



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА

53-90-2420 12.03.19 г.

ОТНОСНО: Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Определяне на изпълнител за „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

Във връзка с постъпили запитвания от заинтересовани лица по процедура за възлагане на обществена поръчка с горепосочения предмет, на основание чл. 33 от Закона за обществените поръчки, даваме следните разяснения:

ВЪПРОС № 1: В техническото задание се изисква да се представи доклад и да се разработи детайлен технически проект на интелигентната транспортна система, включително всички системи в тунел Траянови врата. Изисква се да се извърши Анализ на риска, съгласно наредба № РД-02-20-2 от 21.12.2015 г. за проектиране на пътни тунели.

В същото време Агенция „Пътна инфраструктура“ проведе процедура за избор на изпълнител на „Изработване на технически проекти за извършване на ремонтно – възстановителни работи на съществуващи тунели, които съвпадат с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) на територията на Р. България, с цел привеждане в нормативна експлоатационна пригодност, по три обособени позиции, като обхвата на втора обособена позиция е:

„Обособена позиция № 2: „Изработване на технически проект за извършване на ремонтно – възстановителни работи, с цел привеждане на съвпадащия с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) тунел „Траянови врата“ на АМ „Тракия“ при км 53+297, в нормативна експлоатационна пригодност“.

Прогнозната стойност за тази обособена позиция е 340 000 лева без ДДС.

По тази ОП е избран изпълнител - Обединение „Свеко-Трансконсулт 22“ („Свеко енергопроект“ АД и „Трансконсулт-22“ ООД) и с него е сключен договор със срок на изпълнение – 150 календарни дни.

Всички дейности, свързани с изготвянето на детайлен технически проект на Интелигентната транспортна система и анализ на риска за тунел Траянови врата, се дублират. В същото време се откриват сериозни различия в изискванията в двата проекта. Така например в настоящата процедура трябва да се проектират и изградят автоматични бариери на двата входа на тунел Траянови врата, а в проекта, изпълняван от Обединение „Свеко-Трансконсулт 22“ такава дейност не е предвидена.

Във връзка с горните констатации, моля за вашите разяснения:

1.1. Възложителят готов ли е да финансира два пъти една и съща дейност по две различни тържни процедури и да получи два различни проекта за тунел Траянови врата?

1.2. По кой от двата проекта трябва да се извършат дейностите по новите системи за пожароизвестяване, осветление, видеонаблюдение, хоризонтална и вертикална маркировка и т.н.?

1.3. Как ще бъде изградена оптичната комуникация в тунела по двата проекта – в тротоара или по скари, заедно с осветлението?

1.4. Да се предвиждат ли ниши за телефонните кабинки с врати и СОТ или само вандалоустойчив апарат, закачен на стената и т.н.?

Тъй като без тези уточнения не може да се извърши прецизна оценка на дейностите, които трябва да се извършат и да бъде дадена вярна, прецизна и точна ценова оферта за исканото задание, моля да дадете подробни указания, във връзка с получаваното дублиране и противоречие при двукратно проектиране.

ОТГОВОР: Така поставените въпроси не представляват искане за разяснение по смисъла на чл. 33 от ЗОП.

Моля придържайте се към изискванията, посочени в Техническото задание, публикувано от Възложителя в профила на купувача към процедурата.

ВЪПРОС № 2: На стр. 98 от Техническото задание за изпълнение на поръчката са записани следните изисквания:

„Компютрите трябва да използват операционен софтуер, съвместим с Microsoft Windows 7 или по – нова версия. Сървърното помещение трябва да бъде климатизирано и осигурено с необходимото резервирано електрозахранване.“

Моля Възложителя да направи следните пояснения:

- Какво е времето за резервираност на системата, което Изпълнителя трябва да осигури?
- Какъв тип трябва да бъде предвидената от Изпълнителя климатизация?

ОТГОВОР:

По отношение на булет първи: Времето за резервираност на системата, което Изпълнителят трябва да осигури е 8 часа.

По отношение на булет втори: Климатичната система, инсталирана в сървърното помещение, е необходимо да осигури нормална работна температура (съгласно техническите параметри на техниката от производителя), съобразно мощността на инсталираното оборудване.

