



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach

LKA.410.013.03.2017
P/17/016

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Katowicach
ul. Powstańców 29, 40-039 Katowice
T +48 32 784 42 00, F +48 32 784 42 30
lka@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/17/016 – Wykorzystanie przez przedsiębiorców środków publicznych na innowacje i prace badawczo-rozwojowe
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Katowicach
Kontroler	Mariusz Krynce, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LKA/178/2017 z dnia 19 czerwca 2017 r.

[Dowód: akta kontroli str. 1-2]

Jednostka kontrolowana	Opel Manufacturing Poland Sp. z o.o. w Gliwicach ¹ , ul. Adama Oplą 1, 44-121 Gliwice ²
Kierownik jednostki kontrolowanej	Zarząd OMP w składzie: Andrzej Korpak, Jacek Żarnowiecki, Stefan Moisa i Michał Jankowiak ³

[Dowód: akta kontroli str. 9]

II. Ocena kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie⁴ działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

OMP prawidłowo wywiązywała się z zapisów umowy nr POIG.04.05.01-00-004/10-00 z 1 lutego 2011 r. zawartej z Ministrem Gospodarki, realizując projekt „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej”⁵ w ramach poddziałania 4.5.1 *Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym*, działania 4.5 *Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki*, osi priorytetowej 4 *Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia*, Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013”. Projekt zakończono w terminie realizując cele zakładane we wniosku o dofinansowanie oraz osiągając zakładane wskaźniki produktu i rezultatu w przyjętych wielkościach.

Zakres rzeczowy Projektu obejmujący 54 kategorie wydatków nie zmienił się w trakcie jego realizacji, a wszelkie korekty i przesunięcia pomiędzy tymi kategoriami oraz zmiany umowy o dofinansowanie, m.in. w zakresie kwot nakładów, dokonywane były po uzgodnieniach między stronami w drodze aneksowania i nie miały wpływu na realizację celów Projektu. Wyodrębniono w księgach rachunkowych Spółki nakłady inwestycyjne umożliwiając ich identyfikację i powiązanie z realizowanym Projektem.

OMP składała wnioski o płatność wraz z wymaganymi załącznikami, a po zakończeniu realizacji Projektu, w okresie jego trwałości – wnioski o płatność wypełnione w części sprawozdawczej za okresy roczne.

¹ Poprzednia nazwa (do 29 sierpnia 2017 r.) to General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o., zwana dalej „GMMP”.

² Zwana dalej: „OMP” lub „Spółka”.

³ Do działania w imieniu i na rzecz Spółki uprawniony był każdy członek Zarządu działający samodzielnie.

⁴ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna.

⁵ Zwany dalej „Projektem”.

Spółka, w ramach realizacji Projektu, obejmującego wdrożenie innowacji produktowej, procesowej oraz organizacyjnej, osiągnęła zaplanowane wskaźniki produktu i rezultatu⁶, zgodnie harmonogramem ujętym we wniosku o dofinansowanie.

OMP zachowała warunki trwałości Projektu prowadząc m.in. produkcję ww. wersji samochodu osobowego Opel Astra IV generacji w całym okresie objętym kontrolą, utrzymując wskaźniki produktu i rezultatu ustalone dla Projektu.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Realizacja umów wsparcia działalności innowacyjnej ze środków publicznych

Opis stanu
faktycznego

W latach 2011-2016 Spółka prowadziła działalność innowacyjną i prace rozwojowe z wykorzystaniem środków publicznych wyłącznie w ramach projektów realizowanych na podstawie umów nr POIG.04.05.01-00-004/10-00 oraz nr UOD-DEM-1-495/001. Odnosząc się do projektów innowacyjnych realizowanych w OMP członek Zarządu w wyjaśnieniach podał: *„Poza projektami wspieranymi przez pomoc publiczną, firma GMMP działa też aktywnie w obszarze tworzenia innowacyjnych koncepcji i wdrażania różnorodnych rozwiązań przynoszących szeroko rozumianą korzyść biznesową. W takich przypadkach Spółka nie korzysta z pomocy publicznej, a projekty są wówczas finansowane bezpośrednio przez GMMP, bądź korzystają ze wsparcia Centrali firmy Opel w Niemczech. Przykładowe działania podejmowane przez GMMP w tym zakresie w ostatnich latach to:*

- *projekty badawczo-rozwojowe typu ATW (Advanced Technological Works) wykonywane przez GMMP w Gliwicach (np. wraz z Partnerem Naukowym) przy współpracy z Centralą firmy Opel;*
- *projekty innowacyjne z obszaru „Przemysł 4.0”, które upraszczają prace operacyjne i przynoszą korzyść biznesową w obszarze procesu produkcji;*
- *przeróbki i usprawnienia procesu oparte o innowacyjne pomysły o krótkim okresie zwrotu z inwestycji;*
- *innowacyjne modyfikacje systemów energetycznych, które umożliwiają oszczędzanie energii lub odzysk energii.*

[Dowód: akta kontroli str. 1498]

W latach 2011-2016 Spółka złożyła pięć wniosków⁷ o dofinansowanie czterech projektów innowacyjnych⁸ ze środków publicznych, spośród których:

- w trzech przypadkach (dotyczących dwóch przedsięwzięć⁹) podpisano umowy;
- w jednym przypadku OMP zrezygnowała z zawarcia umowy (projekt *„Innowacyjna, zrobotyzowana linia produkcji nowej generacji samochodu Chevrolet Cruze”*) z powodu decyzji Grupy General Motors dotyczącej strategii firmy na rynku europejskim;

⁶ Przy uwzględnieniu okoliczności rynkowych - niezależnych od Spółki (przedstawionych w dalszej części wystąpienia).

⁷ W dwóch przypadkach wnioskowano o środki w ramach Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013”, działanie 4.5, w jednym – w ramach Programu Operacyjnego „Inteligentny Rozwój”, działanie 1.2, w jednym - w ramach przedsięwzięcia pilotażowego „Wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w skali demonstracyjnej DEMONSTRATOR+”, w jednym – o wsparcie finansowe inwestycji ze środków dotacji budżetowej państwa.

⁸ Dwa wnioski dotyczyły tego samego projektu tj. „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej”, tj. jeden w ramach POIG, a drugi - o dotację celową z budżetu państwa - w ramach programu wieloletniego pod nazwą „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. w Gliwicach pod nazwą: Uruchomienie produkcji samochodów osobowych Astra IV generacji w wersji trzy i czterodrzwiowej w fabryce samochodów osobowych w Gliwicach, w latach 2012-2013.”

⁹ Tj. Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej oraz przedsięwzięcie pn.: „Wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w skali demonstracyjnej DEMONSTRATOR+”.

