



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji

KGP. 410.003.05.2017

P/17/016

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa

T +48 22 444 56 92, F +48 22 444 55 94

kgp@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-14, 00-950 Warszawa 1

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/016 - Wykorzystanie środków publicznych na innowacje i prace badawczo-rozwojowe
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji.
Kontroler	Tadeusz Korszeń, doradca ekonomiczny, upoważnienie do kontroli nr KGP/29/2017 z dnia 26 kwietnia 2017 r. (dowód: akta kontroli str. 1-2)
Jednostka kontrolowana	Bridgestone Stargard Sp. z o.o. z siedzibą w Stargardzie ¹ , ul. Most Kamienny 7.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Piotr Kozłowski, Prezes Zarządu Spółki – od dnia 27 listopada 2015 r. Poprzednio Prezesami Spółki byli: Yanaga Fumihito - od dnia 28 sierpnia 2012 r. do dnia 26 listopada 2015 r.; Ishii Ryutaro - od dnia 25 sierpnia 2011 r. do dnia 27 sierpnia 2012 r.; Nagao Yoshihiro - od dnia 8 listopada 2007 r. do dnia 24 sierpnia 2011 r. (dowód: akta kontroli str. 3-9)

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie² działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

Spółka wywiązała się z warunków umowy o dofinansowanie Nr POIG.04.05-00-015/12-00³, zawartej w dniu 10 grudnia 2012 r. z Ministrem Gospodarki⁴. Osiągnięte efekty były zgodne z założeniami przedstawionymi we wniosku o dofinansowanie. Zrealizowano zakres rzeczowy i finansowy oraz osiągnięto zakładane wskaźniki produktu i rezultatu. W trakcie realizacji Projektu wystąpiły nieprawidłowości ujawnione przez Instytucję Wdrażającą⁵/Instytucję Pośredniczącą II stopnia⁶ i Instytucję Audytową, polegające na udzielaniu zamówień z naruszeniem zasad określonych w Umowie o dofinansowanie, co zostało wykazane w kontroli NIK *Wspieranie rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw środkami z Unii Europejskiej w ramach Działów 4.3 i 4.5 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka*⁷.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Wsparcie działalności inwestycyjnej Spółki środkami publicznymi

Opis stanu
faktycznego

W okresie objętym kontrolą, tj. w latach 2011-2016, Spółka wnioskowała o dofinansowanie jednego projektu innowacyjnego pn. *Rozbudowa zakładu*

¹ Dalej: Spółka lub Bridgestone.

² Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

³ Dalej: Umowa o dofinansowanie.

⁴ Minister Gospodarki wykonywał wówczas zadania Instytucji Wdrażającej/Instytucji Pośredniczącej II stopnia. Dalej IW/IPII.

⁵ Dalej: IW.

⁶ Dalej: IPII.

⁷ Wystąpienie pokontrolne znak: LSZ-LSZ-4101-017-04/2014 z dnia 10 grudnia 2014 r., str. 2.

produkcji innowacyjnych opon i bieżników do recyklingu⁸ w ramach 4 Osi Priorytetowej Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013⁹ (działanie 4.5 Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki poddziałanie 4.5.1 Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym). Spółka uzyskała pomoc publiczną na realizację projektu, w formie dotacji w ramach poddziałania 4.5.1 PO IG.

Realizowany w latach 2006-2010 projekt pt. *Fabryka opon do samochodów ciężarowych i do autobusów* uzyskał pomoc publiczną w postaci zwolnienia z podatku CIT oraz grantu rządowego. Projekt ten obejmował budowę zakładu produkcyjnego (inwestycja green field).

Spółka nie korzystała z innych mechanizmów wsparcia (ulg podatkowych, kredytu technologicznego, premii technologicznej) na realizację projektów innowacyjnych. Nie podejmowała także działań w celu uzyskania statusu centrum badawczo-rozwojowego w rozumieniu art. 17 ustawy z dnia 30 maja 2008 r. o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej¹⁰, a tym samym nie utworzyła funduszu innowacyjności na podstawie art. 21 ustawy.