ВЪПРОС № 3: На стр. 13 от Техническото задание за изпълнение на поръчката в точка 3.5 е записано:

Периодът за изпълнение е 730 дни, но не по - късно от 12.12.2019 г.

Моля Възложителят да коригира посочената дата, тъй като към настоящия момент тя не може да бъде изпълнена.

ОТГОВОР: Посочената дата е индикативна, съгласно сключения Административен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. Възложителят ще предприеме действия датата да бъде удължена, така че да се позволи изпълнението на Договора със срок от 730 дни след сключване на договор с избрания Изпълнител.

ВЪПРОС № 4: На стр. 22 от Документацията за участие, Възложителят изисква да бъдат представени:

„2.1. Опис на представените документи - съгласно Образец № 1

2.6. „Ценово предложение“ - съгласно Образец № 7.“

Съгласно приложенията към документацията, посочени на стр. 28, Образец № 1 е ЕЕДОП, а образец за „Опис на представените документи“ липсва, а Ценовото предложение е описано като Образец № 3, а не 7.

Приложения:

Приложение № 1 – Техническо задание на Възложителя – представено на електронен носител;

Приложение № 2 – Образци на документи – Образец № 1 - ЕЕДОП - представен на електронен носител, Образец № 2 – Техническо предложение, Образец № 3 – Ценово предложение и Образец № 4 – Проект на договор.

Моля за указания под каква форма следва да се представи „Опис на представените документи“. Моля Възложителят да потвърди, че е допусната техническа грешка при описване на номера на образца на ценовото предложение.

ОТГОВОР: Описът на представените документи, съдържащи се в офертата, се представя на хартиен носител, подписан от участника.

Възложителят потвърждава, че е допусната техническа грешка при описване номера на образца на ценовото предложение. Вярно е: Образец № 3 – Ценово предложение.

ВЪПРОС № 5: Моля Възложителят да потвърди, че ЕЕДОП се попълва в представения от Възложителя образец в word – формат, конвертира се в нередактируем формат и се подписва с електронен подпис и, че в случая не е приложимо представяне на ЕЕДОП в електронната форма на Европейската комисия <https://ec.europa.eu/tools/espd?lang=en>.

ОТГОВОР: Възложителят потвърждава, че ЕЕДОП се попълва в представения Образец № 1 в word – формат, конвертира се в нередактируем формат и се подписва с електронен подпис от участника.

ВЪПРОС № 6: В т. 8.3.2 е дефинирана точността на измервания на станции Weight in Motion $\pm 5\%$ от общата маса.

Точността на измерването и жизнен цикъл на датчиците са зависими от качеството на настилка, в която са инсталирани датчици.

За осигуряване на точността на измерването от 5%, настилка трябва да отговаря на изискванията, дефинирани в документ COST 323, където за точността от 5% отговаря клас „Excellent”.

Във връзка с цитираното по-горе, моля за потвърждение, че реконструкция на пътната настилка в случай, че тя не отговаря на поставените изисквания, не е ангажимент на Изпълнителя.

ОТГОВОР: Ако е необходима реконструкция на пътната настилка в участъците, в които ще се инсталират датчици за измерване на тегло в движение, то същата не е предмет на настоящата обществена поръчка.

ВЪПРОС № 7: Във връзка с предишния въпрос, моля за предоставяне на напречен профил на пътя в участъците, предвидени за измерването на тегло на превозните средства.

ОТГОВОР: Участъците, предвидени за измерване на теглото на превозните средства ще бъдат фиксирани след сключване на договора с избрания Изпълнител, т.е. към настоящия момент Възложителят не може да представи напречен профил на пътя в тези участъци.

ВЪПРОС № 8: Моля за предоставяне на информация как тунелът и инсталираното оборудване е обезопасено срещу превозните средства с надмерна височина?

ОТГОВОР: Към настоящия момент двете тунелни тръби и инсталираното оборудване са съобразени с необходимите нормативни изисквания при изграждането на тунели, като след извършването на всички дейности в обхвата на тунела в предмета на настоящата обществена поръчка, трябва да бъдат запазени съществуващите вертикални габарити. Съгласно т. 8.1.2.6 от техническото задание, при входовете на двете тунелни тръби трябва да бъдат доставени нови светофарни уредби, които също трябва да бъдат съобразени с актуалните изисквания, цитирани в техническото задание. Също така следва да се предвидят пътни знаци В16 преди предходните пътни връзки от двете страни на тунела.

