
Informacja prasowa

NR 112/2021

Wynik Grupy Volkswagen w trzecim kwartale był niższy od ubiegłorocznego z powodu deficytu półprzewodników. Cel rentowności na 2021 r. potwierdzony.

- Zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi, z powodu braków w zaopatrzeniu, zmniejszył się w trzecim kwartale (rok do roku) o 12,1 procent do 2,8 miliarda euro. Zysk operacyjny ze sprzedaży wyniósł 4,9 procent wobec ubiegłorocznych 5,4 procent.
- Grupa marek wolumenowych odnotowała w trzecim kwartale stratę operacyjną. Ponadprzeciętny wpływ sytuacji na rynku półprzewodników na działalność w Chinach, mimo dużego popytu na tamtejszym rynku.
- Przepływ gotówki netto w Dziale Samochodów w trzecim kwartale wyniósł 33 miliony euro i był nieznacznie pozytywny, po 9 miesiącach jest na dobrym poziomie 12,4 miliarda euro.
- Zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi do września, dzięki dobremu pierwszemu półroczu, okazał się dobry i wyniósł 14,2 miliarda euro, zysk operacyjny ze sprzedaży wyniósł 7,6 procent.
- Grupa potwierdza cel rentowności w 2021 roku na poziomie od 6,0 do 7,5 procent.
- Prezes koncernu, Herbert Diess: „Wyniki finansowe osiągnięte w trzecim kwartale pokazują, że musimy konsekwentnie zwiększać produktywność w sektorze wolumenowym. Jesteśmy zdecydowani potwierdzić naszą mocną pozycję wobec dotychczasowych i nowych konkurentów oraz aktywnie wdrażać zmiany w kierunku neutralnej dla klimatu, cyfrowej mobilności zawarte w strategii NEW AUTO”.

Poznań, 29. października 2021 r. – Globalny kryzys na rynku półprzewodników szczególnie mocno wpłynął na działalność biznesową koncernu Volkswagen w trzecim kwartale bieżącego roku. Zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi w okresie od lipca do września wyniósł 2,8 (3,2) miliarda euro i był niższy niż w dwóch pierwszych kwartałach roku, a także niższy niż w słabym z powodu pandemii trzecim kwartale ubiegłego roku. Operacyjna stopa zwrotu ze sprzedaży przed zdarzeniami specjalnymi wyniosła w trzecim kwartale 4,9 (5,4) procent. W tym okresie najmocniej dotknięte zostały marki wolumenowe, które mimo wielu zamówień odnotowały straty operacyjne. W Chinach z powodu braku półprzewodników również nie zdołano zaspokoić wysokiego popytu ze strony klientów. W ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy tego roku dostawy marek koncernu do klientów wzrosły o 6,9 procent do 7,0 (6,5) milionów samochodów. Bardziej zwiększył się w tym czasie przychód ze sprzedaży – o 20,0 procent do 187 (155) miliardów euro. Dzięki dobrym wynikom w pierwszym półroczu bieżącego roku zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi wyniósł po dziewięciu miesiącach 14,2 (2,4) miliarda euro i był większy niż po słabych z powodu pandemii dziewięciu miesiącach ubiegłego roku. Operacyjna stopa zwrotu przed zdarzeniami specjalnymi osiągnęła 7,6 (1,5) procent. W Dziale Samochodów przepływ gotówki netto wyniósł do końca września 12,4 (4,5) miliarda euro mocno przyczyniając się do finansowania transformacji koncernu. Pomimo wpływu na kapitał obrotowy spowodowany niedoborem półprzewodników w trzecim kwartale uzyskano nieznacznie pozytywną wartość przepływu gotówki netto wynoszącą 33 miliony euro. Płynność netto w Dziale Samochodów zmniejszyła się w stosunku do pierwszego półroczu o 9,4 miliarda euro do nadal dobrego poziomu 25,6 miliarda euro. Znaczący wpływ miał na to zakończony w lipcu zakup za 6 miliardów euro firmy Navistar, ponadto w trzecim kwartale akcjonariuszom Volkswagena wypłacono dywidendę w

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

wysokości 2,4 miliarda euro. Koncern Volkswagen potwierdza swoje prognozy dotyczące wysokości operacyjnej stopy zwrotu w całym 2021 roku, która ma wynieść od 6,0 do 7,5 procent.

Herbert Diess, Prezes Zarządu koncernu Volkswagen, stwierdził: „Wyniki finansowe osiągnięte w trzecim kwartale pokazują, że musimy konsekwentnie zwiększać produktywność w sektorze wolumenowym. Jesteśmy zdecydowani potwierdzić naszą mocną pozycję wobec dotychczasowych i nowych konkurentów oraz aktywnie wdrażać zmiany w kierunku neutralnej dla klimatu, cyfrowej mobilności zawarte w strategii NEW AUTO”.

