

Informacje do zamieszczenia w BIP

Nazwa Beneficjenta	PKP Polskie Linie Kolejowe SA z siedzibą w Warszawie, przy ul. Targowej 74
Nr/Tytuł projektu	Projekt nr POIS.05.01.00-00-0024/17 pn. Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS
Rodzaj kontroli	Kontrola planowa na miejscu w trakcie realizacji Projektu.
Etap kontroli	W trakcie realizacji Projektu.
Nr podpisanej UoD	POIS.05.01.00-00-0024/17 – 00
Nr skontrolowanego WoP	POIS.05.01.00-00-0024/76 – 008 POIS.05.01.00-00-0024/76 – 009 POIS.05.01.00-00-0024/76 – 010 POIS.05.01.00-00-0024/76 – 011 POIS.05.01.00-00-0024/76 – 012 POIS.05.01.00-00-0024/76 – 013
Nazwy skontrolowanych postępowań o udzielenie zamówień publicznych	Nie kontrolowano.
Główne ustalenia z przeprowadzonej kontroli	Wynik kontroli: z nieistotnymi zastrzeżeniami. 1. Zgodnie z ustaleniami, na dzień 30.04.2021 r. stan zatrudnienia w zespole to 39 osób, zgodnie zaś z zapisami WoD zatrudnienie miło wynosić 50 osób. Biorąc pod uwagę zakres przedmiotowy, zakres geograficzny (realizacja na terenie całego kraju) oraz złożoność przedmiotowego Projektu, ZK sugeruje jak najszybsze obsadzenie 11 wakatów, zgodnie z założeniami we WoD. W opinii ZK w/w rozwiązanie pozwoli na zwiększenie efektywności zadań przypisanych do Projektu. 2. W zakresie Umowy na Roboty nr 90/109/0002/18/Z/I „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach Projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM – R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS” Część 1.” 2.2. Kamienie Miłowe nie zostały wykonane w terminie określonym Umową i Aneksem do Umowy.

- 2.3. Etap 2 został wykonany w części – nie wykonano założonej ilości OR, wykonano 208 szt. z zakładanych 350 oraz nie wykonano pełnej certyfikacji na co najmniej 250 km linii kolejowych, wykonano jedynie na 9,463 km. ZK zauważa znaczne ryzyko w zakresie związanym z opóźnieniami w procesie certyfikacji, co może skutkować brakiem uzyskania dopuszczeń UTK w zakładanym terminie Umownym.
- 2.4. Przewidywany termin wykonania certyfikacji dla linii kolejowej nr 274 został określony na rok 2021, dla linii nr 91, 4, 7 na rok 2022. Dla linii nr 278 brak nowego deklarowanego przez Wykonawcę terminu wykonania.
- 2.5. Zgodnie z załącznikiem 4.5 do Raportu Inżyniera za miesiąc luty 2021 r. – Zaangażowanie Wykonawcy, większość robót albo jest niezakończona w terminie, albo nie rozpoczęta. Zaawansowanie poniżej 50% ma 786 z 1299 pozycji – czyli około 60%. Postępujący brak wykonania Kamieni Milowych, niewykonane zakresy powiększają planowane na bieżący rok działania, co wg ZK stwarza ryzyko niewykonania robót w czasie określonym w Umowie.
- 2.6. W marcu 2021 roku Zamawiający wystawił powiadomienie o roszczeniu Zamawiającego z tytułu nienależytej mobilizacji Wykonawcy i braku zrealizowania przez Wykonawcę robót wchodzących w zakres ilościowego Etapu 2 oraz Kamieni Milowych.
