

---

## ПРОУЧВАНЕ И АНАЛИЗ НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БЪЛГАРИЯ И РЕГИОНА

Димитър Димитров, Ирена Петрова  
[ddimitrov@vtu.bg](mailto:ddimitrov@vtu.bg), [petrova.irena15@gmail.com](mailto:petrova.irena15@gmail.com)

**ВТУ „Тодор Каблешков“, ул. Гео Милев 158, гр. София,  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** управление на проекти, транспортна инфраструктура проучване, анализ, автомобилен, железопътен, воден транспорт

**Резюме:** Развитието на транспортната мрежа в района на Балканския полуостров бележи значителен ръст през последното десетилетие. Това неминуемо е свързано с общия ръст на развитие на държавите в региона. За някои от тях тепърва предстои присъединяване към съюза, а за други достигане до общия Европейски стандарт на развитие. На територията на Балканите преминават доста европейски транспортни коридори, което обяснява и преплитането на различните международни интереси. На този фон ние имаме централно място в общата инфраструктурна картина, но това не означава, че ще имаме и предимството да диктуваме правилата, тъй като могат лесно да ни заобиколят. Именно затова нашето предизвикателство е да изградим модерна, безопасна и сигурна транспортна система, за да се възползваме от преминаващия транзитен трафик.

В настоящия доклад се анализира развитието на транспортната инфраструктура в региона. Анализът е базиран на направено проучване на развитието на транспортните коридори в България, съобразено с националната стратегия изразена от министерството на транспорта, единната европейска стратегия за изграждане и развитие на обща европейска транзитна транспортна система, както и на други страни към региона.

Основният акцент на анализа се базира на това доколко и как българските интереси могат да бъдат отстоявани и защитавани спрямо останалите интереси, с цел максимално подобряване на техническите и икономически параметри и етапност за изграждането и поддържането на транспортната ни инфраструктура.

### **ВЪВЕДЕНИЕ**

Развитието на транспортната инфраструктура в България и Балканския регион бележи значителен ръст в последните 9 години. Голямо значение за развитието на транспортната инфраструктура има и политиката на Европейския съюз по отношение на планиране, развитие и експлоатация на трансевропейската транспортна мрежа (Trans-European Transport Networks - TEN-T).

Самата трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), представлява планирана за изграждане обща транзитна транспортна система от автомобилни пътища, железопътни линии, водни пътища, пристанища и летища на Европейския съюз. Основната цел на TEN-T е развитие на инфраструктурната – основа на общия европейски пазар и

континенталната икономическа, и социална кохезия, които включват свързаност в комуникациите и енергетиката. Създаването ѝ е започнало през 1990 г., като във времето замества системата от Паневропейски транспортни коридори. Техническото и финансовото ѝ управление е поверено на основаната през 2006 г. Изпълнителна агенция на трансевропейската транспортна мрежа (Trans-European Transport Network Executive Agency или TEN-T EA).

В Бялата книга<sup>1</sup> и Регламент 1315/2013 на европейския парламент и на съвета [4] е посочено, че трябва да се премахнат разликите по отношение на транспортната инфраструктура между източните и западните части на Съюза. До 2030 г. приоритетно да се работи по развитие на основната TEN-T.

TEN-T включва развитието на всички видове транспорт и прилежащата им инфраструктура. Разглежда се на две нива:

- основна мрежа, която включва най-важните транспортни връзки и възли за ЕС (със срок на реализация до 2030 г.)
- разширена мрежа (със срок на реализация до 2050 г.).

Основната цел на настоящата публикация е да се анализира развитието на транспортната инфраструктура в България и региона, съобразено с националната стратегия, както и единната европейска стратегия за изграждане и развитие на общата транзитна транспортна система на Европейския съюз, отчитайки и интересите на трети страни извън съюза към региона. Анализът се базира на това доколко и как българските интереси могат да бъдат отстоявани и защитавани спрямо останалите интереси, с цел максимално подобряване на техническите и икономически параметри и етапност за изграждането и поддържането на транспортната ни инфраструктура.

## **УСЛОВИЯ И ИНТЕРЕСИ КЪМ БАЛКАНСКИЯ РЕГИОН**

На територията на Балканския полуостров минават доста европейски транспортни коридори. Това обяснява и преплитането на различните международни интереси. Предизвикателство пред България е да изгради модерна, безопасна и сигурна транспортна система, за да се възползва от преминаващия транзитен трафик.