(dowód: akta kontroli str. 10-31 i 374-375)

Celem projektu *Rozbudowa zakładu produkcji innowacyjnych opon i bieżników do recyklingu* była rozbudowa istniejącego zakładu oraz dywersyfikacja oferty produktowej Spółki poprzez wdrożenie do procesu produkcyjnego znacząco ulepszonych produktów – opony „Ecopia” drugiej generacji dla samochodów ciężarowych i dostawczych oraz bieżnika do ponownego wykorzystania w oponach samochodów ciężarowych i dostawczych (bieżnik PCT)¹¹. We wniosku o dofinansowanie¹² stwierdzono, że innowacyjność rozwiązań technologicznych, przewidzianych do zastosowania w poszczególnych etapach produkcji opon „Ecopia” i bieżnika PCT, obejmuje m.in.:

- zastosowanie hybrydowej wylączarki umożliwiającej produkcję bieżnika PCT oraz bieżnika i innych elementów do produkcji opony „Ecopia” przy użyciu jednego urządzenia, co miało wpłynąć m.in. na ograniczenie zużycia energii elektrycznej o około 988 kWh,
- eliminację kleju na bazie heptanu do produkcji bieżnika PCT (i zastąpienie go klejem na bazie wody) dzięki zastosowaniu zmienionej struktury mieszanki gumy, co miało umożliwić wyeliminowanie emisji szkodliwych oparów (heptanu) i obniżyć koszty produkcji w przeliczeniu na jeden produkt,
- modyfikację procesu konfekcji opon w celu dostosowania do technologii W&W¹³ lub samej technologii Wavy¹⁴, co miało zwiększyć możliwość obciążenia opony, jej żywotność i łatwość wymiany bieżnika,
- minimalizację zużycia kleju w produkcji opony nowej generacji (do 50%) poprzez zastosowanie zmodyfikowanego rozwiązania konstrukcyjnego w hybrydowej wylączarce (w stosowanym rozwiązaniu klej nakładany był na całą szerokość wylączanego elementu, zastosowanie nowego rozwiązania miało umożliwić nakładanie kleju tylko na bezpośrednio sklejaną część),

⁸ Dalej: Projekt.

⁹ Dalej: PO IG.

¹⁰ Dz. U. z 2015 r. poz. 1710, ze zm.

¹¹ Bieżnik ma być wykorzystywany do wymiany części zużytej opony, w celu przedłużenia jej czasu użytkowania.

¹² Z dnia 27 stycznia 2012 r.

¹³ Technologia W&W modyfikuje konstrukcję opasania oraz osnowy opony (część nośną opony tworzoną przez kilka warstw gumowanych nici kordowych). W technologii tej dwie warstwy opasania zastępowane są stalowym, pofalowanym kordem ułożonym wzdłuż kształtu opony. Rozwiązanie takie zmniejsza naprężenie i odkształcenie obserwowane na końcach opasania przez bardziej równomierne rozłożenie naprężenia i nacisku. W ramach tej technologii zmodyfikowano również sposób zawinięcia końcówek osnowy, który ma na celu zapobieganie rozciąganiu gumy wskutek wewnętrznych nacisków.

¹⁴ Technologia Wavy modyfikuje konstrukcję opasania.

- zastosowanie do produkcji opon „Ecopia” technologii NanoPro-tech¹⁵, co powodowało zwiększenie reaktywności chemicznej między głównymi składnikami gumy, umożliwiając redukcję tarcia struktury opony przy zachowaniu tego samego stopnia deformacji i w konsekwencji obniżało opór tłoczenia opony (średnio o 12%),
- eliminację silikonu z procesu wytłaczania bieżników PCT¹⁶ poprzez zastosowanie przekładek polietylenowych, co ma pozwolić na uniknięcie zanieczyszczeń produktu i tym samym wpłynąć na jego jakość i trwałość użytkowania.

Innowacyjność znacząco ulepszonych opon dla samochodów ciężarowych i dostawczych „Ecopia” drugiej generacji miała polegać m.in. na:

