo transporto priemones savo paslaugoms teikti. *Subsidijuojamos paslaugos*, nors veikia panašiai, reikalauja valstybės subsidijų, kad padengtų pagrindines veiklos sąnaudas, tokias kaip darbo užmokestis, degalai, transporto priemonių priežiūra ir kt.; ir (arba) padengtų transporto priemonių finansavimo išlaidas. Kai kuriais atvejais valdymo institucijos gali finansuoti ir valdyti transporto priemonių parką, leisdamos jį bendrai naudoti įvairioms paslaugoms. Kai kuriose šalyse pirmenybė teikiama komercinėms paslaugoms ir jos turi didelę laisvę. Kitose šalyse komercinės paslaugos turi atitikti bendrą planą ir „netrukdyti“ subsidijuojamoms paslaugoms. Galiausiai, savanoriškos paslaugos dažnai sugeba sumažinti tiek kapitalo, tiek veiklos sąnaudas, nes savanoriai dažnai atlieka vairavimo ir administracijos funkcijas, o kai kuriais atvejais teikia savo transporto priemones (automobiliais teikiamoms paslaugoms). Tai leidžia sukurti ekonomiškai efektyvų dalijimosi automobiliais modelį, kuris ypač tinka kaimo bendruomenėms.

Nepriklausomai nuo to, kokia finansinė sistema yra įdiegta arba planuojama įdiegti, visada išlieka Įgaliojimų – Pinigų – Gebėjimų klausimas:

- **Įgaliojimai:** kas turi teisinius įgaliojimus ir organizacinius bei žmogiškųjų išteklių pajėgumus veikti kaimo vietovių mobilumo srityje?
- **Pinigai:** kam priklauso finansiniai ištekliai, reikalingi mobilumo paslaugai teikti?
- **Gebėjimai:** kas turi institucinius, veiklos ir techninius gebėjimus valdyti kaimo vietovių mobilumo paslaugą?

pav. 5 Mobilumo sprendimų finansavimo sistemos

Saltinis: SMARTA-NET



pav. 6 Pagal poreikį veikiančio transporto finansavimo sistemos Medio Tejo, Portugalijoje

Mokymasis iš praktikos: DRT paslaugų finansinis gyvybingumas Medio Tejo regione, Portugalijoje

Medio Tejo regione, Portugalijoje, įvairiose savivaldybėse įdiegtos paklausai jautrios transporto (PJT) paslaugos turi viešąjį mandatą. Jas valdo CIMT -Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, kuri jas projektuoja atsižvelgdama į vietos savivaldybių išreikštus poreikius. Vietos valdžios institucijos yra atsakingos už taksi operatorių, teikiančių paslaugas, sutarčių sudarymą.



Paslaugų finansinį gyvybingumą garantuoja:

- Savivaldybių vietinės lėšos
- Nacionaliniai fondai:
 - o „Fundo Ambiental“ – nacionalinė programa, finansuojanti viešojo transporto bilietų kainų mažinimą visoje šalyje.
 - o PART, programa, skirta viešojo transporto bilietų kainų mažinimui remti
 - o PROTRansP, programa, skirta remti viešojo transporto paslaugų tankinimą ir stiprinimą
- Pajamos iš bilietų padengia apie 16 % paslaugų teikimo išlaidų
- Susitarimas su taksi operatoriais, užtikrinantis aukštos kokybės paslaugas su sumažintomis eksploataavimo išlaidomis

Ši mišri formulė leido išplėsti paslaugas nuo pirmojo bandomojo įgyvendinimo 2012 m. ir užtikrino teigiamas tendencijas naudotojų skaičiaus augimo bei sėkmingo įgyvendinimo įvairiuose regionuose, tokiuose kaip Coimbra ir Médio Tejo.⁹

Kaimo vietovių bendro mobilumo sprendimai gali būti įgyvendinami įvairiais organizaciniais būdais, siekiant patenkinti įvairius veiklos poreikius. Mobilumo paslaugos teikimas apima keletą esminių užduočių, įskaitant klientų aptarnavimą, transporto priemonių logistiką ir persikirstymą, IT paramą ir skaitmeninių platformų priežiūrą.

Šios užduotys gali būti valdomos pagal skirtingas organizacines sistemas, kaip parodyta 7 paveiksle. Galimybės svyruoja nuo paslaugų perdavimo išorinei įmonei iki

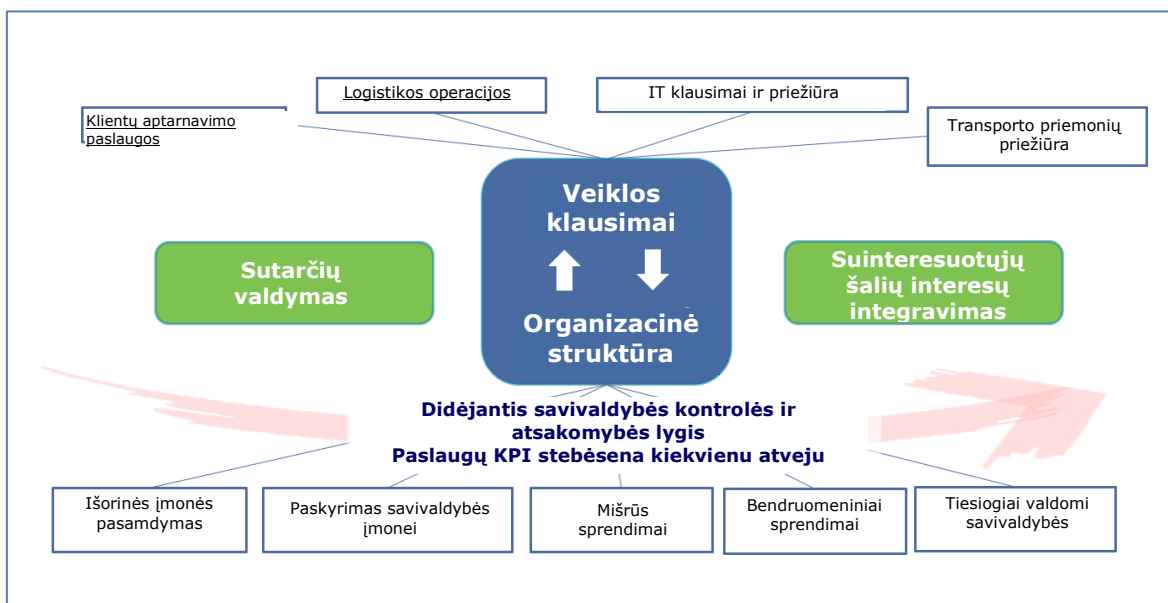
⁹Daugiau informacijos rasite pristatyme „Finansavimo mechanizmai ir galimybės kaimo mobilumo sprendimams Portugalijoje“ (2024 m.), pasiekiamoje adresu https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

atsakomybės priskyrimo savivaldybės įmonei, bendruomenės pagrįstų sprendimų įgyvendinimo arba tiesioginio paslaugos teikimo savivaldybės, o savivaldybės atsakomybės lygis didėja atsižvelgiant į šias galimybes¹⁰.

Toje pačioje savivaldybėje skirtingų tipų mobilumo paslaugos gali būti sudaromos ir finansuojamos įvairiais būdais. Be to, efektyvus sutarčių valdymas ir suinteresuotųjų šalių interesų bei poreikių derinimas yra labai svarbūs sėkmei.

pav. 7 Organizacinių ir veiklos klausimų valdymas

Šaltinis: SMARTA-NET



pav. 8 „Sopotniki“ paslauga „nuo durų iki durų“ Slovėnijoje

Mokymasis iš praktikos: „Sopotniki“ paslauga „nuo durų iki durų“

Nuo durų iki durų vežanti „Sopotniki“ paslauga¹¹ veikia 16-oje Slovėnijos savivaldybių ir už jų ribų ir yra gero efektyvios organizacinės ir veiklos struktūros pavyzdys. „Sopotniki“ teikia nemokamas mobilumo paslaugas vyresnio amžiaus žmonėms, remdamasi solidarumo modeliu, kuriame vairuotojais dirba savanoriai (dažniausiai pensininkai). Nuo pat įkūrimo 2017 m. paslauga sulaukė didelės sėkmės, vartotojų skaičius išaugo nuo pradinių 312 iki daugiau nei 5 300 2022 m. Ši sėkmė daugiausia lėmė nusistovėjusios viešojo ir privačiojo sektorių bei privačiojo sektorių partnerystės, kurios palaiko paslaugų verslo modelį, ir glaudus dalyvaujančių savivaldybių bendradarbiavimas. Iš tikrųjų paslaugą vykdo NVO institutas „Sopotniki“ ir gauna savivaldybių bei kitų privačių ir viešųjų rėmėjų paramą. Ji turi specialią komandą, kurioje dirba 19 visą darbo dieną dirbančių darbuotojų, skirtų koordinuoti vietos grupes ir bendrą koordinavimą (4 dirba „Sopotniki“ institute, 13 dirba projekto partneriuose – savivaldybėse, Raudonojo Kryžiaus, socialinės rūpybos centruose ir kt.) ir platų 263 savanorių vairuotojų tinklą.



Pagrindiniai finansavimo šaltiniai yra:

- vartotojų, privačių įmonių aukos ir rėmimas, sudarantys apie 5 % finansavimo šaltinių;
- viešosios lėšos (savivaldybių dotacijos), sudarančios apie 75 % finansavimo šaltinių;
- pajamos, sudarančios apie 20 % finansavimo šaltinių, kurios reinvestuojamos į organizaciją, siekiant toliau remti ir plėsti paslaugas

¹⁰Išsamesnė informacija apie skirtingus veiklos ir organizacinius modelius bei finansinius reikalavimus kaimo bendro naudojimo mobilumo sprendimams pateikta dviejose konkrečiose SMARTA-NET ataskaitose: SMARTA-NET gairėse dėl kaimo bendro naudojimo mobilumo sprendimų, 2024 m., ir SMARTA-NET kaimo bendro naudojimo mobilumo sprendimų kataloge.

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

4. FINANSAVIMO IR FINANSINIŲ STRATEGIJŲ ETAPAI

Ribotas sektoriaus praktinės patirties ir žinių, kaip gauti finansavimą kaimo mobilumo paslaugoms, gali būti didelė kliūtis kaimo bendruomenėms. Jos gali turėti ankstesnės patirties gaunant finansavimą projektams kituose sektoriuose, tačiau mobilumo sritis joms gali būti nauja. Siekiant padėti orientuotis kaimo mobilumo srityje, SMARTA-NET projektas sukūrė laipsnišką metodą. 10 žingsnių yra skirti padėti kaimo savivaldybėms ir specialistams suprasti, parengti ir pateikti patikimus finansavimo pasiūlymus, įskaitant finansinę strategiją, mobilumo projektams ir ilgalaikiam tikslinių paslaugų palaikymui. Tai parodyta 9 paveiksle.

pav. 9 Laipsniškas požiūris į kaimo mobilumo finansavimo ir finansines strategijas

Šaltinis: SMARTA-NET



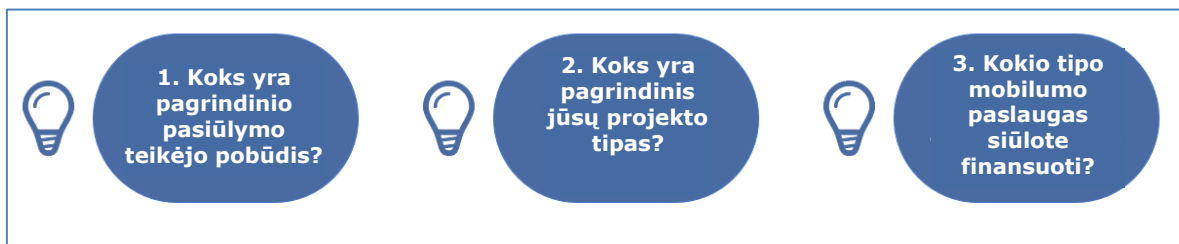
Kiekvienas skyrius remiasi pagrindiniais elementais, reikalingais stipriam projekto planui parengti – nuo iššūkių ir privalumų nustatymo kaimo bendruomenėse iki praktinių finansinių sistemų įvertinimo ir esminių projekto komponentų apibrėžimo. Šis struktūrizuotas požiūris padės vietos valdžios institucijoms orientuotis sudėtingoje finansavimo aplinkoje, aiškiai įvertinti finansinius poreikius ir parengti įtikinamus pasiūlymus, kurie atsižvelgtų į reguliavimo ir rinkos aspektus, būdingus kaimo mobilumui.

5. PROJEKTO PAGRINDINIŲ ELEMENTŲ APIBRĖŽIMAS

Sėkmingo finansavimo pasiūlymo pagrindas prasideda nuo aiškaus ir išsamaus projekto pagrindinių aspektų apibrėžimo. Svarbu nustatyti pagrindinį pasiūlymo teikėją, įtvirtinti patikimumą ir nustatyti tinkamumo kriterijus finansavimo galimybės. Taip pat svarbu aiškiai apibrėžti pagrindinį projekto tipą, geografinę aprėptį ir brandos lygį, užtikrinant atitiktį finansavimo prioritetams ir programos tikslams. Galiausiai, konkretaus finansuojamo mobilumo paslaugų tipo apibrėžimas leidžia tiksliai sutelkti dėmesį į vietos poreikių tenkinimą, kartu atitinkant potencialių finansuotojų kriterijus.

pav. 10 Projekto pagrindinių elementų apibrėžimas – 1–3 veiksmai

Šaltinis: SMARTA-NET



1 veiksmas: koks yra pagrindinio pasiūlymo teikėjo pobūdis

Pagrindinio pasiūlymo teikėjo pobūdis gali turėti įtakos tokiems aspektams kaip įgaliojimai veikti, patikimumas, tinkamumas konkrečioms finansavimo programoms / šaltiniams, gebėjimas gauti leidimus ir finansinė istorija. Tačiau tai taip pat gali sukelti tam tikrų apribojimų. Tai apima tempą, kuriuo viskas gali judėti, įskaitant vidaus patvirtinimus, viešuosius pirkimus ir kitus procesus, kurių reikia laikytis, lankstumo lygį irad *hoc*pritaikymą. Tai papildo pasiūlymo teikėjo gebėjimą parengti gerą pasiūlymą ir gebėjimą sėkmingai jį įgyvendinti, kai / jei gaunamas finansavimas.

Būtent čia atsiranda partnerystė ir bendradarbiavimas, siekiant išplėsti pajėgumus, viršijančius tai, ką turi pagrindinis pasiūlymo teikėjas, jei veikia vienas. Iš tiesų, kaimo mobilumo projektus ir iniciatyvas gali siūlyti skirtingi lyderiai, kiekvienas turintis savo unikalius poreikius ir tikslus. Atskiri kaimo mobilumo projektai gali turėti ribotą poveikį, o kai jie kuriami partnerystės pagrindu, jie gali duoti reikšmingesnių rezultatų.

