

Informacja prasowa

NR 75/2021

NEW AUTO: Grupa Volkswagen przedstawia nową strategię zorientowaną na bezemisyjną i autonomiczną mobilność przyszłości

- koncern Volkswagen przedstawia strategię NEW AUTO obejmującą okres do 2030 roku
- połączenie silnych marek, platform technologicznych i nowych rodzajów usług ma stworzyć synergie, dodatkowe przychody i wykreować nowe źródła zysków
- poziom zakładanej operacyjnej stopy zwrotu w 2025 roku wynoszący 7-8 procent zwiększono do 8-9 procent jako podstawę dla kolejnej rundy planowania
- podpisanie porozumienia z Gotion High-Tech w sprawie uruchomienia w Niemczech produkcji akumulatorów; potwierdzenie możliwości budowy trzeciej gigafabryki – w Hiszpanii
- Prezes Zarządu Herbert Diess: „Samochód i indywidualna mobilność mają przed sobą świetlaną przyszłość. Za sprawą innowacyjnych marek i supernowoczesnych platform koncern Volkswagen przygotowuje się do objęcia wiodącej roli w świecie nowej mobilności”.

Poznań, 14. lipca 2021 r. – Volkswagen przedstawił plan transformacji w przedsiębiorstwo z obszaru mobilności bazujące na oprogramowaniu. Plan przewiduje oparcie się na silnych markach koncernu i stosowanych globalnie platformach technologicznych, co pozwoli na uzyskanie synergii i efektu skali, a także da możliwość osiągnięcia zysków z nowych rodzajów działalności. „Obraliśmy strategiczny cel, który zakłada objęcie przez nas roli wiodącego dostawcy pojazdów elektrycznych na świecie i jesteśmy na dobrej drodze do jego osiągnięcia” – powiedział Prezes Zarządu Herbert Diess podczas prezentacji NEW AUTO – strategii koncernu obejmującej okres do 2030 roku. „Oparta na oprogramowaniu kolejna, znacznie bardziej zdecydowana zmiana będzie oznaczała przejście do produkcji pojazdów dużo bezpieczniejszych, inteligentniejszych, a w końcu także autonomicznych. Oznacza to, że technologia, tempo i wielkość produkcji będą grały jeszcze istotniejszą rolę niż dzisiaj. Przed samochodami otwiera się świetlana przyszłość!”.



Prezes Zarządu koncernu Volkswagen, Herbert Diess, prezentuje strategię NEW AUTO

Koncern Volkswagen określa nowe priorytety, by wykorzystać szanse otwierające się w epoce elektrycznej i cyfrowej mobilności. Integralnymi elementami nowej strategii są zasady zrównoważonego rozwoju i dekarbonizacja. W stosunku do 2018 roku koncern zamierza – zgodnie z porozumieniem paryskim – zmniejszyć emisję dwutlenku węgla na każdy samochód w całym cyklu jego życia o 30 procent do 2030 roku. Można się spodziewać, że w tym samym czasie udział aut elektrycznych w sprzedaży wzrośnie do 50 procent. Do 2040 roku niemal 100 procent nowych samochodów koncernu oferowanych na

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

głównych rynkach będzie pojazdami bezemisyjnymi. Najpóźniej w 2050 roku koncern zamierza stać się całkowicie neutralny dla klimatu.

Volkswagen spodziewa się stopniowych przesunięć w zakresie źródeł przychodów i zysków – najpierw z aut z silnikami spalinowymi (ICE) do pojazdów elektrycznych wyposażonych w akumulatory (BEV), a później coraz mocniej w kierunku oprogramowania i usług. Ten trend przyspieszą pojazdy autonomiczne. Rynek aut spalinowych w ciągu najbliższych dziesięciu lat może się zmniejszyć o ponad 20 procent. Jednocześnie szybko będzie rosła sprzedaż samochodów elektrycznych, wyprzedzając samochody spalinowe jako wiodąca technologia. Przy przychodach szacowanych na 1,2 biliona euro, oprogramowanie może stanowić dodatkowo jedną trzecią całego rynku mobilności do 2030 roku, oprócz sprzedaży aut typu ICE i BEV. Rynek mobilności może się zwiększyć z dzisiejszych około dwóch bilionów euro do pięciu bilionów, czyli wzrośnie ponaddwukrotnie. Także w 2030 roku indywidualne środki transportu będą prawdopodobnie stanowić 85 procent rynku i biznesu prowadzonego przez Volkswagena.