ВЪПРОС № 9: Моля за информация, дали в тунел Траянови врата в рамките на текущите или други проекти се предвижда инсталация на вентилационна система (предвид обстоятелствата, като несъществуващи напречни връзки с друга тунелна тръба и наличието на асфалтова настилка)?

ОТГОВОР: В рамките на настоящия проект не се предвижда инсталация на вентилационна система, както и връзки между двете тунелни тръби.

ВЪПРОС № 10: Моля за пояснение какъв тип тунелни бариери се предвиждат да бъдат изградени в рамките на проекта. Предвижда ли се изграждането на преместваеми еластични огради или обикновени тунелни бариери?

ОТГОВОР: Изискванията за тунелни бариери са подробно описани в т. 8.1.2.2 от техническото задание. Моля, придържайте се към заданието.

ВЪПРОС № 11: Моля за информация относно съществуващото ел. захранване на тунел Траянови врата, както и информация относно съществуващата UPS инсталация.

ОТГОВОР: На входа и изхода на разпределителната уредба 20 kV в трансформаторната подстанция № 2 на тунел „Траянови врата“ са монтирани два мощностни трансформатора 20 kV. Чрез тяхното включване или изключване се осъществява захранване на двете трансформаторни подстанции от подстанция „Костенец“ или от електропровод 20 kV, идващ от Мирково или пренос на електроенергия в една или друга посока през разпределителните шини 20 kV в двете

трансформаторни подстанции. Дистанционното им управление от трансформаторна подстанция № 1 се осъществява с помощта на контролно-сигнализационен кабел, положен между двете подстанции.

Съществуващата UPS инсталация е проектирана и изградена така, че да осигурява резервирано електрозахранване за съществуващите консуматори от нулева и първа категория по отношение изискванията за сигурно захранване.

ВЪПРОС № 12: Доставката и инсталацията на резервирано ел. захранване (UPS) част от проекта ли са?

ОТГОВОР: В рамките на настоящата обществена поръчка е необходимо доставка на UPS 3000 VA Rack Mount за съвършно помещение, съгласно т. 8.5.1.3 от Техническото задание.

ВЪПРОС № 13: Във връзка с предходния въпрос № 12, моля за уточнение относно това кое тунелно оборудване трябва да бъде захранено от резервирано UPS ел. захранване.

ОТГОВОР: Виж отговор на Въпрос № 12.

ВЪПРОС № 14: Във връзка с Разяснение № 53-00-10915/ 16.11.2018 г. и Ваш отговор на Въпрос № 3, моля за пояснение дали измерването на моментната скорост в началото и края на участъците за средна скорост трябва да отговаря на всички минимални изисквания, произтичащи от „Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол” на Български институт по метрология (БИМ)?

ОТГОВОР: Измерването на моментната скорост в началото и края на участъците за средна скорост трябва да отговаря на минималните изисквания, произтичащи от „Наредба за средствата за измерване, които подлежат на метрологичен контрол” на Български институт по метрология, като следва да се има предвид и отговорът на Въпрос № 1 от Разяснение с изх. № 53-00-10915 от 16.11.2018 г.

ВЪПРОС № 15: Моля за указания, как трябва да реагира системата за измерване на средна скорост, в случай на промяна в максималната допустима скорост в участъците за измерване на средна скорост, напр. чрез VMS пътен знак.

ОТГОВОР: В случай на промяна в максималната допустима скорост в участъците за измерване на средна скорост, например чрез електронни информационни табели (VMS), резултатите следва да изискват ръчно (от оператор) валидиране или отхвърляне.

ВЪПРОС № 16: Моля за указания, как трябва да реагира системата за измерване на средна скорост, в случай на две или повече различни ограничения на максималната допустима скорост в един участък. Например, при въведено ограничение 80 км/ч, с VMS пътен знак, в едната част от участък с ограничение от 140 км/час в останалата част.