2 lentelėje apibendrinamas kiekvieno pagrindinio pasiūlymo teikėjo veiksmų potencialas, pabrėžiant konkrečius poreikius, galimybes ir tikslus. Lentelėje parodyti kiekvieno pagrindinio pasiūlymo teikėjo „galimi apribojimai“, ypač jei jis veikia vienas. „Apribojimai“ padeda nustatyti, kodėl pagrindiniam pasiūlymo teikėjui gali būti naudinga partnerystė.

lentelė 2 Tikslinių pagrindinių pasiūlymų teikėjų potencialas, tikslai, apribojimai ir partnerystė

Šaltinis: SMARTA-NET

	Galimi veiksmai	Tiksliniai uždaviniai	Galimi apribojimai	Partnerystės galimybės
Kaimo savivaldybės	Organizuoti, bendrai finansuoti ir įgyvendinti vietinius	Pagerinti vietos susisiekimo paslaugas, atnaujinti infrastruktūrą	Įgaliojimai apriboti konkrečių teritorijų. Trūksta / nėra darbuotojų, kurie	Bendradarbiaukite su NVO, transporto operatoriais, regioninėmis

	transporto sprendimus. Jie gali efektyviai valdyti infrastruktūros atnaujinimus ir bendradarbiauti su kitais subjektais, siekiant užtikrinti paslaugų teikimą.	(pvz., viešąsias erdves, transporto mazgus) ir bendradarbiauti su išorės subjektais, siekiant patenkinti gyventojų poreikius.	galėtų plėtoti projektus arba juos įgyvendinti vietoje. Ribotas biudžetas naujoms / išplėstinėms įmonėms. Nėra tiesioginių kai kurių mobilumo paslaugų įgyvendinimo priemonių.	valdžios institucijomis ir net komercinėmis įmonėmis, siekdami sutelkti išteklius, kartu kurti sprendimus ir atlikti bendrus kaimo mobilumo poreikių vertinimus.
Transporto operatoriai / institucijos	Aktyviai dalyvaukite transporto tinklų eksploatacijoje ir plėtroje, užtikrindami prieinamumą ir lygias galimybes naudotis kaimo vietovių susisiekimo paslaugomis.	Išplėsti teritorinį transporto aprėptį, sprendžiant esamus trūkumus ir užtikrinant, kad paslaugos būtų tvarios ir plečiamos.	Ribotos galimybės naujoms mobilumo iniciatyvoms. Griežtos sistemos, stabdančios inovacijas. Ribotos investavimo lėšos. Sunkumai koordinuojant veiksmus su kitais sektoriais ar suinteresuotaisiais subjektais.	Bendradarbiaukite su savivaldybėmis, regioninėmis valdžios institucijomis ir kitais operatoriais paslaugų plėtros, technologijų integravimo ir reguliavimo bei finansinės paramos užtikrinimo klausimais.
NVO / Bendruomenės grupės	Ginkite įtraukius ir teisingus transporto sprendimus kaimo vietovėse. Jie gali atstovauti nepakankamai aptarnaujamų gyventojų mobilumo poreikiams ir spręsti viešųjų paslaugų teikimo spragas.	Užtikrinkite, kad kaimo transporto sprendimai atitiktų bendruomenės poreikius, būtų įtraukūs ir suteiktų tinkamą prieigą prie paslaugų visiems gyventojams. Pasisakykite už politikos pokyčius ir aktyviai dalyvaukite bendrai kuriant paslaugas.	Nepakanka lėšų didelio masto ar ilgalaikiams projektams. Ribota patirtis mobilumo paslaugų kūrimo ir eksploatacijoje srityje. Priklausomybė nuo savanorių, įtakojanti tęstinumą ir patikimumą. Oficialių įgaliojimų valdyti mobilumo projektus trūkumas.	Bendradarbiaukite su vietos valdžios institucijomis, transporto įstaigomis arba komercinėmis įmonėmis, kad kartu kurtumėte transporto sprendimus, tokius kaip savanorių teikiamos paslaugos arba bendro naudojimosi transportu schemas. Padėkite mobilizuoti finansavimą.
Turizmo organizacijos	Turizmo organizacijos gali dirbti siekdamas skatinti tvarias judumo	Užtikrinkite, kad kaimo turizmas remtų aplinkos tvarumą, siūlydamas lankytojams	Sezoninis dėmesys gali lemti nepastovų poreikį.	Bendradarbiaukite su transporto operatoriais, vietos valdžios institucijomis ir kitais subjektais

	galimybes lankytojams kaimo vietovėse, mažindamos poveikį aplinkai ir gerindamos lankytojų patirtį.	ekologiškas transporto priemonės, tokias kaip elektriniai mikroautobusai, bendri dviračiai ar elektriniai automobiliai.	Transporto planavimo patirties stoka. Ribotas transporto finansavimas. Ribotas gebėjimas derinti veiksmus su platesniais bendruomenės poreikiais.	(pvz., apgyvendinimo įstaigomis), kad pasiūlytumėte integruotas transporto paslaugas, didindami tvarumą ir mažindami kelionių anglies pėdsaką.
Komeraciniai subjektai	Remti kaimo vietovių judumą, bendrai finansuojant ir skatinant sprendimus, kurie pagerina susisiekimą su kaimo vietovėmis, dažnai integruojant žaliąją energiją ir judumo technologijas, siekiant tvarumo tikslų.	Pagerinti darbuotojų, klientų ir tikslinių vartotojų susisiekimą su kaimo vietovėmis. Skatinti judumo sprendimus, kurie atitinka jų tvarumo tikslus ir gerina veiklos efektyvumą.	Mobilumo paslaugos nėra jų pagrindinė veikla. Su investavimu į nepagrindinę veiklą susijusi finansinė rizika. Tiesioginės įtakos transporto reglamentams ar politikos formavimui stoka. Dažnai orientuojantis į konkrečius klientų segmentus.	Partnerystė su savivaldybėmis ir transporto operatoriais, siekiant įdiegti reikiamą infrastruktūrą (pvz., elektrinių transporto priemonių įkrovimo stoteles) ir užtikrinti bendrai finansuojamų kaimo transporto sprendimų plėtrą.

pav. 11 Bendruomenės automobilių dalijimasis Villerouge-Termenės kaimo bendruomenėje

Mokymasis iš praktikos: bendruomenės pagrindu veikiantis automobilių dalijimasis kaimo bendruomenėje

Elektrinių automobilių dalijimosi projektas Villerouge-Termenės yra puikus bendruomenės inicijuotos iniciatyvos, sprendžiančios kaimo mobilumo iššūkius, pavyzdys. Dėl didelių atstumų iki būtiniausių paslaugų ir riboto viešojo transporto projektas pagerina gyventojų susisiekimą, pasiūlydamas elektrinę transporto priemonę trumpoms kelionėms 40–80 km spinduliu, palengvindamas keliones į maisto prekių parduotuves, sveikatos priežiūros įstaigas ir kt. Be to, transporto priemonė aptarnauja turistus, skatindama tyrinėti netoliese esančius objektus Kataro krašte. Paslauga sulaukė didelio susidomėjimo – dalyvavo beveik trečdalis iš 150 kaimo gyventojų, o organizuojamos diskusijos skatino bendruomenės bendravimą. Remdama miesto rotušės komandas, propaguojančias ekologišką mobilumą, iniciatyva tenkina transporto poreikius už prieinamą 6 eurų kainą už pusę dienos, kartu skatindama elektrinių transporto priemonių naudojimą. Projektas pagerina susisiekimą su kaimyninėmis vietovėmis, remia vietos turizmą ir sukuria socialinę sąveiką per bendras keliones automobiliu. Bendra šio projekto investicijų suma siekė 177 656 EUR. Finansavimas buvo gautas iš įvairių šaltinių.



Nuotraukų autoriai: Villerouge-Termenės merija

Fotovoltinės automobilių stoginės ir įkrovimo punkto įsigijimas ir įrengimas		Elektromobilių pirkimas ir valdymas (įskaitant internetinę paraišką ir svetainę 3 metams)	
Nacionalinė vyriausybė	€ 61,000	EPŽŪFK	€ 29,667
Odo departamentas	€ 26,600	Odo departamentas	€ 2,524
SYADEN energijos tiekėjas	€ 10,500	Regionas	€ 4,040
Savivaldybė	€ 32,200	Savivaldybė	€ 10,123
Kaimo išlaidos siekia 1.000 eurų per metus, siekiant užtikrinti šios paslaugos veikimą (internetinės platformos apmokėjimas, valymas, pagalba naudotojams ir kt.)			

2 veiksmas: koks yra pagrindinis jūsų projekto tipas?

Įgyvendinant naują transporto iniciatyvą, labai svarbu aiškiai apibrėžti pagrindinį jūsų projekto tikslą. Tai leis anksti įvertinti finansavimo poreikių mastą, derinį ir trukmę; numatomus tikslinius naudotojus ir potencialius gavėjus; ir išteklius/įrenginius bei potencialias partnerystes, kurios geriausiai atitiktų projektą.

Aiškiai apibrėžtas tikslas padeda nustatyti aiškius tikslus, paskirstyti išteklius ir įtraukti atitinkamas suinteresuotąsias šalis. Savo ruožtu tai padės potencialiems finansuotojams suprasti pasiūlymo esmę; anksti nurodyti, kokius aspektus jie gali arba negali finansuoti; ir galbūt patarti, kaip pasiūlymą būtų galima pritaikyti, kad jis geriau atitiktų jų finansavimo kriterijus.

Žemiau pateikiami keturi pagrindiniai (neišsamus sąrašas) mobilumo projektų tipai ir aspektai. Šie pavyzdžiai gali padėti paaiškinti, kaip supaprastinti savo projekto idėją.

lentelė 3 Pagrindiniai mobilumo projektų tipai kaimo vietovėse

Šaltinis: SMARTA-NET

A tipas: Bendrosios srities susisiekimo paslauga	
Tikslas	Pagerinti susisiekimą su konkrečia geografine vieta.
Apimtis	Bendras mobilumo projektas gali būti orientuotas į skirtingus aspektus, tokius kaip viešojo transporto gerinimas, paklausai jautrių paslaugų diegimas, dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūros tobulinimas ir priklausomybės nuo automobilių mažinimas, siekiant padidinti prieinamumą gyventojams, keleiviams ir turistams.
Projekto struktūra	Visos teritorijos bendras mobilumo projektas, savo pobūdžiu, apims plačią geografinę aprėptį, susidės iš daugybės paslaugų ir gali apimti kelias transporto rūšis. Tai kelia pavojų prarasti dėmesio centrą ir iššūkių subalansuojant skirtingų elementų poreikius. Tokiame projekte greičiausiai dalyvaus daug suinteresuotųjų šalių, bus vykdomi keli lygiagretūs įgyvendinimai ir potencialiai skirtingi finansavimo šaltiniai / deriniai kiekvienam paslaugų tipui. Todėl tam reikės stipraus vadovavimo ir veiksmingo koordinavimo.
Pagrindinės rekomendacijos	<ul style="list-style-type: none"> • Projekto pagrindas: Suderinkite projektą su vietos mobilumo planais ir politika, kad padidintumėte patikimumą ir gautumėte paramą. • Tiksliniai naudotojai: Aiškiai nustatykite pagrindinius judumo poreikius ir susieti juos su konkrečiais paslaugų tipais, kad būtų lengviau parengti verslo planą.

	<ul style="list-style-type: none"> • Integracija: Užtikrinkite sklandžią institucinę, organizacinę ir finansinę integraciją su esamais viešojo transporto tinklais. • Darnumas: integruokite tvarias transporto rūšis, tokias kaip mažataršės transporto priemonės, elektriniai autobusai arba elektrinių dviračių sistemos, ypač jautriose vietovėse. • Ilgalaikis planavimas: Dėmesys busimam augimui ir plėtrai, numatant paslaugų paklausos ir mobilumo poreikių pokyčius.
B tipas: mobilumo paslauga konkrečiai paskirties vietai	
Tikslas	Suteikti patikimas ir patogias transporto galimybes į konkrečią kaimo vietovę, pavyzdžiui, kaimą, turistų lankomą vietą ar bendruomenės paslaugų centrą, ir iš jos.
Apimtis	Pagerinti gyventojų ir lankytojų susisiekimą, sujungiant kaimo vietovę su pagrindiniais transporto mazgais ir jungtimis, tokiais kaip netoliese esantys miestai, viešojo transporto stotelės ar geležinkelio stotys.
Projekto struktūra	Struktūra paprastai yra labiau lokalizuota, palyginti su viso regiono iniciatyvomis, ir dažnai apima mažiau, bet labiau tikslingų paslaugų. Projektas gali būti grindžiamas tiksliniais transporto sprendimais, tokiais kaip maršrutiniai autobusai arba lanksčios pagal pareikalavimą teikiamos paslaugos, kurios yra glaudžiai koordinuojamos su regioninėmis viešojo transporto sistemomis, jungiančiomis naudotojus su pagrindiniais transporto mazgais. Toks požiūris sumažina sudėtingumą, tačiau vis tiek gali apimti kelis partnerius, įskaitant vietos valdžios institucijas, transporto paslaugų teikėjus ir vietos įmones. Finansavimas galėtų būti teikiamas iš įvairių viešųjų ir privačių šaltinių, ypač jei paslauga remia vietos verslą arba skatina turizmą, ir reikalauja veiksmingo koordinavimo, siekiant užtikrinti paslaugų pritaikymą sezoniniams svyravimams.
Pagrindinės rekomendacijos	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerystės: Bendradarbiaukite su vietos įmonėmis dėl bendro finansavimo ir rinkodaros, siekiant sumažinti išlaidas. • Mažas gyventojų tankumas ir teritoriniai iššūkiai: Kurkite lanksčias, ekonomiškai efektyvias paslaugas (pvz., pagal pareikalavimą arba bendras keliones); Planuokite ilgesnius atstumus ir sudėtingą reljefą. • Vietinio bendruomenės įsitraukimo: pritaikyti paslaugas bendruomenės poreikiams ir tvarkaraščiams. • Darnumas: Jei įmanoma, naudokite ekologiškas transporto priemones, pavyzdžiui, elektrinius automobilius.
C tipas: Vystymo / veiklos projektas, kuriam reikalingas mobilumo elementas	
Tikslas	Integruokite transporto sprendimus į naujos kaimo infrastruktūros ar veiklos, pavyzdžiui, būsto projekto, žemės ūkio centro ar bendruomenės centro, plėtrą.
Apimtis	Kaimo vietovėse mobilumo poreikiai turi būti vertinami kaip platesnių plėtros planų dalis. Tai reiškia, kad kiekvienas naujas projektas – nesvarbu, ar tai būtų gyvenamųjų namų statyba, verslo parkas ar poilsio įrenginys – turi apimti gerai apgalvotą transporto komponentą. Tikslas – užtikrinti prieinamus, efektyvius susisiekimus su platesniu regionu, padedant sumažinti kaimo izoliaciją ir sudarant sąlygas plėtrai, užtikrinant, kad žmonės galėtų lengvai atvykti į objektą ir iš jo išvykti, nebūdami priversti naudoti savo automobilio.
Projekto struktūra	Mobilumo komponentai vystymo projektuose paprastai yra integruojami į platesnį projekto kontekstą, todėl juos reikia suderinti su bendrais pagrindinės iniciatyvos tikslais ir terminais. Transporto elementas turėtų būti suprojektuotas taip, kad