Solidna i zapewniająca dzisiaj wysoką marżę działalność w dziedzinie pojazdów ICE z typowym dla niej wysokim przepływem gotówki pozwoli sfinansować i przyspieszyć przestawienie się na auta elektryczne BEV. Masowa produkcja samochodów elektrycznych, możliwa dzięki synergii wynikającej z niskich kosztów akumulatorów i produkcji oraz z rosnącej wielkości produkcji sprawi, że wzrosną marże na pojazdy typu BEV. Ten trend może przyspieszyć za sprawą rosnących kosztów związanych z emisją CO₂ i normą Euro 7, a także z powodu niekorzystnego opodatkowania – czynniki te będą dodatkowo obciążać marże na pojazdy typu ICE. W sumie należy przyjąć, że marże uzyskiwane w dziedzinie pojazdów spalinowych i elektrycznych wyrównają się do tego samego poziomu w ciągu kolejnych dwóch-trzech lat.

Odzwierciedleniem nowej strategii jest też zwiększenie oczekiwanej operacyjnej stopy zwrotu koncernu Volkswagen w 2025 roku – podstawą dla 70. rundy planowania w listopadzie 2021 roku będzie poziom 8-9 procent, który koncern podwyższył z pierwotnych 7-8 procent.

„Nasz cel to wprowadzenie najlepszych w branży platform, z których będą korzystać wszystkie marki koncernu. Dzięki temu można uzyskać efekt skali, a w przyszłości jeszcze większą synergię” – powiedział CFO Arno Antlitz. „Będziemy jeszcze szerzej wykorzystywać platformy do produkcji aut typu BEV, chcemy stworzyć wiodący w branży pakiet oprogramowania. Nadal będziemy też inwestować w rozwój pojazdów autonomicznych i w usługi z zakresu mobilności. W czasie wdrażania zmian solidny biznes w zakresie aut ICE przyczyni się do wygenerowania zysków i przepływu gotówki”.

W latach 2021-2025 Volkswagen przeznaczy na rozwój nowoczesnych technologii 73 miliardy euro, co stanowi 50 procent wszystkich inwestycji. Nakłady na elektryfikację i cyfryzację mają w przyszłości nadal rosnąć. Koncern będzie także podnosił efektywność i zamierza w ciągu kolejnych dwóch lat zrealizować przyjęty program zmniejszenia o 5 procent kosztów stałych. Ponadto Volkswagen realizuje cel

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

polegający na zmniejszeniu kosztów materiałowych o kolejne 7 procent i na optymalizacji biznesu w zakresie pojazdów ICE poprzez zredukowanie palety jednostek napędowych i lepszą politykę cenową.

System platform w celu masowego wykorzystania najnowszych technologii

Zastosowanie czterech platform technologicznych pozwoli koncernowi Volkswagen osiągnąć niespotykany dotąd efekt synergii dotyczący wszystkich marek aut osobowych i lekkich pojazdów dostawczych, a także do pewnego stopnia samochodów ciężarowych. Synergia ta dotyczy wielu dziedzin – od uniwersalnej konstrukcji pojazdów typu BEV, poprzez globalną platformę oprogramowania stworzoną przez CARIAD, własną szeroką produkcję akumulatorów, aż do mobilnej platformy skupiającej wielką liczbę różnorodnych usług.

Mechatronika jako przygotowanie do zwiększenia oferty usług polegających na oprogramowaniu

System SSP (Scalable Systems Platform), mechatroniczna platforma Volkswagena nowej generacji, pozwoli na stopniowe uproszczenie produkcji. SSP jako następcą płyt MQB, MSB, MLB i PPE spowoduje konsolidację istniejących dzisiaj platform – trzy platformy dla pojazdów ICE zostaną najpierw zredukowane do dwóch dla aut typu BEV, a potem do jednej dla całej oferty modelowej. Od 2026 roku koncern zamierza rozpocząć produkcję aut elektrycznych na platformie SSP. Te pojazdy nowej generacji będą w pełni elektryczne, w pełni cyfrowe i będą mogły być produkowane w wielkiej liczbie. W sumie na platformie SSP planuje się wyprodukowanie ponad 40 milionów aut. Tak jak MEB, również SSP zostanie udostępniona innym producentom samochodów.

Aby jak najszybciej uzyskać bogate doświadczenie w zakresie nowej platformy koncern zainwestuje około 800 milionów euro w nowe Centrum Rozwoju Technicznego w Wolfsburgu, w którym będzie powstawać trzon platformy SSP i jej moduły.

