

**Raport z postępu rzeczowo-finansowego projektu informatycznego**  
**za II kwartał 2023 roku**

<b>Tytuł projektu</b>	Budowa systemu informatycznego iBTM
<b>Wnioskodawca</b>	Główny Inspektor Transportu Drogowego
<b>Beneficjent</b>	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
<b>Partnerzy</b>	Brak
<b>Źródło finansowania</b>	Budżet państwa w części 39 – Transport
<b>Całkowity koszt projektu</b>	- wartość początkowa - <b>6 639 727,76 zł</b> - wartość aktualna* - <b>6 865 299,80 zł</b>
<b>Całkowity koszt projektu - wydatki kwalifikowalne</b>	Projekt nie obejmuje dofinansowania z UE
<b>Okres realizacji projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– data rozpoczęcia realizacji projektu: 28.02.2021</li> <li>– data zakończenia realizacji projektu (pierwotna): 28.02.2022</li> <li>– data zakończenia realizacji projektu (aktualna**): 25.11.2022</li> </ul>

**\*całkowity koszt projektu uwzględnia zaangażowanie pracowników do listopada 2022 r. włącznie. Ze względu na przekroczenie okresu realizacji projektu i kontynuowanie prac projektowych całkowity koszt projektu zostanie zaktualizowany po zakończeniu terminu realizacji kamienia milowego – wdrożenie Systemu iBTM.**

**\*\*data zakończenia realizacji projektu została przekroczona, kamień milowy – wdrożenie Systemu iBTM - nie został osiągnięty w terminie. Komitet Sterujący planuje kontynuować prace projektowe aż do wytworzenia produktów projektu, tym samym data zakończenia realizacji projektu ulegnie zmianie. Zamawiający i Wykonawca pozostają w sporze w zakresie powodów braku realizacji zadania głównego projektu w terminie. Zamawiający poinformował pisemnie Wykonawcę o konieczności naliczania kar umownych zgodnie z zawartą Umową.**

## **1. Otoczenie prawne**

Akty prawne, regulacje prawne i inne nie są powodem podjęcia projektu. Wdrożenie produktów projektu nie jest zależne od aktów prawnych. Celem realizacji projektu jest częściowa elektronizacja czynności realizowanych przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego, poprzez wprowadzenie nowych E-usług skierowanych do przedsiębiorców oraz usprawnienie procesów biznesowych realizowanych wobec przedsiębiorców przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Docelowo system ma zastąpić aktualnie eksploatowaną aplikację, która z uwagi na swoją przestarzałą technologię mocno ogranicza działania Biura.

## 2. Postęp finansowy

Czas realizacji projektu	Wartość środków wydatkowanych*	Wartość środków zaangażowanych
100%	28,71% (1 971 270,80 zł)	100%

\*wartość środków wydatkowanych poniesionych w projekcie w stosunku do aktualnego całkowitego kosztu projektu.

## 3. Postęp rzeczowy

### Kamienie milowe

Nazwa	Powiązane wskaźniki projektu <sup>1</sup>	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego
Wybór wykonawcy systemu iBTM		02-2021	06-2021	Osiągnięty – osiągnięcie kamienia milowego w późniejszym terminie związane z przedłużającym się postępowaniem przetargowym.
Sporządzenie szczegółowego harmonogramu realizacji umowy, planu projektu, dokumentacji zarządczej		04-2021	10-2021	Osiągnięty – osiągnięcie kamienia milowego w późniejszym terminie zgodnie z datą podpisania umowy z Wykonawcą.
Wytworzenie i odbiór dokumentacji specjalistycznej - projektu technicznego i dokumentacji analitycznej systemu iBTM		02-2022	03-2022	Osiągnięty – w dniu 7 lutego 2022 r. został zawarty aneks nr.2 do umowy zmieniający termin osiągnięcia Kamienia Milowego. Ostatecznie w dniu 8 marca 2022 r. Zamawiający odebrał dokumentację specjalistyczną, a tym samym kamień milowy został zrealizowany.
Przeprowadzenie instruktaży dla pracowników GITD w zakresie administrowania systemem iBTM i obsługi systemu iBTM		11-2022		W trakcie realizacji – planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z uwagą pod tabelą główną.