	<p>papildytų ir pagerintų vystymo projekto prieinamumą, užtikrinant susisiekimą su netoliese esančiomis gyvenvietėmis ir transporto tinklais. Tai gali apimti naują infrastruktūrą, pavyzdžiui, maršrutinių autobusų paslaugas, dviračių takus ar pėstiesiems pritaikytą dizainą, taip pat partnerystę su viešojo transporto paslaugų teikėjais. Labai svarbu sutelkti dėmesį į suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimą, nes projekte dažnai dalyvauja vystytojai, vietos valdžios institucijos ir galutiniai vartotojai. Finansavimas gali būti gaunamas iš įvairių šaltinių, įskaitant viešąsias dotacijas, privačias investicijas arba paties vystymo projekto įnašus.</p>
Pagrindinės rekomendacijos	<ul style="list-style-type: none"> • Ribota esama infrastruktūra: kaimo vietovėse dažnai trūksta viešojo transporto paslaugų, todėl transporto sprendimai turi užpildyti šią spragą. Galimi variantai: naujo autobusų maršruto įsteigimas, transportas pagal pareikalavimą arba bendri automobiliai. • Integracija su aplinkinėmis teritorijomis: Užtikrinkite, kad plėtra būtų sujungta su pagrindinėmis paslaugomis, tokiomis kaip sveikatos priežiūra, švietimas ir darbo centrai netoliese esančiuose miestuose ar miesteliuose. • Suinteresuotųjų šalių įtraukimas: glaudžiai bendradarbiaukite su vietos gyventojais, tarybomis ir įmonėmis, kad mobilumo sprendimas atitiktų bendruomenės poreikius ir vietos sąlygas.
D tipas: Nišinis komercinis mobilumas (pvz., automobilių dalijimasis)	
Tikslas	Siūlyti specializuotas transporto paslaugas, skirtas konkrečioms komerciniams ar bendruomenės poreikiams kaimo vietovėse tenkinti.
Apimtis	Kaimo kontekste nišinės mobilumo paslaugos dažnai orientuotos į unikalų transporto spragų užpildymą tam tikroms vartotojų grupėms ar veikloms. Tai galėtų būti automobilių dalijimasis bendruomenėse, kuriose ribotas priėjimas prie transporto priemonių, arba žemės ūkio transporto paslaugos, padedančios vietos ūkininkams pervežti produkciją į rinkas. Atsižvelgiant į išsklaidytą gyventojų skaičių ir didelius atstumus kaimo vietovėse, šios paslaugos turi būti ekonomiškai efektyvios ir pritaikytos prie konkrečių poreikių, užtikrinant, kad jos būtų praktiškos ir finansiškai perspektyvios.
Projekto struktūra	Nišiniai mobilumo projektai yra struktūrizuoti pagal tikslines, mažo masto paslaugas, pritaikytas konkrečioms vartotojų poreikiams ar veikloms. Šiuose projektuose dažnai dalyvauja mažiau suinteresuotųjų šalių, o paslaugą valdo vienas operatorius arba kooperatyvas. Priklausomai nuo konteksto, jie gali remtis bendruomenės valdomais modeliais, partneryste su vietos įmonėmis arba viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimu. Atsižvelgiant į jų specializuotą pobūdį, šiems projektams reikalingas aiškus vartotojų grupių ir paklausos nustatymas, naudojant lanksčius paslaugų modelius, kurie gali prisitaikyti prie pokyčių. Finansavimas paprastai gaunamas iš bendruomenės įnašų, vietinių subsidijų ir privačių investicijų derinio. Kad projektas išliktų perspektyvus, jo struktūra turėtų apimti tvirtą verslo planą, orientuotą į ekonomiškumą, mastą ir paslaugų pritaikomumą.
Pagrindinės rekomendacijos	<ul style="list-style-type: none"> • Sprendžiant kaimo vietovių problemas: nustatykite konkrečius judumo iššūkius kaimo vietovėse, tokius kaip žemas viešojo transporto dažnis arba privačių transporto

	<p>priemonių trūkumas, ir sukurkite sprendimus, pritaikytus prie vietos konteksto.</p> <ul style="list-style-type: none">• Bendruomeniniai sprendimai: įtraukite vietos verslą, apgyvendinimo įstaigas, įrenginius ir bendruomenės grupes kuriant ir valdant paslaugą. Pavyzdžiui, vietiniai suinteresuotieji subjektai gali kurti ir prižiūrėti kooperatyvines automobilių dalijimosi ar pavežėjimo paslaugas.• Technologijos ir prieinamumas: Išnaudokite technologijas, tokias kaip mobiliosios programėlės, dalijimuisi kelionėmis koordinuoti, tačiau taip pat atsižvelkite į skaitmeninio plačiajuosčio ryšio apribojimus. Užtikrinkite, kad paslaugos būtų prieinamos vyresnio amžiaus žmonėms arba tiems, kurie neturi prieigos prie skaitmeninių technologijų.• Mastelis: pradėkite nuo mažų projektų ir plėskite juos augant paklausai, išlaikydami mažas eksploataavimo išlaidas, naudodami lanksčius, bendro naudojimo modelius.
--	--

pav. 12 VysoMarch projektas pasienyje tarp Austrijos ir Slovakijos

Mokymasis iš praktikos: VysoMarch projektas pasienyje tarp Austrijos ir Slovakijos

Pagrindinis VysoMarch projekto tikslas – skatinti tvarų ir aplinkai nekenksmingą mobilumą bei stiprinti tarpvalstybinį bendradarbiavimą tarp Austrijos ir Slovakijos. Naujas pėsčiųjų ir dviračių tiltas per Moravos upę yra skirtas sukurti patrauklų, saugų susisiekimą kasdieniam dviračių eismui ir tuo pačiu užtikrinti ekologinį tvarumą.

Projekto apimtis: i) Pakabinamojo tilto (273 metrų ilgio, 4 metrų pločio) statyba, skirta sujungti dviračių ir pėsčiųjų takus tarp Slovakijos Hochsteteno ir Austrijos Marcheggio savivaldybių; ii) Papildomos priemonės, skirtos tvariam judumui remti, pavyzdžiui, atskiras dviračių takas didesniai saugumui užtikrinti, greitas susisiekimas su Marcheggio geležinkelio stotimi, rakinamos dviračių dėžės, dviračių eismo skaitikliai ir tarpvalstybinė kelio ženklų sistema; iii) Gamtos apsaugos ir paukščių apsaugos priemonės: Apsaugos priemonės statybos laikotarpiu ir ekologinis atkūrimas užbaigus statybos darbus, įskaitant paukščių įspėjimo sferas ir vėliavėles, kad būtų išvengta susidūrimų. Projekto partneriai yra Bratislavos savivaldos apygarda ir Žemutinės Austrijos provincijos valdžia. Bendra projekto vertė siekė 5,9 mln. eurų, iš kurių 5 mln. eurų – Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) lėšos. Projektas įgyvendintas remiant Europos Sąjungai, Europos regioninės plėtros fondui, pagal 2014–2020 m. Slovakijos Respublikos ir Austrijos tarpvalstybinio bendradarbiavimo programą „Interreg V-A“.



Šaltiniai: [Amt der NÖ Landesregierung](http://www.amtdernoe.at)

3 veiksmas: kokio tipo mobilumo paslaugas siūlote finansuoti?

Įvairiuose ES kaimo kontekstuose jau egzistuoja platus kaimo mobilumo sprendimų spektras, kurį galima suskirstyti į tris pagrindinius tipus:

- **Lankstūs transporto sprendimai**, įskaitant transportą pagal pareikalavimą;
- **Keleivių vežimo paslaugos**, tokios kaip automobilių dalijimasis ir bendri taksi;
- **Turto dalijimosi paslaugos**, įskaitant automobilių ir dviračių dalijimąsi.

Šios paslaugos tampa daug efektyvesnės, kai jos koordinuojamos arba integruojamos su fiksuoto maršruto autobusų ir geležinkelio paslaugomis.

Be to, būtina atsižvelgti į:

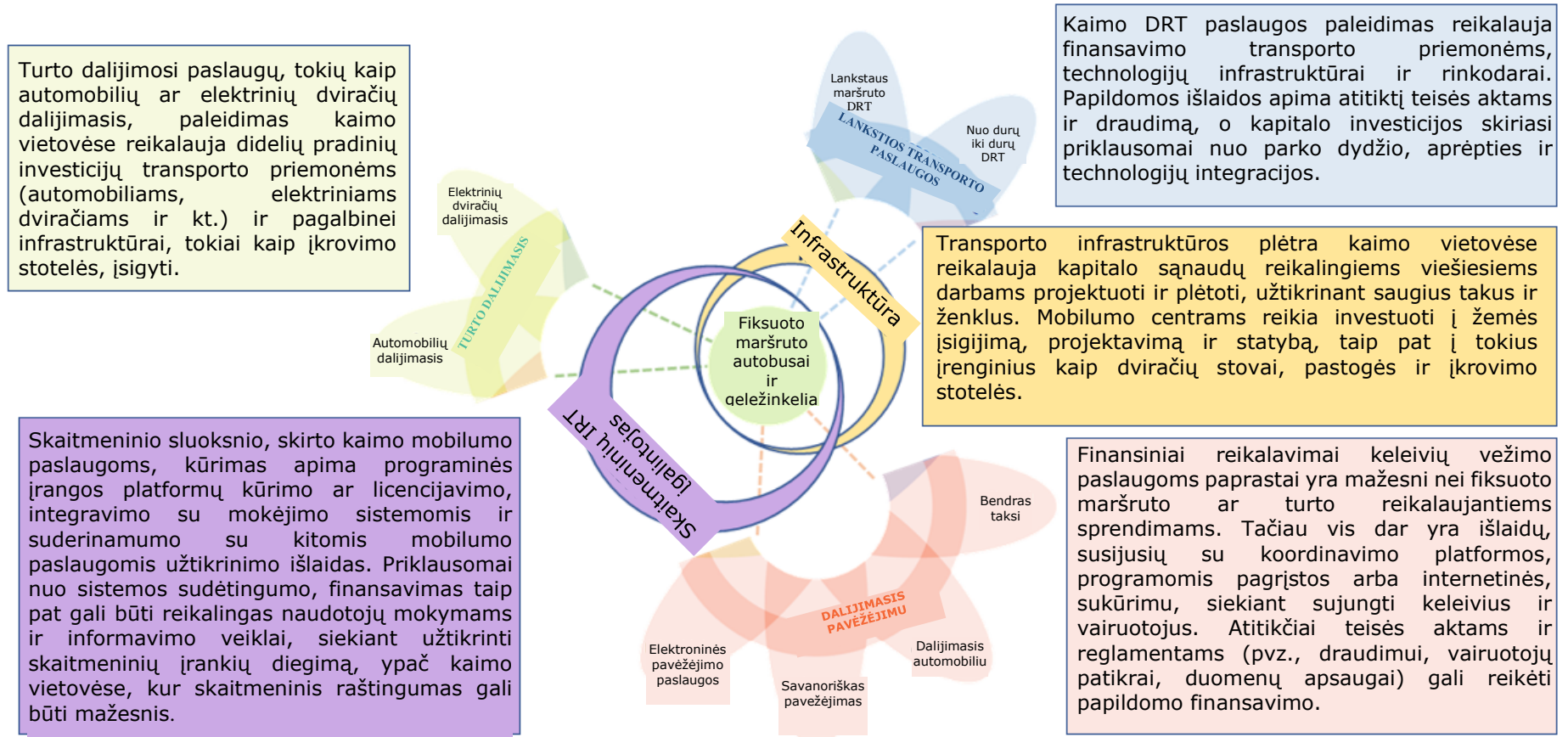
- Fizinę infrastruktūrą, leidžiančią **aktyvų mobilumą**, pavyzdžiui, dviračių ir pėsčiųjų takus, bei mobilumo centrus ir persėdimo punktus;
- **IKT įgalintoją ir skaitmeninį sluoksnį**, įskaitant IT sistemas užsakymui, bilietams, naudotojų informacijai ir kt.

Finansavimo ir finansiniai reikalavimai skiriasi priklausomai nuo paslaugos tipo. Bendruomenė gali pradėti nuo 3 veiksmo, jei, pavyzdžiui, ji jau žino (arba mano žinanti) mobilumo paslaugą, kurią siūloma finansuoti. Vis tiek rekomenduojame atlikti 1 ir 2 veiksmus, nes jie gali padėti dar kartą pagalvoti apie geriausią dalyvių derinį ir taip pat sukurti tikslinius tikslus. Tai padės vėliau, kai pasiūlymo teikėjas norės įtikinamai argumentuoti finansavimo šaltinius.

Pagrindiniai finansavimo ir finansiniai reikalavimai pagal paslaugos tipą apibendrinti toliau.

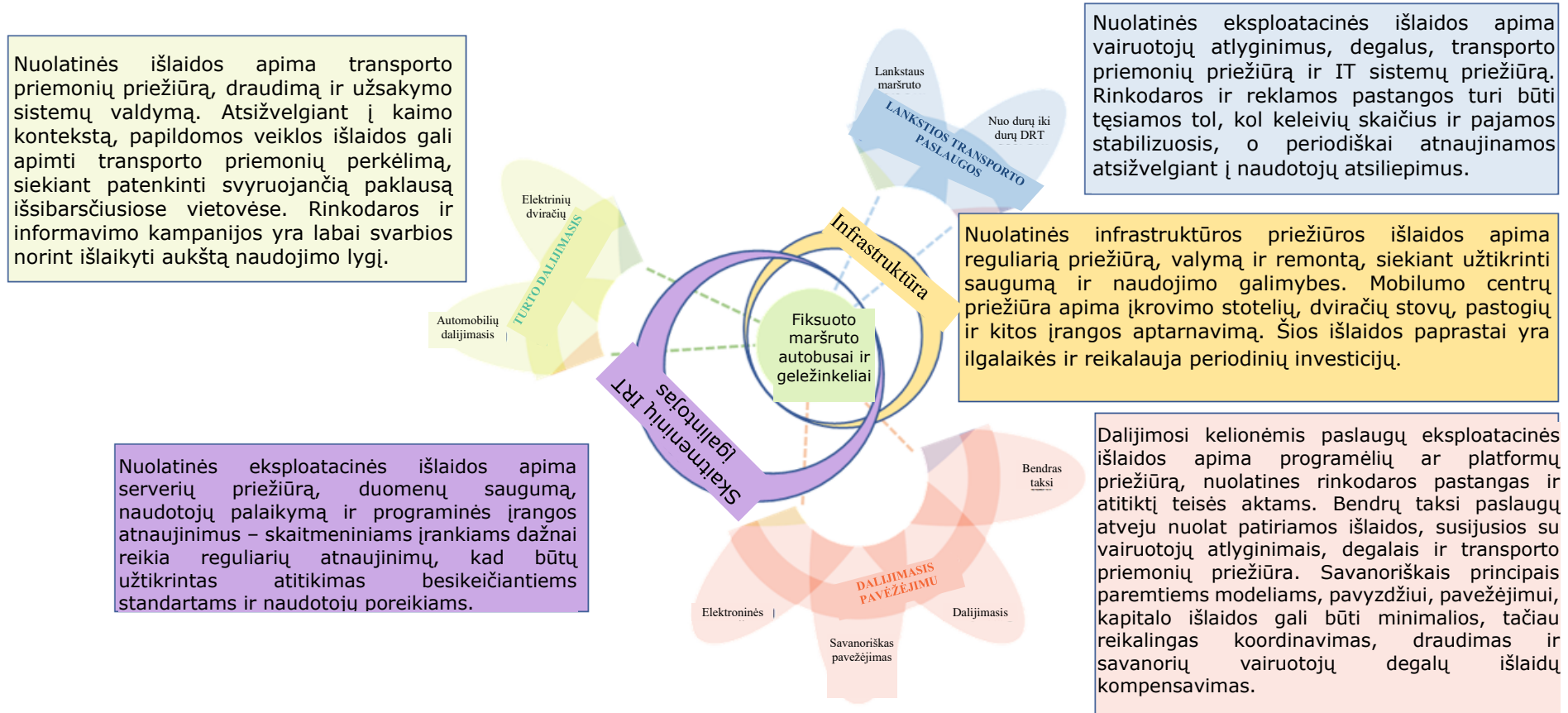
pav. 13 Finansavimo reikalavimai kaimo bendro mobilumo sprendimams.