- w jednym przypadku wycofała wniosek (projekt „Opracowanie procesu elastycznej produkcji karoserii aut o architekturze dwóch różnych platform podłogowych na jednej linii produkcyjnej – dostosowanie produkcji do popytu w czasie rzeczywistym”), gdyż związany był on ze zmianą koncepcji lokalizacji produkcji jednego z modeli Opla.

[Dowód: akta kontroli str. 4-5, 1529-1530]

Realizowane przez Spółkę w latach 2011-2016 dwa projekty w zakresie innowacyjności i prac badawczo-rozwojowych współfinansowane ze środków publicznych to:

1. Projekt „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej” w ramach poddziałania 4.5.1 Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym, działania 4.5 Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki, osi priorytetowej 4 Inwestycje w innowacyjne przedsięwzięcia Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013”. Realizując ww. projekt objęty umową nr POIG.04.05.01-00-004/10-00, OMP otrzymała także dofinansowanie ze środków budżetu państwa w kwocie 13 722,0 tys. zł, na podstawie umowy o udzielenie pomocy publicznej w ramach dotacji celowej nr umowy IV/975/P/15014/6230/12/DIW, programu wieloletniego pod nazwą „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez General Motors Manufacturing Poland Sp. z o.o. w Gliwicach pod nazwą: Uruchomienie produkcji samochodów osobowych Astra IV generacji w wersji trzy i czterodrzwiowej w fabryce samochodów osobowych w Gliwicach, w latach 2012-2013.”
2. Projekt realizowany w ramach przedsięwzięcia pilotażowego „Wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w skali demonstracyjnej DEMONSTRATOR+” pt. „Modułowe zautomatyzowane stanowisko produkcyjne wraz z oprzyrządowaniem do bezinwazyjnego potwierdzania jakości produktu” realizowany przez Konsorcjum, w którym liderem była Spółka, a Partnerem Politechnika Śląska, Wydział Mechaniczny Technologiczny w Gliwicach.

Przedmiotem projektu DEMONSTARTOR+ było przedsięwzięcie badawczo-rozwojowe nakierowane na komercjalizację wyników badań obejmujących wszystkie etapy od badań naukowych do przygotowania innowacyjnego produktu (technologii) przetestowanego na instalacji pilotażowej/demonstracyjnej oraz budowa instalacji służących testowaniu nowych rozwiązań technologicznych wypracowywanych w organizacjach badawczych lub w przedsiębiorstwach. Według umowy nr UOD-DEM-1-495/001 z 4 grudnia 2013 r. po zmianach¹⁰, rozpoczęcie projektu nastąpiło 1 listopada 2013 r., a jego zakończenie 29 lutego 2016 r. - przy całkowitym koszcie realizacji 6 706,2 tys. zł¹¹ i dofinansowaniu z Narodowego Centrum Badań i Rozwoju – 5 285,1 tys. zł¹². Ostateczny koszt jego realizacji wyniósł 6 474,8 tys. zł¹³, w tym 5 144,1 tys. zł stanowiło dofinansowanie (887,1 tys. zł dla OMP i 4 256,9 tys. zł dla Politechniki Śląskiej w Gliwicach).

[Dowód: akta kontroli str. 6-10, 98-138]

OMP nie korzystała w okresie objętym kontrolą (lata 2011-2016) z form wsparcia (ulgi podatkowe, kredyt technologiczny, premia technologiczna) na projekty

¹⁰ Aneksowanej siedmiokrotnie: aneks nr 1/2014 z 12 marca 2014 r., aneks nr 2/2015 z 26 stycznia 2015 r., aneks nr 3/2015 z 16 kwietnia 2015 r., aneks nr 4/2015 z 8 września 2015 r., aneks nr 5/2015 z 23 listopada 2015 r., aneks nr 6/2015 z 30 grudnia 2015 r. i aneks nr 7/2016 z 24 marca 2016 r.

¹¹ Nastąpiło zmniejszenie względem umowy pierwotnej o kwotę 367 805 zł.

¹² Zmniejszenie względem umowy pierwotnej o 173 274 zł.

¹³ Z tego nakłady w kwocie 2 217,8 tys. zł poniosła OMP i 4 256,9 tys. zł Politechnika Śląska w Gliwicach.

innowacyjne, czy badawczo-rozwojowe innych niż wynikające z wyżej wymienionych umów. Spółka nie ubiegała się o uzyskanie statusu centrum badawczo-rozwojowego w rozumieniu art. 17 ustawy z dnia 30 maja 2008r. o *niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej*¹⁴.

[Dowód: akta kontroli str. 1499]

Kwota nakładów poniesionych w latach 2010-2016 na innowacje realizowane w OMP wyniosła ogółem 297 459,5 tys. zł, z tego: środki własne OMP - 224 644,2 tys. zł, dotacje budżetu państwa - 22 586,0 tys. zł¹⁵, środki unijne - 50 229,3 tys. zł¹⁶.

[Dowód: akta kontroli str. 11]

Analizie poddano realizację przez OMP umowy POIG.04.05.01-00-004/10-00 z 1 lutego 2011 r. zawartej z Ministrem Gospodarki¹⁷ o dofinansowaniu w ramach POIG projektu „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej”. Przedmiotem Umowy było dofinansowanie projektu polegającego na wprowadzeniu na rynek innowacji produktowej pod postacią samochodów Astra w wersji trzy- (HB3) i czterodrzwiowej (NB4) poprzez wdrożenie zaawansowanej technologii oraz związane z tym:

- 1) nabycie m.in. nowoczesnych matryc do produkcji elementów karoserii dla każdego z ww. modeli, innowacyjnych linii technologicznych w tym: montażu końcowego (HB3 i NB4), produkcji maski (HB3), produkcji przednich drzwi (HB3), produkcji tylnej klapy (HB3), produkcji komory silnika (HB3 i NB4), łączenia podłuznic (HB3), produkcji paneli bocznych (HB3 i NB4), przegrody silnika i podszybia (HB3), produkcji podłogi kompletnej (HB3 i NB4), wzmacniania podłogi kompletnej (HB3 i NB4) wzmacniania karoserii (HB3 i NB4), wzmacniania paneli bocznych (HB3 i NB4), przyrządy pomiarowe do maszyny pomiarowej CMM (HB3 i NB4), sprawdziany i narzędzia (HB3 i NB4), system odciągu spalin po starcie silnika (HB3 i NB4), stacja robotów do nakładania kleju (HB3), klucze do uszczelek (HB3 i NB4), osłony błotników (HB3), przenośniki do montażu zawieszenia (HB3), urządzenie do regulacji reflektorów (HB3), narzędzia z kontrolą kąta (HB3), linia do produkcji podłogi tylnej (NB4), klapy tylnej (NB4), system identyfikacji samochodu (NB4), przenośnik montażu końcowego (NB4), regały na materiał (NB4), urządzenie do napełniania klimatyzacji (NB4);
- 2) wdrożenie innowacji organizacyjnej prowadzącej do zwiększenia wydajności produkcji, tj. systemu zarządzania informacją oraz systemu podnoszenia kompetencji kierowniczych.