- zmodyfikowanym (w stosunku do obecnie wykorzystywanych opon) kształcie bieżnika umożliwiającym obniżenie szybkość zdzierania bieżnika oraz obniżenie absorpcji energii przez oponę (w konsekwencji zmniejszenie oporu toczenia),
- zmodyfikowanym kształcie drutówki¹⁷ poprzez jej spłaszczenie i wydłużenie, co miało mieć znaczący wpływ na jej funkcjonalność i wytrzymałość oraz zredukowanie wypełniacza (bez wpływu na wytrzymałość i długość życia opony); miało to przyczynić się do redukcji oporu toczenia opony o około 2%,
- wykorzystanie technologii W&W (technologii Wavy) co miało przyczynić się do zwiększenia żywotności opony i zwiększenia możliwości obciążenia,
- zastosowanie surowców o ulepszonej strukturze, tj. surowej gumy oraz węgla amorficznego (sadza) o zoptymalizowanej wielkości cząstek i reaktywności polimerowej co miało zmniejszyć parametry tarcia,
- wprowadzenie systemu usuwania kamieni poprzez zastosowanie ruchomych wypustek na krawędziach kształtów bieżnika uniemożliwiających dostanie się małych kamieni i innych materiałów przez bieżnik do opasania i uszkodzenia go, co miało zwiększyć parametry bezpieczeństwa i trwałości opony¹⁸.

Wszystkie innowacje produktu miały wpłynąć na obniżenie oporu toczenia opon od 7,7% dla opon prowadzących do 18% dla opon przyczepnych (średnio 12%). Miało to przełożyć się na zmniejszenie zużycia paliwa oraz długość życia opony¹⁹.

Przewaga znacząco ulepszonych bieżnika PCT w porównaniu do produktów dostępnych na rynku miała polegać m.in. na:

- obniżeniu średnich kosztów przejechania 1 km na jednej oponie (przy zastosowaniu jednej wymiany bieżnika w oponie średni koszt miał spaść o 17%, w przypadku wykonania ponownej zmiany bieżnika o 23%),

¹⁵ Opatentowane przez Bridgestone Corporation. Kluczem do obniżenia oporu tłoczenia opony jest obniżenie absorpcji energii przez powierzchnie opony podczas jej pracy. Mieszanka gumowa używana do produkcji opon jest mieszanką wielu polimerów, takich jak naturalny kaczuk, kaczuk syntetyczny oraz wypełniaczy takich jak np. sadza (węgiel amorficzny), dwutlenek krzemu itp. Kluczowym czynnikiem z punktu widzenia parametrów gumy jest jakość połączeń między polimerami a wypełniaczami.

¹⁶ W standardowym procesie wytłaczania bieżniki PCT pokrywane są roztworem silikonu, który służy zapobieganiu sklejaniam się warstw materiału skonfekcjonowanego w postaci rolek i oczekującego na proces wulkanizacji. Jednocześnie część materiału ulega szlifowaniu po procesie wulkanizacji, a wypływki powulkanizacyjne trafiają do mieszanki bieżnikowej, w związku z czym istnieje możliwość zanieczyszczenia mieszanki silikonem co może mieć wpływ na produkt finalny i prowadzić do separacji bieżnika PCT od szkieletu opony.

¹⁷ Drutówka – konstrukcyjny element opony, pozwalający oponie na przenoszenie znacznych obciążeń rozciągających.

¹⁸ Powyższe rozwiązanie było już stosowane w różnych rodzajach opon.

¹⁹ Jednym z głównych czynników mających wpływ na zużycie paliwa jest opór toczenia pojazdu, odpowiadający za od 20-50% zużycia paliwa pojazdu. Jednocześnie opór toczenia zmniejsza się wraz ze zużyciem opony – im dłuższy okres życia produktu, tym mniejszy średni opór toczenia opony.

- minimalizacji ryzyka odseparowania bieżnika PCT od szkieletu opony w związku z eliminacją silikonu z procesu wytłaczania bieżników i zastąpienie go przekładkami polietylenowymi.

(dowód: akta kontroli str.10-31)

W Opinii z 22 stycznia 2012 r. sporządzonej przez Instytut Technologii Mechanicznej Wydziału Budowy Maszyn i Zarządzania Politechniki Poznańskiej potwierdzono innowacyjność procesu technologicznego oraz produktów w postaci opon dla samochodów ciężarowych i dostawczych „Ecopia” drugiej generacji oraz bieżnika do recyklingu, wskazując korzyści użytkowe i jakościowe dla ostatecznych odbiorców, tj.:

- obniżony opór toczenia (średnio 12%),
- dłuższą żywotność szkieletu opony,
- zwiększoną stabilność przy zachowaniu tej samej masy opony,
- zwiększoną nośność opony (przystosowanie do większych obciążeń),
- niższe parametry tarcia spowodowane niższą absorpcją energii,
- obniżenie profilu opony (co pozwoli na zwiększenie kubatury załadunku,
- obniżenie kosztów przejechania 1 km,
- minimalizację ryzyka odseparowania bieżnika PCT od szkieletu.