ОТГОВОР: При въвеждане на ограничение, то следва да важи за цялата отсечка за средна скорост, т.е. резултатите следва да изискват ръчно (от оператор) валидиране или отхвърляне.

ВЪПРОС № 17: Система за измерване на средна скорост засича всички превозни средства надвишили максималната допустима скорост в участъка.

В момента има въведени ограничения на скоростта на мостови съоръжения в случай на лоши метеорологични условия.

Моля за указания, как трябва да реагира системата за измерване на средна скорост в случай на лоши метеорологични условия?

ОТГОВОР: Виж отговор на Въпрос № 16.

ВЪПРОС № 18: В случай на невъзможност от въвеждането на системата за засичане на средна скорост поради изложени в предишните въпроси факти, Възложителят ще допусне ли промяна в дължината и/или местоположението на участъците за измерването?

ОТГОВОР: Конкретната дължина и/или местоположение на участъците за измерване на средна скорост ще бъдат определени след сключване на договор с избрания Изпълнител.

ВЪПРОС № 19: Във връзка с въвеждането на система за средна скорост, моля за потвърждение, че няма необходимост от обзорна снимка на превозното средство, извършило нарушение в нощните часове, което би наложило инсталация на допълнителните осветителни тела във всички точки на измерването.

ОТГОВОР: Съгласно изискванията на техническото задание (т. 8.4.2.), необходими са минимум два броя снимки на моторното превозно средство, извършило нарушение с видим (четим) регистрационен номер. За тъмната част от денонощието снимката може да е монохромна (черно-бяла).

ВЪПРОС № 20: Моля за потвърждение, че измерването на теглото на превозните средства ще се осъществява единствено в дясната лента за движение.

ОТГОВОР: Измерването на теглото на превозните средства ще се осъществява, както в активна, така и в изпреварваща лента.

ВЪПРОС № 21: Във връзка с въвеждането на система за измерване на средна скорост, моля за потвърждение, че средната скорост ще се измерва във всички ленти за движение.

ОТГОВОР: Средната скорост ще се измерва, както в активна, така и в изпреварваща лента.

ВЪПРОС № 22: Във връзка с въвеждането на система за автоматично откриване на инциденти в тунел Траянови врати, моля за предоставяне на цялата проектна документация на тунела с цел определяне на мин. брой камери и тяхното местоположение.

ОТГОВОР: Проектната документация ще бъде предоставена на избрания Изпълнител, след сключване на договора.

ВЪПРОС № 23: Възможно ли е следните критерии за подбор от документацията за участие по горесцитираната обществена поръчка да бъдат покрити, изпълнени и доказани с участието на подизпълнител:

„По т. 3 - Критерии за подбор на участниците, т. 3.3 - Технически и професионални способности, т. 3.3.1 – През последните три години, считано от датата на подаване на офертата участникът трябва да е изпълнил успешно дейности с предмет и обем, както следва:

- минимум една дейност, свързана с разработване, доставка, инсталация и/или интеграция на система/и за класифициране на трафика по републиканската пътна мрежа и/или по уличната мрежа, и/или по общинската пътна мрежа;

- минимум една дейност, свързана с доставка и монтаж на електронни информационни и/или електронни указателни табели и/или системи за светофарно регулиране на трафика, с център за управлението им;

ОТГОВОР: Възложителят уточнява, че цитираното по-горе изискване за придобит опит е поставено на основание чл. 63, ал. 1, т. 1, бук. „б“, във връзка с чл. 59, ал. 1, т. 3 от ЗОП. Смисълът на цитираната разпоредба е, че Възложителят поставя изисквания спрямо участниците в процедурата, съответно последните, по смисъла на чл. 67, ал. 1 от ЗОП следва да декларират съответствие с поставените критерии за подбор чрез представяне на ЕЕДОП.

В случай, че участникът предвижда участието на подизпълнител при изпълнение на обществената поръчка, последния, по силата на чл. 66, ал. 2 от ЗОП, на собствено основание и наред с участника, следва да отговаря на съответните критерии за подбор, съобразно вида и дела от поръчката, който ще изпълнява, съответно съгласно ал. 2 на чл. 67 от ЗОП, посочва информация за това в отделен ЕЕДОП.