Markus Duesmann, CEO Audi, powiedział: „Wprowadzenie SSP oznacza wykorzystanie naszych doświadczeń w dziedzinie konstrukcji platform, a także wykorzystanie zdolności do maksymalizacji synergii we wszystkich segmentach aut oraz w obrębie wszystkich marek. Na dalszą metę platforma SSP spowoduje znaczne uproszczenie mechatroniki. Platforma ta jest nie tylko niezbędna do tego, żeby zmniejszyć wydatki na rozwój produktów w zakresie capital expenditures, badań i rozwoju oraz kosztów jednostkowych w porównaniu z platformami MEB i PPE oraz by umożliwić koncernowi osiągnięcie jego celów finansowych, lecz przede wszystkim przygotowuje podstawy do skutecznego podjęcia przez nas przyszłych wyzwań w dziedzinie rozwoju pojazdów, które w coraz większym stopniu będą bazować na oprogramowaniu”.

Oprogramowanie – globalna platforma umożliwi powstanie inteligentnych i autonomicznych pojazdów

Software umożliwi wprowadzenie w życie założeń strategii NEW AUTO i uzyskanie jeszcze większego efektu skali. CARIAD, czyli jednostka Automotive Software koncernu Volkswagen, pracuje nad

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

stworzeniem do 2025 roku platformy oprogramowania stanowiącej swego rodzaju szkielet dla wszystkich pojazdów koncernu. Dzisiaj CARIAD pracuje nad trzema platformami: pierwsza oznaczona jako 1.1 (E³ 1.1) umożliwi upgrade i zdalne aktualizacje oprogramowania w pojazdach skonstruowanych na płycie podłogowej MEB, np. w Volkswagenie ID.4, Skodzie Enyaq czy Cuprze Born. W 2023 roku CARIAD wdroży platformę oprogramowania klasy premium 1.2 (E³ 1.2), która zaoferuje liczne funkcje, a także nowy, jednolity system multimedialny i możliwość zdalnych aktualizacji w modelach Audi i Porsche. W 2025 roku CARIAD stworzy nową uniwersalną i stosowaną na szeroką skalę platformę oprogramowania oraz wprowadzi elektroniczny system typu end-to-end – pakiet oprogramowania 2.0 (E³ 2.0) będzie zawierać uniwersalny system operacyjny dla pojazdów wszystkich marek koncernu. Inną istotną cechą pakietu 2.0 będzie możliwość realizacji jazdy autonomicznej na tzw. poziomie 4., kierowca będzie mógł całkowicie powierzyć komputerowi kierowanie samochodem.

Dirk Hilgenberg, CEO jednostki CARIAD stwierdził: „W transformacji koncernu produkującego tylko samochody w przedsiębiorstwo oferujące cały zakres produktów z dziedziny mobilności decydującą rolę odgrywa oprogramowanie. Do 2030 roku software – stosowany w pojazdach autonomicznych – może być znaczącym źródłem dochodów w naszej branży”. Nowa platforma 2.0 wykorzystywana do łączności on-board oraz oprogramowanie, które wraz z SSP zostanie wprowadzone w całym koncernie, stworzą podstawy nowego ekosystemu cyfrowego, a przez to nowych modeli biznesowych opartych na wykorzystaniu danych.

Samochody koncernu będzie można na bieżąco aktualizować o nowe funkcje i stwarzać możliwość korzystania w nich z nowych usług precyzyjnie dopasowanych do potrzeb użytkowników. Będzie to możliwe poprzez przetwarzanie bogatego zestawu danych przekazywanych w czasie rzeczywistym przez komunikujące się ze sobą autonomiczne samochody. Ten tak zwany proces big-loop dotyczący milionów pojazdów znacznie wydłuży cykl życia produktu. Do 2030 roku z platform oprogramowania stworzonych w koncernie będzie korzystać do 40 milionów samochodów należących do wszystkich skupionych w nim marek.

Battery & Charging – infrastruktura jako klucz do maksymalizacji potencjału NEW AUTO

Własna technologia w zakresie akumulatorów, infrastruktury ładowania i dostaw energii to najważniejsze elementy zapewniające sukces w świecie nowej mobilności. Dlatego do 2030 roku energia stanie się kluczową kompetencją koncernu Volkswagen, bazującą na dwóch filarach: „Ogniwa i systemy akumulatorów” oraz „Ładowanie i energia”. W koncernie znajdą się one w nowym dziale „Technologia”.