Ponadto w Opinii stwierdzono, że „przedmiotowa technologia charakteryzuje się szeregiem nowatorskich rozwiązań, które są znane i stosowane na świecie krócej niż 1 rok”. Opinia została opracowana w oparciu o wiedzę opiniodawców oraz materiałów źródłowych (m.in. artykułów, publikacji).

(dowód: akta kontroli str. 347-371)

We wniosku o dofinansowanie wskazano, że dla realizacji zakresu rzeczowego niezbędne są działania inwestycyjne podzielone na 29 zadań, polegające na nabyciu (w nawiasie numer zadania):

- robót i materiałów budowlanych oraz maszyn i urządzeń związanych z rozbudową hali produkcyjno-magazynowej wraz z zapleczem socjalno-biurowym, przygotowaniem infrastruktury technicznej i zagospodarowaniem terenu wokół rozbudowanego zakładu,
- maszyn i urządzeń w celu wdrożenia linii technologicznej do produkcji opon, tj. stacji do ważenia pigmentu, systemu do transportu sadzy, hybrydowej wytłaczarki, urządzenia do produkcji przekładki polietylenowej, urządzenia do produkcji pasków Wavy, maszyny do produkcji opasania, maszyny do produkcji drutówki wraz z formerem, maszyny do produkcji wypełniacza, siedmiu maszyn konfekcyjnych z osprzętem, dwóch maszyn do aplikacji paska nylonowo-gumowego, dwudziestu sześciu pras do wulkanizacji opon z osprzętem, przenośnika taśmowego, maszyny do miksowania, samonośnych stojaków na produkty gotowe, automatycznego urządzenia magazynującego dla surowych opon, maszyny i urządzenia do kontroli końcowej i badania produktów, kompletu form wraz z obudowami do pras,
- maszyn i urządzeń w celu wdrożenia linii technologicznej do produkcji bieżnika do recyklingu, tj. miksera o poj. 270 l, automatycznego urządzenia magazynującego dla bieżnika, prasy do wulkanizacji bieżnika, urządzenia do składowania form, urządzenia do czyszczenia form, odkurzacza do odciętych wypływek, kompleksowego stanowiska do wykańczania bieżnika,
- kompletu wózków transportowych: widłowych, materiałowych, elektrycznych, pociągowych,
- wyposażenia IT w postaci sprzętu oraz niezbędnego oprogramowania,
- wdrożenie innowacji marketingowej i organizacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 10 - 94)

W Umowie o dofinansowanie całkowity koszt realizacji projektu określono na 565 274,8 tys. zł brutto, w tym wydatki kwalifikowane na 459 523,0 tys. zł netto, które miały stanowić maksymalną kwotę wydatków kwalifikowanych na koszty inwestycji projektu. Na dofinansowanie w maksymalnej wysokości 130 136,9 tys. zł składały się środki z budżetu państwa w kwocie 19 520,5 tys. zł, oraz środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego²⁰ w wysokości 110 616,4 tys. zł. Współczynnik dofinansowania ogółem wyniósł 28,32%. W umowie o dofinansowanie Spółka zobowiązała się m.in. do realizacji Projektu w pełnym zakresie, w terminie wskazanym w §7 ust. 3 z należytą starannością, zgodnie z umową i jej załącznikami, w szczególności z opisem zawartym we wniosku o dofinansowanie oraz w załącznikach do wniosku (§4 ust. 1 pkt 1 umowy), prowadzenia dla Projektu odrębnej informatycznej ewidencji księgowej (§8 ust. 14), ponoszenia wszystkich wydatków kwalifikowanych z zachowaniem zasady konkurencyjności, jawności i przejrzystości (§13 ust. 2 i 4), osiągnięcia założonych celów i wskaźników Projektu oraz zapewnienia trwałości efektów Projektu i utrzymania inwestycji w obrębie danego województwa przez okres pięciu lat, od zakończenia realizacji Projektu (§9 ust. 1).

