



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Изм. № 53-00-8861 9.11.16

ОТНОСНО: Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Проектиране, изграждане и въвеждане на електронна система за събиране на таксите за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. (Тол) и на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до 3,5т. (електронна винетка)“

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. 29, ал. 1 от Закона за обществените поръчки (отм.), даваме следните разяснения:

Въпрос № 1: Моля, потвърдете, че само една камера за наблюдение в посока на движение, която показва обща снимка на всяко превозно средство, минаващо при стационарните контролни точки, е достатъчна. (Моля, имайте предвид, че въпросът е както за новите стационарни контролни точки, така и за вече съществуващите).

Отговор: Моля придържайте се към заданието. В т. 5.3.3.14 от Приложение 1.2 Спецификации изрично е казано: *“Към всяка лента да бъде монтирана 1 бр. цветна камера, която да осигурява обзорна картина за всеки преминаващ автомобил”*. В отговор на въпрос 10 от 04.05.2016 и въпрос 6 от 05.07.2016, всички стационарни контролни точки (включително съществуващите) трябва да бъдат оборудвани/дооборудвани така, че да отговарят на изискванията на т. 5.3.3.14, 5.3.3.15, 5.3.3.16 от Приложение 1.2 Спецификации.

Въпрос № 2: Моля да потвърдите, че аварийните ленти следва да бъдат оборудвани с класификационна система, която да предоставя информация за класа превозно средство в случай, че такова минава през тази лента. (Моля, имайте предвид, че въпросът е както за новите стационарни контролни точки, така и за съществуващите такива, при които има аварийна лента.)

Отговор: Не потвърждаваме. Никъде в заданието не се изисква класификация на превозното средство, преминаващо през аварийната лента. Изисква се само и единствено неговата регистрация чрез камери за разпознаване на преден и заден номер и обзорна камера. Ако кандидатът предложи класификация на превозните средства в аварийните ленти, ще се отчете като допълнителна функционалност.

Въпрос № 3: В случай, че отделна класификационна система трябва да бъде добавена за аварийната лента, моля потвърдете, че изпълнителят ще избере технологията. (Моля, имайте предвид, че въпросът се отнася както за новите стационарни контролни точки, така и за съществуващите такива, при които има аварийна лента.)

Отговор: Моля вижте отговор на въпрос № 2 по-горе.

Въпрос № 4: Моля да предоставите информация къде се намира съществуващото DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) оборудване в София и Пловдив.

Отговор: Съществуващото DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) оборудване на ИА ЕСМИС в София се намира в сградата на Министерски съвет на бул. “Дондуков” №1 и ИА “ЕСМИС”, ул. “Турко” №6. За град Пловдив се намира в сградата на областна администрация Пловдив - Областна администрация (ОА), пл. “Н.Мушанов” №1

Въпрос № 5: Моля да предоставите информация за модела и конфигурацията на сегашното оборудване (на инсталираните модули) за DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) свързване и да ни информирате дали е възможно допълнителни модули и транспондери да бъдат инсталирани в съществуващите шкафове.

Отговор: DWDM преносната система на ИА ЕСМИС е реализирана с оборудване Cisco ONS 15454SDH Multiservice Provisioning Platform (MSPP). Архитектурата на DWDM преносната система е

реализирана на базата на multi-ring топология с multi-degree възли, също така ROADM възли, OADM възли и възли които регенерират/усилват оптичният сигнал. Всеки един възел е оборудван според съществуващите нужди с необходимите модули: оптичен усилвател (OPT-BST), оптичен предусилвател (OPT-PRE), мултиплексор/демултиплексор (32-DMX), едноканални мултиплексори (AD-1C-XX.X), оптичен WSS комутатор (32-WSS), клиентски транспондерни карти, интерфейсни клиентски и инфраструктурни SFP/XFP модули, вентилаторни модули(FTA-48V), сервисни модули(OSC), управляващи модули(TCC2P), операционен софтуер, софтуерни лицензи и захранващи DC модули съгласно архитектурата на транспортната система. В градовете София, Перник, Кюстендил, Благоевград, Кърджали, Смолян и Видин няма DWDM транспортна система. Има изградени две системи DWDM по две независими направления София-Пловдив Транспортното шосе по едното направление в град Пловдив няма свободни слотове за карти и модули.