Koncern Volkswagen zamierza stworzyć kontrolowany przez siebie łańcuch dostaw akumulatorów – poprzez podejmowanie partnerskiej współpracy z firmami zewnętrznymi i działalność we wszystkich obszarach dotyczących tej tematyki, od pozyskiwania surowców aż po recykling zużytych akumulatorów. Celem jest stworzenie zamkniętego obiegu w obrębie łańcucha wartości – najefektywniejszej z punktu widzenia kosztów i najlepszej ze względu na zrównoważony rozwój drogi do produkcji akumulatorów.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Żeby osiągnąć ten cel koncern Volkswagen rozwija swoje kompetencje w dziedzinie „baterii” samochodowych i upraszcza je. W związku z tym koncern wprowadza jednolite ogniwo akumulatora, które może zmniejszyć koszty nawet o 50 procent i które do 2030 roku mogłoby być stosowane w koncernie w 80 procentach przypadków. Zaopatrzenie w akumulatory miałyby do 2030 roku zapewniać sześć europejskich gigafabryk o łącznej zdolności produkcyjnej wynoszącej 240 gigawatogodzin.

Operatorem pierwszej z nich w Skellefteå w Szwecji będzie Northvolt AB. Koncern Volkswagen zainwestował właśnie w tę fabrykę kolejne 500 milionów euro i wraz z firmą Northvolt zamierza uruchomić w niej produkcję w 2023 roku.

W sprawie drugiej fabryki, w Salzgitter w Niemczech, koncern podpisał przedwczoraj umowę z partnerem technologicznym, chińską firmą specjalistyczną Gotion High-Tech i zamierza rozpocząć produkcję w 2025 roku. W niemieckiej fabryce obaj partnerzy będą wspólnie rozwijać segment uniwersalnych ogniw akumulatorowych i produkować je na przemysłową skalę.

Jako trzecią lokalizację, Volkswagen Group zamierza uczynić Hiszpanię strategicznym filarem swojej elektrycznej ofensywy i rozważa stworzenie całego łańcucha wartości samochodów elektrycznych w tym kraju. Taka lokalizacja, jako część większego programu transformacji, zapewniłaby zaopatrzenie dla planowanej właśnie w Hiszpanii produkcji samochodów typu BEV. Koncern Volkswagen wraz ze swoim partnerem strategicznym rozważa teraz opcję budowy gigafabryki. W ostatniej fazie rozwoju, pod koniec dekady, mogłaby ona osiągnąć roczną zdolność produkcyjną 40 gigawatogodzin. Przewidziano również rozpoczęcie w 2025 roku, także w Hiszpanii, produkcji tzw. Small BEV Family. Ostateczna decyzja zależy od ogólnych warunków i od rządowego wsparcia.

Grupa Volkswagen zamierza również zaoferować klientom kompleksowe rozwiązania – od ładowarek po usługi zarządzania energią. Docelowo, wokół samochodu Grupa planuje zbudować cały ekosystem związany z ładowaniem i dostawą energii, który klientom zapewni wygodne ładowanie, a koncernowi otworzy kolejne możliwości biznesowe. Te technologie i usługi staną się podstawową kompetencją Grupy Volkswagen.

Ponadto, w oparciu o udane inicjatywy Grupy, takie jak CAMS w Chinach czy Electrify America w Stanach Zjednoczonych, Volkswagen będzie rozwijać publiczną infrastrukturę ładowania zarówno w Azji, jak i w Ameryce oraz w Europie.

Firma Electrify America ogłosiła wczoraj plany ponad dwukrotnego podwojenia do 2025 roku obecnej infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie do łącznie 1800 stacji szybkiego ładowania z zainstalowanymi 10.000 punktów ładowania. Plany zwiększenia liczby ładowarek dotyczą punktów ładowania o mocy 150 i 350 kW – najszybszej dostępnej dzisiaj prędkości, co pomoże utorować drogę do zwiększenia liczby pojazdów elektrycznych w Ameryce Północnej.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Jednocześnie, aby zapewnić komfortowe ładowanie klientom w Europie, Grupa utworzyła nowe partnerstwa – m.in. z BP, Iberdrolą i firmą Enel. Volkswagen Group i Enel X ogłosiły wczoraj wspólne przedsięwzięcie, które ma na celu zwiększenie popularności pojazdów elektrycznych we Włoszech. Do 2025 roku będzie ono na terenie kraju właścicielem i operatorem sieci ładowania o dużej mocy (HPC – high-power charging) z ponad 3000 punktów ładowania o mocy do 350 kW każdy.