[Dowód: akta kontroli str. 360-361, 320, 650]

W opisie projektu objętego umową POIG.04.05.01-00-004/10-00, ujętym we wniosku o dofinansowanie, m.in. scharakteryzowano produkt oraz technologię, w tym cechy świadczące o ich konkurencyjności i innowacyjności, takie jak:

- 1) wprowadzenie na rynek konkurencyjnego samochodu osobowego Opel Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej, wyznaczającego nowe standardy

¹⁴ Dz.U. z 2015 r. poz. 1710 ze zm.

¹⁵ Z tego 8 864,0 tys. zł w ramach projektu POIG „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej” oraz 13 722,0 tys. zł wsparcia finansowego dla OMP w ramach ustanowionego uchwałą Rady Ministrów nr 204/2012 z 11 grudnia 2012 r. programu wieloletniego pn. „Wsparcie finansowe inwestycji realizowanej przez GMMP pod nazwą: Uruchomienie produkcji samochodów osobowych Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej w fabryce samochodów w Gliwicach, w latach 2012-2013”.

¹⁶ W ramach projektu POIG „Uruchomienie produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej”.

¹⁷ Zwanej dalej: „Umową”.

z zakresu bezpieczeństwa, jakości oraz w obszarze komfortu jazdy, wyposażenia oraz ekonomiki eksploatacji, w tym:

- a) wprowadzenie systemu rozpoznawania znaków drogowych, wyposażenie w automatycznie załączane światła do jazdy dziennej, szeroka gama dostępnych silników i układów przenoszenia napędu;
 - b) zmniejszenie zużycia paliwa i emisji spalin poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań z zakresu konstrukcji pojazdów oraz ich silników i systemu sterowania, w tym m.in.:
 - zastosowanie nowych materiałów i zmiana specyfikacji pojazdu skutkujących zmniejszeniem wagi średnio o 30 kg przy zakładanej masie gotowego auta rzędu 1 350 kg,
 - przekonstruowanie podwozia z zastosowaniem dodatkowych ekranów i paneli pozwalających na redukcję zużycia paliwa o ok. 0,5%,
 - zastosowanie systemu Start&Stop (wyłączenie silnika podczas postoju) umożliwiającego zmniejszenie zużycia paliwa o około 3%,
 - zastosowanie układu odzyskiwania energii pozwalającego na doładowanie akumulatora podczas hamowania, co pozwala na redukcję emisji spalin o ok. 0,5%,
 - zastosowanie nowoczesnego systemu zasilania charakteryzującego się brakiem obiegu powrotnego, co pozwala na redukcję zużycia paliwa o 1%,
 - zastosowanie elektronicznego systemu sterowania siłą powrotną pedału przyspieszenia, co umożliwia natychmiastowe odcięcie paliwa po zakończeniu fazy przyspieszania i pozwala na redukcję emisji CO₂ o 9,6-15,3 g/km,
 - wbudowanie sensora wilgotności, który pozwalając na optymalizację procesów spalania przyczynia się do dalszej redukcji zużycia paliwa o 0,5%;
- 2) wprowadzenie nowej technologii produkcji, która polegała na:
- a) zastosowaniu w produkcji części karoserii nowych matryc do tłoczenia na zimno pozwalających na:
 - wytłaczanie gotowej części tylko w czterech operacjach zamiast w standardowych pięciu, co umożliwiło zmniejszenie energochłonności procesu o 15% dzięki wyeliminowaniu jednej z pras;
 - tłoczenie trzech różnych części za pomocą jednego zestawu matryc, co obniżało energochłonność procesu o 30% w stosunku do starego modelu, dzięki zmniejszeniu liczby przebrojeń oraz produkcji trzech części w jednym cyklu maszyny oraz obniżało materiałochłonność dzięki optymalnemu rozłożeniu produkowanych części na matrycy co wiązało się z szacowanym na 20 % zmniejszeniem odpadów produkcyjnych;
 - b) wprowadzeniu nowego standardu półautomatycznych stanowisk do zgrzewania punktowego na Wydziale Karoserii przeznaczonych do podbudowy elementów komory silnika oraz wewnętrznych i zewnętrznych ścian bocznych nowego modelu samochodu, co umożliwiło zmniejszenie liczby elementów sterujących, wydłużenie średniego czasu pomiędzy awariami oraz skrócenie średniego czasu naprawy. Zmodernizowany standard układu pneumatycznego pozwalał na zmniejszenie liczby elementów sterujących o 15% oraz na skrócenie czasu osiągnięcia pozycji roboczej stacji o około 20%, a ponadto wydłużenie średniego czasu pomiędzy awariami o ok. 60% oraz skrócenie średniego czasu naprawy o ok. 30%. Pierwsze stanowisko w nowym

standardzie uruchomiono w OMP w styczniu 2010 r. i w sposób praktyczny potwierdzono spełnienie założonych wymagań modernizacji linii produkcyjnej pokrywy silnika oraz panelu bocznego pojazdu poprzez zastosowanie innowacyjnej technologii Clinching łączenia blach do produkcji samochodów na Wydziale Tłoczni, przez co możliwa była częściowa eliminacja procesu zgrzewania. Jako główne zalety ww. technologii w porównaniu do klasycznych metod łączenia elementów wskazano m.in: oszczędność energii, brak wydzielania trujących gazów lub oparów, zmniejszenie zużycia sprężonego powietrza oraz wody, zmniejszenie emisji hałasu w zakładzie¹⁸. Wskazano na możliwość osiągnięcia znaczącego postępu w ochronie środowiska przed skutkami produkcji samochodów;