Umowa o dofinansowanie była dziewięciokrotnie aneksowana. Zmiany dotyczyły m.in. kosztu realizacji Projektu, kwoty wydatków kwalifikowanych, kwoty dofinansowania, okresu kwalifikowalności wydatków, planu finansowego Projektu, harmonogramu płatności oraz harmonogramu rzeczowo-finansowego Projektu. Ostatecznie okres kwalifikowalności wydatków rozpoczynał się 22 lutego 2012 r. i kończył 30 grudnia 2014 r., całkowita kwota wydatków kwalifikowanych wyniosła 434 788,3 tys. zł, a kwota dofinansowania 132 046,56 zł brutto stanowiła 28,32% dofinansowania wydatków kwalifikowanych. Aneksy do umowy o dofinansowanie nie spowodowały zmiany zakresu rzeczowego Projektu.

(dowód: akta kontroli str. 318-371 i 729-757)

Kontrolę realizacji Projektu przeprowadziła Delegatura NIK w Szczecinie w ramach kontroli P/14/021 *Wspieranie rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw środkami z Unii Europejskiej w ramach Działów 4.3 i 4.5 Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka*. Stwierdzono zgodność realizacji Projektu z zapisami umowy o dofinansowanie oraz prawidłowe dokumentowanie zdarzeń gospodarczych. NIK zauważyła, że przy realizacji Projektu wystąpiły nieprawidłowości ujawnione przez IW/IPiI i Instytucję Audytową²¹. Polegały one na udzielaniu zamówień z naruszeniem zasad określonych w Umowie o dofinansowanie, co skutkowało uznaniem za niekwalifikowane wydatków w łącznej kwocie 6 416,4 tys. zł i zwrotem dofinansowania na kwotę 3 080,9 tys. zł. Spółka wykonała zalecenia pokontrolne.

W dniach od 29 lutego do 3 marca 2016 r. prawidłowość realizacji Umowy o dofinansowanie skontrolował Departament Innowacji Ministerstwa Rozwoju. Kontrolą objęto m. in. składane przez Spółkę cztery wnioski o płatność o łącznej wartości wydatków kwalifikowanych 15 705,1 tys. zł. Zweryfikowano 19 faktur, z tego 5 o wartości powyżej 1 000,0 tys. zł (co stanowiło 26,31% próby), 12 o wartości od 100,0 tys. zł do 1 000,1 zł (63,16%) oraz 2 o wartości poniżej 100,0 tys. zł (10,53%). Kontrola wybranego zamówienia ofertowego z próby wydatków²² wykazała, że przeprowadzone postępowanie spełniało wymogi §13 ust. 4 Umowy o dofinansowanie w zakresie konkurencyjności, jawności i przejrzystości.

²⁰ Dalej: EFRR.

²¹ Dalej: IA – Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej, w imieniu którego audyt prowadził Urząd Kontroli Skarbowej w Szczecinie.

²² Nie kontrolowanego przez inne instytucje kontrolne.

Kontrola dotyczyła też realizacji wskaźników produktu i rezultatu, informacji i promocji. Nie stwierdzono nieprawidłowości.

dowód: akta kontroli str. 380-393)

Spółka w związku z realizacją wszystkich zadań określonych w harmonogramie rzeczowo-finansowym Projektu wydatkowała 488,627,1 tys. zł brutto (91,3% zaplanowanych środków), z tego na zakup środków trwałych 396 624,5 tys. zł, a na zakup wartości niematerialnych i prawnych 110,6 tys. zł. Wydatki kwalifikowane stanowiły 81,2% ogółu wydatków (396 735,1,5 tys. zł).

Szczegółowemu badaniu podano faktyczną realizację zakresu rzeczowego czterech zadań: nabycie 26 pras wulkanizacji opon (zadanie 20), nabycie maszyn i urządzeń do kontroli końcowej i badania produktów (zadanie 25), nabycie kompletu form wraz z obudowami do pras (zadanie 27) oraz wdrożenie innowacji marketingowej i organizacyjnej. Na podstawie oględzin ustalono m. in., że w hali produkcyjnej Spółki pracowało 26 pras do wulkanizacji opon wraz z osprzętem oraz 18 maszyn i urządzeń do kontroli końcowej i badania produktów. W hali znajdował się komplet form wraz z obudowami do pras. Wszystkie środki trwałe zostały przyjęte do używania dokumentami OT. Innowację marketingową zrealizowano poprzez wyposażenie specjalnej sali konferencyjnej materiałami promocyjnymi, dotyczącymi znacząco ulepszonych produktów, obrazującymi proces produkcji opony „Ecopia” i bieżnika PCT.

