

Informacja prasowa

NR VGP_15/2022

Volkswagen stawia (na) gigafabryki

- Volkswagen planuje zbudować w Europie pięć olbrzymich fabryk ogniw do akumulatorów. Ponadto ogniwa dla Grupy Volkswagen będą powstawały także w gigafabryce Northvolt zlokalizowanej w Szwecji
- do 2030 roku we wszystkich fabrykach będzie postawać łącznie ok. 240 GWh ogniw do akumulatorów do samochodów elektrycznych
- ogniwa premium będą powstawały w zakładach Northvolt od 2023 roku, gigafabryka w Salzgitter rozpocznie produkcję zunifikowanych ogniw do samochodów z segmentów wolumenowych w 2025 roku, następnie w 2026 roku rozpocznie pracę gigafabryka w Europie Zachodniej, rok później w Europie Wschodniej

W odpowiedzi na rosnący popyt na akumulatory do samochodów elektrycznych Volkswagen zamierza wybudować kilka gigafabryk ogniw, z których zbudowane są akumulatory. Znajdą one zastosowanie w modelach rodziny ID. i nie tylko. Za budowę fabryk jest odpowiedzialny Sebastian Wolf. Oto, jakie są plany z nimi związane.



Teren pod pierwszą gigafabrykę jest już wyrównany. Prace związane z budową zakładu w Salzgitter zaczną się w drugiej połowie 2022 roku.

Volkswagen chce zbudować pięć gigafabryk ogniw. Czy to duże wyzwanie?

Nie będę ukrywać: budowa gigafabryk to olbrzymi projekt, który będzie wymagał od nas naprawdę wiele pracy. W planach mamy kilka zakładów. Wszystko sprowadza się do trzech rzeczy: pracowników – dlatego pozyskaliśmy najlepszych ekspertów z branży akumulatorów i będziemy nadal rozbudowywać zespół. Drugie miejsce na liście zajmują partnerzy, niezbędni przy budowie fabryk. Po trzecie – standaryzacja. Gdybyśmy planowali każdy zakład z osobna, trwałoby to zbyt długo. Dlatego też zdecydowaliśmy się na stworzenie koncepcji standardowej fabryki, zachowując jednocześnie elastyczność i zdolność adaptacji.

Jakie zalety ma gigafabryka w porównaniu z innymi zakładami?

Jeden projekt dla kilku fabryk upraszcza, a przede wszystkim przyspiesza planowanie i zakupy, ponieważ we wszystkich zakładach możemy używać tych samych komponentów do budowy budynków i wyposażenia. Jedyne różnice dotyczą przepisów w poszczególnych krajach. W każdej fabryce korzystamy ze zunifikowanego projektu, co znacząco upraszcza procedury. Dzięki efektowi skali ceny ogniw z naszych gigafabryk będą niższe, co przełoży się na cenę pojazdu.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Razem z firmą Bosch Volkswagen rozważa utworzenie europejskiego dostawcy dla fabryk ogniw akumulatorowych. Jaką rolę odgrywa to w Państwa planach?

Na pewno bardzo ważną. W ciągu najbliższych kilku lat w Europie zostanie uruchomionych kilka dużych projektów związanych z produkcją akumulatorów. Widzimy duży potencjał we wspólnym zaangażowaniu się na etapie wyposażenia fabryk. Obie strony posiadają szerokie kompetencje w zakresie innowacji i są zdolne do globalnej, sieciowej, masowej produkcji przemysłowej. Firma Bosch opracowuje między innymi maszyny i urządzenia dostosowane do potrzeb klienta oraz dostarcza sterowane cyfrowo linie montażowe.

Współpracujecie Państwo także z belgijskim specjalistą od materiałów wykorzystywanych do produkcji akumulatorów, firmą Umicore. Na czym polega ich zaangażowanie?

W ramach tego projektu chcemy przeciwdziałać potencjalnym wąskim gardłom. Rozmawiamy z Umicore o zwiększeniu mocy produkcyjnych katod. Nasza współpraca obejmie również pozyskiwanie surowców i recykling. Akumulator jest głównym elementem samochodu elektrycznego. Od niego zależy prędkość ładowania i zasięg.

Ile Volkswagen zainwestuje w gigafabryki?

Grupa Volkswagen przeznaczy ok. 2 mld euro w budowę i uruchomienie fabryki ogniw w Salzgitter. Ale nie działamy sami, mamy silnych partnerów. Volkswagen założy europejską spółkę, która zajmie się pozyskiwaniem, przetwarzaniem surowców, przez opracowywanie ogniw, aż po zarządzanie gigafabrykami.

Fabryka ogniw w Salzgitter jest już niemal w trakcie budowy, trwają rozmowy na temat Hiszpanii i Europy Wschodniej, brane pod uwagę są też inne lokalizacje. Co zadecyduje?