Голяма скорост набира китайският проект „Новият път на коприната“, стартирал през 2014 г. с 40 млрд. долара. Основната цел на този проект е инвестиция в инфраструктурни обекти по пътя на коприната и създаване на морски еквивалент, който ще свързва Азия и Европа през Суецкия канал. Пристанище Солун е отдадено на концесия на германско-френско-гръцко-китайски консорциум през 2017 г. Китайската компания SIPG притежава 67% от компанията собственик на Пристанище Пирея. През 2014 г. е подписан договор за изграждане на високоскоростна железопътна линия Атина-Скопие-Белград-Будапеща с китайско финансиране. Тези сделки са отражение на експанзивната китайска политика за засилено икономическо влияние на Балканите и Европа. През Балканите, китайските стоките ще стигат много по-бързо до крайния потребител в Западна Европа. Тук трябва да се представи и изгражданата с високи темпове автомагистрала свързваща Гърция-Македония-Сърбия-Унгария, която е клон на паневропейски коридор 10. Автомагистралата е почти завършена, като в етап строителство е последната, най-сложна отсечка през Гърделичка клисура в Македония. С изграждането на високоскоростната жп линия и магистралата по направление Атина-

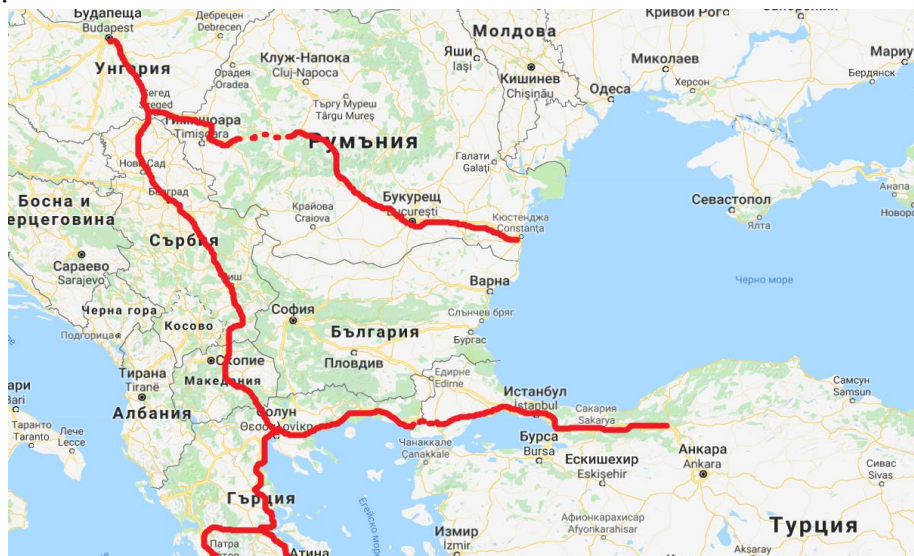
---

<sup>1</sup> Бяла книга на транспорта – Първа книга 1992 г. – препоръчва се отваряне на транспортните пазари, развитието на трансевропейската мрежа. Втората бяла книга за транспорта е от 2001 г. Тя очертава транспортната политика на ЕС до 2010 г. и насоки за бъдещето. Приоритет са железопътният, морският и речният транспорт. Трета Бяла книга за транспорта 2011 г. – приоритет постигане на единно европейско транспортно пространство.

Скопие-Белград-Будапеща целият трафик от пристанищата Солун и Пирея вероятно ще мине по този коридор.

Изцяло изградена автомагистрала свързва Адриатическо с Черно море и преминава през териториите на Гърция и Турция. Изграждането ѝ в гръцкия участък е финансирано от Европейския съюз. Скоростно жп трасе свързва Солун с Александруполис. При желание от страна на Турция и Гърция трасето може да се свърже между двете страни. По този начин значението на преминаващия през България коридор 8 намалява.

Железопътните връзки на Турция с Европа са две: през България по коридор 10 и през Северна Гърция. Двете важни автомобилни трасета свързващи България и Турция са Будапеща – Белград – София – Истанбул – Анкара – Близък Изток, като от София до Калотина все още не е изградена магистрала и Лозенград – Малко Търново също е тесен път. И двете трасета за връзка с Турция са запущени на българска територия.