Централизираната система за управление и наблюдение на DWDM транспортната система е Prime Optical 9.6.3

Голяма част от модулите не са налични в продуктивния каталог на производителя и гаранционното обслужване.

Текущата DWDM преносна мрежа на ЕЕСМ не е проектирана и оразмерена за пренос на 10Gbps ламбди/услуги.

Всеки един участник трябва предложи транспортна архитектура и решение на свързване двата центъра за данни съгласно Приложение 1.3 - ИКТ точка 4.13 Транспортна свързаност между центровете за данни.

Въпрос № 6: Възможно ли е да се инсталира допълнителен DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) шкаф на място, където има съществуващо DWDM оборудване, за да се установи връзка между центровете за данни, използващи DWDM предавателни системи на Изпълнителна агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“?

Отговор: В съществуващите комуникационни помещения има възможност за монтаж на допълнителен комуникационен DWDM шкаф. В съществуващите комуникационни помещения, токозахранващите и охладителни системи са проектирани и оразмерени само за наличното в тях комуникационно опорно DWDM и IP/MPLS оборудване. При добавяне на допълнителен комуникационен шкаф с активно оборудване е необходимо да се предвиди увеличаване на капацитета на непрекъсваемите захранвания и климатиците, съобразно допълнителните консуматори и допълнителното топлоотделяне.

Въпрос № 7: Възможно ли е да се постави фиброоптичен кабел между центровете за данни и локациите, в които сегашното DWDM оборудване е инсталирано?

Отговор: В локациите в които е инсталирано съществуващото DWDM оборудване има възможност да се прокара нов фиброоптичен кабел, както и да се монтират допълнителни оптични ODF пач панели, и всички други съпътстващи компоненти.

Въпрос № 8: Моля да ни предоставите информацията относно честотите, които са на разположение за предаването на данни между центровете за данни.

Отговор: Таблица със свободните C-Band честоти ще бъдат предоставени на избрания изпълнител и ще бъдат допълнително уточнени на следващия етап, при детайлното проектиране на ТОЛ системата.

Въпрос № 9: Ще бъде ли възможно да бъдат получени 4 свободни канала във всяка посока между локациите на центровете за данни в Пловдив и София?

Отговор: DWDM преносната система разполага със свободни 4 канала/ламбди във всяка посока в отсечката София – Пловдив.

Въпрос № 10: Моля да предоставите допълнителна информация и търговски аспекти на използването на DWDM (Dense Wavelength Division Multiplexing) на Изпълнителна агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“, описано в документацията към обществената поръчка.

Отговор: ИА „ЕСМИС“ не предлага и не предоставя пазарни услуги на свободния пазар – дейността на Агенцията е ограничена до обслужване на нуждите на държавната администрация. В този смисъл няма „търговски аспекти“ при използването на DWDM преносната мрежа на ИА „ЕСМИС“ от

държавни органи, какъвто се явява Възложителят. Съществува ред, по който държавни институции инвестират в развитие на мрежата на ИА "ЕСМИС", за да покрият собствените си специфични нужди, какъвто е случаят с проекта за ТОЛ система.

По отношение на техническите аспекти, касаещи наличния DWDM пренос, вижте отговорите на Въпрос № 5

Въпрос № 11: Декларацията съгласно Раздел „IV“ от Техническото предложение /Приложение № 5/ изисква участникът в търга да декларира готовите софтуерни продукти, които ще бъдат използвани за изпълнението на проекта. Бележка под линия № 1 към Техническото предложение /Приложение № 5/ изисква в декларацията да бъдат включени и софтуерни решения, които са специално разработени за проекта, както и такива, които са готови софтуерни продукти. Молим АПИ да поясни конкретното съдържание, което трябва да бъде включено в декларацията.