<sup>1</sup> Sekcja dotyczy projektów realizowanych ze środków UE

Nazwa	Powiązane wskaźniki projektu <sup>1</sup>	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego
Uruchomienie portalu Klienta wraz z możliwością składania wniosków przez użytkowników portalu		11-2022		W trakcie realizacji – planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z uwagą pod tabelą główną.
Wdrożenie systemu iBTM zintegrowanego z systemami i usługami: KREPTD, REGON, Geoportal, CEIDG, CEPiK (w zakresie CEP)		11-2022		W trakcie realizacji – planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z uwagą pod tabelą główną.

#### Wskaźniki efektywności projektu (KPI)

Nazwa	Jedn. miary	Wartość docelowa	Planowany termin osiągnięcia	Wartość osiągnięta od początku realizacji projektu (narastająco)
Liczba zdefiniowanych do wygenerowania raportów z systemu iBTM	Szt.	100	11-2022*	0
Liczba złożonych wniosków on-line o wydanie zezwolenia zagranicznego za pomocą dedykowanej usługi w Portalu Klienta.	Szt.	5000	11-2023**	0
Liczba złożonych wniosków on-line o wydanie świadectwa kierowców za pomocą dedykowanej usługi w Portalu Klienta	Szt.	2500	11-2023**	0

\*planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z komentarzem pod tabelą główną.

\*\* wartości planowane do osiągnięcia w terminie roku od daty zakończenia realizacji projektu. W związku z przekroczeniem terminu realizacji projektu, daty osiągnięcia KPI również będą podlegały aktualizacji.

#### 4. E-usługi A2A, A2B, A2C

Nazwa	Planowana data wdrożenia*	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
1. A2B Złożenie wniosku o wydanie zezwolenia zagranicznego.	11-2022		

Nazwa	Planowana data wdrożenia*	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
2. A2B Usługa wprowadzania przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego zmiany danych w ustalonym zakresie, dotyczącym wydanego uprawnienia przez GITD.	11-2022		
3. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie Świadectwa Kierowcy na dedykowanym portalu.	11-2022		
4. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej.	11-2022		
5. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie licencji wspólnotowej.	11-2022		
6. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie wypisu z licencji wspólnotowej.	11-2022		

\*planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z komentarzem pod tabelą główną.

## 5. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nazwa	Planowana data wdrożenia*	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
Zestawienie wydanych decyzji administracyjnych o wydanych zezwoleniach na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, decyzji o wydanych licencjach wspólnotowych i decyzji o wydanych	11-2022		

Nazwa	Planowana data wdrożenia*	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
licencjach na pośrednictwo w przewozie osób.			

\*planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z komentarzem pod tabelą główną.

## 6. Produkty końcowe projektu (inne niż wskazane w pkt 4 i 5)

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Komplementarność względem produktów innych projektów
Dokumentacja specjalistyczna iBTM - projekt techniczny i dokumentacja analityczna	02-2022	03-2022	1. Dokumentacja specjalistyczna iBTM - projekt techniczny i dokumentacja analityczna. 2. Brak zależności, dokumentacja specjalistyczna tylko w zakresie projektu iBTM. 3. Zrealizowane
API do komunikacji z Rejestrem REGON	11-2022*		1. API do komunikacji z Rejestrem REGON. 2. Komplementarność systemu iBTM względem Rejestru REGON w zakresie danych adresowych przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego. 3. Implementowanie
API do komunikacji z CEiDG	11-2022*		1. API do komunikacji z CEiDG. 2. System iBTM będzie zintegrowany z systemem CEiDG w Zakresie przekazywania danych do CEiDG w zakresie wydania licencji lub aktualizacji danych w zakresie wydanych uprawnień przez GITD, które są importowane do CEiDG. 3. Implementowanie
API do komunikacji z systemem KREPTD	11-2022*		1. API do komunikacji z systemem KREPTD. 2. Planowane zasilenie KREPTD danymi dotyczącymi przedsiębiorcy w zakresie udzielonych uprawnień oraz otrzymywanie z KREPTD informacji na zapytania skierowane w przedmiocie dobrej reputacji przedsiębiorców transportu drogowego. 3. Implementowanie