- c) modernizacji linii produkcyjnej w celu zastosowania dwuwarstwowej struktury budowy karoserii, mającej na celu zapewnienie większej stabilności wymiarowej pojazdu wpływającej na jakość produktu oraz umożliwiającej m.in. poprawę dokładności geometrycznej łączonych dokumentów, zmniejszenie emisji gazów szkodliwych dla ludzi i środowiska, zmniejszenie hałasu, zmniejszenie zużycia gazów osłonowych¹⁹;
- d) zastąpieniu tradycyjnego procesu zgrzewania innowacyjnym sposobem łączenia blach za pomocą klejów strukturalnych co umożliwiałoby zmniejszenie liczby zgrzein, a tym samym zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie zużycia energii elektrycznej, wody i sprężonego powietrza oraz obniżenie emisji hałasu²⁰;
- e) zainstalowaniu na głównej linii produkcyjnej stacji klejenia szyb panoramicznych z automatycznym systemem pobierania szyb oraz automatycznym systemem ich dostarczania, co umożliwiałoby poprawę efektywności poprzez eliminację czynności nie dających wartości dodanej;
- f) wdrożeniu nowych systemów aplikacji kleju w procesie klejenia szyb do karoserii poprzez m.in. zastosowanie wysokowydajnych pomp tłoczących klej do dozownika, zastosowanie przewodów klejowych grzanych z izolacją cieplną wykonanych wewnątrz z materiałów nieprzylegających do kleju, zastosowanie dyszy i zaworu wylotowego wykonanych z materiałów nie wiążących się z klejem, co umożliwiałoby zmniejszenie jego zużycia, a tym samym osiągnięcie korzyści ekologicznych. Podano m.in., że dzięki zastosowaniu nowej technologii zapewniającej drożność i dokładność aplikacji kleju ograniczy się jego straty do 5% zużywanego kleju w klasycznych rozwiązaniach technologicznych;
- g) wdrożeniu systemu zarządzania informacjami pochodzącymi z urządzeń produkcyjnych będącego autorską koncepcją specjalistów z OMP, umożliwiającego m.in.: eliminowanie przyczyn źródłowych awarii zanim spowodują zatrzymanie linii produkcyjnej, zmniejszenie czasu reakcji utrzymania ruchu dzięki informacji o błędach systemów wizyjnych i klejowych bezpośrednio na tablicach wizualizacyjnych, natychmiastową i dostępną informację dla Działu Produkcji o błędach procesowych, natychmiastowy przegląd sytuacji na linii produkcyjnej i niewypuszczanie błędów jakościowych.

[Dowód: akta kontroli str. 355-469]

Innowacyjność technologii przedstawiona we wniosku o dofinansowanie została potwierdzona w dokumencie *„Ekspertyza na temat poziomu innowacyjności inwestycji w ramach nowego przedsięwzięcia uruchomienia w GMMP produkcji*

¹⁸ Nie podano dla wymienionych parametrów konkretnych wartości.

¹⁹ Jw.

²⁰ Jw.

samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej” z marca 2010 r. sporządzonym przez profesora Politechniki Warszawskiej²¹. Podane zostały w nim m.in. przewidywane cechy produktu i technologii oraz efekty związane z przedsięwzięciem (np. zmniejszenie energochłonności, materiałochłonności), a w niektórych przypadkach także przewidywane szacunki tych efektów, podobnie jak we wniosku o dofinansowanie. W konkluzji ww. ekspertyzy podano m.in., że technologia produkcji przez OMP samochodów Astra IV generacji w wersji trzydrzwiowej HB3 oraz czterodrzwiowej NB4:

- zostanie po raz pierwszy zastosowana na świecie, zatem formalnie zgodnie z kryteriami POIG działanie 4.5 poddziałanie 4.5.1. technologia ta charakteryzuje się innowacyjnością, polegającą na stosowaniu jej na świecie przez okres nie dłuższy niż 1 roku,
- jest zgodna z priorytetami ochrony środowiska ludzi, co skutkuje możliwością zapewnienia warunków zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego oraz poprawy jakości życia ludzi,
- poziom innowacyjności inwestycji spełnia wymagania merytoryczne zgodne z kryteriami POIG – działanie 4.5. *Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki* – poddziałanie 4.5.1. *Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym*.

Innowacyjność inwestycji dotyczącej uruchomienia w OMP produkcji samochodów Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej została potwierdzona w opinii z 30 marca 2010 r. Polskiego Naukowo-Technicznego Towarzystwa Eksploatacyjnego w Warszawie, w której m.in. wyszczególniono w 52 pozycjach konieczne zakupy inwestycyjne niezbędne dla wdrożenia technologii będących przedmiotem tej opinii.

Powyższe dokumenty zostały opracowane w oparciu o wiedzę autora ww. ekspertyzy oraz materiały źródłowe wymienione w treści opinii.

[Dowód: akta kontroli str. 1117-1140]

Zakres rzeczowy Projektu określony 54 kategoriami wydatków (52 – zakupy inwestycyjne, 1 – system zarządzania, 1 – system szkolenia) nie był zmieniony w trakcie realizacji Projektu. Zmiany do Umowy wprowadzane w formie aneksów na wniosek OMP były szczegółowo uzasadniane i dotyczyły m.in.: zwiększenia lub zmniejszenia kwot nakładów oraz kwot kwalifikowalnych dla poszczególnych kategorii wydatków, wyłączenia z kwalifikowalności niektórych kategorii²², zmniejszenia zakładanych ilości w niektórych kategoriach²³. Zmiany te nie wpłynęły na innowacyjność Projektu i osiągnięcie jego celów.

Spółka zakończyła realizację Projektu w okresie kwalifikowalności wydatków, ustalonym w Umowie od 1 maja 2010 r. do 31 grudnia 2012 r. (po zmianach), składając 24 grudnia 2012 r. w Ministerstwie Gospodarki²⁴ wniosek o płatność

²¹ Ocena ta była dokonana na zlecenie OMP w związku z wnioskowaniem przez Spółkę o dofinansowanie z funduszy Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka pod kątem spełnienia merytorycznych wymagań podziału 4.5.1 „Wsparcie inwestycji w sektorze produkcyjnym”, w ramach działania 4.5 „Wsparcie inwestycji o dużym znaczeniu dla gospodarki”.

²² Kategorie wydatków: poz. 18 - Bufor karoserii na wysokości 4 m dla wersji HB3, poz. 19 – Komora skanująca, poz. 31 - Linia technologiczna do produkcji komory silnika NB4, poz. 43 - Linia technologiczna do produkcji podłogi tylnej dla wersji NB4, poz. 46 - Modyfikacja konstrukcji przenośników dla wersji NB4, poz. 47 - Przenośnik montażu końcowego dla wersji NB4, poz. 48 - Zestaw 4 regałów na materiał dla wersji NB4, poz. 50 - Urządzenie do napełniania klimatyzacji dla wersji NB4,

²³ W poz. 1 aneksem nr 4 do Umowy zmniejszono z 15 do 13 liczbę matryc dla wersji HB3, w poz. 23 aneksem nr 2 zmniejszono z 6 do 3 liczbę kluczy do uszczelek dla wersji HB3, w poz. 24 aneksem nr 5 zmniejszono z 300 do 220 liczbę osłon błotników dla wersji HB3, w poz. 27 zmniejszono z 16 do 12 liczbę narzędzi elektrycznych z kontrolą kąta (EC) dla wersji HB3, w poz. 48 zmniejszono zestaw regałów na materiał dla wersji NB 4 z 14 do 4.