ВЪПРОС № 24:

I. Относно Изграждане на система от електронни информационни табели с възможност за отдалечен контрол в реално време:

1. В НАРЕДБА № 10 ОТ 23 ЮЛИ 2001 Г. ЗА СИГНАЛИЗАЦИЯ ПА ПЪТИЩАТА С ПЪТНИ ЗНАЦИ е указано следното:

Чл. 138. *Пътните знаци от група „Ж“ се използват за:*

1. *предварително указване на посока;*
2. *указване на посока;*
3. *потвърждаване на посока;*
4. *указване номера на пътя;*
5. *указване на наименованията и местоположението на обекти, населени места и др. и на разстоянието до тях;*
6. *даване на информация за режима на движение по пътя и др.*

Чл. 140. (1) *Пътен знак Ж1 „Предварителен указател“ се използва за предварително указване на посоките към съответните цели и на номера на пътя.*

(2) *Пътен знак Ж1 се поставя:*

...

3. *на автомагистрала - преди пътния възел на разстояние съответно 500 и 1000 m;*

2. В единствения документ, който третира интелигентните транспортни системи, **„Техническа спецификация за проектиране и изпълнение на интелигентни транспортни системи на пътната мрежа“** е указано следното:

„Разположение на пътна станция за управление на трафика:

247 При изпълнение на Системата да се извърши предварителен анализ на пътната мрежа, с цел идентифициране на стратегически локации за разположение на пътни станции за управление на трафика. Под стратегически локации се разбира:

- ☐ *пътни възли, предоставящи възможност за пренасочване на трафика по обходни маршрути;*
- ☐ *участъци от пътя, изискващи повишено внимание при шофиране поради специфика на пътната инфраструктура или други съображения;*
- ☐ *преди тунелни съоръжения.*

248 След избирането на стратегически локации за избиране на точното разположение на пътната станция е необходимо да се вземат предвид следните съображения:

- ☐ *минимална дистанция от пътни възли от минимум 1 500 m;*
- ☐ *наличие на пряка видимост към табелите от минимум 375 m;*
- ☐ *геометрия на пътя: да се избягва позициониране на табели преди остри завои или други пътни фактори, които изискват концентрация на водачите; разпологането на табелите да е в участъци, предполагащи равномерно движение на трафика;*
- ☐ *да се избягва разположение на табелите, при което слънчевата светлина на изгряващо/залязващо слънце осветява директно лицеви панел;*
- ☐ *съгласуване на вертикалната сигнализация в зоната на пътната станция, с цел избягване на противоречащи съобщения;*
- ☐ *наличие на достатъчно пространство за разположение на оборудването и достъп на екипи по поддръжка;*
- ☐ *наличие на постоянно електрозахранване.“*

3. В документ **„Техническо задание за разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала Тракия“** е указано следното:

„В рамките на тази дейност трябва да бъдат доставени и монтирани общо 40 броя електронни информационни табели на 20 местоположения от АМ „Тракия“ (по 20 броя във всяка посока). Трябва да бъдат изпълнени и всички съпътстващи дейности за изграждането и монтажа на рамките, както и резервно захранване /акумулатори/, доставка и монтаж на всички съпътстващи хардуерни компоненти и прилежащата операционен софтуер с необходимите лицензи.

...

Порталните рамки, върху които ще бъдат монтирани електронните информационни табели трябва да бъдат оборудвани с възможност за обслужване без Временно Ограничаване на Движението (ВОД) - тип „насарелка“.

Във връзка с гореизложеното, считаме че това изискване на заданието е в **противоречие с нормативната уредба**, тъй като изискването за изграждане на портални рамки двупосочно поставя едната от двете електронни информационни табели след пътния възел. При подобно изпълнение, няма как да се пренасочва трафика по обиколни маршрути, в случай на инцидент, тъй като информационната табела е поставена след пътния възел, а не преди него.

По своята същност електронната информационна табела е пътна табела от тип Ж1, която може да променя своето съдържание в зависимост от пътната обстановка, метеорологичните условия и т.н. За нея се изисква, на магистрала да бъде разположена на минимум 1000 метра и на 500 метра преди пътния възел, а в другата техническа спецификация за ИТС се изисква да се поставя дори на 1500 метра преди пътен възел.