**Фиг. 1. Важни транспортни трасета в съседните държави, чрез които може да се представи цялостната картина на заобикаляне на България.[9]**

През октомври Турция ще пусне първия етап от изграждащото се летище в Истанбул. Предвидено е проектът да приключи през 2030 г. В резултат на това се очаква увеличаване на въздушния трафик преминаващ над България с 20%, което ще увеличи постъпленията от аеронавигационни такси.

Приоритет за Румъния е изграждането на магистралата Констанца – Букурещ – Питещ – Сибиу – Тимишоара – Арад – унгарска граница. Магистралата дава връзка на Централна и Западна Европа през Черно море до Русия, Кавказ и Близкия и Среден изток. Безспорно е предимството на Румъния при развитие на коридор 7 по река Дунав и връзката с пристанище Констанца с пристанище Ротердам.

В изграждането и развитието на транспортната инфраструктура на Балканите оказват огромно влияние руските енергийни и китайските инфраструктурни проекти. България отказа участие в двата проекта „Южен поток” и Нефтепровод „Бургас–Александруполис”, които не се реализираха.

Тази година ще бъде пуснат в експлоатация Трансанадолският газопровод TANAP. Той ще пренася газ от Азербайджан през Турция за Европа, заобикаляйки Русия и България.

Географското положение на България е изключително предимство за развитие на транспортната ни мрежа. Въпреки това обаче това предимство може лесно да бъде преодоляно от заобикалящите ни страни като Румъния, Сърбия, Македония, Гърция и

Турция, които развиват своята инфраструктура с ускорени темпове и създават условията България да се превърне в така наречения вече „остров на кръговото движение, което всички заобикалят“.

## **ЕДИННА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ НА БЪЛГАРИЯ**

С решение №336 от 23.06.2017 г. на Министерския съвет на Република България е одобрена Интегрираната транспортна стратегия (ИТС) в периода до 2030 г. В нея са представени насоките за развитие на националната транспортна система. При разработването на ИТС са спазени принципите на последователност, приемственост и синергия с европейските и национални документи.

Представен е анализ на проблемите на всеки вид транспорт (автомобилен, железопътен, воден, въздушен и интермодален) и са определени мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер. В ИТС в периода до 2030 г. са дефинирани три стратегическите цели за развитие на транспортната инфраструктура на Република България.

Стратегическите цели заложи в ИТС са:

- „повишаване на ефективността и конкурентноспособността на транспортния сектор;
- подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна);
- ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.“ [1]

Стратегическите цели обхващат 9 стратегически приоритета, подразделени на конкретни задачи (проблеми). За всяка цел са предложени мерки, насочени към решаване на проблемите.

В процеса на разработване на ИТС са разгледани проекти заложи в минали стратегически документи, които по различни причини не са реализирани и нови проекти идентифицирани в резултат на направените анализи. В списъка с проекти са включени проекти във всички видове транспорт – железопътен, автомобилен, воден и интермодален.

Първоначалната оценка на проектите е направена по следните критерии:

- Според периода на изпълнение са разгледани проекти включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ 2014-2020) и механизъм за свързване на Европа (МСЕ), проекти с национално финансиране и/или държавни заеми до 2022 г. и проекти за периода след 2022 г., за които финансирането е неопределено. Включени са и проекти от преходния програмен период, които са завършили след 2014 г.
- Според степента на зрялост на проекта са класифицирани според етапа на реализация на проекта, дали е на ниво идеен проект, на ниво готов технически проект, направен доклад по ОВОС, започнали процедури по отчуждение, километри TEN-T мрежа.
- Направена е и класификация по отношение на връзките на проектите с TEN-T мрежата. Разделени са в три групи според това дали проектът е част от основната или от разширената TEN-T мрежа или осъществява връзки с TEN-T мрежата.
- Разгледани са проектите от гледна точка на организацията, която ги финансира – Кохезионен фонд, Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР), Механизъм за свързване на Европа, Държавен бюджет, международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно-финансирани инициативи и др.
- Проектите са оценени по отношение намаляване на въздействието на външните ефекти от транспортната дейност. Това включва приоритетно развитие на

железопътния транспорт, интермодалния транспорт и изграждане на обходни пътища. [2]

В рамките на ИТС е създаден Национален транспортен модел [3] с който може да се прави анализ на текущото състояние на транспорта към момента, оценка на сценарии и решения, както и прогнозиране на бъдещи транспортни потоци. Чрез националния транспортен модел периодично ще се актуализират транспортните показатели. Това може да отложи някои проекти във времето в зависимост от текущите условия.