²⁴ Pełniącym funkcję Instytucji Wdrażającej/Instytucji Pośredniczącej II stopnia, którego zadania w tym zakresie wykonywał Departament Wdrażania Programów Operacyjnych w Ministerstwie Gospodarki, któremu została powierzona w ramach poddziału 4.5.1 POIG realizacja zadań odnoszących się bezpośrednio do beneficjentów.

końcową, co było zgodne z § 6 ust. 4 i 7 Umowy²⁵. Ostateczną korektę i uzupełnienie tego wniosku, wynikające z wezwań Ministerstwa Gospodarki, złożono 22 lutego 2013 r., a kwota ostatniej transzy refundacji wpłynęła na konto OMP 4 marca 2013 r., i od tej daty rozpoczął się okres trwałości Projektu, co Ministerstwo Gospodarki potwierdziło pismem z 17 marca 2015 r.

[Dowód: akta kontroli str. 311, 320, 777-974, 1270-1292, 1394-1395, 1519-1521]

Całkowity koszt realizacji Projektu wg Umowy po zmianach wynosił 247 214 499,33 zł, kwota wydatków kwalifikowalnych – 198 283 620 zł, a kwota dofinansowania maksymalnie do 59 485 086 zł²⁶ (z tego 50 562 323,10 zł ze środków unijnych i 8 922 762,90 z dotacji budżetu państwa). Zmiany tych wielkości były dokonywane na wnioski OMP w formie aneksów zgodnie z § 16 umowy, a kwota dofinansowania nie przekraczała 30% kosztów kwalifikowalnych Projektu.

Ostatecznie kwota zaakceptowanych przez Instytucję Wdrażającą wydatków związanych z Projektem wyniosła 227 769 582,66 zł, w tym kwalifikowalnych – 196 977 689,59 zł, a dofinansowanie wyniosło 59 093 306,88 zł (50 229 310,85 zł ze środków EFRR i 8 863 996,03 zł środki budżetu państwa) i odbyło się poprzez refundację poniesionych wydatków w formie płatności pośrednich²⁷ oraz płatności końcowej²⁸ na podstawie składanych przez OMP wniosków o płatność²⁹, co było zgodne z § 7 ust. 1 i 3 Umowy. Łączna kwota płatności pośrednich wyniosła 42 370 466,19 zł i nie przekroczyła 95% maksymalnej kwoty dofinansowania, co spełniało warunek wynikający z § 5 ust. 8 Umowy.

W sprawie nieosiągnięcia zaplanowanej w umowie po zmianach kwoty wydatków kwalifikowalnych dla kategorii 1. - *Zestaw 13 matryc do produkcji paneli dla wersji HB3 (zakładano 50 850 970,06 zł, uznano 49 545 039,65 zł), członek Zarządu OMP wyjaśnił: „Kwota wydatków kwalifikowalnych jest mniejsza o kwotę 1 305 930,41 zł w związku z faktem, iż Ministerstwo Gospodarki odmówiło akceptacji trzech faktur związanych z tym zadaniem, a mianowicie faktur o numerach: 140834183, 140834188 oraz 140834182 wystawionych 22 maja 2012 r., a opłaconych 4 lipca 2012 r., wykazanych we wniosku o płatność końcową. Spółka nie rozliczyła ich w ramach wniosku o płatność nr 6 składanego za okres, w którym nastąpiła ich zapłata, gdyż na ówczesną chwilę przekraczały one kwotę wydatków kwalifikowalnych założoną na tę kategorię wydatków, a Spółka prognozowała, iż w ramach Projektu nie uzyska już dalszych oszczędności, które pozwoliłyby na zwiększenie kwoty planowanej na tę kategorię wydatków. Jednakże w momencie zakończenia rzeczowej realizacji projektu i składania wniosku o płatność końcową okazało się, iż GMMP zanotowała oszczędności, o których zagospodarowanie zwróciła się wnioskiem o zmianę umowy o dofinansowanie (zgodnie z obowiązującymi zapisami umownymi), a zmiana ta została zaakceptowana przez Ministerstwo Gospodarki poprzez podpisanie Aneksu nr 7 do umowy. Pomimo tego Ministerstwo na etapie weryfikacji wniosku o płatność końcową odmówiło jednak*

²⁵ Zgodnie z zapisami umowy o dofinansowanie, przez dzień zakończenia realizacji Projektu należało rozumieć dzień złożenia w Ministerstwie Gospodarki wniosku o płatność. Wg § 6 ust. 7 Umowy, zakończenie realizacji Projektu oznaczało wykonanie pełnego zakresu rzeczowego, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym, udokumentowanie wykonania robót, dostaw i usług odpowiednimi protokołami odbioru lub innymi dokumentami potwierdzającymi zgodność realizacji z warunkami Umowy oraz zrealizowanie przez Beneficjenta wszystkich płatności w ramach Projektu. Zakończenie realizacji Projektu kończyło złożenie wniosku o płatność końcową.

²⁶ Pierwotnie odpowiednio: 249.989.229,86 zł, 203 932 504,80 zł i 61 179 751,44 zł.

²⁷ W dniu 26 lipca 2011 r. - wpływ 831 122,62 zł, 26 września 2011 r. - 17 729 075,85 zł, 11 lipca 2012 r. - 931 635,45 zł, 20 sierpnia 2012 r. - 5 835 520,50 zł, 25 września 2012 r. - 14 367 353,38 zł, 3 grudnia 2012 r. - 2 285 273,57 zł, 11 grudnia 2012 r. - 390 484,82 zł.

²⁸ Data i kwota wpływu na konto OMP 4 marca 2013 r. - 16 722 840,69 zł.

²⁹ Harmonogram płatności stanowiący załącznik nr 4 do umowy był aktualizowany w formie pisemnej i wprowadzany aneksami do tej umowy.

akceptacji ww. trzech faktur, argumentując to faktem, iż powinny one zostać rozliczone w ramach wniosku o płatność składanego za okres, w którym nastąpiła ich zapłata, tj. wniosku nr 6, a nie w okresie późniejszym. Powstała sytuacja spowodowała właśnie rozbieżność pomiędzy wydatkami kwalifikowalnymi wykazanymi w harmonogramie rzeczowo-finansowym stanowiącym załącznik do umowy, a wydatkami kwalifikowalnymi zaaprobowanymi przez Ministerstwo Gospodarki, co nie oznaczało jednak, iż nie zostały one poniesione”.

Spółka spełniła wymogi wynikające z §7 ust. 14 Umowy - operacje gospodarcze związane z dofinansowaniem Projektu były ewidencjonowane w systemie finansowo-księgowym w sposób umożliwiający identyfikację transakcji i ich powiązanie z Projektem. Ewidencja faktur przedstawionych do refundacji oraz rejestr środków trwałych zawierały zapis o treści „POIG” i wskazanie numeru kategorii wg harmonogramu rzeczowo-finansowego stanowiącego załącznik do Umowy.