W Europie Grupa Volkswagen uruchomi łącznie 18.000 punktów ładowania o dużej mocy, w Chinach – 17.000 oraz 10.000 w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie.

Thomas Schmall, dyrektor generalny Group Components, powiedział: „Nadzorowany przez Volkswagena łańcuch dostaw akumulatorów umożliwia kontrolowanie największego z kosztów oraz oferowanie klientom najlepszych i najbardziej zrównoważonych akumulatorów, co przekłada się na zapewnienie sukcesu pojazdów typu BEV. Staną się one mobilnymi bankami energii, które – poprzez dwukierunkowy przepływ energii – będzie można w pełni zintegrować z siecią energetyczną. Do 2030 roku pozwoli nam to generować dodatkowe zyski z udziału w rynku energii.”

Mobility Solutions – autonomiczna jazda zmienia zasady gry

Do 2030 r. Grupa Volkswagen będzie miała systemowe możliwości do uruchomienia floty autonomicznych pojazdów do przewożenia osób i będzie także właścicielem kilku z nich, przez co rozszerzy ofertę usług mobilności i finansowania. W pełni autonomiczne – mobilność jako usługa i transport jako usługa będą integralną częścią strategii NEW AUTO. Na łańcuch wartości składają się cztery obszary biznesowe: system autonomicznej jazdy, jego integracja z pojazdami, zarządzanie flotą oraz platforma mobilności.

Grupa Volkswagen wraz z partnerem strategicznym ARGON AI już teraz znajduje się w czołówce rozwoju systemu autonomicznej jazdy. CARIAD opracuje system zautomatyzowanego prowadzenia pojazdów osobowych na poziomie 4 jazdy autonomicznej. W ten sposób Grupa mogłaby stworzyć na ulicach świata największą sieć neuronową pojazdów.

Dzięki projektom pilotażowym w Monachium, Grupa Volkswagen już testuje pierwsze autonomiczne pojazdy do przewozu osób i planuje wdrożyć podobne projekty w innych miastach nie tylko w Niemczech, ale także w Chinach i w Stanach Zjednoczonych. Pierwszą autonomiczną usługę mobilności w Europie Volkswagen planuje zaoferować już w 2025 roku, a wkrótce potem – także w USA. Przyszłe zyski są bardzo obiecujące: do 2030 roku, na pięciu największych rynkach w Europie, rynek mobilności jako usługi ma wynieść w sumie 70 miliardów dolarów.

W nadchodzących latach jedna platforma ma zintegrować wszystkie oferty Grupy oraz jej marek związane z mobilnością, co jednocześnie umożliwi koncernowi Volkswagen zdobycie znacznego udziału w rynku i dodatkowych źródeł przychodu. Jedna flota pojazdów, która będzie obejmować wszystkie

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

usługi – od wynajmu, przez abonament, po udostępnianie i przewozy – zapewni zarówno wysoką dostępność, jak i wysokie obłożenie oraz rentowność.

Christian Senger, CTO marki Volkswagen Samochody Dostawcze, powiedział: „Do końca dekady zautomatyzowana jazda całkowicie zmieni świat mobilności. Wraz z ARGO AI rozwijamy wiodący w branży system samodzielnej jazdy, który umożliwi nam oferowanie zupełnie nowych usług mobilności oraz autonomicznych usług transportowych. Grupa Volkswagen dąży do uzyskania znacznego udziału w rynku i dodatkowych źródeł przychodu z tej ważnej działalności w przyszłości”.

Christian Dahlheim, szef sprzedaży Grupy, dodał: „Grupa Volkswagen dąży do osiągnięcia silnej przewagi konkurencyjnej w dziedzinie rozwiązań mobilnych. W zależności od konkretnej sytuacji na każdym rynku, będziemy mogli oferować usługi bezpośrednio klientom lub współpracować z silnymi partnerami. Jedna flota pojazdów do wszystkich usług pozwoli nam działać bardzo efektywnie. Ponadto, nasza nadchodząca platforma mobilna zintegruje wszystkie oferty mobilne Grupy i naszych marek, a tym samym zmaksymalizuje wygodę po stronie klientów”.