В стратегията са разгледани следните възможни сценария за реализиране на идентифицираните проекти: „Сценарий А“, „Сценарий В“, „Сценарий С“ и Референтен сценарий.

В референтния сценарий са включени само проекти на етап изпълнение от предходния програмен период. Не се предвиждат други проекти.

В сценарий А са включени всички проекти от Референтния сценарий и проекти със срок на реализация 2020г. Това са проектите по ОПТТИ 2014-2020 г. и ОПРР 2014-2020 г., които могат да завършат най-късно до 2023 г. Проектите са на различни етапи – идеен проект, готов технически проект, процес на отчуждения, готов доклад по ОВОС, разположени върху основната ТЕН-Т мрежа и с осигурено финансиране. Проектите от разширената ТЕН-Т мрежа са включени в периода 2022 – 2030 г.

В сценарий В влизат всички проекти от референтния сценарий, всички зрели проекти със срок на изпълнение 2020 г. за които е осигурено финансиране. Включени са и проекти със срок на реализация до 2022 г. с национално финансиране или заеми и проекти за изпълнение след 2022 г. до 2030 г. Всички проекти със срок на реализация 2022 г. са от основната ТЕН-Т мрежа, а проектите от разширената ТЕН-Т мрежа се разглеждат за периода 2022 – 2030 г. В този сценарий е увеличен броят на железопътните проекти, като по-голяма част са за периода 2022 – 2030 г.

В Сценарий С са включени всички проекти от Сценарий А, Сценарий В, референтният сценарий и всички анализирани и приети проекти.

Таблица 1. Критерии и оценки на сценариите [1].

Критерии	Референтен сценарий	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С	Тежест на критерия
Стратегически, политически и правни критерии	1,00	3,07	4,50	4,95	0,20
Социално-икономически критерии	2,00	4,33	5,45	6,56	0,10
Ефективност на показателите на транспортната инфраструктура	0,39	0,46	0,75	0,73	0,05
Разходи за реализация на проектите и мерките	12,00	9,86	7,94	5,35	0,25
Финансово-икономическа ефективност на даден сценарий	0,50	2,50	1,50	1,00	0,10
Околна среда и сигурност	11,10	11,25	14,61	10,03	0,30
<b>Обща стойност с отчитане на тежестта на критериите</b>	<b>26,99</b>	<b>31,48</b>	<b>34,74</b>	<b>28,62</b>	<b>1</b>

В таблица 1 са представени резултатите от оценка на сценариите по критерии. Чрез мултикритериален анализ, на база критериите за оценка на проектите един с друг, е избран Сценарий В, който е с най-висока обща оценка (34,74 точки) и включва 70 проекта. С най-висока оценка по първия критерий е Сценарий С – 4,95 точки, което се дължи на факта, че в него са включени всички проекти. Това оказва влияние върху предвидените общи километри рехабилитирана и изцяло изградена пътна и железопътна инфраструктура. На второ място е Сценарий В (4,50 точки), който

отговаря на изискванията за постигане на устойчива транспортна система. От финансова гледна точка Сценарий А (2,50 точки) е най-ефективен, следван от Сценарий В (1,50). От данните се вижда, че Сценарий В е с най-висока оценка по показатели: ефективност на показателите за транспортната инфраструктура (0,75 точки) и околна среда и сигурност (14,61 точки). Тежестта на критерий „Околна среда и сигурност“ е най-голям (0,30), тъй като е важно влиянието, което транспортът оказва върху климата, населението, околната среда, замърсяването на въздуха, културно-историческото наследство и безопасността. Сценарий С би се реализирал с най-малко разходи (5,35 точки).