Saltinis: MemEx



pav. 14 Finansiniai klausimai, susiję su kaimo bendro mobilumo sprendimais

Saltinis: MemEx



pav. 15 Išmaniojo mobilumo projektas Garfagnana slėnyje, Italijoje

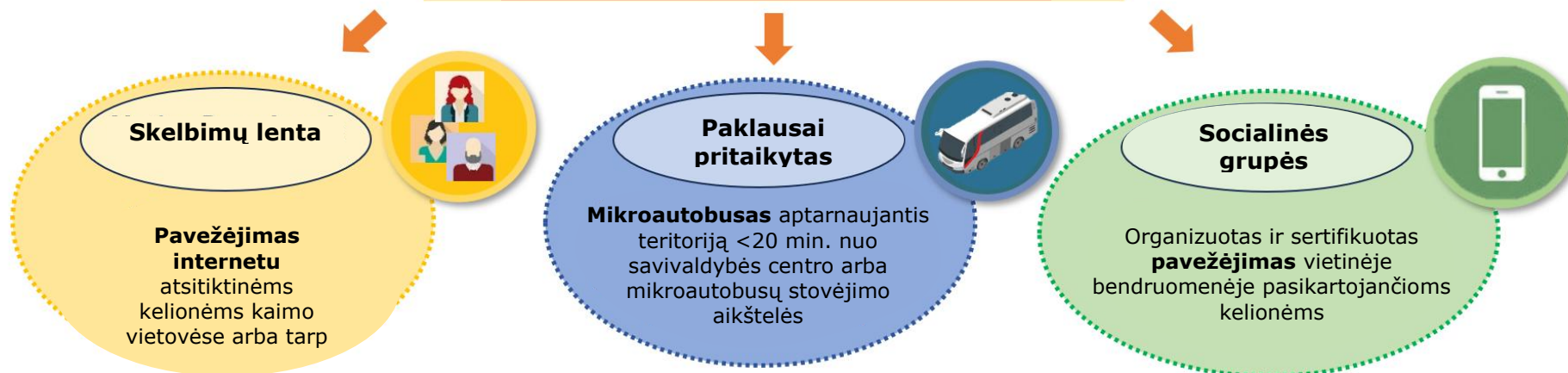
Saltinis: MemEx

Mokymasis iš praktikos: SMART mobilumo projektas Garfagnana slėnyje, Italijoje

- Inicijatyva, kurią vadovauja **Garfagnana savivaldybių sąjunga**
- Apie **600 tūkst €** finansavimas pagal **Italijos atokiausių vietovių strategiją (SNAI) – 2014–2020 m.**
- Finansuojamos priemonės: i) Išmaniojo mobilumo **paslaugų scenarijaus** apibrėžimas; ii) Teritorijos **mobilumo vadovo** įsteigimas; iii) Išmaniojo mobilumo **investicijos** (transporto priemonės ir IT platforma);
- **Naudotojai** kaip potencialūs mobilumo paslaugų teikėjai



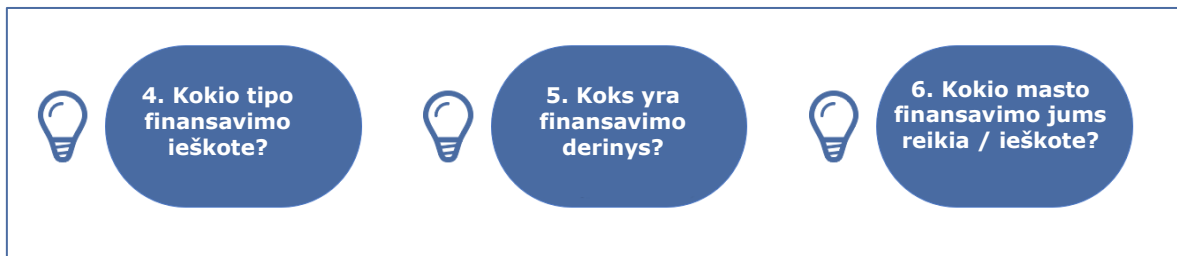
Mobilumo paslaugų tipas: sprendimų derinys



6. FINANSAVIMO POREIKIŲ IR PLANŲ VERTINIMAS

Išsamus finansavimo reikalavimų supratimas yra labai svarbus siekiant užtikrinti projekto finansinį gyvybingumą ir tvarumą. Tai apima reikalingo finansavimo tipo nustatymą, kapitalo išlaidų (Capex) ir eksploatacinių išlaidų (Opex) poveikio įvertinimą, taip pat tinkamo finansavimo derinio, siekiant subalansuoti viešąjį ir privatųjį įnašus, nustatymą. Reikalingo finansavimo masto nustatymas padeda suderinti projekto ambicijas su realiomis finansavimo galimybėmis, užtikrinant pritaikytą ir įgyvendinamą finansavimo planą. Kaip jau minėta, projektų teikėjai gali turėti ankstesnės patirties kitose srityse. Šis skyrius skirtas įžvalgoms apie aspektus, būdingus kaimo mobilumui.

pav. 16 Pagrindinių projekto elementų apibrėžimas – 4–6 veiksmi
Šaltinis: SMARTA-NET



4 veiksmas: Kokio tipo finansavimo ieškote?

Planuodami kaimo bendro naudojimo mobilumo sprendimus, savivaldybės susiduria su iššūkiais numatant poreikius ir užtikrinant tinkamą bei pakankamą finansavimą visuose projekto etapuose. Šiame gairės etape apžvelgiami pagrindiniai kaimo bendro naudojimo mobilumo paslaugų finansavimo aspektai. Jo tikslas – padėti vietos valdžios institucijoms suprasti įvairius finansavimo poreikius nuo koncepcijos iki ilgalaikio veikimo. Suprasdamos skirtingus finansinius poreikius kiekviename etape – koncepcijos kūrimo, planavimo ir nuolatinio veikimo – savivaldybės gali efektyviai paskirstyti savo išteklius.

Tinkami finansavimo tipai trumpai pristatomi 17 paveiksle.

pav. 17 Kaimo mobilumo sprendimų finansavimo tipai
Šaltinis: SMARTA-NET

Priešprojektinių	Turtas	Operacijos
<ul style="list-style-type: none"> • Pasiūlymų teikėjų nuosavi išteklių • Dotacijų finansavimas • Bendruomenės ir kiti nepiniginiai įnašai -pvz., apklausoms / duomenų rinkimui, bendruomenės konsultacijoms ir kt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapitalo - ilgalaikis, pvz., infrastruktūra ir kt. • Kapitalo - vidutinės trukmės, pvz., transporto priemonės, IT sistemos ir kt. • Lizingo finansavimas -pvz., transporto priemonės • Mokėjimas už paslaugą - pvz., ITS kaip paslauga ir kt. • Nepiniginis -pvz., prieiga prie esamo turto su nominaliu / be mokesčio 	<ul style="list-style-type: none"> • Veiklos - prieš paleidimą ir pradinis finansavimas • Veiklos - apyvartinis kapitalas • Veiklos - nuolatinė finansinė parama paslaugoms (subsidijos, dotacijos ir kt.) • Veiklos - nepiniginė, pvz., savanorių indėlis, išteklių įnašas ir kt. • Sistemos pajamos -pajamos ir naudotojų mokesčiai

18 paveiksle pateikiama finansavimo poreikių apžvalga visuose šiuose etapuose, išsamiai aprašant kiekvieno etapo trukmę, tikslą ir reikalingo finansavimo tipą.

Jame pabrėžiama, kaip savivaldybės gali struktūrizuoti savo finansavimą, pradedant pradiniais galimybių studijomis ir kapitalo išlaidomis, baigiant veiklos sąnaudomis ir ilgalaikiu paslaugų tvarumu.

Kaimo bendro naudojimo mobilumo sprendimų finansiniai poreikiai kinta skirtingais etapais – koncepcijos, planavimo ir veikimo – kiekvienas etapas remiasi ankstesniu etapu. Iš pradžių, koncepcijos etape, sąnaudos sutelkiamos į galimybių studijas, siekiant įvertinti paslaugos gyvybingumą. Taip pat atliekamas pradinis lėšų gavimo galimybių įvertinimas, užtikrinant reikiamus „realybės patikrinimus“. Šios sąnaudos tiesiogiai įtakoja planavimo etapą, kuriame atliekamas išsamus paslaugų projektavimas ir kapitalo išlaidos, tokios kaip transporto priemonės ir IT infrastruktūra. Efektyvus planavimas užtikrina, kad šiame etape atliktos kapitalo investicijos atitiktų numatytą veiklos modelį.

Projektui pereinant į veiklos etapą, atsiranda nuolatinės išlaidos, tokios kaip vairuotojų atlyginimai, degalai, techninė priežiūra ir stebėseną. Šio etapo sėkmė labai priklauso nuo to, kaip gerai išteklių valdomi ankstesniuose etapuose. Pavyzdžiui, kapitalo investicijos į efektyvias transporto priemones ar skaitmeninę infrastruktūrą gali sumažinti ilgalaikes veiklos išlaidas, pagerindamos paslaugos finansinį tvarumą. Taigi, kiekvienas etapas yra tarpusavyje susijęs, o koncepcijos ir planavimo etapuose priimti sprendimai tiesiogiai veikia veiklos etapo efektyvumą ir finansinį valdymą. Svarbu, kad visi sprendimai būtų grindžiami realiais vertinimais.

pav. 18 Finansavimo poreikių apžvalga skirtinguose projekto etapuose

Šaltinis: SMARTA-NET

	KONCEPCIJA	PLANAVIMAS	VEIKLA STEBĖSENA	
	[Bar chart showing duration of Concept and Planning phases]		[Bar chart showing duration of Operation and Maintenance phase]	
Trukmė	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Finansavimo tipas / tikslas finansavimas	Galimybių studija	Paslaugos planavimas	Paleidimas	Veiklos sąnaudos
		Projektavimas	Kapitalo išlaidos	Bandomasis
	Parengiamasis etapas			Stebėseną ir vertinimas

pav. 19 Dviračių dalijimosi sistema „Sprotenflotte“ Kylio regione, Vokietijoje

Mokymasis iš praktikos: dviračių dalijimosi sistema „Sprotenflotte“ Kylio regione, Vokietijoje

„SprotenFlotte“ – tai Kylio regiono dviračių dalijimosi sistema. Kylio mieste, Rendsburgo-Ekenfiordės ir Plėno rajonuose bei Šlėjaus regione maždaug 200 stočių galima išsinuomoti ir gražinti apie 1200 dviračių. Tarp jų yra ir elektrinių dviračių, krovinių dviračių ir elektrinių krovinių dviračių. Dviračius galima išsinuomoti nemokamai arba labai palankiomis kainomis.

- Finansavimo rūšis: 50 % federalinių lėšų (Skaitmeninių technologijų ir transporto ministerija (BMDV)) + 50 % savivaldybės lėšų (apytiksliai po 350 000 EUR).
- Konceptcija ir projektavimas: strateginis pagrindas buvo Kylio regiono mobilumo bendrasis planas. Detalus atskirų miestų planavimas buvo parengtas glaudžiai konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis ir įtraukiant naudotojus.
- Bandomoji fazė: „SprotenFlotte“ buvo pradėta 2019 m. bandomojoje fazėje Kylyje ir kaimyninėse savivaldybėse. Šios fazės metu buvo sukaupta patirties ir bendradarbiavimo partnerių, prieš tai, kai sistema buvo galutinai įdiegta ir išplėsta 2021 m. Projektas prasidėjo kaip bandomasis ir buvo tvariai tęsiamas finansavimo ir nuolatinių bendradarbiavimo modelių dėka. Po bandomosios fazės veikla stabilizavosi ir galiausiai išsiplėtė į kitas savivaldybes.
- Kapitalinės išlaidos (investicijos): Pradinės investicijos apėmė infrastruktūros išlaidas stotims, dviračiams ir didelei rinkodaros kampanijai, skirtai sistemai pristatyti.
- Veiklos išlaidos (einamosios eksploataavimo išlaidos): Eksploataavimo išlaidos apėmė dviračių nuomos išlaidas, personalo išlaidas, taip pat mažesnes einamąsias rinkodaros priemones ir gido parengimo išlaidas.



Nuotraukos autorius: [KielRegion](#)

Pagrindinės rekomendacijos projektų finansavimui valdyti:

- *Visapusiškas planavimas:* Pradėkite nuo išsamaus galimybių tyrimo, kad prieš pradėdami dideles investicijas būtų atsižvelgta į visus paslaugos aspektus, pradėdami infrastruktūrą ir baigiant paklausa. Tai padės išvengti nenumatytų išlaidų vėliau.
- *Laipsniškas finansavimas:* Užtikrinkite etapinį finansavimą, kad padengtumėte kiekvieno etapo išlaidas, užtikrindami, kad išteklių būtų prieinami projektui pereinant nuo koncepcijos iki ilgalaikio veikimo. Toks požiūris taip pat leidžia lanksčiai prisitaikyti prie nenumatytų paklausos ar veiklos poreikių pokyčių.
- *Kapitalo investicijų optimizavimas:* Investuokite į keičiamo dydžio ir ekonomišką technologijas bei infrastruktūrą, kad sumažintumėte būsimas veiklos sąnaudas. Taip pat pradėkite nuo paprastos struktūros, o tada palaipsniui didinkite paslaugos mastą ir tikslines vartotojų grupes.
- *Stebėseną ir koregavimą:* Reguliari stebėseną veiklos etape yra labai svarbi. Duomenimis pagrįsti sprendimai dėl maršrutų, paslaugų dažnumo ir transporto priemonių efektyvumo gali padėti tobulinti paslaugų teikimą ir sumažinti nereikalingas išlaidas.
- *Partnerystės:* Bendradarbiaukite su vietos įmonėmis, bendruomenės grupėmis ir vyriausybėmis programomis, kad kartu finansuotumėte projekto aspektus. Partnerystė gali sumažinti finansinę naštą ir sukurti vietos gyventojų paramą paslaugai.

5 žingsnis: Koks yra finansavimo derinys?

Įprastų transporto biudžetų nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu niekada nepakako, kad būtų užtikrintas tinkamas kaimo mobilumo aprėptis ar paslaugos¹². Tikėtis šių biudžetų padidėjimo gali būti nerealu arba pernelyg optimistiška, nes tam reikėtų didelių politikos pokyčių, kuriuos įgyvendinti užtrunka ilgai ir vargu ar tai įvyks greitai. Norint iš tikrųjų pakeisti kaimo mobilumą, būtina pasinaudoti platesniu finansavimo šaltinių deriniu, derinant viešąsias, privačiąsias ir alternatyvias investicijas, kad būtų taikomas labiau integruotas požiūris.

I lentelė 4 Kaimo mobilumo sprendimų finansavimo šaltinių derinys

Šaltinis: SMARTA-NET

	Kas	Chronologija	Finansavimo rūšis			Finansuojamos išlaidų kategorijos
			C	P	O	
Tikslinė viešoji vienintelė finansavimo šaltinis	Viešieji finansiniai ištekliai, sutelkti ES, nacionaliniu, regioniniu ar vietos (savivaldybių) lygmeniu	Vienkartinis arba pasikartojantis, jei taikomos viešosios subsidijos				Visi, įskaitant fizinę infrastruktūrą ir IT sprendimus
Keli paramos šaltiniai	Naudojamas viešojo finansavimo šaltinių derinys. Pavyzdžiui, ES lėšos naudojamos koncepcijai ir planavimui, o veiklos išlaidos (OpEx) yra remiamos nacionalinio arba regioninio lygmens viešosiomis subsidijomis.	Vienkartinis arba pasikartojantis, viešųjų subsidijų atveju				Visi, įskaitant fizinę infrastruktūrą ir IT sprendimus
Privačiojo sektoriaus investicijos	Dotacija skirta transporto priemonių įsigijimui arba viešųjų erdvių renovacijai	Vienas bandymas				Visi, įskaitant fizinę infrastruktūrą ir IT sprendimus
Komerciniai rėmėjai	Iš automobilių gamintojų, technologijų įmonių, energetikos ir komunalinių paslaugų įmonių ir kt. mobilizuoti ištekliai	Vienkartinis kapitalo išlaidoms arba pasikartojančioms				Turtas (įskaitant transporto priemones ir IT platformas)

¹²Tai nustatė SMART projektas (2018–2020 m.), kuris, be kita ko, išnagrinėjo kiekvienos ES valstybės narės kaimo mobilumo sistemą. Žr. SMARTA projekto „Politikos rekomendacijos dėl tvaraus bendro naudojimosi transportu ir viešojo transporto Europos kaimo vietovėse“ (2020 m.), atsisiunčiamas adresu https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations_Final-Version_web.pdf

Atskirų valstybių narių ataskaitos pateikiamos adresu <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

Kitas viešojo sektoriaus palaikymas	Ištekliai mobilizuojami iš kitų viešųjų asociacijų (pvz., viešojo transporto institucijų, regioninės plėtros agentūrų, aplinkosaugos agentūrų ir kt.)	Vienkartinis arba pasikartojantis, jei taikomos viešosios subsidijos				Visi, įskaitant fizinę infrastruktūrą ir IT sprendimus
Savonorių indėlis	Savonoriai įtraukiami padengti kai kuriuos paslaugos veiklos aspektus	Dažnai				(dažniausiai) Mobilumo paslaugų teikimas
Vartotojo mokesčiai	Keliautojai moka mokestį už paslaugos naudojimą	Tam tikru dažnumu. Suma yra kintama				Mobilumo paslaugų teikimas

pav. 20 Finansavimo šaltinių panaudojimas Retimne, Graikijoje

Mokymasis iš praktikos: finansavimo šaltinių panaudojimas Retimne, Graikijoje

Pirmoji be priedaigų elektroninių dviračių dalijimosi sistema Graikijoje buvo paleista Retimne, pakeičiant nepakankamą ankstesnę sistemą. Dalijimosi sistemos tikslas – skatinti perėjimą prie tvarių transporto rūšių. Įgyvendinimas tapo įmanomas dėl veiksmingo viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimo, remiamo Europos finansavimo, gauto pagal Graikijos partnerystės susitarimą 2014–2020 m. – (ESPA 2014–2020 m.) pagal Regioninę veiklos programą „Kreta“, bendrai finansuojamą ERPF.