W lipcu koncern Volkswagen zaprezentował strategię NEW AUTO, opartą na silnych grupach marek – wolumenowej, premium i sportowej, a także na globalnych platformach technologicznych. Dzięki tej strategii do 2030 roku w każdej grupie będzie wykorzystywany efekt skali i synergii. Planuje się m.in. opracowanie wspólnej dla całego koncernu platformy mechatronicznej, wspólnego systemu operacyjnego, jednego rodzaju cel akumulatorowych, a także stworzenie platformy mobilności. To ostatnie działanie ma zostać przyspieszone poprzez zapowiadany 28 lipca zakup firmy Europcar. Transformacja będzie finansowana za pomocą szerokiego pakietu przedsięwzięć służących zmniejszeniu kosztów stałych i kosztów materiałów oraz poprzez wzrost wydajności produkcji i poprawę w dziedzinie, a także kapitał obrotowy. Poza tym główny zakład w Wolfsburgu zostanie przygotowany na nową sytuację wynikającą z konkurencyjności, poprzez wdrożenie tam projektu Trinity marki Volkswagen oraz utworzenie nowego działu rozwojowego i modernizację zakładu.

Arno Antlitz, CFO koncernu Volkswagen, powiedział: „Po rekordowym zysku w pierwszym półroczu kryzys na rynku półprzewodników unaocnił nam w trzecim kwartale, że nie jesteśmy jeszcze wystarczająco odporni na wahania w wykorzystaniu mocy produkcyjnych. To z kolei pokazuje, że we wszystkich obszarach musimy nadal konsekwentnie pracować na rzecz poprawy struktury kosztów i wydajności. Żeby zgodnie z planem zrealizować strategię NEW AUTO i z własnych środków sfinansować zmiany w kierunku elektrycznej mobilności i cyfryzacji, musimy osiągać pod tym względem znacznie lepsze wyniki”.

Zysk operacyjny w trzecim kwartale niższy z powodu braków w zaopatrzeniu w półprzewodniki

Popyt na atrakcyjne modele marek koncernu Volkswagen nadal utrzymuje się na wysokim poziomie. Tylko na zachodnioeuropejskim rynku odnotowano do końca września ponad milion zamówień, z których ponad 17 procent dotyczyło aut elektrycznych (BEV). Jednak braki w zaopatrzeniu w półprzewodniki spowodowały w trzecim kwartale znaczny spadek dostaw do klientów – w porównaniu z poprzednim rokiem były one niższe o 24,4 procent. Spadek dotknął szczególnie czterech marek wolumenowych, które między lipcem a wrześniem odnotowały z tego powodu stratę operacyjną. Bardzo dobrze w trzecim kwartale rozwinął się za to biznes w obszarze usług finansowych, w którym zysk operacyjny wyniósł 1,5 miliarda euro. Mocno przyczyniła się do tego działalność w zakresie samochodów używanych i pozytywna sytuacja w dziedzinie kosztów ryzyka.

Mimo braku półprzewodników koncern z sukcesem kontynuował globalną ofensywę w zakresie samochodów elektrycznych i dostarczył klientom w trzecim kwartale 122.100 elektrycznych aut typu BEV, czyli ponad dwukrotnie więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku (+109 procent). Udział samochodów skonstruowanych w oparciu o modułową platformę MEB w sprzedaży wszystkich aut typu BEV koncernu Volkswagen wzrósł na świecie w trzecim kwartale do 69 procent. Po dziewięciu miesiącach nowe samochody typu BEV marek koncernu trafiły do 293.100 klientów (+138 procent). Na wysokim poziomie utrzymywał się również popyt na samochody hybrydowe typu plug-in (PHEV) – do końca września dostawy dla klientów

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

wyniosły łącznie 246.000 sztuk, czyli ponad dwa razy więcej niż w tym samym czasie w poprzednim roku (+133 procent).

Dostawy aut typu BEV między lipcem a wrześniem okazały się szczególnie duże w Chinach i wyniosły 28.900 egzemplarzy. Był to bardzo duży wzrost – w całym pierwszym półroczu do klientów trafiło 18.300 aut tego rodzaju. Utworzone w Chinach ID.City Stores odnotowały więcej wizyt ze strony zainteresowanych i więcej zamówień niż tradycyjne salony dealerskie. Aktualnie istnieje ponad 60 ID.Stores, a do końca roku ma ich być 170. Koncern nadal zamierza dostarczyć w tym roku chińskim klientom od 80.000 do 100.000 pojazdów z rodziny ID., zależnie od dostępności półprzewodników.