## **ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ ПРОЕКТИ ВКЛЮЧЕНИ В ИТС ДО 2030 ГОДИНА**

В основната ТЕН-Т мрежа влизат 9 коридора, обхващащи минимум три транспорта, 3 държави членки и 2 трансгранични участъка. Това са: Балтийско-Адриатически, Средиземноморско-Балтийски, Средиземноморски, Ориент/Източно Средиземноморски, Скандинавско-Средиземноморски, Рейнско-Алпийски, Северноморско-Средиземноморски, Рейнско-Дунавски. В Регламент (ЕО) 1316/2-13 [5] на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013г. подробно са разписани направленията за всеки основен коридор, посочени са предварително набелязаните участъци.

Значение за България имат 2 коридора: Ориент/Източно-Средиземноморски коридор и коридор Рейн-Дунав.

Коридорът Ориент/Източно-Средиземноморски [6] започва от германските пристанища Бремен, Хамбург и Рощок, продължава през Чехия и Словакия, Австрия/Унгария, като от Унгария се разклонява към румънското пристанище Констанца, българското пристанище Бургас, с връзка към Турция, гръцките пристанища Солун и Пирея и към Кипър. Този коридор включва всички видове транспорт с прилежащата им инфраструктура – железопътни трасета, автомобилни пътища, интермодални терминали, летища, пристанища, вътрешни водни пътища по река Елба, железопътни гари.

Коридорът Рейнско-Дунавски осъществява връзка между Страсбург и Манхайм чрез две паралелни оси в Германия – едната по реките Майн и Дунав, а другата през Щутгарт и Мюнхен, с разклонения през Прага и Жилина, Австрия, Словения, Унгария, до румънските пристанища Констанца и Галац. Коридорът включва освен водните пътища по реките Майн и Дунав, канала Майн-Дунав, река Сава и железопътни и пътни трасета, летища, пристанища, интермодални терминали.

В рамките на 9 коридора са включени 30 приоритетни проекта [8], които са част от основната мрежа и е предвидено да се реализират до 2020 г. Приоритетен е железопътният транспорт с включени 18 проекта. Идеята е да се намали претовареността на пътищата и замърсяването на околната среда. На територията на България попадат само 3 проекта – това са осите 7, 18 и 22.

Проект 7. Магистрален път Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща. Този проект ще свърже пристанищата Патра, Игуменица, Пирея, Солун и Констанца с Централна и Западна Европа. Части (секции) от този проект са готови и са в експлоатация, други ще бъдат изградени до 2020 г.

Проект 18. Оста на река Рейн-Майн-Дунав. Целта на този проект е да свърже Северно море с Черно море, пристанища Ротердам и Антверпен с пристанище Констанца. Този коридор е с дължина 3 113 км, което го определя като един от най-дългите коридори в ТЕН-Т мрежата. Характерно за него е, че преминава през държави членки на ЕС и през държави, които не са членки на ЕС. Това определя по-големи възможности за финансиране.

След реализация на проекта се очаква пренасочване и увеличаване на товарните превози, използване на комбиниран транспорт, намаляване на транспортните разходи, подобряване на транспортните и икономически връзки между дунавските държави, създаване на нови работни места, значително намаляване на наводненията по поречието и др. По отношение на Балканския регион е предвидено подобряване на условията за корабоплаване в румънската и българската част на реката.

Проект 22. Железопътна ос Атина-София-Будапеща-Виена-Прага-Нюрнберг/Дрезден. Проектът е с дължина 3,575 км и преминава през територията на 7 (седем) държави членки на ЕС. По-късно проектът е преразгледан и е предвидено от София железопътното трасе да стигне до Бургас и Варна, и турската граница.[7]

В интегрираната транспортна стратегия за периода 2030 г. са представени направлението на основната ТЕН-Т мрежа на територията на Република България:

- „Рейнско-Дунавски“ – като тук влизат вътрешноводният път по р. Дунав, пристанище Видин, пристанище и интермодален терминал Русе.
- Железопътно и пътно трасе Видин – София – Кулата
- Железопътно и пътно трасе София – Пловдив – Бургас/Свиленград
- Железопътно направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ
- Пътно направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ

В разширената мрежа освен съществуващите са включени и следните трасета:

- София – Велико Търново – Шумен – Варна,
- Скоростен път Рила, по направлението Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”,
- Скоростен път I-2 „Русе – Шумен”,
- Скоростен път „Варна – Дуранкулак”
- Път „Пловдив – Рудозем”,
- Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.“ [1]

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Настоящата публикация представи резултатите от изследване и анализ на развитието на транспортната инфраструктура в България и балканския регион като част от общата транзитна транспортна система на Европейския съюз. Анализът е съобразен с единната европейска стратегия за изграждането и развитието на общата транзитна транспортна система от автомобилни пътища, железопътни линии, водни пътища, пристанища и летища.