(dowód: akta kontroli str. 475-480 i 524)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

2. Efekty wsparcia Spółki ze środków na wykorzystanie badań naukowych i wdrożenie innowacji

2.1. Cel Projektu i wskaźniki jego realizacji

Opis stanu
faktycznego

Zgodnie z warunkami Umowy o dofinansowanie Spółka została zobowiązana do osiągnięcia założonych celów i wskaźników określonych we wniosku o dofinansowanie, zapewnienie trwałości Projektu oraz utrzymania inwestycji w obrębie województwa przez okres pięciu lat od dnia zakończenia jego realizacji. We wniosku o dofinansowanie wskazano, że strategicznym celem Projektu było zwiększenie zakresu (wprowadzenie do oferty zasadniczo ulepszonych produktów – nowoczesnych opon dla samochodów ciężarowych i dostawczych „Ecopia” drugiej generacji oraz bieżnika PCT) oraz skali (wzrost zdolności produkcyjnych poprzez rozbudowę zakładu i uruchomienie nowych linii produkcyjnych) prowadzonej przez Spółkę działalności gospodarczej. Pozostałe cele Projektu dotyczyły utworzenia działu B+R oraz wprowadzenia innowacji marketingowej oraz organizacyjnej.

Zarówno cele Projektu, jak i wszystkie wskaźniki produktu i rezultatu zostały osiągnięte na dzień zakończenia realizacji inwestycji, tj. na 31 grudnia 2014 r., a także w okresie trwałości produktu. Przyjęto praktykę, że wartość wskaźnika raportowano zgodnie z założoną wartością docelową wskazaną w Umowie – także wtedy, gdy była ona wyższa (czyli lepsza), niż założona. Podanie w raporcie wartości dla danego wskaźnika równej wartości docelowej oznaczało zatem, że ją osiągnięto, lub że było ona lepsza, niż zakładana.

Osiągnięcie wskaźników produktu i rezultatu przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	Jedn. miary	Wartość bazowa*	Wartość docelowa	Wartość osiągnięta
Wskaźniki produktu				
Liczba nabytych i uruchomionych linii produkcyjnych	szt.	0	2	2
Powierzchnie rozbudowanych hal produkcyjno-magazynowych wraz z zapleczem socjalno-biurowym	m ²	0	45 150	45 150
Liczba instalacji infrastruktury technicznej	kpl.	0	1	1
Liczba kompletów wózków transportowych	kpl.	0	1	1
Liczba kompletów wyposażenia IT	kpl.	0	1	1
Liczba wdrożonych systemów zarządzania zasobami ludzkimi (innowacja organizacyjna)	szt.	0	1	1
Liczba pomieszczeń zaadaptowanych w celu prezentacji znacząco ulepszonych produktów Spółki (innowacja marketingowa)	szt.	0	1	1
Liczba nabytych w ramach projektu środków trwałych	szt.	407	1 092	1 092
Wskaźniki rezultatu				
	etat	626	784	
Liczba miejsc pracy personelu posiadającego wyższe wykształcenie zatrudnionego w ramach komponentu B+R		0	11	11
Liczba znacząco ulepszonych wyrobów	szt.	0	2	2
Wprowadzenie innowacji organizacyjnej	szt.	0	2	2
Utworzenie własnego działu B+R	szt.	0	1	1
Zmiana energochłonności	kWh/t	2 592	2 332	2 332
Zmiana materiałochłonności	kg/T	6,03	5,42	5,42
Wydłużenie czasu użytkowania produktu – opony samochodowej z wykorzystaniem bieżnika PCT	km	150 000	250 000	250 000
Liczba podmiotów z sektora MSP z którymi zostanie nawiązana współpraca w wyniku realizacji projektu	szt.	0	3	3
Liczba praw własności przemysłowej, jakie będą wykorzystywane w ramach realizacji projektu	szt.	0	5	5
Liczba zakładów produkcyjnych przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych	szt.	0	1	1

Zgodnie z metodologią liczenia wartości docelowej, określonej w punkcie 14. Biznes Planu *Skwantyfikowane wskaźniki realizacji celów projektu*, „weryfikacja wartości docelowej wskaźnika będzie możliwa na podstawie dokumentacji technicznej produktu”. Jednak z uwagi na fakt, że liczba przejechanych kilometrów zależy od prawidłowej eksploatacji, tj. warunków użytkowania opony i pojazdu oraz obsługi technicznej opony oraz ze względów bezpieczeństwa, na materiałach dotyczących produktu nie umieszcza się informacji dotyczącej liczby kilometrów, którą można przejechać po wymianie bieżnika w oponie na bieżnik PCT. Dlatego przewiduje się weryfikację wartości docelowej wskaźnika w oparciu o wyniki badań i pomiarów przeprowadzonych w jednostkach naukowo-badawczych, dotyczących ilości przejechanych kilometrów na danej oponie po wymianie bieżnika na bieżnik PCT.