Sprawozdania z realizacji umowy stanowiły element wniosków o płatność składanych co 3-4 miesiące, a po zakończeniu realizacji Projektu, OMP składała do Ministerstwa Gospodarki za okresy roczne (za lata 2013-2016) wnioski o płatność wypełnione w części sprawozdawczej. Ponadto, OMP przekazywała w latach 2011-2017 do Departamentu Wdrażania Programów Operacyjnych Ministerstwa Gospodarki dane za okresy półroczne dotyczące realizacji postępów rzeczowych Projektu w ustalonym przez ten Departament układzie tabelarycznym.

Realizując § 11 Umowy w zakresie działań promocyjnych dot. Projektu, w OMP:

- zamieszczono tablicę przed siedzibą Spółki zawierającą informacje o finansowaniu przedsięwzięcia ze środków unijnych,
- oznakowano środki trwałe, których zakup współfinansowano w ramach Umowy,
- dokumentacja i korespondencja z Ministerstwem Gospodarki była oznakowana logo POIG oraz Unii Europejskiej,
- na stronie internetowej OMP zamieszczono informację o zrealizowanym projekcie i kwocie dofinansowania.

[Dowód: akta kontroli str. 316, 321-323, 741-768, 777-974, 1329-1393, 1406-1469, 1518-1519, 1531-1542, 1580-1583]

Realizacja Umowy była objęta kontrolą przeprowadzoną w OMP w grudniu 2012 r. przez Ministerstwo Gospodarki (Instytucję Wdrażającą) w zakresie m.in.: prowadzenia ewidencji księgowej, promocji Projektu, realizacji wskaźników, sprawozdawczości, dokonywania wydatków w tym stosowania konkurencyjnych zasad wyboru dostawców określonych w § 12 Umowy. Nie stwierdzono nieprawidłowości i naruszeń prawa.

[Dowód: akta kontroli str. 251-305]

Zakres rzeczowy Projektu obejmujący 54 kategorie wydatków został zrealizowany zgodnie z umową o dofinansowanie. Wskaźniki produktu i rezultatu zostały osiągnięte w zakładanych we wniosku o dofinansowanie wysokościach, co szczegółowo przedstawiono w dalszej części niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

Ocena
częstkowa

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

2. Efekty wsparcia procesu inwestycyjnego

Celem Projektu było wprowadzenie na rynek innowacji produktowej pod postacią samochodów Opel Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej charakteryzujących się cechami funkcjonalno-użytkowymi³⁰ pozwalającymi na znaczne zmniejszenie zużycia paliwa³¹. Wymagało to wdrożenia do ich produkcji zaawansowanej technologii, która zgodnie z wydaną opinią o innowacyjności nie była stosowana dłużej niż rok. Założono nabycie innowacyjnych linii technologicznych oraz nowoczesnych matryc, a także wdrożenie innowacji organizacyjnej prowadzącej do zwiększenia wydajności produkcji. Ponadto w Projekcie zaplanowano utworzenie 151 miejsc pracy oraz osiągnięcie takich celów ekologicznych jak zmniejszenie energochłonności procesu produkcyjnego i zredukowanie ilości zużywanej wody technologicznej.

[Dowód: akta kontroli str. 357-358, 360-361]

Projekt realizowano zgodnie z Umową, co zostało przedstawione powyżej w pkt 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego. Nowy model samochodów Opel Astra IV generacji i zastosowana technologia produkcji charakteryzowały się cechami wymienionymi we wniosku o dofinansowanie wymienionymi w pkt 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego świadczącymi m.in. o ich innowacyjności, konkurencyjności i przewadze nad dotychczasowymi rozwiązaniami.

OMP osiągnęła w zakładanych we wniosku o dofinansowanie terminach i wartościach, wskaźniki realizacji celów Projektu, tj. wskaźniki produktu i rezultatu zgodnie z założonym we wniosku o dofinansowanie harmonogramem, przy czym z uwagi na załamanie sprzedaży na rynku motoryzacyjnym i zmniejszenie wolumenu sprzedaży produktów, do wyliczeń wskaźników obniżenia zużycia energii i wody technologicznej (podawanej w przeliczeniu na 1000 samochodów) za 2013 r. przyjęto planowaną wartość wolumenu sprzedaży zakładaną na 2010 r. w biznesplanie (stanowiącym załącznik do umowy o dofinansowanie) przy skorygowanych faktycznych wartościach zużycia tych mediów w 2013 r.

Spółka realizując cele Projektu osiągnęła zakładane wskaźniki produktu, nie zmienione od początku realizacji Projektu, tj.:

- a) zakupiła nowe środki trwałe składające się na 52 pozycje wydatkowe harmonogramu rzeczowo-finansowego³²;
- b) wprowadziła system zarządzania informacją, pozwalający na administrowanie danymi pochodzącymi bezpośrednio z urządzeń produkcyjnych. Polegało to na skomunikowaniu urządzeń produkcyjnych między sobą oraz z nadrzędnymi systemami zarządzania poprzez wielopoziomą sieć strukturalną. Nakłady z tym związane wyniosły 416 297,28 zł i w całości zostały sfinansowane ze środków własnych (kwota niekwalifikowalna);
- c) wprowadziła system podnoszenia kompetencji kierowniczych poprzez wdrożenie Indywidualnego Programu Rozwoju realizowanego na bazie Modelu

³⁰ Wśród nich były m.in.: zmniejszenie wagi pojazdu, zastosowanie systemu odzyskiwania energii, systemu elektronicznego sterowania siłą powrotną pedału przyspieszenia, systemu zasilania charakteryzującego się brakiem obiegu powrotnego oraz wbudowanie sensora wilgotności pozwalającego na zoptymalizowanie procesu spalania, systemu wyłączania silnika podczas postoju pojazdu (system START/STOP).

³¹ Nie skwantyfikowano zmniejszenia zużycia paliwa w postaci wskaźnika rezultatu z uwagi na fakt, że: „wartość docelowa takiego wskaźnika zależy w dużej mierze od sposobu eksploatacji pojazdu przez jego użytkownika i nie jest możliwy jej pomiar i monitorowanie po opuszczeniu fabryki przez samochód”.

³² Dla potrzeb realizacji projektu przyjęto 52 kategorie wydatków inwestycyjnych ujęte we wniosku o dofinansowanie i w ramach ich realizacji zakupiono i przyjęto do użytkowania (wg ewidencji) 414 środków trwałych.

Lominger³³. Na wdrożenie tego systemu wydatkowano 65 916,43 zł, a cała kwota jako niekwalifikowana została sfinansowana ze środków własnych.