Europa, Chiny i Stany Zjednoczone pozostaną głównymi obszarami działalności Grupy

Zaczynając od silnej bazy na dwóch rodzimych rynkach Volkswagena – w Europie i w Chinach, głównym celem Grupy przekładającym się na zwiększenie udziału w światowym rynku będzie Ameryka Północna.

Oczekuje się, że Chiny – gdzie Volkswagen Group od wielu lat jest liderem rynku i ma wysoką rentowność – odegrają kluczową rolę w powodzeniu strategii NEW AUTO. Wraz z ID.4, ID.6 i nadchodzącym ID.3, Volkswagen – wspólnie z partnerami – szybko rozwija gamę pojazdów elektrycznych i przekształca nowe kluczowe przedsięwzięcie joint venture NEV oraz Volkswagen Anhui w lokalne centrum SSP, łącznie z nowym centrum badawczo-rozwojowym, którego budowa już trwa. Grupa nadal będzie rozszerzać możliwości i działalność na lokalnych rynkach. Już dziś około 1000 programistów pracuje dla CARIAD w Chinach.

Jeśli chodzi o rynek amerykański, nigdy nie było lepszego momentu dla koncernu Volkswagen do znacznego zwiększenia udziału w rynku. „Plan elektryfikacji administracji Bidena daje nam wyjątkową okazję do wystartowania z lepszej pozycji niż konkurencja, dzięki zbudowaniu w Stanach Zjednoczonych otwartej infrastruktury ładowania i już zaawansowanemu przejściu na pojazdy typu BEV w zakładach w Chattanooga” – powiedział dyrektor generalny Herbert Diess. Volkswagen oferuje szeroką gamę bardzo atrakcyjnych pojazdów typu BEV, które są dostosowane do potrzeb rynku amerykańskiego, takich jak odnoszący sukcesy ID.4 i kultowy ID. BUZZ¹⁾, który zadebiutuje już niedługo. Volkswagen jest dobrze przygotowany do ponad proporcjonalnego wzrostu udziału w rynku pojazdów elektrycznych.

Transformacja ludzi jest w toku

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

W ciągu najbliższych 10 lat połowa z 660.000 pracowników Grupy Volkswagen, którzy obecnie są zaangażowani w tradycyjną produkcję samochodów, weźmie udział w kompleksowym programie transformacji. Zarząd koncernu ściśle współpracował z radą zakładową, aby zapewnić, że odpowiedzialnie przeprowadza pracowników przez transformację i zapewnia im zasoby potrzebne do przekwalifikowania się w kierunku zdolności opartych na oprogramowaniu. Przekształcając działalność Grupy w zakresie komponentów oraz fabrykę w Zwickau w centrum e-mobilności, Volkswagen już przygotował na przyszłość swoje niemieckie zakłady. Podobne przekształcenia zaplanowano dla zakładów w Emden i w Hanowerze.



Volkswagen Group Polska

Dyrektor PR i Corporate Affairs Grupy

Tomasz Tonder

Telefon +48 690 406 401

Mail tomasz.tonder@vw-group.pl | www.vw-press.pl

¹⁾ – ID.BUZZ: Samochód nie jest jeszcze oferowany

O Grupie Volkswagen:

Grupa Volkswagen z siedzibą w Wolfsburgu jest jednym z wiodących na świecie producentów aut i największym producentem samochodów w Europie. W skład Grupy wchodzi dwanaście marek z siedmiu europejskich krajów: Volkswagen Samochody Osobowe, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Samochody Dostawcze, Scania i MAN. Oferta samochodów osobowych obejmuje zarówno auta małe, jak i luksusowe. Ducati oferuje motocykle. W sektorze lekkich i ciężkich samochodów użytkowych szeroka oferta aut obejmuje m.in. pick-upy, autobusy i ciężarówki. Każdego dnia 671.205 pracowników na całym świecie produkuje średnio 44.567 samochodów, zajmuje się usługami związanymi z pojazdami lub pracuje w innych obszarach działalności. Grupa Volkswagen sprzedaje swoje samochody w 153 krajach.

W 2020 r. liczba samochodów dostarczonych klientom przez Grupę na całym świecie wyniosła 9,30 milionów egzemplarzy (2019 r.: 10,97 milionów sztuk). Udział w światowym rynku samochodów osobowych wyniósł 12,9 procent. Przychody ze sprzedaży w 2019 r. wyniosły 252,6 mld euro (2018 r.: 236 miliardów euro). Zysk po opodatkowaniu w roku fiskalnym wyniósł 14 miliardów euro (2018 r.: 12,2 miliardów euro).