- 2.7. Aktualizacja HRF na dzień 16.12.2020 r. została zatwierdzona warunkowo przez Inżyniera, na podstawie zgody uzyskanej od Zamawiającego, z zastrzeżeniem, że w żadnym przypadku zatwierdzenie to nie może być traktowane, jako uznanie Roszczeń, czy zmiana Kontraktu. Wykonawca wskazuje termin zakończenia Etapu III opóźniony o 256 dni oraz zakończenie Etapu IV opóźnione o 173 dni, zakończenie prac zaś wskazano na 28.11.2023 r. HRF obejmuje zarówno harmonogram Certyfikacji Wspólnoty Europejskiej, jak i pozyskania dopuszczenia do eksploatacji przezesa UTK. Na proces pozyskania dopuszczenia UTK Wykonawca zarezerwował w HRF okres 6 miesięcy. Beneficjent pojmował, iż nie akceptuje modyfikacji HRF prezentowanego przez Wykonawcę z powodu braku kontraktowego powodu/dokumentów potwierdzających słuszność wydłużenia terminu na ukończenie. ZK zauważa, iż brak zatwierdzenia aktualnego HRF uniemożliwia monitorowanie ścieżki krytycznej i jednocześnie odsuwa w czasie kwestię podnoszoną przez Wykonawcę, związaną z niemożliwością zakończenia robót w czasie przewidzianym w Umowie.
- 2.8. Zgodnie z przedstawionymi podczas kontroli dokumentami w zakresie zaawansowania i wykonania robót, ZK zauważa, iż opóźnienia związane są głównie w zakresie budowy OR. Niewykonanie Kamieni Milowych, a także bardzo małe zaangażowanie robót w bieżącym roku wskazują na zagrożenie wykonania Etapu III w przedmiotowym zakresie. Zdaniem ZK narastające opóźnienia w budowie OR, w przypadku braku podjęcia działań zmierzających do nadrobienia opóźnień, będą bezpośrednio skutkować brakiem możliwości ukończenia kontraktu w założonym terminie.
- 2.9. Zgodnie z danymi otrzymanymi od Beneficjenta, na dzień kontroli dla planowanych 1300 obiektów OR uzyskano 527 pozwoleń na budowę.
- 2.10. Ze względu na specyfikę Projektu związaną z obszarem realizacji robót na obszarze całego kraju, na ponad 13 tysiącach km linii kolejowych, jednym z występujących problemów są liczne kolizje międzyprojektowe. Powyższa kwestia była już podnoszona na poprzedniej kontroli. Kolizje będą nieodłącznym elementem realizacji przedmiotowego Projektu, ze względu na realizowane przez PKP PLK S.A. liczne inwestycje, które będą się ząbebiały z przedmiotowym Projektem. W ocenie ZK może to w przyszłości generować Roszczenia zarówno finansowe jak i terminowe ze strony Wykonawcy Robót.

- 2.11. Zgodnie z Raportem Inżyniera Projektu z lutego br. wszystkich Roszczeń było 514. Zgodnie z danymi zawartymi w tabeli, roszczeń procedowanych było 168, niezakończonych 150. Żadne z roszczeń nie było ostateczne. W 150 niezakończonych roszczeniach 11 Roszczeń dotyczyło braków w infrastrukturze, 29 dotyczyło kolizji inwestycji. 149 Roszczeń zawierało wystąpienie wykonawcy o dodatkowy koszt oraz o dodatkowy czas.
- 2.12. Na dzień kontroli wniosków składanych przez Wykonawcę dotyczących kolokacji było dla 73 obiektów z czego 6 zaakceptowano warunkowo. W zakresie sektoryzacji do dnia kontroli nie wpłynął żaden wniosek, 1 posiada zgodę wydaną w 2020 r. Zgodnie uzyskaną informacją, każdy wniosek rozpatrywany jest indywidualnie i oceniany pod kątem przyjętych rozwiązań, bezpieczeństwa i zasadności.
- 2.13. Suplement do Krajowego planu wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie” zakłada, że GSM-R osiągnie pełną funkcjonalność w okresie między styczniem i grudniem 2024 roku. Beneficjent poinformował, iż w zakresie realizacji projektu GSM-R istnieje ryzyko przesunięcia prac na rok 2024 z powodu słabych postępów Konsorcjum Nokia. Biorąc powyższe pod uwagę, ZK zauważa poważne ryzyko dotrzymania terminów założonych w Suplemencie w zakresie migracji do systemu GSM-R w formule tzw. „Dnia Zero”.
- 2.14. Beneficjent poinformował, iż analiza potencjalnego wpływu epidemii COVID-19 na realizację projektu GSM-R wykazała znikomy wpływ na tryb prac realizowanych w ramach kontraktu. Jednakże Wykonawca podnosi wystąpienie potencjalnego ryzyka związanego z epidemią, które może wpłynąć na opóźnienie realizacji projektu.