ВЪПРОС № 24.1: Моля да разясните как следва да бъде изпълнено от Изпълнителя изискването на нормативната уредба за разстояние на електронните информационни табели преди пътен възел?

ОТГОВОР: Електронните информационни табели преди пътен възел следва да са на отстояние не по - малко от 500 м.

ВЪПРОС № 24.2: С оглед осигуряване на ефективна възможност за пренасочване на трафика и съобразяване на местоположението на табелите с пътните възли на магистралата, ще приемете ли вместо 40 електронни информационни табели, разположени двупосочно на 20 местоположения, да се предложат 20 електронни информационни табели, разположени еднопосочно на 20 местоположения?

Исканите от Възложителя електронни информационни табели консумират при максимално натоварване около 3KW мощност. Това означава, че за всяко местоположение трябва да се осигури резервно захранване /акумулатори/ за обща мощност минимум 6KW.

ОТГОВОР: Не, Възложителят няма да приеме вместо 40 електронни информационни табели, разположени двупосочно на 20 местоположения, да се предложат 20 електронни информационни табели, разположени еднопосочно на 20 местоположения. На АМ „Тракия“ има изградени 22 пътни възела и с поставянето на 40 табели (по 20 в посока) покриваме сегментите на цялата магистрала.

Резервираното захранване следва да покрива изискванията, заложили в Техническото задание.

ВЪПРОС № 24.3: Моля да уточните, за какво време следва да се осигури резервирано захранване от акумулатори?

ОТГОВОР: Не по - малко от 1 час.

ВЪПРОС № 24.4: Къде трябва да бъде разположен акумулаторния блок и съответното резервирано електрозахранване?

ОТГОВОР: Разположението на акумулаторния блок и съответното резервирано електрозахранване е индивидуално решение на всеки участник.

ВЪПРОС № 25:

II. Относно Изграждане на система от сензори за претегляне на МПС в движение (Weigh in motion) и измерване на средна скорост:

В заданието се изисква изграждане на 8 пътни станции за измерване на тегло в движение. Като местоположения те са разположени заедно с началото и края на 4-те сегмента от магистралата, в които ще се измерва средна скорост. Очакванията на Възложителя са, че по този начин измерването на средната скорост и разпознаването на нарушителите с претоварени пътни превозни средства ще може да се извършва с едни и същи камери.

Изискването за избор на сегмент за измерване на средна скорост е, в рамките на този сегмент да няма пътен възел, което гарантира, че всички пътни превозни средства, които преминават през началото на сегмента ще преминат и през неговия край.

Ако обаче за начало и край на тези сегменти се използва пътна станция за измерване на тегло в движение, то тогава в рамките на един участък на магистралата ще се монтират две пътни станции за измерване на тегло в движение. От гореизложеното може да се направи обосновано заключение, че по два пъти ще се измерват едни и същи пътни превозни средства с изключително скъпо съоръжение за измерване на тегло в движение.

Ако се реши всяка пътна станция за измерване на тегло да се разположат в два участъка на магистралата и по този начин се спазва изискването за всеки участък да има само по една такава станция, то тогава в сегмента за измерване на средна скорост ще има пътен възел, което

противоречи на изискването за избор на сегмент.

С други думи, ако трябва да се спазят изискванията за избор на местоположение и на пътните станции за измерване на тегло в движение и на сегмент за измерване на средна скорост, трябва да се добавят нови портални рамки тип „пасарелки“, което ще увеличи техния брой и ще доведе до сериозна промяна в стойността за изпълнение на проекта.

ВЪПРОС № 25.1: Моля уточнете как ще бъдат разположени пътните станции за измерване на тегло в движение и началото и края на всеки сегмент за измерване на средна скорост, с цел да се получи еднозначна оценка на стойността за изпълнение на проекта?

ОТГОВОР: Пътните станции за измерване на тегло ще се разполагат само в началото на сегментите за измерване на средна скорост.

С УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО ИВАНОВ
директор на дирекция ОППО в АПИ,
упълномощен съгласно Заповед № РД-11-173 от 15.02.2019 г.
на Председателя на УС на АПИ