Отговор: Участниците трябва да включат в декларацията си опис на софтуерните продукти (компоненти, библиотеки, подсистеми, приложения и пр.), чрез които ще изградят системата. Описът би следвало да бъде представен в табличен вид, и трябва да съдържа достатъчно реквизити, така че всяка отделна позиция да може да бъде идентифицирана еднозначно - например като се посочат данни за производителя/разработчика, търговското наименование и версията на софтуера, препратка и/или описание на вида и наименованието на лиценза за право на ползване (когато се касае за комерсиален софтуер) или препратка и наименование на лиценз за софтуер с отворен код, когато даден софтуерен компонент ще бъде разработен конкретно за нуждите на проекта.

Въпрос № 12: Във връзка с чл. 5, ал. 5 от предложения Договор, участникът възнамерява да предложи договор за ESCROW, за да осигури достъп до програмния код, което задоволително осигурява интересите на Възложителя. Молим АПИ да поясни какви документи биха били необходими да бъдат предоставени при провеждането на процедурата, за да счете АПИ, че интересите ѝ са гарантирани чрез договор за ESCROW?

Отговор: Участникът трябва да представи проект на споразумение, отговарящо на изискванията на чл. 5, ал. 1, т.5 от публикувания проекто- договор за възлагане на обществена поръчка. Участникът следва да предложи и техническо решение за съхраняване и актуализиране на изходния програмен код, което да гарантира, че във всеки един момент, при възникване на необходимост, Възложителят ще има достъп до актуалната версия на програмния код, в рамките на сроковете в чл. 5, ал. 1, т. 5.

Въпрос № 13: Ако за доказването на съответствието с минималните финансови изисквания бъде представен годишен финансов отчет, какъв критерий ще бъде използван и как ще бъде направена преценката дали участникът отговаря на изискванията? Кои части от финансовия отчет ще бъдат взети предвид при разглеждане на съответствието с финансовите изисквания? По какъв начин Агенция „Пътна инфраструктура“ ще изчисли финансовия ресурс, с който кандидатът разполага, на базата на годишния финансов отчет?

Отговор: Изискването по т. 5.1. от документацията за участие в настоящата процедура е в съответствие с чл. 50, ал. 1 от ЗОП (отм., в сила до 15.04.2016 г.). Посочената разпоредба предоставя възможност участниците да могат да доказват наличието на изисквания от възложителя финансов ресурс с един или няколко от следните документи: 1. удостоверение от банка; 2. годишния финансов отчет или някоя от съставните му части, когато публикуването им се изисква от законодателството на държавата, в която участникът е установен. В този смисъл, в случай, че участник в настоящата процедура избере да представи годишния си финансов отчет или някоя от съставните му части, за да докаже съответствието си с изискването по т. 5.1. от документацията за участие, същият следва да има предвид, че от въпросния отчет или съставна негова част, следва да е видно наличието на изискуемия се от възложителя финансов ресурс в размер на 100 000 000 (сто милиона) лева. В допълнение, обръщаме внимание на обстоятелството, че преценката относно съответствието на участниците в процедурата с поставените от възложителя критерии за подбор се извършва от помощен орган – комисия за провеждане на процедурата, която се назначава по реда на чл. 34 от ЗОП (отм., в сила до 15.04.2016 г.) с ясно определени компетенции в закона.

Въпрос № 14: Съгласно точка 5.1.2.1 от Приложение № 1.2 „Специфични изисквания към системата“ към документацията за участие участникът в търга трябва да съобщи със законовите норми и да декларира затвореността системата. По повод това изискване:

1. Бихме искали да Ви помолим да ни предоставите разяснение на изрази „затворена система“, употребен в точка 5.1.2. от Приложение № 1.2.
2. Молим да ни разясните по какъв начин очаква от участниците да декларират затвореността на системата.

Отговор: В т. 5.1.2.1 от Приложение № 1.2 „Специфични изисквания към системата“ към документацията за участие е допусната техническа грешка – участникът следва да декларира "законосъобразността на системата" по отношение на законовите норми касаещи издаването и осчетоводяването на фактури, а не "затвореността на системата".