Europos finansavimas padėjo pradėti dviračių iniciatyvą regione. Tačiau, kai šios lėšos buvo išekvotos, tapo aišku, kad pasikliauti vien tik privačiais operatoriais tęsiant paslaugą nebuvo įmanoma. Vis dėlto ši bendro naudojimo elektroninių dviračių sistema atskleidė bendrai naudojamų transporto priemonių potencialą regione. Savivaldybės įsitraukimas ir nuolatinės pastangos skatinant bendrą mobilumą pritraukė privačius bendro naudojimo mobilumo operatorius ir lėmė naujas investicijas į atitinkamas paslaugas.

Pavyzdžiui, 2019 m. liepos mėn. Retimne buvo pristatyta nauja privati investicija į elektrinių paspirtukų dalijimosi sistemą. Vėliau, 2024 m., įdiegta visiškai nauja dviračių dalijimosi sistema (44 elektriniai dviračiai / 6 dviračių stotelės), kuriai paramą suteikė kitas Europos finansavimas pagal Graikijos partnerystės susitarimą 2014–2020 m. – (ESPA 2014–2020 m.), pagal sektoriaus veiksmų programą: „Transporto infrastruktūra, aplinka ir darnus vystymasis“, bendrai finansuojamą Sanglaudos fondo lėšomis¹³.



Nuotraukos : Retimno savivaldybė

Šis naujas finansavimo srautas leido iniciatyvai pasinaudoti augančiu dviračių sporto potencialu regione, užtikrinant jos tolesnę sėkmę. Retimno savivaldybė bando rasti būdą, kaip buvusi sistema (be stotelių) galėtų būti įtraukta į naująją.

Šis atvejo tyrimas yra ypač aktualus, nes jis pabrėžia kelių finansavimo šaltinių naudojimo svarbą siekiant užtikrinti ilgalaikį finansinį tvarumą.

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

pav. 21 Kaimo vietovių elektroninių automobilių dalijimosi schemos palaikymas: FLUGS modelis Rytų Tirolyje

Mokymasis iš praktikos: „Flugs“ elektroninių automobilių dalijimasis

„Flugs“¹⁴ yra elektra varomų automobilių dalijimosi stotimis paremta sistema, veikianti Rytų Tirolio regione, Austrijoje. Pagrindinis „Flugs“ sistemos tikslas – sumažinti individualių asmenų ir šeimų kelionių skaičių, atliekamų privačiais automobiliais, ir pasiūlyti alternatyvų sprendimą turėti 1^{ąjį}, 2^{ąjį} ar 3^{įjį} automobilį.

Paslauga pradėta teikti 2015 m., ją valdo „Regionalenergie East Tyrol“, kuri siūlo FLUGS eCarsharing paslaugą ir rūpinasi priežiūros darbais, vietos palaikymu, apdorojimu, sąskaitų išrašymu, vertinimais, viešaisiais ryšiais, rinkodara ir kitu vidiniu turto.

Šiuo metu „Regionalenergie East Tyrol“

teikia šią paslaugą daugiausia dėl komercinių priežasčių (t. y. būti regione kaip energijos tiekėjui), o ne dėl paties automobilių dalijimosi verslo. Sunku rasti ir aktyviai įtraukti automobilių dalijimosi paslaugų teikėją dėl mažos paklausos kaimo vietovėse, kuri neleidžia privatiems operatoriams sukurti tvirto investavimo pagrindimo.

FLUGS eCarsharing paslauga yra iš dalies perduota išoriniams tiekėjams (užsakymo platforma ir telemetrija). Vienintelis rėmėjas yra Rytų Tirolio regiono valdyba (RMO), regioninė plėtros agentūra, turinti kompetenciją tvarių mobilumo projektų, iniciatyvų ir strategijų srityje. RMO vykdo reklamos ir sklaidos veiklą.

Pajamos padengia tik dalį fiksuotų transporto priemonių parko išlaidų.



Šaltinis: „Flugs“ e. automobilių dalijimosi paslauga Rytų Tirolyje, Austrijoje - © E. Bachmann

6 žingsnis: Kokio masto finansavimo jums reikia/siekiate?

Kaimo mobilumo sprendimams reikalingas strateginis požiūris į finansavimą, nes reikalingų investicijų mastas labai skiriasi priklausomai nuo projekto apimties ir pobūdžio. Šiame skyriuje pateikiamos gairės, kaip įvertinti ir pasiruošti jūsų projekto finansiniams poreikiams, pateikiant įžvalgų apie tipines išlaidų kategorijas, lyginamuosius standartus ir veiklos aspektus.

Norint suprasti finansavimo mastą, reikia atskirti ikiprejektines investicijas, kurios sudaro iniciatyvos pagrindą, ir veiklos sąnaudas, kurios užtikrina jos nuolatinį gyvybingumą. Kiekvienas plėtros etapas – nuo galimybių studijų iki įgyvendinimo ir kasdienės veiklos – turi skirtingus finansinius reikalavimus. 14 ir 15 paveiksluose pristatome pagrindines sritis, kuriose reikalingas finansavimas, kartu su apytiksliais įprastos veiklos ir paslaugų kainų intervalais. Nepaisant to, faktinis reikalingo finansavimo mastas priklausys nuo kelių veiksnių, įskaitant numatomos paslaugos tipą, geografinį ir demografinį kontekstą bei turimus išteklius.

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

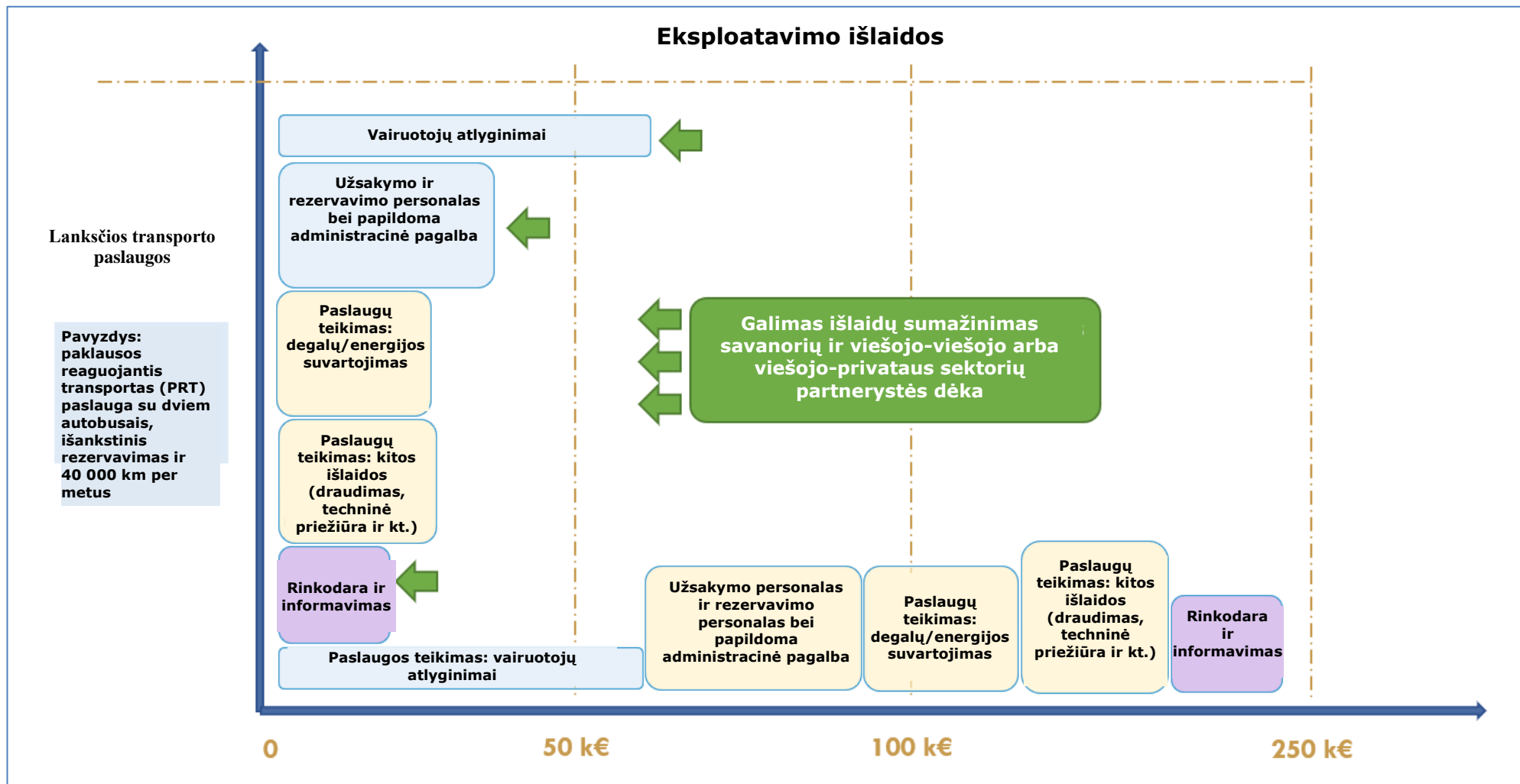
pav. 22 Finansavimas, reikalingas ikiprejektinėms ir kapitalo sąnaudoms

Šaltinis: SMARTA-NET



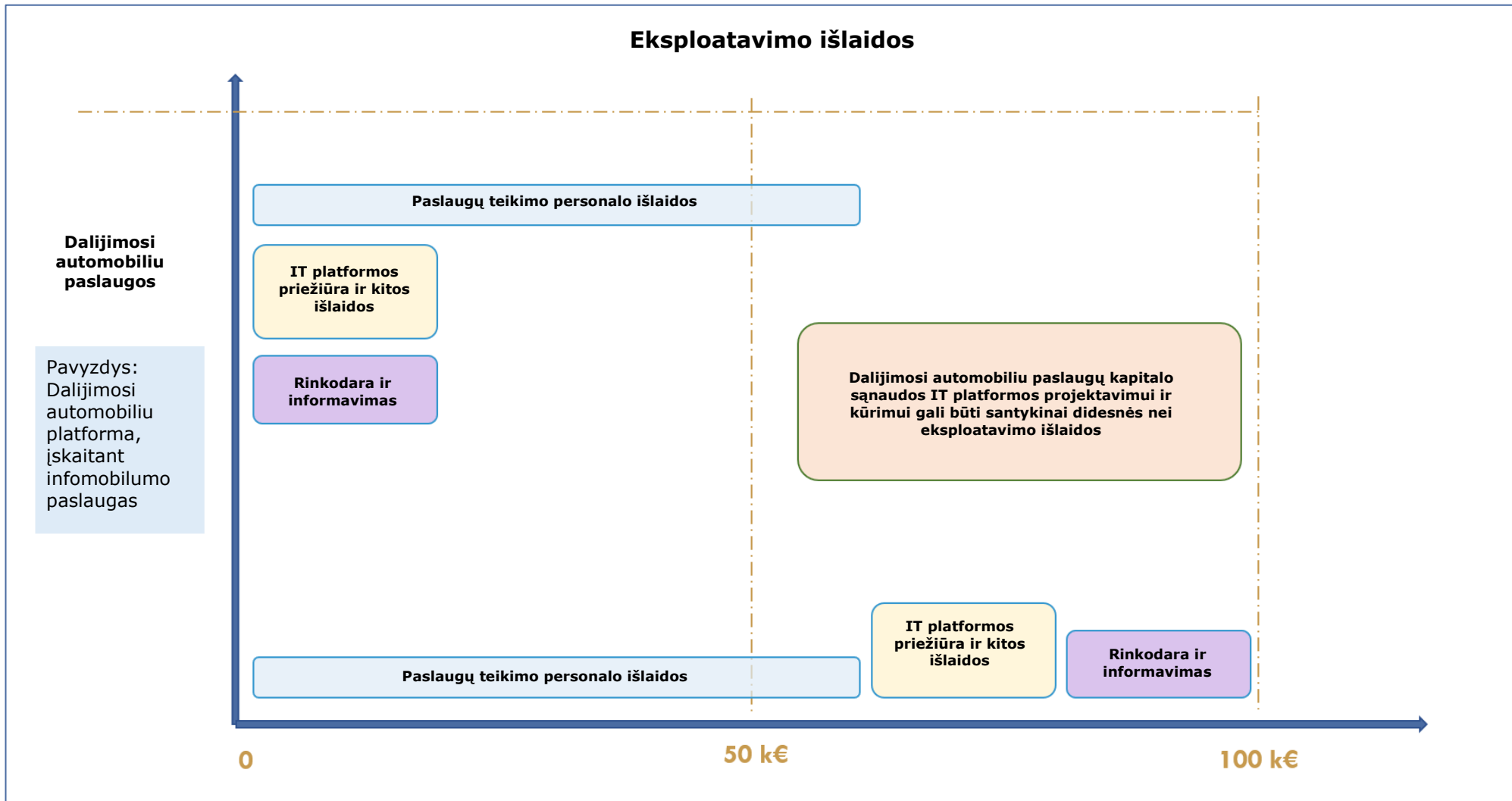
pav. 23 Lanksčių transporto paslaugų eksploatavimo išlaidoms reikalingas finansavimas

Šaltinis: SMARTA-NET



pav. 24 Dalijimosi automobiliu paslaugų eksploatavimo išlaidoms reikalingas finansavimas

Šaltinis: SMARTA-NET

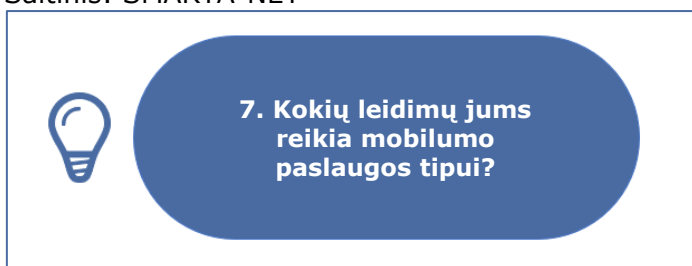


7. NAVIGUOJANT GRIEŽTAI REGLAMENTUOJAMOJE RINKOJE

Kaimo mobilumo paslaugos dažnai veikia sudėtingoje reguliavimo sistemoje, kurioje reikia kruopščiai naviguoti. Būtina nustatyti leidimus, reikalingus siūlomoms paslaugoms įgyvendinti, siekiant užtikrinti atitiktį teisės aktų ir veiklos reikalavimams. Tai apima vietos, regionų ir nacionalinių reguliavimo sistemų supratimą, siekiant išvengti vėlavimų ar kliūčių projekto įgyvendinimo etape.

pav. 25 Pagrindinių projekto elementų apibrėžimas – 7 žingsnis

Šaltinis: SMARTA-NET



Nacionalinės Europos šalių sistemos, kaip aprašyta SMARTA įžvalgų dokumentuose¹⁵, įpareigoja vietos valdžios institucijas (įskaitant savivaldybes, apskritis ir regionus) organizuoti mobilumo paslaugas.

Mobilumo paslaugų organizavimas ir teikimas turi būti vykdomas aukštesniu lygmeniu nei atskiros bendruomenės, subjekto, turinčio išteklių ir stabilumo, kad užtikrintų ilgalaikes paslaugas. Iš tiesų, kaimo vietovėms reikalingas susisiektis su kitomis vietomis, kurio negali pasiekti atskiros bendruomenės, veikiančios ad hoc pagrindu. Nors bendruomenė gali vietoje organizuoti automobilių dalijimąsi, elektrinius dviračius ar savanorišką pavežėjimą vietos tikslais, ji negali užtikrinti visoje bendruomenėje reikalingo mobilumo. Tam reikalingas aukštesnis planavimo ir organizavimo lygis, net jei kai kurios paslaugos teikiamos vietos lygmeniu.