Направеният анализ е пречупен през националните интереси за модернизирани и развитие на вътрешната ни транспортна система с цел максимално подобряване на техническите и икономически параметри, етапност и съгласуваност с останалите страни в региона при изграждане и развитие на транспортната ни инфраструктура.

В заключение може да се каже, че националната стратегия съдържа в себе си достатъчно задълбочен анализ на ситуацията у нас и е съобразена с европейските интереси за развитие на транспортната инфраструктура в региона. Въпросът с конкретното приложение и етапността за развитие на проектите остава актуален, тъй като е свързан с редица регионални интереси и интернационални конкурентни решения, които водят до опасност от заобикаляне и изолиране на българските интереси. Това прави задачата още по-трудна за решаване и реализация, където бързите и адекватни решения имат първостепенно значение за нас.

## **ЛИТЕРАТУРА:**

[1] Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г., одобрена от Министерския съвет (<https://www.mtitc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>)



- [2] Приложение 4 от ИТС. Идентифициране на проекти и процес на планиране ([https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/prilojenie\\_4.pdf](https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/prilojenie_4.pdf))
- [3] Доклад №7 „Стратегическа екологична оценка“, май 2017 г. (<https://www.mtitc.government.bg/bg/category/42/ekologichna-ocenka-na-proekt-na-integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>)
- [4] Регламент (ЕС) № 1315/2013 на европейския парламент и на съвета от 11 декември 2013 година (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32013R1316>)
- [5] Регламент (ЕС) № 1316/2013 на европейския парламент и на съвета от 11 декември 2013 година (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32013R1316>)
- [6] Ананиев С., Мартинов С., Възможности на железопътната инфраструктура в трансграничния регион България-Румъния за обосноваване на товарни интермодални центрове, ВТУ „Тодор Каблешков“, София, 2017 ([http://www.vtu.bg/wp-content/uploads/2018/02/Monografia\\_Martinov\\_Ananiev.pdf](http://www.vtu.bg/wp-content/uploads/2018/02/Monografia_Martinov_Ananiev.pdf))
- [7] TEN-T Trans-European Transport Network. Implementation Of The Priority Projects, November 2012 ([http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures\\_images/PP\\_report\\_low\\_FINAL.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/PP_report_low_FINAL.pdf))
- [8] Сайт на Изпълнителна агенция на трансевропейската транспортна мрежа (<https://ec.europa.eu/inea/en/ten-t>)
- [9] <https://www.google.bg/maps/@44.472055,22.8419004,6z>

## RESEARCH AND ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN BULGARIA AND THE REGION

**Dimitar Dimitrov, Irena Petrova**  
[ddimitrov@vtu.bg](mailto:ddimitrov@vtu.bg), [petrova.irena15@gmail.com](mailto:petrova.irena15@gmail.com)

*Todor Kableshkov University of Transport, 158 Geo Milev Str., Sofia, BULGARIA*

**Key words:** *project management, transport infrastructure research, analysis, road, rail, water transport*

**Abstract:** *The development of the transport network in the Balkan Peninsula marked a significant increase over the last decade. This is inevitably linked to the overall growth of the states in the region. One of them is yet to join the union, and for others to reach the common European standard of development. Several European transport corridors pass through the Balkans, which explains the intertwining of various international interests. Against this background, we have a central place in the overall infrastructure picture, but that does not mean we will have the advantage of dictating the rules as they can easily circumvent us. That is why our challenge is to build a modern, safe and secure transport system to take advantage of transit traffic.*

*This report analyzes the development of transport infrastructure in the region. The analysis is based on the study of the development of the transport corridors in Bulgaria, in accordance with the national strategy expressed by the Ministry of Transport, the single European strategy for the construction and development of a common European transit system and other countries in the region.*

*The main focus of the analysis is based on how and to what degree Bulgarian interests can be defended and vindicated against other interests in order to maximize the technical and economic parameters and stage for the construction and maintenance of our transport infrastructure.*