Въпрос № 15: Съгласно раздел V, точка 6.2 от документацията за участие участникът трябва да разполага с екип от служители/експерти, които ще използва за изпълнение на обществената поръчка. Според точка 6.2.а. от документацията съответствието с изискването по точка 6.2 се доказва с представянето на Приложение № 8 Декларация – списък на екипа от служители/експерти, които участникът ще използва за изпълнение на обществената поръчка и Приложение № 9 Декларация по чл. 51а от ЗОП за ангажираност на експерт. Нашето разбиране е, че когато участник възнамерява да използва експерти, които не са негови служители, е достатъчно да представи Приложение № 8 и Приложение № 9. В тази връзка считаме, че не е нужно използването на чужди експерти да се отбелязва в приложение № 11 Декларация за използване на ресурси на трети лица. Моля, потвърдете дали нашето разбиране е правилно. Ако имената на експертите трябва да бъдат включени в Приложение № 11 към документацията за участие, моля посочете каква точно информация, следва да бъде включена.

Отговор: В случай, че участник в процедурата включи в предлагания от него екип за изпълнение на поръчката експерт, който не е негов служител/работник, то за този експерт, съгласно т. 6.2., б. „б“ от документацията за участие е необходимо да бъде представена декларация по чл. 51а от ЗОП за ангажираност на експерт – Приложение № 9 към документацията за участие. Въпросният експерт, следва да бъде вписан и в Декларацията - списък на екипа от служители/експерти, които участникът ще използва за изпълнение на обществената поръчка – Приложение № 8 към документацията за участие. С настоящото потвърждаваме, че използването на „чужди експерти“ не се отбелязва в Декларацията за използване ресурсите на трети лица - Приложение № 11 към документацията за участие.

Въпрос № 16: В приложение 1.4. към тръжната документация е представен списък на участъците от републиканската пътна мрежа които трябва да бъдат обект на системата за платено преминаване под формата на екселски файл АПИ Платени участъци.xlsx и графичен векторен файл Platena_patna_mreja.kmz.

16.1. И в двата файла липсват значителни участъци от автомагистралата и първокласната пътна мрежа, а именно: АМ А-3 от км 287+400 до км 305+469 L=215.469 км; Път 1-1 от км 191+959 до км 288+052 L= 96.093 км; Път 1-2 от км 118+475 до км 197+836 L- 79.361 км; Път 1-3 от км 158+347 до км 204+200 L= 45.853 км; Път 1-5 от км 152+580 до км 198+655 L= 46.075 км; Път 1-6 87+717 до км 133+731 L= 46.014 км; Път 1-7 от км 168+065 до км 217+960 L= 49.895 км; Път 1-8 от км 48+674 до км 124+338 L= 75.664 км.

Освен горепосочените участъци има аналогично изключени участъци и от пътищата втори и трети клас. Изключването ще доведе до безплатно им ползване от всички категории автомобили, защото няма да заплащат такса преминавайки през тях. Моля да потвърдите или да разясните дали всички участъци извън тези посочени в двата файла трябва да бъдат изключени от системата за платено преминаване на товарните автомобили над 3,5 т. и винетната такса за останалите?

16.2. Има участъци, които са с неясен номер или класификация на пътищата:- 325 867/865; - 336 ПВ Фотиново; - 337 ПВ Ябланица; - 334 Обход Враца; - 335 Обход Монтана; 324 80 АМ Марица. Моля да потвърдите какъв номер и клас път трябва да са гореизброените участъци.

16.3. Има участъци, които са дублират или са с отрицателна дължина (краят е по-малък от началото). а именно:

- дублиращи се участъци: № път от до: 19 11 0 22442; 22 11 0 46242; 35 27 33277 34901; 36 27 0 113796; 73 8197761 146643; 74 812655129008; 75 81 0 146643; 149 507 0 16394; 150 507 0 39700; 151 508 0 15730; 403 508 0 29472; 210 866 2658148569; 211 866 2280 121379; 212 867 0 59895; 325 867/865 0 4290; 357 29010 46557; 249 2901 20245 22023.

- участък с отрицателна дължина: № път от до: 233 2001 11260 10786.