Kiekvienam kaimo mobilumo paslaugų tipui reikalingas skirtingas leidimų, licencijų, draudimo, komercinių sutarčių ir saugos sertifikatų derinys. Konkretūs leidimai priklauso nuo paslaugos tipo, masto ir vietinių taisyklių. Laikydami šią leidimų, mobilumo paslaugų teikėjai gali užtikrinti, kad jų paslaugos būtų saugios, legalios ir gerai integruotos su kitomis regioninėmis transporto paslaugomis. Toliau pateikiama trumpa pagrindinių leidimų, reikalingų skirtingiems mobilumo paslaugų tipams, santrauka.

- **Leidimas arba verslo licencija**

Prieš siūlydami mobilumo paslaugas, visi teikėjai turi gauti reikiamus leidimus arba verslo licencijas iš vietos, regiono ar nacionalinių valdžios institucijų. Šie leidimai užtikrina, kad paslauga atitiktų vietos transporto įstatymus ir taisykles. Konkretus leidimas gali skirtis priklausomai nuo paslaugos tipo:

- Pagal poreikį teikiamas transportas (DRT): Reikalingas leidimas veikti kaip viešojo transporto teikėjui, kurį dažnai reguliuoja transporto institucijos.

¹⁵Daugiau informacijos rasite: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Automobilių ir dviračių dalijimasis: Būtina gauti transporto priemonių ir dviračių nuomos licencijas, ypač tose vietovėse / šalyse, kuriose transporto planavimas yra griežtai reglamentuojamas.
- Keleivių vežimas automobiliais ir bendri taksi: Kai kuriose šalyse gali reikėti specialaus leidimo dalintis kelionėmis arba jungtiniam transportui, taip pat viešojo transporto institucijų patvirtinimo, jei jis veikia koordinuojant su esamomis paslaugomis.

- **Transporto priemonės ir vairuotojo draudimas**

Visos mobilumo paslaugos turi turėti išsamų transporto priemonės draudimą, apimantį tiek transporto priemonę, tiek jos keleivius. Pavyzdžiui:

- Automobilių dalijimasis: Būtinai draudimas, apimantis bendrą transporto priemonę nuo žalos, avarių, vagysčių ir vairuotojo bei keleivių atsakomybės.
- Dviračių dalijimasis: Draudimo polisai gali apimti atsakomybę avarių atveju, ypač didelės eismo vietovėse ar kaimo keliuose.
- Bendri taksi ir DRT paslaugos: Privalomas komercinis draudimas, apimantis visas su taksi ar DRT paslaugų teikimu susijusias rizikas, įskaitant profesionalių vairuotojų draudimą.

Kai kuriose jurisdikcijose taip pat reikalaujamas keleivių ir gabenamų prekių draudimas. Svarbu, kad vairuotojai, ypač DRT ar bendrų taksi paslaugų, turėtų licencijas, kurioms gali reikėti papildomo patikrinimo ar valdžios institucijų patvirtinimo.

- **Komercinės sutartys**

Paslaugoms, kurios priklauso nuo infrastruktūros, tokioms kaip dviračių dalijimasis ar DRT paslaugos, gali reikėti komercinių sutarčių su vietos valdžios institucijomis ar privačių operatorių. Šios sutartys gali apimti: i) Viešosios infrastruktūros naudojimas: sutartys su vietos valdžios institucijomis dėl automobilių stovėjimo vietų, kelių prieigos ir dviračių stotelių naudojimo; ii) Partnerystė su viešojo transporto operatoriais: DRT ir bendrų taksi paslaugoms dažnai reikalingos sutartys su regioninėmis transporto institucijomis dėl integruoto bilietų pardavimo ar papildomų paslaugų; iii) Privatus sektorius Bendradarbiavimas: automobilių dalijimosi įmonėms gali reikėti sutarčių su transporto priemonių nuomos įmonėmis arba techninės priežiūros paslaugų teikėjais, kad būtų užtikrintas jų parko veikimo pajėgumas.

- **Saugumo sertifikatai ir atitiktis standartams**

Kiekvienas paslaugos tipas turi atitikti griežtus saugos standartus, ypač keleivių vežimo srityje. Pagrindiniai su sauga susiję leidimai ir sertifikatai apima:

- Vairuotojų saugos standartai: DRT ar bendrų taksi paslaugų vairuotojai turi atitikti tam tikrą kvalifikaciją, įskaitant biografijos patikrinimą, vairuotojų saugos mokymus ir kelių eismo taisyklių laikymąsi.
- Transporto priemonės saugos sertifikavimas: Transporto priemonės turi reguliariai atlikti saugos patikrinimus, kad būtų užtikrinta, jog jos atitinka reikiamus eksploatavimo standartus. Tai apima transporto priemonių techninės priežiūros patikrinimus, ypač DRT ir bendrų taksi paslaugoms, kur tinkamumas eismui yra labai svarbus.
- Dviračių ir elektrinių dviračių sauga: Dviračių dalijimosi schemose labai svarbu užtikrinti, kad dviračiai būtų aprūpinti saugos įranga, pavyzdžiui, žibintais, spynomis ir reguliariai atliekamais techninės priežiūros patikrinimais.

Priklausomai nuo regiono, mobilumo paslaugų teikėjams gali tekti laikytis aplinkosaugos taisyklių, skirtų išmetamųjų teršalų kiekiui mažinti. Tačiau tai turi didelės įtakos miesto mobilumui, o ne kaimo vietovėse. Pavyzdžiui, kai kuriuose miestuose automobilių dalijimosi paslaugoms gali reikėti naudoti mažai taršias arba nulinės emisijos transporto priemones. Tai taip pat gali apimti subsidijas arba paskatas naudoti elektrines transporto priemones.

Visų pirma, turėtume atsižvelgti ir į atsakomybės klausimus. Bendruomenės ir NVO gali būti laikomos asmeniškai atsakingomis, jei kas nors nepavyksta arba įvyksta avarija ir pan. Jos yra geriau apsaugotos, jei gali bendradarbiauti su institucija ar komercine įmone, kuri yra geriau pasirengusi valdyti atsakomybę.

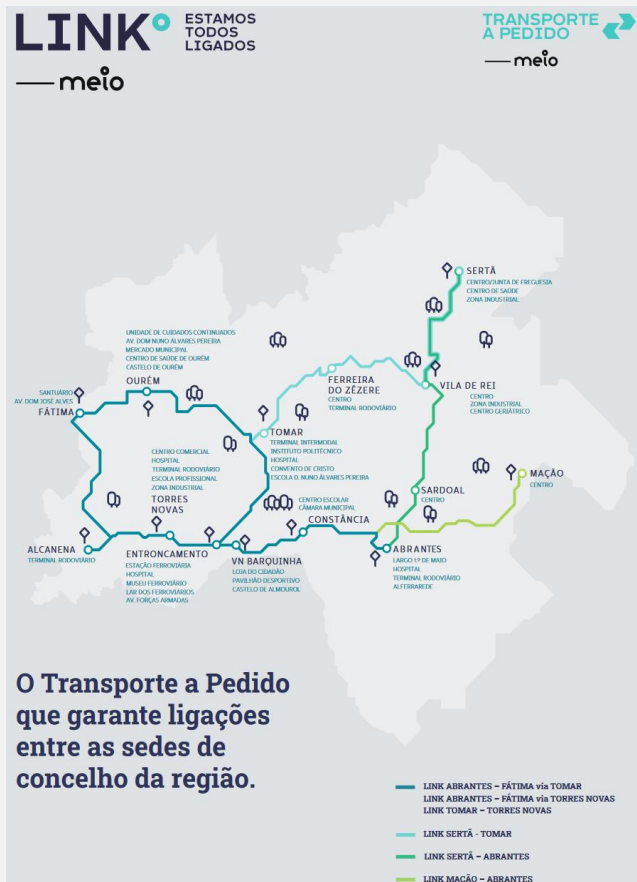
pav. 26 Pagal poreikį teikiamas transportas Médio Tejo, Portugalijoje

Mokymasis iš praktikos: paklausai reaguojantis transportas Médio Tejo, Portugalijoje

Médio Tejo regionas yra NUTS3 subregionas centrinėje Portugalijoje, priklausantis NUTS2 Centro regionui. Jį sudaro šeši maži miesteliai: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento ir Fátima, kurių kiekviename gyvena nuo 20 000 iki 45 000 gyventojų. Regiono užsakomąsias reaguojančias transporto paslaugas remia apskrities valdžia „CIM Médio Tejo“ – vietos savivaldybių ir valdžios institucijų asociacija, valdanti viešąjį transportą su samdomų taksi ir mikroautobusų parku.

Dėmesys teisės aktu sistemai

- Pagal Portugalijos nacionalinį įstatymą (RJSPTP) už DRT paslaugų įgyvendinimą ir koordinavimą atsakingos institucijos yra transporto valdžios institucijos (savivaldybės arba apskričių tarybos). Transporto valdžios institucijos gali teikti DRT paslaugas naudodamos savo priemones, t. y. per savivaldybių arba tarp savivaldybių teikiamas paslaugas, arba sudarydamos sutartis su vietos verslo subjektais (transporto operatoriais arba taksi), vadovaudamosi galiojančiais teisės aktais.
- Vežėjai, ketinantys teikti paklausos reagavimo transporto (PRT) paslaugas, be keleivių vežimo paslaugų, kurioms jie turi licencijas, privalo apie tai pranešti Mobilizacijos ir transporto institutui (IMT), kuris yra nacionalinė valdžios institucija, prižiūrinti viešojo transporto veiklą. Tai atliekama pateikiant paprastą išankstinį pranešimą IMT, kurį galima pateikti bet kokiomis įstatymų numatytais priemonėmis, būtent el. paštu adresu, nurodytu IMT svetainėje.
- Jei paslauga užsakoma privačiam transporto operatoriui arba taksi įmonėms, turėtų būti atliktas finansinis ir ekonominis galimybių tyrimas, siekiant įvertinti viešojo kompensavimo poreikį. Prieš pradėdant viešąjį pirkimą, technines ir administracines specifikacijas prižiūri už ekonominę ir finansinę priežiūrą atsakinga nacionalinė transporto institucija (AMT).
- Jei sutarties suma viršija tam tikrą ribą, būtina konsultuotis su Audito Rūmais (Tribunal de Contas).
- Naujos viešojo keleivių vežimo paslaugos, įskaitant DRT paslaugas su iš anksto nustatytais maršrutais, taip pat privalo būti registruojamos nacionalinės apimties informacinėje sistemoje, kurią valdo IMT, I.P.



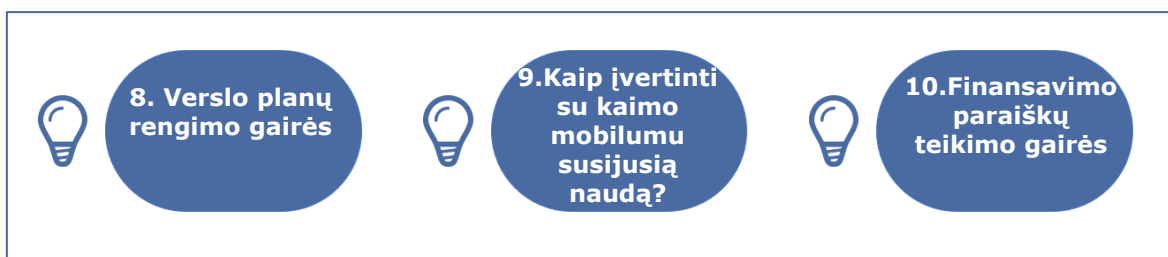
Šaltinis: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. PASIŪLYMŲ ĮGARSINIMAS

Gerai apgalvoto projekto pavertimas patraukliu finansavimo pasiūlymu reikalauja strateginio pasiruošimo ir pristatymo. Tvirtu verslo plano parengimas parodo projekto ekonominį ir veiklos įgyvendinamumą. Jo naudos įvertinimas pinigais pabrėžia platesnę jo vertę įvairioms suinteresuotosioms šalims, pavyzdžiui, sumažintą išmetamųjų teršalų kiekį, padidintą prieinamumą arba ekonominį augimą ir kaimo plėtrą. Nurodymai, kaip efektyviai kreiptis dėl finansavimo, yra paskutinis žingsnis pateikiant įtikinamą pasiūlymą, kuris sudomintų finansuotojus ir padidintų paramos gavimo tikimybę.

pav. 27 Projekto pagrindinių elementų apibrėžimas – 8-10 žingsniai

Šaltinis: SMARTA-NET



8 žingsnis: Verslo planų rengimo gairės

Verslo planas yra oficialus rašytinis dokumentas, kuriame nurodomi verslo tikslai, jų siekimo būdai ir terminai. Jame taip pat aprašoma verslo pobūdis, informacija apie organizaciją, jos finansinės prognozės ir strategijos, kurias ji ketina įgyvendinti, kad pasiektų užsibrėžtus tikslus. Apskritai šis dokumentas yra tarsi kelio žemėlapis (planas), kuris suteikia kryptį verslui¹⁶.

Šio žingsnio tikslas nėra pateikti išsamias gaires tokiu daugiaaspekčiu klausimu. Veikiau jame apibendrinami pagrindiniai aspektai, į kuriuos reikia atsižvelgti rengiant verslo planus, nurodant atitinkamus informacijos šaltinius, kad būtų galima pagilinti žinias šia tema ir pasisemti įkvėpimo iš kitų Europos patirties.

Bendro naudojimo mobilumo sprendimo verslo plano ir modelio apibrėžimas kaimo vietovėje yra sudėtingas procesas, apimantis daugybę veiksnių. Svarbiausi aspektai yra siūlomos paslaugos tipas, konkrečios tikslinės rinkos mobilumo poreikiai ir paslaugos veiklos struktūra. Be to, organizaciniai klausimai ir atitiktis teisiniams bei reguliavimo reikalavimams yra labai svarbūs siekiant užtikrinti, kad sprendimas būtų perspektyvus ir tvarus. Kiekvienas iš šių elementų turi būti kruopščiai apsvarstytas, kad būtų sukurta veiksminga ir funkcionali kaimo mobilumo paslauga.

Daugeliu atvejų nėra pelningo verslo modelio bendro naudojimo mobilumo sprendimams kaimo vietovėse. Taip yra daugiausia dėl iššūkių, su kuriais susiduria operatoriai, vykdydami bendro naudojimo mobilumo verslą, visų pirma dėl mažos arba neegzistuojančios pelno maržos – sunku gauti pakankamai pajamų iš dalijimosi paslaugomis. Kaimo vietovėse mažas gyventojų tankumas lemia tai, kad vartotojų pajamos nepakanka padengti veiklos išlaidų. Dėl to dažniau pasitaiko vietiniai kooperatyvai be komercinių tikslų, o viešosios valdžios institucijos, pavyzdžiui, savivaldybės, transporto administracijos ir viešojo sektoriaus operatoriai, yra geresnėje padėtyje inicijuoti ar organizuoti bendro naudojimo mobilumo paslaugas.