Dzięki wynikom pierwszego półrocza sytuacja po dziewięciu miesiącach nadal jest dobra

Do końca września koncern Volkswagen zwiększył na świecie dostawy swoich samochodów o 6,9 procent w porównaniu z tym samym okresem poprzedniego roku – wyniosły one 7,0 (6,5) milionów egzemplarzy. Udział w globalnym rynku aut osobowych zmniejszył się w tym samym okresie o 0,9 punktu procentowego do 12,1 procent. W Europie i Ameryce Północnej udział koncernu wzrósł, natomiast największy pojedynczy rynek zbytu, jakim są Chiny, mocno ucierpiał z powodu braku półprzewodników. Mimo dużego popytu doprowadziło to do zmniejszenia w nim udziałów.

Z powodu większej sprzedaży, zwłaszcza modeli z wyższą marżą, przychód koncernu zwiększył się o 20 procent do 186,6 (155,5) miliarda euro. Zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi wzrósł o 11,8 miliarda euro do 14,2 miliarda euro i był większy niż w słabym ze względu na pandemię tym samym okresie poprzedniego roku. Operacyjna stopa zwrotu przed zdarzeniami specjalnymi osiągnęła dobry poziom wynoszący 7,6 procent. Główne czynniki, które przyczyniły się do zwiększenia zysku to wyższa sprzedaż, dobra oferta oraz atrakcyjne ceny. Negatywny wpływ na wielkość zysku miały jednorazowe nakłady na restrukturyzację MAN Truck & Bus w wysokości 0,7 miliarda euro.

Zysk przed i po opodatkowaniu także się zwiększył do odpowiednio 14,2 (2,3) miliarda euro i 11,4 (1,7) miliarda euro. Zysk na każdą akcję uprzywilejowaną osiągnął w ten sposób dobry poziom wynoszący 21,71 (2,79) euro.

Dział Samochodów: przepływ gotówki i płynność netto w trzecim kwartale zmniejszyły się z powodu przejęcia firmy Navistar

Przepływ gotówki netto w Dziale Samochodów po dziewięciu miesiącach okazał się wysoki i miał wartość 7,2 (1,4) miliarda euro. Przejęcie firmy Navistar w trzecim kwartale dało efekt w postaci -2,6 miliarda euro, przez co wskaźnik uzyskany w tym czasie wyniósł łącznie -3,0 miliarda euro. Przepływ gotówki netto bez obciążeń związanych z przejęciami i odpływem środków w związku ze sprawą diesla osiągnął po trzech kwartałach dobry poziom 12,4 (4,5) miliarda euro. Mimo obciążeń kapitału obrotowego spowodowanego brakami na rynku półprzewodników w trzecim kwartale uzyskano dość dobry, bo wynoszący 33 miliony euro, wynik w zakresie przepływu gotówki netto. Płynność netto w Dziale Samochodów to 25,6 miliarda euro, jest więc na bardzo dobrym poziomie, jednak w trzecim kwartale zmniejszyła się zgodnie z oczekiwaniami, przede wszystkim ze względu na przejęcie firmy Navistar za łączną kwotę 6 miliardów euro oraz z powodu wypłaty dywidendy akcjonariuszom Volkswagena. Po pierwszym półroczu wynosiła ona 35,0 miliarda euro.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Koszty badań i rozwoju wzrosły z powodu niezbędnych nakładów na nowe modele, technologie i oprogramowanie do 11,4 (10,2) miliarda euro. Udział nakładów na badania i rozwój zmniejszył się mimo to w bieżącym roku do 7,5 procent. W roku ubiegłym, z powodu niskich przychodów spowodowanych pandemią, wynosił 8,1 procent. Większa dyscyplina inwestycyjna oraz większe wykorzystanie synergii w ramach koncernu doprowadziło do znacznego postępu w dziedzinie inwestycji. W porównaniu z tym samym okresem poprzedniego roku zmalały one o 8,3 procent do 5,9 (6,4) miliarda euro. Z tego powodu udział inwestycji znacznie się zmniejszył – do 3,9 (5,1) procent.

Prognozy na 2021 rok

Biorąc pod uwagę sytuację biznesową po dziewięciu miesiącach 2021 roku oraz uwzględniając przejęcie firmy Navistar koncern Volkswagen zmodyfikował prognozę dotyczącą podstawowych wskaźników finansowych.