По наше мнение, в случай на поправяне на откритите грешки за платената пътна мрежа ще се получи от общо 388 участъка с обща дължина 17585,332 км, разпределена както следва:

- АМ - 8 бр. - 736,933 КМ
- I клас пътища - 18 бр. - 2563.982 КМ
- II клас пътища - 64 бр. - 5412.902 КМ
- III клас пътища - 298 бр. - 8871.515 км

Моля да потвърдите нашите изчисления или да дадете разяснение по гореизложеното.

Отговор:

16.1. АМ А-3 от км 287+400 до км 305+469 $L=215.469$ км – участъкът е бил част от път I-1. Извършено е прекилометриране и вече А-3 е от км 19+495 до км 91+113 и от км 155+113 до км 169+813. А път I е от км 0 до км 191+959, от км 305+731 до км 426+400 и от 440+884 до 443+100.

191+959 до км 288+052 $L=96.093$ км – участъкът преминава през урбанизирана територия или през отсечки, които са слабо натоварени.

Път 1-2 от км 118+475 до км 197+836 $L=79.361$ км – участъкът дублира магистралата.

Път 1-3 от км 158+347 до км 204+200 $L=45.853$ км – участъкът дублира магистралата.

Път I-6 87+717 до км 133+731 $L=46.014$ КМ – участъкът дублира път I-1 и магистралата.

Път 1-7 от км 168+065 до км 217+960 $L=49.895$ км – участъкът преминава през върбишки проход, който е слабо натоварен и на места непроходим.

Път 1-8 от км 48+674 до км 124+338 $L=75.664$ км. – участъкът дублира околновръстното на София и автомагистрала „Тракия“ като завършва при началото на гр. Ихтиман.

Потвърждаваме, че в приложение 1.4. към тържната документация е представен списък на участъците от републиканската пътна мрежа които трябва да бъдат обект на системата за платено преминаване под формата на екселски файл АПИ Платени участъци.xlsx и графичен векторен файл Platena_patna_mreja.kmz.

16.2.

ID №	Номер на път	Клас на пътя
324	80 АМ Марица	втори клас
325	867/865	трети клас
334	Обход Враца	първи клас
335	Обход Монтана	първи клас
336	ПВ Фотиново	трети клас
337	ПВ Ябланица	няма клас - това е пътна връзка

16.3. Потвърждаваме за участъци, които се дублират, а именно 19 11 0 22442; 22 11 0 46242; 35 27 33277 34901; 36 27 0 113796; 73 81 97761 146643; 74 81 26551 29008; 75 81 0 146643; 149 507 0 16394; 150 507 0 39700; 151 508 0 15730; 403 508 0 29472; 210 866 26581 48569; 211 866 2280 121379; 357 2901 0 46557; 249 2901 20245 22023.

Участъците 212 867 0 59895; 325 867/865 0 4290 са части от различни пътища, а именно път 867 и път 867/865. Участъците не се дублират.

№ път от до: 233 2001 11260 10786 – участъкът се дублира друг път, а именно с 2302. Пътят 2001 нараства в обратно на посоката на нарастване на 2302. При описване участъка е взета в предвид посоката на път 2302. Да се има в предвид че дължината на участъка на път 2001 от км 11+260 до до км 10+786 е 0,474 км.

След направените корекции по данните за участъците, предвидени за платената пътна мрежа се получават общо 395 участъка с обща дължина 16199.634 км, разпределена както следва:

- АМ - 8 бр. – 755,942 КМ
- I клас пътища - 21 бр. - 2575.771 КМ
- II клас пътища - 64 бр. - 3976.881 КМ
- III клас пътища - 302 бр. - 8891.04 км

Въпрос № 17: Относно политика за тарифиране. В тържните документи не е конкретизирано таксата/

тарифата дали ще бъде еднаква или различна за отделните класове пътища (което засяга таксуването на МПС над 3,5 т). Моля да дадете разяснение каква ще е политиката за тарифиране - еднаква, независимо от класа на пътя или различна за отделните класове пътища.