¹⁶Verslo plano apibrėžimas - Verslininko mažųjų įmonių enciklopedija, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

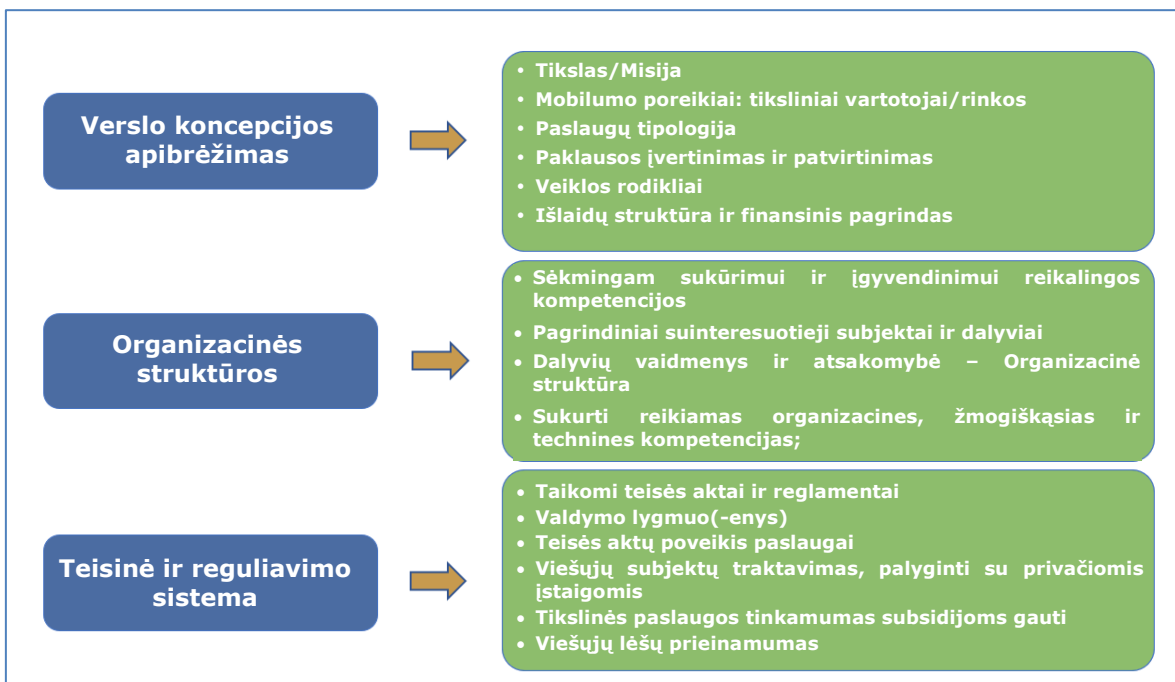
Svarbu pažymėti, kad paslauga nėra pelninga, kai įskaičiuojamos visos išlaidos. Tačiau kai kurie individualūs elementai gali būti pelningi tiems, kurie teikia konkrečią paslaugą ar infrastruktūrą. Pavyzdžiui, IT sistemos teikėjui arba įmonei, kuri prižiūri transporto priemones, būtų mokama komercinė kaina.

Taigi, tame pačiame projekte galime turėti kelis verslo atvejus. Kažkas turi parengti bendrą verslo atvejį ir pagrįsti bet kokią paramos finansavimą, kuriam gali prireikti socialinio-ekonominio verslo atvejo. Kiti, pavyzdžiui, transporto operatoriai, ITS teikėjai ir kt., turi parengti į pelną orientuotą verslo atvejį arba įtikinamą vidinį atvejį, kad sutiktų su nuostoliais / nedalyvavimu pelne, tikėdamiesi būsimos grąžos.

Kuriant kaimo mobilumo paslaugos verslo modelį, procesą galima suskirstyti į tris pagrindines užduotis: (i) Verslo koncepcijos apibrėžimas, (ii) Organizacinės struktūros įvertinimas ir (iii) Teisinių ir reguliavimo sistemų peržiūra. Kiekviena iš šių užduočių apima eilę veiksmų, kuriuos reikia atlikti prieš įgyvendinant sprendimą. Pirmiausia nustatykite konkrečius mobilumo poreikius, kuriuos norite patenkinti, ir įvertinkite, ar esamos transporto paslaugos atitinka šiuos poreikius. Remdamiesi šia analize, pasirinkite paslaugų modelį, kuris geriausiai atitinka šiuos poreikius, įvertinkite paklausą, naudodamiesi rinkos tyrimais arba ankstesnėmis apklausomis, ir parenkite pradinę išlaidų struktūrą bei finansinį planą. Tada įtraukite atitinkamas suinteresuotąsias šalis, paskirstydami vaidmenis ir pareigas, kartu apibrėždami organizacinę struktūrą. Tuo pačiu metu peržiūrėkite reguliavimo ir teisės aktų reikalavimus, patikrinkite tinkamumą gauti subsidijas ir išnagrinėkite galimybes gauti viešąjį finansavimą.

pav. 28 Užduotys rengiant kaimo mobilumo paslaugos verslo planą

Šaltinis: SMARTA-NET



Mokymasis iš praktikos: CONNECT projektas

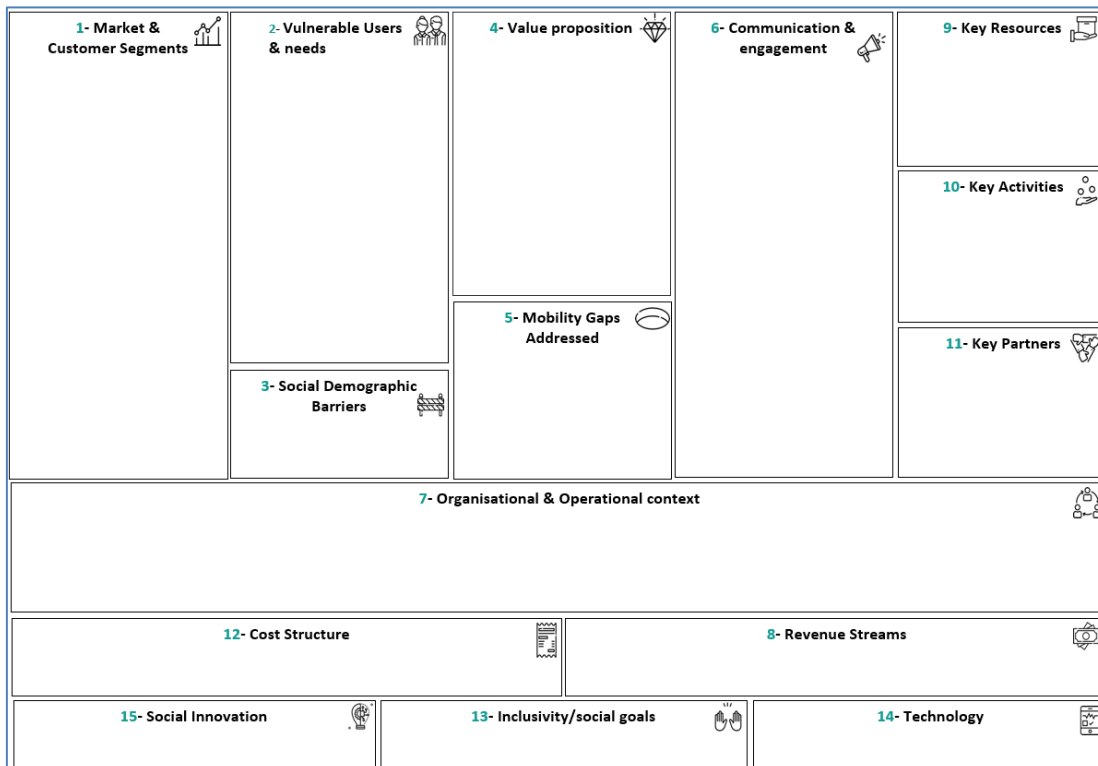
CONNECT projektas buvo finansuojamas pagal Europos Komisijos šeštąją bendrąją programą, per DG-RESEARCH. Pagrindinis tikslas buvo surinkti žinias ir patirtį, susijusią su lanksčiu transportu (įskaitant paklausos reaguojantį transportą (PRT)), siekiant nustatyti gerąją praktiką ir toliau tobulinti verslo plėtros metodus. CONNECT konsorciumą daugiausia sudarė pramonės ekspertai. Jis neturėjo demonstracinių vietų, bet rėmėsi daugybe atvejų tyrimų, papildytų pramonės apklausomis. Projektas parengė dvi konkrečias ataskaitas, kuriose pabrėžiamos pagrindinės rekomendacijos dėl lanksčių transporto paslaugų (PRT ir dalijimosi automobiliu paslaugų stiliaus) verslo planų rengimo:

- D10: Inovatyvūs sprendimai ir bandomieji atvejai, susiję su verslo plėtra¹⁷: IT pateikia 19 pareikalavimu pagrįsto transporto (DRT) sistemų atvejų studijų (10 Europoje, 9 JAV) išvadas. Joje nagrinėjami verslo modeliai, organizacinės struktūros ir reguliavimo bei teisiniai kontekstai, pabrėžiant pagrindinius apribojimus.
- D14: Rekomendacijos verslo plėtrai: remiantis CONNECT projekto metu sukauptomis žiniomis ir išorinėmis išvalgomis, gautais seminarų metu, apibendrinami pagrindiniai verslo modelio, organizacinių aspektų ir teisinių bei reguliavimo sistemų aspektų klausimai. Toliau pateikiama pramonės situacijos Europoje apžvalga (remiantis D10 atvejų analizėmis ir papildoma apklausa) ir baigiamąja dalimi, kurioje apmąstomi pagrindiniai aspektai, į kuriuos reikia atsižvelgti plėtojant DRT verslą.

Siekiant supaprastinti aukščiau paminėtus aspektus, gali būti naudinga pradėti bendro kūrimo procesą su vietos suinteresuotaisiais subjektais (įskaitant savivaldybių atstovus, bendruomenių grupes, transporto operatorius ir kt.), užpildant specialų drobės modelį. Pavyzdys pateiktas žemiau.

pav. 29 Kaimo mobilumo sprendimų drobės modelis.

Šaltinis: INCLUSION H2020 projektas¹⁸



¹⁷Šias CONNECT ataskaitas galima rasti adresu <https://ruralsubsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

Pagrindinės rekomendacijos, kaip parengti kaimo bendro mobilumo sprendimų verslo planus, apibendrintos toliau.

- *Vertės kūrimas:* Kaimo mobilumo sprendimų verslo modeliai turėtų būti orientuoti į įvairių formų vertės – tiek piniginės, tiek nepiniginės (pvz., socialinės vertės) – kūrimą įvairiems suinteresuotiesiems subjektams. Šie suinteresuotieji subjektai gali būti finansavimo institucijos, viešojo administravimo įstaigos, mobilumo operatoriai, vietos įmonės ir piliečiai. Užuoat remiantis vien finansiniu sąnaudų ir pajamų palyginimu, labai svarbu pripažinti platesnę socialinę ir bendruomeninę naudą, kurią gali suteikti šios paslaugos.
- *Daugelio dalyvių įtraukimas:* Veiksmingi verslo modeliai turėtų atsižvelgti į visą mobilumo suinteresuotųjų subjektų ekosistemą, o ne į vieną paslaugą ar produktą. Siekiant užtikrinti prienamumą kaimo vietovėse, svarbu įvertinti tiek naudą, tiek iššūkius kiekvieno dalyvaujančio subjekto požiūriu. Tai gali apimti kelių paslaugų ar sprendimų sujungimą, siekiant sukurti išsamų verslo modelį, kuris atitiktų įvairius bendruomenės poreikius.
- *Ne pelno siekiančių organizacijų įtraukimas:* Nors tai gali atrodyti nelogiška, ne pelno siekiančių organizacijų, kaip pagrindinių dalyvių, įtraukimas į kaimo mobilumo verslo modelius gali būti naudingas. Viešasis finansavimas dažnai yra būtinas siekiant paremti šias paslaugas kaimo vietovėse, kuriose paklausa yra maža. Verslo modeliai turėtų numatyti viešųjų lėšų perskirstymą ir siekti lankstumo laikantis reguliavimo apribojimų, kad būtų užtikrintas veiklos tęstinumas.
- *Ilgalaikis tvarumas:* Siekiant užtikrinti ilgalaikį kaimo mobilumo paslaugų tvarumą, verslo modeliai turėtų skatinti socialinių verslininkų įsitraukimą. Šių dalyvių integravimas į paslaugų teikimą, kai tai leidžia nacionaliniai teisės aktai, gali padidinti šių paslaugų gyvybingumą. Prireikus, reguliavimo pakeitimų, leidžiančių tokį dalyvavimą, propagavimas gali dar labiau sustiprinti verslo modelio tvarumą.

9 žingsnis: Kaip įvertinti su kaimo mobilumu susijusią naudą

Kaimo vietovės yra aktyvi ekonomika, kurioje veikia įvairūs žemės ūkio, pramonės, gavybos ir laisvalaikio verslai, susiję su jų gamtos ištekliais ir vietovės verslumo tradicijomis.

Kaimo mobilumas gali būti vertinamas kaip „įgalintojas“ arba „daugiklis“, kuris gali leisti arba pagerinti rezultatus ir padidinti kitų investicijų vertę¹⁹. Iš tiesų, daugeliu atvejų mobilumo paslauga yra pridėtinės vertės komponentas kitiems ekonominiams, socialiniams, turizmo ar aplinkosaugos projektams ir politikai.

Su transportu susiję kaimo mobilumo finansavimo veiksmų rezultatai, be kita ko, yra šie:

- Nuvažiuotų transporto priemonių kilometrų (VKT) sumažinimas
- Degalų sąnaudų ir CO₂ emisijų sumažinimas
- Mažiau eismo, mažiau taršos, mažiau triukšmo, mažiau avarijų

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), „Politikos rekomendacijos dėl tvaraus bendro judumo ir viešojo transporto Europos kaimo vietovėse“, SMARTA projekto leidinys.

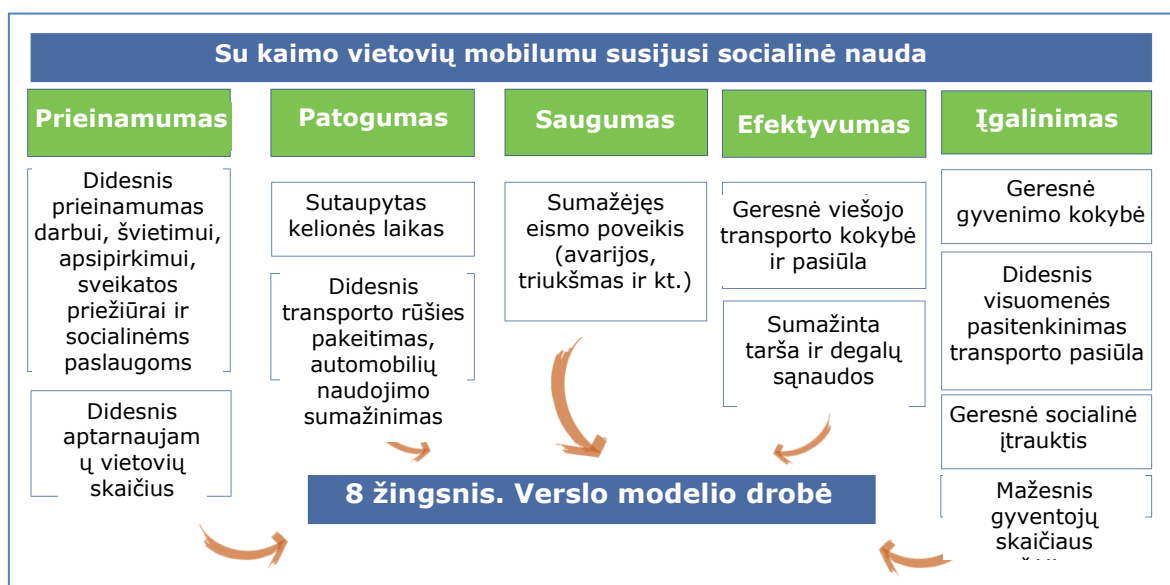
- Vietos keliai tampa saugesni vaikščioti ir važiuoti dviračiu.
- Reikia mažiau išlaidų infrastruktūrai
- Verslo ir paslaugų klientų bazės išlaikymas arba didinimas

Kaimo mobilumo paslaugos pirmiausia įgyvendinamos siekiant socialinės naudos vietovėse, kurioms gresia socialinė atskirtis arba galimybių nelygybė. Vis dėlto paslaugos dažnai kritikuojamos dėl didelių sąnaudų, net kai jos įvykdo savo socialinę misiją.