- 2.15. Wykonawca zgłasza sukcesywnie przypadki braku istniejącej infrastruktury światłowodowej oraz odpowiedniej liczby włókien w kablach OTK. Każdy zgłoszony przypadek jest indywidualnie rozpatrywany z uwagi na kilka możliwości rozwiązań (dzierżawy kabli, budowy nowych rurociągów, umieszczenie kabli w istniejących sąsiednich rurociągach). W przypadkach koniecznych będą sporządzane protokoły konieczności oraz wydane polecenia zmian. W przypadku braku włókien po zrealizowaniu przez Wykonawcę struktury teletransmisyjnej będzie można określić zasadność roszczeń.
- 2.16. W zakresie zatorów płatniczych w rozliczeniach pomiędzy Wykonawcą a Podwykonawcą, Beneficjent wyjaśnił, iż składane powiadomienia przez Podwykonawców do Zamawiającego nie spełniają one wymogów kontraktowych i nie mają jednoznacznej podstawy uznania prawa do bezpośredniej płatności. Dotychczas w powyżej przedstawionych powodów nie procedowano żadnej płatności bezpośredniej dla Podwykonawców projektu GSM-R.
- 2.17. Zgodnie z uzyskaną informacją PKP PLK S.A rozpoczęły rozmowy na poziomie Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych w celu ustalenia jednolitego podejścia do budowy infrastruktury projektu GSM-R na terenie wszystkich jednostek podległych DGLP. Trwa proces ustalenia założeń do proponowanych umów zgodnie z zapisami ustawy o lasach państwowych.
- 2.18. W związku ze skalą projektu problematyczne jest przygotowanie parametryzacji podsystemu NSS dla całości zakresu przez Wykonawcę. Zamawiający wyraził zgodę na ustalanie parametrów z udziałem ZLK oraz biur merytorycznych etapami dla poszczególnych linii kolejowych planowanych do Certyfikacji i uruchomienia. Trwają przygotowania do sformalizowania takiego podejścia poprzez przygotowanie polecenia zmiany w tym zakresie.
- 2.19. W zakresie kwestii dotyczącej „wpięcia” projektu GSM-R w światłowód wybudowany w ramach projektu liniowego Beneficjent poinformował, iż dla podtrzymania gwarancji stosowane jest jedno z dwóch rozwiązań – albo wykonawca odcinka/elementu realizuje przedmiotowe prace, albo prace są wykonywane w asyście wykonawcy tegoż elementu infrastruktury.

- 2.20. Dla działek kolejowych poza umową D50, które są traktowane jako nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym Zespół Projektowy przy wsparciu biur merytorycznych (Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej oraz Biura Prawnego) odbywa cykliczne spotkania z Wykonawcą celem omawiania poszczególnych typów problemów i wypracowania dla nich rozwiązań. Dla każdej sprawy na podstawie ww. analizy wypracowywana jest ścieżka postępowania celem możliwości wydania Wykonawcy oświadczeń o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.
- 2.21. Beneficjent poinformował, że obecnie w Spółce procedowane są pierwsze 34 umowy dystrybucyjne z zakresu projektu GSM-R. Procedura ich uzgodnienia została już uzgodniona przy udziale Biur merytorycznych Spółki. W związku z prowadzonym cyklem spotkań pomiędzy PKP Energetyka i Zamawiającym, zostały udrożnione kanały komunikacyjne w zakresie terminów realizacji przyłączy. Obecnie, każdy odległy termin realizacji przyłączenia określonych przez PKP Energetykę, jest indywidualnie weryfikowany i uzgadniany pomiędzy Wykonawcą a zakładem energetycznym w celu przyspieszenia realizacji.
3. W zakresie Umowy na Roboty nr 90/109/0003/18/Z/I „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach Projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM – R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS” Część 2.”
 - 3.1. Tempo realizacji Umowy (części 2) jest zależne od udostępniania infrastruktury wykonanej w ramach Umowy nr 90/109/0002/18/Z/I (części 1). Zgodnie z zapisami aktualnego na dzień kontroli protokołu z Rady Budowy z dnia 10.03.2021 r. realizacja prac części 2 nie generuje opóźnień w realizacji całego kontraktu, a przesunięcia terminów są wyłącznie wynikiem konieczności dostosowania do postępu robót Wykonawcy części 1.