Oprócz miejsca i lokalnych warunków decydują dwie rzeczy: personel i energia. Aby uruchomić fabrykę ogniw, musimy znaleźć w okolicy wystarczająco dużo wykwalifikowanych pracowników. Mam na myśli przede wszystkim ludzi z doświadczeniem produkcyjnym. Potrzebujemy także wystarczającej ilości ekologicznej energii elektrycznej, pochodzącej na przykład z elektrowni słonecznych lub wiatrowych.

Jeden z partnerów Volkswagena, firma Northvolt buduje fabrykę ogniw w Skellefteå w północnej Szwecji. Czy ten zakład będzie się czymś różnił od gigafabryk?

Northvolt jest dostawcą nie tylko do marek z Grupy Volkswagen, lecz także dla innych firm. W Szwecji będą produkowane nie tylko ogniwa zunifikowane, ale także inne formaty ogniw. Niezależnie od tego produkcja ogniw w Skellefteå ma być prowadzona z wykorzystaniem odnawialnej energii z elektrowni wodnych.

Ile miejsc pracy będzie w sześciu gigafabrykach?

Z pewnością możemy mówić o pięciocyfrowych liczbach. Tylko w Salzgitter znajdzie zatrudnienie ponad 2500 osób.

Skoro poruszyliśmy temat personelu – gdzie znajdujecie pracowników?

Salzgitter to pierwsza lokalizacja, w której musieliśmy się zmierzyć z tym problemem. Zdecydowana większość pracowników pierwszej gigafabryki będzie pochodzić z wewnętrznej rekrutacji. To element transformacji w Volkswagene. W Salzgitter mamy bardzo wielu specjalistów od produkcji silników, po

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

odpowiednim szkoleniu będą oni mogli znaleźć zatrudnienie w fabryce ogniw. Wprawdzie produkt końcowy jest zupełnie inny, ale wiele procesów w trakcie produkcji wygląda podobnie.

Jak wygląda plan na najbliższy czas?

Niwelacja terenu pod fabrykę w Salzgitter jest już niemal ukończona. W marcu złożyliśmy wniosek o pozwolenie na budowę i planujemy ją rozpocząć w drugiej połowie roku. Produkcja powinna się rozpocząć wiosną 2025 roku. Mniej więcej pół roku później rozpocznie się budowa drugiego bloku fabryki. Następnie, w odstępach kilkumiesięcznych, będą powstawać kolejne lokalizacje, począwszy od południa Europy. Planujemy osiągnąć maksymalne moce produkcyjne na poziomie 240 GWh najpóźniej do 2030 roku.

Czy zatem Volkswagen jest już samowystarczalny, czy wciąż jeszcze musicie zaopatrywać się w ogniwa u poddostawców?

Dzięki temu, że będziemy mieć własne fabryki ogniw z pewnością osiągniemy większą niezależność. Ale nadal będziemy korzystać z ogniw od poddostawców. Oczywiście zależy to trochę od klientów: im większe będzie zainteresowanie samochodami elektrycznymi, tym szybciej będzie rosło zapotrzebowanie na ogniwa akumulatorowe.

Do tej pory to producenci z Azji mieli przewagę. Czy gigafabryki pomogą ją zniwelować?

Jak już mówiłem, akumulator jest najważniejszym elementem samochodu elektrycznego. W tej chwili staramy się gonić konkurencję i – jeśli się postaramy – za kilka lat możemy znaleźć się w czołówce producentów ogniw.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Volkswagen Group Polska

Dyrektor PR i Corporate Affairs Grupy

Tomasz Tonder

+48 690 406 401

tomasz.tonder@vw-group.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 dziesięć marek z siedmiu europejskich krajów: Volkswagen Samochody Osobowe, Audi, SEAT, CUPRA, ŠKODA, Bentley, Lamborghini, Porsche, Ducati i Volkswagen Samochody Dostawcze. Oferta samochodów osobowych obejmuje zarówno auta małe, jak i luksusowe. Ducati oferuje motocykle. W sektorze samochodów dostawczych i ciężarowych Grupa ma bardzo szeroką gamę produktów – od pickupów, przez autobusy aż po duże ciężarówki. Każdego dnia 672 800 pracowników na całym świecie zajmuje się usługami związanymi z pojazdami lub pracuje w innych obszarach działalności. Grupa Volkswagen sprzedaje swoje samochody w 153 krajach.

W 2021 r. liczba samochodów dostarczonych klientom przez Grupę na całym świecie wyniosła 8,9 mln egzemplarzy (2020 r.: 9,3 mln sztuk). Przychody ze sprzedaży w 2020 r. wyniosły 250,2 mld euro (2020 r.: 222,9 mld euro). Zysk po opodatkowaniu w 2021 roku wyniósł 15,4 mld euro (2020 r.: 8,8 mld euro).