Realizując cele Projektu Spółka osiągnęła następujące wskaźniki rezultatu:

- 1) utworzono 151 etatów bezpośrednio związanych z produkcją samochodu Opel Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej.
- 2) wprowadzono do produkcji i oferty Spółki samochód Opel Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej,
- 3) wprowadzono innowację organizacyjną poprzez:
 - a) wdrożenie systemu zarządzania informacją (nabycie odpowiedniego oprogramowania i konfigurację urządzeń produkcyjnych) umożliwiającego m.in.:
 - uzyskiwanie strategicznych informacji procesowych, prowadzenie statystycznych analiz błędów czy obserwację trendów ilości ich wystąpień z przyporządkowaniem do konkretnych urządzeń oraz rejestracją godziny i daty wystąpienia, a co za tym idzie na przewidywanie poważnych awarii oraz zmian w parametrach procesu na podstawie pierwszych objawów;
 - eliminację przyczyn awarii na podstawie powtarzalnych pierwszych objawów zanim wystąpiła konieczność zatrzymania linii produkcyjnej;
 - wychwycenie i usunięcie przyczyn poważnych błędów procesowych zanim wygenerowały one wady jakościowe produktu na podstawie pierwszych, powtarzalnych odchyłeń parametrów procesowych;
 - optymalizację wymiany elementów zużywalnych na podstawie statystycznych informacji zebranych w systemie, pozwalającą na oszczędność kosztów i czasu pracy;
 - zmniejszenie czasu reakcji dzięki informacji o błędach systemów wizyjnych i klejowych bezpośrednio na tablicach wizualizacyjnych;
 - natychmiastowy dostęp działu produkcji do informacji o błędach procesowych oraz możliwość natychmiastowej weryfikacji procesów na linii produkcyjnej i nie wypuszczania błędów jakościowych.
 - b) wdrożenie systemu podnoszenia kompetencji kierowniczych w następujących etapach, m.in.:
 - ogólna prezentacja projektu programu rozwoju pracowników;
 - indywidualne szkolenie managerów wyższego szczebla;
 - indywidualne szkolenie managerów średniego szczebla;
 - analiza oceny i różnic w ocenie i analiza potrzeb rozwojowych;
 - stworzenie indywidualnego planu rozwoju dla każdego managera i jego realizacja;
 - wdrożenie powyższego programu dla managerów niższego szczebla, koordynatorów i inżynierów.

W przypadku wskaźników rezultatu obrazujących pozytywny wpływ projektu na środowisko, tj.:

- zmniejszenia energochłonności, osiągnięta wartość wskaźnika wykazana w sprawozdaniach za lata 2013-2016 przez OMP wyniosła 803 MWh/1000 sztuk

³³ Składającego się z 67 podstawowych kompetencji, które definiowane są jako mierzalne cechy, możliwe do rozwinięcia i niezbędne do osiągnięcia sukcesu w pracy. W ramach realizacji projektu Indywidualnym Planem Rozwoju zostali objęci w OMP pracownicy 7 poziomu, czyli kierownictwo średniego szczebla oraz pracownicy poziomu 6: liderzy grup, inżynierowie i koordynatorzy. Celem wprowadzanej innowacji organizacyjnej było przeprowadzenie analizy kompetencji zespołu pracowników firmy, ze zwróceniem szczególnej uwagi na kompetencje kluczowe dla zajmowanego stanowiska (takie jak np. kierowanie pracą grupy, umiejętność podejmowania decyzji itp.), a następnie podjęcie działań, poprzez system szkoleń, mających za zadanie podniesienie kwalifikacji kadry zarządzającej.

(zakładano obniżenie z 1 122 MWh/1000 sztuk samochodów w 2009 r. do 990 MWh/1000 sztuk w 2013 r. i w kolejnych latach);

- zmniejszenia zużycia wody technologicznej – osiągnięta wartość wskaźnika wykazywana w sprawozdaniach wynosiła 1 382 m³/1000 sztuk (zakładano obniżenie z 1 870 m³/1000 samochodów w 2009 r. do 1 680 m³/1000 szt. w 2013 r. i w następnych);

przy czym zostały one wyliczone przez Spółkę w oparciu o prognozowaną wielkość produkcji w 2010 r.³⁴ (181 840 samochodów) i szacunkowe wartości zużycia energii³⁵ i wody obliczone na podstawie danych dotyczących ich faktycznego zużycia w 2013 r. W latach 2014-2016 wykazywano wskaźniki zmniejszenia energochłonności i zużycia wody technologicznej na poziomie wyliczonym dla 2013 r.

Z kolei przyjmując do wyliczeń faktycznie wyprodukowane liczby samochodów w poszczególnych latach (2013-2016) wartości tych wskaźników były następujące:

- zmniejszenie energochłonności: w 2013 r. - 1 016 MWh/1000 szt. samochodów i odpowiednio w 2014 r. - 1 191, w 2015 r. - 807, w 2016 r. - 713;
- zmniejszenie zużycia wody technologicznej w 2013 r. - 1 640 m³/1000 samochodów, i odpowiednio: w 2014 r. - 1 916, w 2015 r. - 1 321, w 2016 r. - 1 166.

[Dowód: akta kontroli str. 15-18, 439, 1495-1496, 1598-1601, 1604-1606]

W związku z powyższym członek Zarządu wyjaśnił: „Nieosiągnięcie w wartościach rzeczywistych w latach 2013-2014 ww. wskaźników rezultatu spowodowane było niższym wolumenem wyprodukowanych samochodów w stosunku do wolumenu zakładanego dla potrzeb ustalenia wskaźników rezultatu, związanym z pogorszeniem rynku motoryzacyjnego w Europie (większość wyprodukowanych samochodów sprzedawana jest na eksport). W wyniku realizacji projektu Spółka podjęła szereg przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej, takich jak: odzysk ciepła z kominów, odzysk ciepła wentylacyjnego z nad pieców, odzysk ciepła z kompresorów, modyfikacja wentylacji w kabinach woskowania. Ponadto wprowadzono też rozwiązania mające na celu zmniejszenie zużycia wody takie, jak instalacja sterownika TRAZAR w wieżach chłodniczych, modyfikacja obiegów wody i modyfikacja zgrzewadeł. W celu wyeliminowania wpływu zmiany wolumenu na osiągnięte parametry energochłonności i zużycia wody technologicznej, które przeliczane są na 1000 szt. wyprodukowanych aut ustalono, iż Spółka raportować będzie te parametry w wielkościach osiągniętych w wyniku realizacji projektu przy wyeliminowaniu wpływu zmiany wolumenu produkcji oraz innych usprawnień niezwiązanych z projektem (w kolejnych latach wprowadzono także dalsze usprawnienia efektywności energetycznej m.in. instalację pomp ciepła do odzysku ciepła z chłodzenia na Wydziale Karoserii i odzysku ciepła odpadowego na Wydziale Lakierni, wymianę wentylatorów i montaż falowników, modyfikację systemu dopalaczy pieców lakierniczych, wymianę oświetlenia na Wydziale Karoserii na LED oraz dalszą oszczędność wody). Dla potrzeb projektu przyjęto, że wartości zużycia energii i wody technologicznej osiągnięte do roku 2013 po przeliczeniu wartości rzeczywistych na wolumen produkcji zakładany dla potrzeb Projektu stanowią wartości będące efektywnymi wskaźnikami rezultatu, wykazywanymi w sprawozdaniach z realizacji projektu.”