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Komplementarność względem produktów innych projektów
API do komunikacji z systemem CEPiK (w zakresie CEP)	11-2022*		1. API do komunikacji z systemem CEPiK (w zakresie CEP). 2. System iBTM będzie zintegrowany z systemem CEPiK w zakresie weryfikacji dowodów rejestracyjnych pojazdów i praw jazdy. Celem integracji jest umożliwienie dokonania walidacji pojazdów na etapie składania i przetwarzania wniosku w iBTM. 3. Implementowanie
API do komunikacji z systemem EZD	11-2022*		1. API do komunikacji z systemem EZD. 2. EZD: komplementarność w zakresie prowadzonej korespondencji w związku z prowadzonymi sprawami w iBTM. 3. Implementowanie
System iBTM	11-2022*		1. System iBTM. 2. Komplementarność z systemami i e-usługami wymienionymi w pkt. 4 i 5 niniejszego raportu. 3. Implementowanie
Narzędzie do raportowania	11-2022*		1. Narzędzie do Raportowania. 2. Narzędzie wykorzystywane w ramach systemu iBTM. 3. Implementowanie
API do komunikacji z GEOPORTAL	11-2022*		1. API do komunikacji z GEOPORTAL. 2. Komplementarność w zakresie adresu baz eksploatacyjnych Przedsiębiorców 3. Implementowanie
Połączenie z Węzłem Krajowym	11-2022*		1. Połączenie z Węzłem Krajowym 2. Komplementarność w zakresie uwierzytelniania przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego posiadających uprawnienia wydane przez GITD. 3. Implementowanie
Portal Klienta	11-2022*		1. Portal Klienta 2. Narzędzie systemowe iBTM 3. Implementowanie
Baza danych	11-2022*		1. Baza danych 2. Brak komplementarności – zbiór danych systemu iBTM. 3. Implementowanie

\*planowany termin osiągnięcia został przekroczony zgodnie z komentarzem pod tabelą główną.