W całym przemyśle zwiększyło się ryzyko braków w zaopatrzeniu w półprzewodniki. Sytuacja w tym obszarze zaostrzyła się zwłaszcza w drugiej połowie roku. W związku z tym koncern obniżył prognozę dotyczącą wielkości dostaw do klientów i zakłada, że będą one mniej więcej na poziomie dostaw ubiegłorocznych – zakładając skuteczne ograniczenie skutków pandemii Covid-19, uwzględniając pogorszenie sytuacji podażowej ze względu na brak półprzewodników. Wyzwania wynikają przede wszystkim z koniunktury, wzrostu intensywności konkurencji, niepewności na rynkach surowcowych i dewizowych, konieczności zabezpieczenia łańcucha dostaw oraz z ostrzejszych wymagań w zakresie emisji szkodliwych substancji. Przychody koncernu Volkswagen ze sprzedaży będą w 2021 roku najprawdopodobniej znacznie większe niż rok wcześniej. Koncern przewiduje, że w 2021 roku zysk operacyjny wyniesie między 6,0 a 7,5 procent – przed zdarzeniami specjalnymi i włącznie z nimi.

W Dziale Samochodów, przy prawdopodobnie mniejszych wydatkach związanych ze sprawą diesli oraz dużo większych skutkach związanych z przejęciami, włącznie z nabyciem firmy Navistar, należy liczyć się ze znacznym – w stosunku do sytuacji sprzed roku – wzrostem przepływu gotówki netto. Płynność netto jest przewidywana na solidnym poziomie, wyraźnie niższym od ubiegłorocznego.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Financial Highlights – Volkswagen Group

January-September 2020 vs. 2021

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT



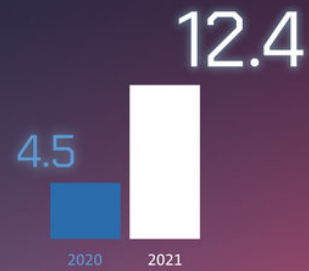
Sales Revenue
€ billion



Operating
Profit & Margin¹
€ billion



Clean
net cash flow²
€ billion



¹ Before Special Items

² Reported net cash flow before M&A and Diesel

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

KONCERN VOLKSWAGEN

	3. kwartał			1.–3. kwartał		
	2021	2020	%	2021	2020	%
Dane w tysiącach¹⁾						
Dostawy dla klientów (samochody)	1.973	2.612	–24,4	6.951	6.505	+6,9
Sprzedaż (samochody)	1.805	2.575	–29,9	6.466	6.311	+2,5
Produkcja (samochody)	1.586	2.445	–35,1	6.098	6.107	–0,1
Zatrudnienie (w dniu 30. 09.2021/31.12.2020)				674,8	662,6	+1,9
Dane finansowe wg IFRS w milionach euro						
Przychód ze sprzedaży	56.931	59.355	–4,1	186.599	155.486	+20,0
Zysk operacyjny przed zdarzeniami specjalnymi	2.798	3.183	–12,1	14.157	2.380	x
Operacyjna stopa zwrotu przed zdarzeniami specjalnymi (%)	4,9	5,4		7,6	1,5	
Zdarzenia specjalne	–203	–	x	–203	–687	–70,4
Zysk operacyjny	2.595	3.183	–18,5	13.953	1.693	x
Operacyjna stopa zwrotu (%)	4,6	5,4		7,5	1,1	
Zysk przed opodatkowaniem	3.079	3.606	–14,6	14.232	2.254	x
Operacyjna stopa zwrotu przed opodatkowaniem (%)	5,4	6,1		7,6	1,4	
Zysk po opodatkowaniu	2.903	2.751	+5,6	11.357	1.731	x
Dział samochodów²⁾						
Koszty badań i rozwoju łącznie	3.665	3.496	+4,8	11.401	10.191	+11,9
Udział badań i kosztów (%)	8,0	7,2		7,5	8,1	
Przepływ gotówki z bieżącej działalności	3.615	10.162	–64,4	22.703	13.171	+72,4
Inwestycje w ramach bieżącej działalności ³⁾	6.586	3.938	+67,2	15.483	11.754	+31,7
w tym: inwestycje rzeczowe	2.114	2.292	–7,8	5.891	6.422	–8,3
udział inwestycji rzeczowych (%)	4,6	4,7		3,9	5,1	
Przepływ gotówki netto	–2.971	6.224	x	7.220	1.418	x
Płynność finansowa netto w dniu 30.09.				25.642	24.848	+3,2

Legenda:

- 1) Dane ilościowe włącznie ze spółkami chińskimi. Dane dotyczące poprzedniego roku zaktualizowano.
- 2) Włącznie z konsolidacją Działu Samochodów i usług finansowych.
- 3) Bez nabycia i sprzedaży udziałów: 3. kwartał 3.670 (3.754) milionów euro, 1.–3. kwartał 11.029 (10.657) milionów euro.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



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

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 miliona 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).