[Dowód: akta kontroli str. 1504]

³⁴ Rok 2010 był rokiem bazowym, przyjętym w biznesplanie (stanowiącym załącznik do wniosku o dofinansowanie).

³⁵ Energia elektryczna, gaz, ciepło.

Spółka zrealizowała również (oprócz przedstawionych powyżej wskaźników produktu i rezultatu) pozostałe cele i założenia wynikające z wniosku o dofinansowanie, a dotyczące technologii produkcji (przedstawione powyżej w pkt 1 niniejszego wystąpienia pokontrolnego) w zakresie m.in. zmniejszenia materiałochłonności, hałasu, emisji gazów szkodliwych, co potwierdzało innowacyjność, konkurencyjność i przewagę nad istniejącymi rozwiązaniami.

[Dowód: akta kontroli str. 1633-1656]

Do 30 czerwca 2017 r., tj. w okresie trwałości Projektu (upływającym 4 marca 2018 r.), nie był on poddawany zasadniczej modyfikacji w celu osiągnięcia nieuzasadnionej korzyści, a osiągnięte wskaźniki produktu i rezultatu były utrzymane.

[Dowód: akta kontroli str. 1479-1494, 1523-1524, 1531-1542, 1584-1597]

Przychody OMP netto ze sprzedaży w 2012 r., w którym zakończono realizację Projektu, wzrosły o 53% w stosunku do roku 2009³⁶, a udział w nich przychodów ze sprzedaży produktów innowacyjnych wprowadzonych na rynek w latach 2010-2012 wyniósł 30%. W 2013 r. nastąpił wzrost przychodów netto Spółki w stosunku do 2009 r. o 63,5%, a w kolejnych wzrost ten wyniósł: 21,5% (2014 r.), 71,3% (2015 r.) i - 115,9 % (2016 r.) Udział przychodów ze sprzedaży produktów innowacyjnych w przychodach netto OMP wyniósł w 2013 r. - 30% (dot. produktów innowacyjnych wprowadzonych w okresie 2011-2013) a w 2014 r. - 25% (produkty innowacyjne wprowadzone w latach 2012-2014). Zmniejszenie tempa przychodów netto Spółki w latach 2013-2014 oraz spadek przychodów netto ze sprzedaży produktów innowacyjnych³⁷ wynikały z trudnej sytuacji na rynku samochodowym. Wzrost przychodów netto ze sprzedaży nastąpił w latach 2015-2016 r.

[Dowód: akta kontroli str. 14-17]

Projekt objęty badaniem NIK, którego zakres opisano powyżej w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym, obejmował innowację produktową i procesową, w wyniku której Spółka wprowadziła na rynek samochód osobowy Opel Astra IV generacji w wersji trzy- i czterodrzwiowej, stanowiący istotnie ulepszony produkt dla Spółki. W ramach tego Projektu wprowadzono również innowację organizacyjną obejmującą przedstawione wyżej wdrożenia systemu zarządzania informacją i systemu podnoszenia kompetencji kierowniczych.

[Dowód: akta kontroli str. 1523-1524]

W sprawie dodatkowych korzyści związanych z realizacją Projektu członek Zarządu Spółki wyjaśnił: *„Wdrażając innowację na skutek realizacji projektu współfinansowanego ze środków POIG, GMMP zyskała jako organizacja wiele dodatkowych korzyści. Przede wszystkim poczyniła technologiczny krok do przodu i pozyskała wiedzę na temat nowatorskich systemów produkcji, rozwiązań produktowych, informacyjnych oraz metod obsługi tych nowości. Pozwoliło to Spółce lepiej zrozumieć i świadomie przygotować się do innowacji, które były i będą implementowane w zakładzie wraz z następnymi technologiami. Realizacja powyższego projektu wymagała również szerokiego przeszkolenia służb technicznych (inżynieria i utrzymanie ruchu). Nawiązano współpracę z firmami, które odpowiadają za nową technologię. Wdrożono także innowację organizacyjną polegającą na wprowadzeniu systemu zarządzania informacją, pozwalającego w nowatorski sposób na administrowanie danymi pochodzącymi bezpośrednio*

³⁶ Bazowego – tj. roku przed rozpoczęciem realizacji Projektu.

³⁷ Przychody netto ze sprzedaży produktów innowacyjnych wyniosły: w 2012 r. – 2 314 319,0 tys. zł (wprowadzonych na rynek w okresie 2010-2012), w 2013 r. – 1 979 290,0 tys. zł (wprowadzone 2011-2013), w 2014 r. – 1 429 757,0 tys. zł (wprowadzone 2012-2014). Spółka nie wykazała przychodów ze sprzedaży innowacyjnych produktów w latach 2015 i 2016, czyli dotyczących wprowadzonych na rynek odpowiednio w latach 2013-2015 i 2014-2016.

z urzędów produkcyjnych. Wprowadzono też nowy system podnoszenia kompetencji kierowniczych w celu przeprowadzenia analizy kompetencji zespołu pracowników firmy oraz podjęcia działań, poprzez system szkoleń, mających za zadanie podniesienie kwalifikacji kadry kierowniczej. W związku z powyższym GMMP wdrożyła Indywidualny Program Rozwoju oparty o model składający się z 67 podstawowych kompetencji, które definiowane są jako mierzalne cechy, możliwe do rozwinięcia i niezbędne do osiągnięcia sukcesu w pracy dla pracowników 7 poziomu, czyli kierownictwa średniego szczebla oraz pracowników poziomu 6: liderów grup, inżynierów i koordynatorów. Jako rezultat projektu utworzono uchwałą Zarządu Spółki Centrum Kompetencji w obszarze B+R: wydzieloną jednostkę organizacyjną, w której zostały ustrukturyzowane i skumulowane kompetencje badawcze GMMP. Początkowo Centrum obejmowało zespół 73 inżynierów, natomiast dzięki realizacji inwestycji zostało wzmocnione o 3 nowych pracowników (pełne etaty; łącznie 76 pracowników).”

[Dowód: akta kontroli str. 1521-1522]

Ocena
częstkowa

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

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

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

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 o ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli³⁸ 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 Delegatury NIK w Katowicach.

Katowice, dnia 29 września 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Katowicach

Kontroler:
Mariusz Krynke
Gł. specjalista kontroli państwowej

.....

³⁸ Dz.U. z 2017 r., poz. 524.