## 7. Ryzyka

### Ryzyka wpływające na realizację projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Z uwagi na zaistniałe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej problemy wynikające z rozprzestrzeniania się wirusa SARS-CoV-2 może zaistnieć nieterminowa realizacja zaplanowanych prac.	mała	małe	1. Redukowanie ryzyka poprzez zastosowanie pracy w modelu zdalnym, zapewnienie zastępowalności ról w przypadku wystąpienia, harmonogram zadań z czasowym zapasem (zalecane 2 tyg.) 2. Terminowa realizacja zaplanowanych prac. 3. Ryzyko się zmaterializowało
Fluktuacja kluczowych osób zaangażowanych w projekt posiadających szczegółową wiedzę o systemie i jego dalszych potrzebach rozwojowych.	duża	średnie	1. Redukowanie ryzyka poprzez budowę kompetencji u większej liczby pracowników, dzielenie się wiedzą, dokumentowanie wiedzy 2. Całkowity brak lub niska fluktuacja osób zaangażowanych w projekt. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Ryzyko wystąpienia błędów przy migracji danych z obecnie wykorzystywanego przez GITD systemu Transbit (ryzyko Wykonawcy)	duża	wysokie	1. Redukowanie ryzyka poprzez weryfikację jakościową danych do migracji przez narzędzie migrujące przygotowane przy współpracy merytorycznej z Zamawiającym. Przeprowadzenie odpowiednio wcześniej testów cząstkowych migracji. 2. Migracja danych z systemu Transbit w znacznej skali. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Ryzyko niepełnej migracji danych z systemu Transbit (ryzyko Zamawiającego)	duża	wysokie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Redukowanie ryzyka poprzez weryfikację i korektę danych podczas bieżącej realizacji wniosków. Po realizacji migracji danych ręczne zatwierdzenie danych w systemie przez pracowników merytorycznych.</li> <li>2. Migracja danych z systemu Transbit w znacznej skali.</li> <li>3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego</li> </ol>
Ryzyko naruszenia bezpieczeństwa informacji	duża	niskie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unikanie ryzyka poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń przez Wykonawcę oraz ograniczenie dostępu dla wyznaczonych pracowników do zmigrowanych danych w celach weryfikacji.</li> <li>2. Brak naruszeń w zakresie bezpieczeństwa informacji.</li> <li>3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</li> </ol>
Ryzyko braku możliwości integracji Systemu iBTM z Systemami zewnętrznymi.	duża	średnie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unikanie ryzyka poprzez eskalowanie problemów z dostęпами do środowisk testowych Systemów zewnętrznych oraz wzmożoną pracę programistów w tym zakresie.</li> <li>2. Kontynuacja prac projektowych.</li> <li>3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</li> </ol>
Ryzyko braku terminowej realizacji niektórych	duża	wysokie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Redukowanie ryzyka poprzez nadzór po stronie Zamawiającego oraz</li> </ol>



Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
funkcjonalności systemu iBTM zgodnie z SIWZ.			wzmożenie prac po stronie Wykonawcy. 2. Dostarczenie produktów projektu w jak najkrótszym czasie. 3. Ryzyko się zmaterializowało. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Brak wdrożenia systemu iBTM.	duża	średnie	1. Redukowanie ryzyka poprzez nadzór po stronie Zamawiającego oraz wzmożenie prac po stronie Wykonawcy. 2. Dostarczenie produktów projektu w jak najkrótszym czasie. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Brak zapewnienia środków finansowych na budowę systemu iBTM w 2023 r.	duża	średnie	1. Redukowanie ryzyka poprzez pozyskanie dodatkowych środków finansowych lub wygospodarowanie środków w budżecie GITD w ramach przeglądu wydatków na 2023 r. 2. Zapewnienie środków na budowę Systemu. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.

#### Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństw o wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Fluktuacja kadr - odejście z projektu kluczowych osób posiadających szczegółową	średnia	średnie	1. Redukowanie ryzyka poprzez budowę kompetencji u większej liczby pracowników,

wiedzę o systemie i jego dalszych potrzebach rozwojowych			dzielenie się wiedzą, dokumentowanie wiedzy 2. Całkowity brak lub niska fluktuacja osób zaangażowanych w projekt. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Brak zapewnienia środków na dalszy rozwój systemu	duża	niskie	1. Akceptacja ryzyka tj. przyjęcie skutków ryzyka w razie jego materializacji. 2. Kolejne próby pozyskania środków. 3. Brak zmian w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Odstąpienie od umowy przez Wykonawcę po wdrożeniu Systemu iBTM, a w konsekwencji brak zasobów do utrzymania efektów projektu oraz rozwoju Systemu	duża	średnie	1. Redukowanie ryzyka poprzez wytworzenie możliwie wyczerpującej dokumentacji opisującej System umożliwiającą utrzymanie i rozwój Systemu także przez inne podmioty. 2. Kontynuacja utrzymania oraz rozwoju Systemu z innym dostawcą. 3. Nowe ryzyko.

## 8. Wymiarowanie systemu informatycznego

Nie dotyczy

## 9. Dane kontaktowe:

Patryk Bazylak – Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Biuro ds. Transportu Międzynarodowego

[patryk.bazylak@gitd.gov.pl](mailto:patryk.bazylak@gitd.gov.pl)

Tel. 22 220 44 29