 - 3.2. Wykonawca w Raporcie za marzec 2021 r. wskazuje, iż zaktualizowany i zatwierdzony w grudniu 2020 r. Harmonogram pokazuje poważne ryzyko niemożności dotrzymania terminowego wykonania prac objętych Kamieniem Milowym 30.06.22. Jest to bezpośrednio związane z terminem udostępnienia koniecznej do instalacji i uruchomienia infrastruktury przez Wykonawcę cz. 1 (zakres KM 31.03.22).
 - 3.3. Umowa jest ściśle powiązana z Umową nr 90/109/0002/18/Z/I. Wobec powyższego, problemy związane z realizacją Umowy nr 90/109/0002/18/Z/I opisane w informacji, w opinii ZK mogą w przyszłości mieć wpływ na realizację niniejszej Umowy, co może skutkować Roszczeniami Wykonawcy w zakresie zarówno terminowym jak i finansowym.
4. Od ostatniej kontroli Beneficjent pozyskał Certyfikaty Weryfikacji WE
 - 4.1. Certyfikat Weryfikacji WE nr 1467/4/SH1/18/CCT/PL/711/V03 z dnia 18.12.2020 r.,
 - 4.2. Certyfikat weryfikacji WE nr 1467/6/SH1/2019/CCT/PL/758/V03 z dnia 18.12.2020 r.
5. ZK potwierdził, że umowa nr 90/109/0015/18/Z/I na Nadzór oraz pełnienie funkcji Inżyniera Projektu jest realizowana, co potwierdzają przekazane w toku czynności dokumenty. Obecnie realizowany jest Okres 1.
6. Zgodnie z raportem miesięcznym nr 31 Inżyniera Kontraktu prowadzone są analizy ryzyk. Ustalono, że trzy ryzyka oraz jeden problem zostały określone przez Inżyniera jako „bardzo wysokie”. Powyższe ryzyka oraz problem w opinii Inżyniera mogą prowadzić do m.in. wydłużenia działań oraz możliwego opóźnienia realizacji.
7. ZK ustalił, że w kontrolowanym okresie doszło do 6 zmian w składzie personelu kluczowego dla Okresu 1. ZK potwierdził zachowanie pisemnej formy zgłoszeń. Na podstawie okazanych dokumentów ZK nie wnosi uwag co do przeprowadzonych zmian personelu stałego Inżyniera dla Okresu 1.

8. ZK ustalił, że przedstawiciele nadzoru zatrudnieni w ramach ww. umowy nie są zatrudnieni na innych kontraktach, tj. poza kontrolowanym Projektem. Nie były udzielane zgody na świadczenie pracy na innym kontrakcie. Powyższe potwierdza oświadczenia Beneficjenta z dnia 20.04.2021 r.
9. Potwierdzono stosowanie wyodrębnionej ewidencji księgowej dla operacji finansowych dot. kontrolowanego projektu. Beneficjent stosuje wyróżnik w postaci indywidualnego kod projektu IRR-00828-I, kod jest powiązany z nazwą projektu: „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS.
10. Beneficjent nie przedstawił rozliczenia nakładów na środki trwałe – dokumenty OT nie zostały wystawione dla kontrolowanego projektu.
11. ZK potwierdził, że w projekcie nie uzyskano przychodów z prowadzonej działalności.
12. ZK na podstawie przedłożonej dokumentacji oraz dodatkowych wyjaśnień składanych przez Beneficjenta przyjmuje, że na dzień kontroli nie zostały dokonane przez PLK płatności bezpośrednie, a dokumenty finansowe przedłożone we wnioskach o płatności i wylosowane w próbie dokumentów finansowych zostały rozliczone pomiędzy wykonawcami, podwykonawcami i dalszymi podwykonawcami. ZK stwierdza, że płatności wymagalne na dzień wystawiania oświadczeń przez Wykonawców zostały rozliczone, a w kolejnych PŚP Beneficjent przedłoży rozliczenie faktur niewymagalnych w ww. terminie zgodnie z obowiązującym kontraktem.
13. Podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem niekwalifikowanym i nie podlega refundacji ze środków POIS.
14. Beneficjent przechowuje i archiwizuje dokumentację zgodnie z obowiązującymi przepisami.