Kai kurie privalumai, susiję su pagerintu transporto paslaugų pasiūlymu kaimo vietovėse, išvardyti 30 paveiksle ir suskirstyti pagal konkrečias kategorijas (prieinamumas, patogumas ir kt.). Svarbu suprasti, kaip šie privalumai galėtų paveikti mobilumo sprendimo priėmimą / kūrimą.

pav. 30 Su kaimo vietovių mobilumu susijusi socialinė nauda

Šaltinis: SMARTA-NET



pav. 31 Žalieji geležinkeliai Valmieroje, Latvijoje

Mokymasis iš praktikos: „Žalieji geležinkeliai“ Valmieroje, Latvijoje

„Žaliųjų geležinkelių“ iniciatyva Valmieroje, Latvijoje, atgaivina nebenaudojamas geležinkelio linijas, paversdama jas 32 km ilgio pėsčiųjų ir dviračių takų tinklu Vidžemės regione. Šis projektas, kuris yra platesnės 750 km ilgio iniciatyvos, apimančios Pietų Estiją ir Latviją, dalis, siekia pagerinti vietos susisiekimą ir skatinti tvarų turizmą. Pagrindiniai projekto bruožai apima kliūčių šalinimą, medinių tiltų įrengimą ir poilsio zonų su suoliukais sukūrimą. „Žaliųjų geležinkelių“ projektas yra bendradarbiaujantis tarpvalstybinis projektas, kuriam vadovauja Vidžemės turizmo asociacija, bendradarbiaudama su 25 vietos savivaldybėmis iš Latvijos Vidžemės regiono ir Pietų Estijos, o jį remia Latvijos žaliųjų kelių asociacija. Remiama vietos valdžios institucijų ir nevyriausybinių organizacijų, ši iniciatyva pagerbia regiono istorinę geležinkelių reikšmę, kartu skatindama bendruomenės įsitraukimą ir ekonomikos augimą, didindama turizmo galimybes ir sveikesnį gyvenimo būdą.

Šiame 32 km ilgio geležinkelio ruože, kuriame įdiegtas šis vietinis išmaniojo mobilumo sprendimas (Valmieros-Kocēnu-Ainažiu maršruto dalis), buvo atstatyti septyni tiltai, kad dviratininkai ir pėstieji galėtų saugiai jais naudotis. Investicijų sąnaudos buvo įvertintos 47 000 eurų, o tai sudarė apie 4 % visos projekto, kurio vertė – 1 174 938 eurų, kainos. Pagrindinis finansavimo šaltinis buvo „Interreg“ Estijos ir Latvijos Europos regioninės plėtros fondas, kuris skyrė 40 000 eurų, o kiti partneriai – 7 000 eurų.

Projektas „Žalieji geležinkeliai“ **gerina gyvenimo kokybę** tikslinėse teritorijose, didindamas mobilumą ir kurdamas naujas galimybes gyventojams. Inicatyva skatina sveikesnes ir laimingesnes bendruomenes, sudarydama sąlygas daugiau laiko praleisti lauke. Vietos gyventojai greitai pastebi, kad šie atkurti takai suteikia puikias galimybes vaikščioti, važinėti dviračiais ir netgi slidinėti žiemą.

Projektas taip pat skatina ekonomikos augimą. Su **turistų**, kuriuos traukia vaizdingi maršrutai, antplūdžiu, vietos įmonės pradeda kurti naujus produktus ir paslaugas, įskaitant apgyvendinimo ir maitinimo galimybes. Šis turizmo augimas suteikia vietovei didesnę ekonominę gyvybingumą, sukuria darbo vietas ir skatina vietos ekonomiką.



Šaltiniai: J. Sijats, S. Lawrence

Be to, tinklas jungia Vidžemės regioną su Pietų Estija, **išplėsdamas judumo** galimybes tiek gyventojams, tiek lankytojams. Pagerėjęs prieinamumas leidžia žmonėms tyrinėti platesnę teritoriją, skatinant bendruomenės įsitraukimą ir sąveiką. Apskritai, „Žaliųjų geležinkelių“ projektas pozicionuoja judumą kaip gyvybiškai svarbų veiksnį siekiant platesnių ekonominių, socialinių ir aplinkosaugos tikslų, paverčiant regioną klestinčiu lauko rekreacijos ir turizmo centru ištiesus metus.

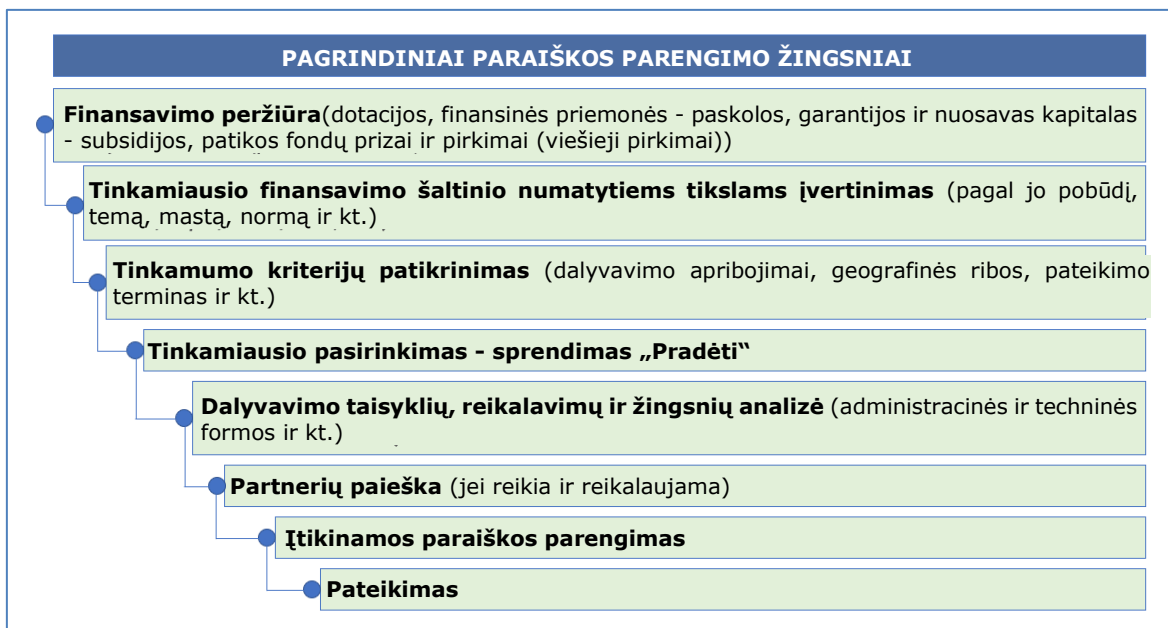
10 žingsnis: Finansavimo paraiškos teikimo gairės

Norint gauti finansavimą kaimo vietovių mobilumo sprendimui, reikia gerai struktūrizuoto požiūrio, kad būtų galima įveikti ES, nacionalinių ar regioninių finansavimo programų sudėtingumą. Šiame žingsnyje aprašomos esminės užduotys, reikalingos sėkmingai paraiškai parengti, pradedant tinkamiausių finansavimo galimybių nustatymu ir baigiant įtikinamos paraiškos pateikimu.

Sistemiškai vertindami finansavimo šaltinius, tikrindami tinkamumą ir derindami tikslus su programos reikalavimais, pareiškėjai gali užtikrinti, kad jų paraiškos išsiskirtų. Nesvarbu, ar tai būtų dotacijos, finansinės priemonės, ar viešieji pirkimai, atlikdami toliau nurodytus veiksmus, padidinsite galimybes gauti finansavimą novatoriškiems mobilumo sprendimams, pritaikytiems kaimo vietovių poreikiams.

pav. 32 Pagrindiniai paraiškos parengimo žingsniai

Šaltinis: SMARTA-NET



pav. 33 pavyzdys: Navigacija ES finansavimo programų spektre

Mokymasis iš praktikos: ES finansavimo programų spektro naršymas

Kaimo vietovių priemonių rinkinys yra išsamus vadovas, skirtas ES finansavimo ir paramos galimybėms kaimo vietovėse Europos Sąjungoje. Jo tikslas – padėti vietos valdžios institucijoms, įstaigoms ir suinteresuotosioms šalims, įmonėms ir asmenims nustatyti ir pasinaudoti esamais ES fondais, programomis ir kitomis finansavimo bei paramos iniciatyvomis, taip pat skatinti kaimo teritorijų plėtrą.



Rural toolkit

Vartotojai gali rasti tinkamiausias ES finansavimo galimybes savo konkrečioms projektams ir iniciatyvoms remti. Čia pateikiama išsami informacija apie dotacijas, subsidijas ir programas, leidžiančias plėtoti ir atgaivinti kaimo vietoves ir bendruomenes.

Šį įrankių rinkinį galite rasti adresu: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>

Kitos naudingos nuorodos, skirtos ES finansavimo galimybėms iširti:

- Bendra informacija apie paraiškų teikimo procesą – Europos Komisija: [Link](#)
- Viešųjų įstaigų finansavimo galimybės - Europos Komisija: [Link](#)
- ES finansavimo galimybės viešajam transportui – Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP): [Link](#)

Nors aprašytas laipsniškas požiūris suteikia bendrą sistemą, kiekvienam finansavimo lygiui būtini konkretūs prietaikymai.

- ES finansavimui labai svarbios tarpvalstybinės partnerystės ir sudėtingų administracinių gairių laikymasis.
- Nacionalinis finansavimas dažnai pabrėžia atitiktį nacionalinėms strategijoms, reikalaujamas, kad pareiškėjai parodytų, kaip jų projektai atitinka nacionalinius mobilumo tikslus.
- Regioniniam finansavimui paprastai reikia glaudaus bendradarbiavimo su regioninėmis valdžios institucijomis ir didelio dėmesio vietos poreikiams tenkinti.

Paramos gavimas yra labai svarbus kaimo savivaldybėms, siekiančioms parengti sėkmingas finansavimo paraiškas. Procesui vadovauti galima pasitelkti įvairius išteklius:

- Paskelbti specialų kvietimą išoriniams ekspertams / konsultavimo agentūroms, kad gautų paramą paraiškos rengimui
- Susisieki su programų nacionaliniais / regioniniais kontaktiniais asmenimis dėl paaiškinimų (administracinių ar techninių)
- Susisieki su nacionalinėmis agentūromis, kurios skatina dalyvavimą ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programose ir teikia informavimo, švietimo ir pagalbos paslaugas²⁰
- Dalyvavimas (ES, nacionalinių ar regioninių) programų internetiniuose seminaruose ir renginiuose (užmegzti ryšius su kitais potencialiais partneriais, gauti daugiau informacijos apie kvietimus)
- Narystės (vietos valdžios institucijų asociacijos, atitinkami ES tinklai²¹ ir kt.).

²⁰Europos Komisija teikia pagalbos tarnybos ir palaikymo interneto portalą, įskaitant informaciją apie nacionalinius kontaktinius centrus (NKC) kelioms ES finansavimo programoms:

<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>;

Ji taip pat teikia NKC tinklą, skirtą specialiai programai „Europos horizontas“

<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/>

²¹Tokių tinklų pavyzdžiai: Išmaniųjų kaimų tinklai (<https://www.smart-village-network.eu/>);

POLIS tinklas (<https://www.polisnetwork.eu/>);

„Heritage Europe“ – ES istorinių miestų ir regionų asociacija (<https://www.historic-towns.org/>).

IŠVADOS

Šis gairės dokumentas buvo parengtas siekiant suteikti savivaldybėms žinių ir priemonių, reikalingų tvariams, įtraukiams ir integruotiems judumo sprendimams kaimo vietovėse kurti ir įgyvendinti.

Sutelkdamas dėmesį į kritinį finansavimo klausimą, ypač kaimo vietovių judumo iniciatyvoms ir judumui, remiančiam kaimo turizmą, jis sprendžia didelę kliūtį: išteklių ir specialių žinių, kaip gauti finansavimą, trūkumą. Šie iššūkiai dažnai trukdo kaimo bendruomenėms kurti pritaikytas judumo paslaugas.

Naudodamas laipsnišką metodą, dokumentas suteikia kaimo savivaldybėms ir specialistams galimybę naršyti sudėtingose finansavimo srityse, įvertinti finansinius poreikius ir parengti įtikinamus projektų pasiūlymus. Nuo vietos iššūkių ir privalumų nustatymo iki esminių projekto komponentų apibrėžimo ir derinimo su reguliavimo ir rinkos aspektais, gairės siekia skatinti ilgalaikį judumo paslaugų tvarumą. Vadovaujantis šia struktūrizuota metodika, kaimo bendruomenės gali judumo iššūkius paversti augimo ir junglumo galimybėmis.

Siūlomas pagrindinių rekomendacijų ir išvadų rinkinys, padedantis susisteminti kai kuriuos svarbiausius šio dokumento patarimus.

Nustatykite aiškų ir įgyvendinamą tikslą

- Gerai apibrėžti rodikliai ir KPI
- Konkrečios veiklos procedūros
- Platesnės vizijos, viršijančios projekto tikslą, pabrėžimas
- Gerai nustatyti ryšiai tarp konkrečių tikslų ir rezultatų

Bendruomenės iniciatyvos

- Metodas „iš apačios į viršų“, atsižvelgiant į kaimo bendruomenių poreikius ir iššūkius
- Aktyvus vietos bendruomenių (pvz., forumų, klubų ir kt.), atstovaujančių skirtingoms grupėms su skirtingu išsilavinimu, įtraukimas

Daugelio suinteresuotųjų šalių požiūris

- Partnerystė su skirtingomis ir atitinkamomis suinteresuotosiomis šalimis, įskaitant vietos politikus ir bendruomenių lyderius
- Užtikrinti bendradarbiavimą tarp skirtingų tikslinių grupių ir specialistų

Išlaidų įvertinimas

- Užtikrinti realius ir išsamius finansinius reikalavimus
- Tikslus biudžeto įvertinimas

Veiksmingas planavimas

- Visų reikalingų išteklių ir veiklų įvertinimas ir planavimas
 - Žmogiškieji ištekliai

- Techninės kompetencijos
- Trūkstami įgūdžiai (daugiadisciplininės komandos)
- Tinklaveika
- Tikslus laiko planas

Politinis ir erdvinis kontekstas

- Politikos sistemos ir erdvinės dinamikos supratimas
- Projekto derinimas su platesniais politikos tikslais ir vietos poreikiais

SUSISIEKITE SU ES

Asmeniškai

Visoje Europos Sąjungoje yra šimtai „Europe Direct“ informacijos centrų. Artimiausio centro adresą galite rasti adresu: https://europa.eu/european-union/contact_en

Telefonu arba el. paštu

„Europe Direct“ – tai paslauga, kuri atsako į jūsų klausimus apie Europos Sąjungą. Su šia paslauga galite susisiekti:

- nemokamu telefonu: 00 800 67891011 (kai kurie operatoriai gali imti mokesť už šiuos skambučius),
- šiuo standartiniu numeriu: +32 22999696 arba
- el. paštu: https://europa.eu/european-union/contact_en

INFORMACIJOS APIE ES PAIEŠKA

Internetė

Informacijos apie Europos Sąjungą visomis oficialiomis ES kalbomis galite rasti „Europa“ svetainėje adresu: https://europa.eu/european-union/index_en

ES leidiniai

Nemokamus ir mokamus ES leidinius galite atsisiųsti arba užsisakyti adresu: <https://publications.europa.eu/en/publications>. Kelias nemokamų leidinių kopijas galite gauti susisiekę su „Europe Direct“ arba savo vietos informacijos centru (žr. https://europa.eu/european-union/contact_en).

ES teisė ir susiję dokumentai

Norėdami susipažinti su teisine informacija iš ES, įskaitant visus ES teisės aktus nuo 1952 m. visomis oficialiomis kalbomis, apsilankykite EUR-Lex svetainėje adresu: <http://eur-lex.europa.eu>

Atviri ES duomenys

ES atvirųjų duomenų portalas (<http://data.europa.eu/euodp/en>) suteikia prieigą prie ES duomenų rinkinių. Duomenis galima nemokamai atsisiųsti ir pakartotinai naudoti tiek komerciniais, tiek nekomerciniais tikslais.