Отговор: В заданието в документ Приложение 1.1 – изрично е посочено, че АПИ като възложител на обществената поръчка “Определя и изменя при необходимост тарифите за пътни такси.” Следователно системата трябва да може да поддържа гъвкава политика по отношение на тарифирането.

Въпрос № 18: Относно функционалността на фиксираните контролни точки. Моля да дадете разяснение за минимално необходимите технически характеристики, точност и прецизност на датчиците за измерване на тегло в движение (weight in motion).

Отговор: Точността на измерване на теглото трябва да е (+/-10%).

Въпрос № 19: Относно използването на съществуващите пунктове за преброяване на движението.

19.1. В тръжните документи контролен пункт № 2048 е показан с две различни местоположения: АЗ Струма 42.067697 23.037647 и А2 Хемус 43.241992 27.827777. Моля да уточните местоположението на въпросният пункт.

19.2. В тръжните документи са открити следните пунктове които са извън платената пътна мрежа:

- за I клас пътища има 8 бр. пункта - 4008, 4009, 2063, 4019, 4039, 2080, 4040, 4069
- за II клас пътища има 2 бр. пункта. - 4087 & 3014
- за III клас пътища има 2 бр. пункта - 3096 & 3111

Моля да потвърдите, че тези 12 бр. пункта не попадат в обхвата на платената пътна мрежа и не е необходимо да бъдат използвани и надграждани.

19.3. В тръжната документация има налична информация за обхвата за платната, при съществуващите преброителни пунктове, но липсва подобна за типа на конструкциите на рамките - "Г" или "П". Предвид на необходимостта от надграждане, моля да дадете разяснение относно типа на конструкциите на рамките за всеки от съществуващите преброителни пунктове.

- В последния „АЛБУМ СРЕДНО-ДЕНОНОЩНА ГОДИШНА ИНТЕНЗИВНОСТ НА АВТОМОБИЛНОТО ДВИЖЕНИЕ ПО РЕПУБЛИКАНСКИТЕ ПЪТИЩА ЗА 2015 ГОДИНА“ са използвани 290 бр. от съществуващите 320 автоматизирани преброителни пунктове.

Моля да потвърдите или изясните, дали 30-те съществуващи автоматизирани преброителни, които не са използвани от АПИ към настоящия момент, могат да се използват за целите на обществената поръчка с оглед на тяхното надграждане.

19.4. При 4 от посочените в тръжната документация ГКПП изграждането на стационарна контролна точка няма как да се разположи върху собственост на АПИ, а именно:

- Свищов Ро-Ро терминал;
- Варна -ферибот;
- Бургас - пристанище;
- Златоград.

Отговор:

19.1. АЗ Струма

19.2. Изпълнителят трябва да надгради всички 320 пункта, тъй като освен за нуждите на електронна система за събиране на такси за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. (Тол), ще се използват и за нуждите на електронната система за събиране на такси на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до 3,5т.(електронна винетка).

19.3. Въпросните 30 автоматизирани пунктове са били изградени в края на 2015 година и за тях не е имало натрупана необходимата статистическа информация. Всички 320 съществуващи автоматизирани преброителни пункта трябва да се надградят за нуждите на настоящата поръчка.

19.4. Не е задължително стационарната контролна точка да се разположи в непосредствена близост до ГКПП, важно е да се обхване пътният трафик от и към ГКПП. Участникът трябва да предложи критерии за избор на местата на стационарните контролни точки, както и конкретното им местоположение, с

което да демонстрира разбиране на проблемите и задачите, свързани с изграждането на електронна система за събиране на такси за ползване на републиканската пътна мрежа на база изминато разстояние за превозни средства с обща технически допустима максимална маса над 3,5т. (Тол) и на база време за леки автомобили с обща технически допустима максимална маса до 3,5т.(електронна винетка);

**С УВАЖЕНИЕ,
ИВАЙЛО ИВАНОВ**

директор на дирекция ОППО в АПИ,
упълномощен съгласно Заповед № РД-11-1007 от 25.09.2014 год.,
доп. със Заповед № РД-11-1208 от 06.10.2015 год.,
на Председателя на УС на АПИ