Spółka wywiązała się również z obowiązku utrzymania inwestycji w obrębie województwa.

Zgodnie z treścią opinii o innowacyjności opracowanej przez Wydział Budowy Maszyn i Zarządzania Politechniki Poznańskiej poziom wdrożonych innowacji był określony jako światowy.

(dowód: akta kontroli str. 32- 346, 352, 481-527 i 529-757)

We wniosku o dofinansowanie stwierdzono m.in., że w wyniku zwiększenia zdolności produkcyjnych²³ znacząco wzmocnieniu ulegnie pozycja konkurencyjna Spółki i całej Grupy Bridgestone.

Przychody netto ogółem ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wzrosły z 649 258 tys. zł w 2011 r.²⁴ do 867 897 tys. zł na koniec 2016 r. (o 33,7%). Przychody netto ze sprzedaży produktów nowych lub istotnie ulepszonych na koniec 2016 r. wyniosły 46 784 tys. zł (w 2014 r. wyniosły 10 939 tys. zł a w 2015 r. – 35 718 tys. zł). Przychody z eksportu z 634 046 tys. zł w 2011 r. wzrosły do 851 157 tys. zł (o 34,2%). Stan zatrudnienia wzrósł z 627 etatów w 2011 r. do 891 etatów na koniec 2016 r. (o 42,1%).

Jak wynika z oświadczenia prokurentów Spółki Aleksandry Jareckiej-Piotrowskiej i Michała Sikorskiego²⁵ stwierdzenie, że zwiększenie zdolności produkcyjnych pozwoli Spółce na osiągnięcie dodatkowych korzyści obejmujących m.in. poprawę pozycji rynkowej Spółki, stanowi logiczny wniosek, że po wzroście mocy produkcyjnych zmienia się (poprawia się) pozycja rynkowa Spółki. Jednak „poprawa pozycji rynkowej” nie była bezpośrednim celem Projektu i nie została zapisana we wskaźnikach rezultatu dla Projektu, ponieważ na pozycję rynkową wpływa wiele innych czynników poza samą realizacją Projektu, w tym wiele czynników niezależnych od Spółki. W związku z tym Spółka nie prowadzi dodatkowego monitoringu pozycji rynkowej czy udziału w rynku na potrzeby Projektu.

Pomiar pozycji rynkowej jest dokonywany na poziomie Grupy Bridgestone przez spółkę Bridgestone Japan. Narzędziem do pomiaru pozycji rynkowej są opracowania „Global Tire Company Rankings” przygotowywane przez magazyn branżowy „Tire Business”. W rankingu podawane są dane dotyczące łącznej sprzedaży opon przez Grupę Bridgestone w porównaniu do łącznej sprzedaży opon w ogóle oraz danych sprzedażowych konkurentów²⁶. Z raportów z 2014 r. i 2016 r. wynikało, że wpływ inwestycji na pozycję rynkową Grupy niewątpliwie istnieje, ale nie jest on decydujący”.

(dowód: akta kontroli str. 10-31, 375 – 379 i 521-523)

Ustalono
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze.

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski pokontrolne

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości w wykorzystaniu środków publicznych przez Beneficjenta, Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag i wniosków pokontrolnych.

²³ Planowane do osiągnięcia zdolności produkcyjne miały wynieść: dla opon – 471 908 szt./rok oraz dla bieżnika PCT 465 120 szt./rok.

²⁴ Rok przed rozpoczęciem realizacji Projektu.

²⁵ Z dnia 28 czerwca 2017 r.

²⁶ Grup: Michelin, Goodyear, Continental oraz innych.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli²⁷ kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli.

Warszawa, dnia 30 sierpnia 2017 r.

Kontroler
Tadeusz Korszeń
doradca ekonomiczny

(-)

.....
podpis

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Gospodarki,
Skarbu Państwa i Prywatyzacji

Dyrektor
Sławomir Grzelak

(-)

.....
podpis

²⁷ Dz.U. z 2017 r. poz.524