

Presse | News | Prensa | Tisk | Imprensa | Prasa | Stampa | Pers | 新闻 | Пpеcca

Matthias Müller: daliśmy sygnał do startu dla największego procesu zmian w historii Volkswagena

- Na 56. Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy przedstawiona została wizja rozwoju przedsiębiorstwa w ciągu najbliższej dekady – „TOGETHER – Strategy 2025”.
- W Hanowerze, przed prawie trzema tysiącami akcjonariuszy, Müller potwierdził miliardowe inwestycje w „ofensywę elektrycznych pojazdów, która nie ma sobie równych w branży”.
- Pojazdy autonomiczne, cyfryzacja i nowe obszary działalności w zakresie usług transportowych to kolejne filary programu.
- Od czerwca 2017 roku koncern Volkswagen będzie sukcesywnie wyposażał nowe benzynowe silniki TSI i TFSI w filtry cząstek stałych.
- Akcja serwisowa dla ponad 3,7 milionów zatwierdzonych przez KBA samochodów nabiera tempa.
- Pod względem „uczciwości i prawości”, koncern ma być przykładem nowoczesnego, uczciwego i odnoszącego sukcesy przedsiębiorstwa.

Poznań, 29 czerwca 2016 r. – Na 56. Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy w Hanowerze, które odbyło się w minionym tygodniu, Prezes Zarządu Volkswagen AG Matthias Müller przedstawił prawie trzem tysiącom zgromadzonych uczestników nowy, zorientowany na przyszłość program „TOGETHER – Strategy 2025”, w którym ujęta jest wizja rozwoju przedsiębiorstwa w najbliższym dziesięcioleciu. Jednocześnie potwierdził miliardowe inwestycje w najbliższych latach w wielką ofensywę pojazdów elektrycznych, „niemającą sobie równych w branży”, w pojazdy autonomiczne, cyfryzację oraz nowe obszary działalności w zakresie usług transportowych.

„Pracujemy także intensywnie nad zredukowaniem wpływu na środowisko naszych pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i benzynowymi” – powiedział Müller i zapowiedział kolejny kamień milowy w dziedzinie silników spalinowych. „Sukcesywnie będziemy wyposażać silniki TSI i TFSI w filtr cząstek stałych. Pierwszą taką jednostką, która pojawi się na rynku w czerwcu 2017 roku, będzie silnik 1.4 TSI w nowym Volkswagenie Tiguan i Audi A5. Filtr pozwoli na redukcję emisji cząstek stałych nawet o 90 procent. Do 2022 roku technologia ta mogłaby być stosowana nawet w 7 milionach samochodów rocznie”.

Akcja serwisowa nabiera pędu: ponad 3,7 miliona samochodów zatwierdzonych przez urząd KBA

Niemiecki urząd Kraftfahrt-Bundesamt wydał niedawno decyzję zatwierdzającą działania naprawcze w około milionie kolejnych modeli samochodów – przede wszystkim Golfów. Zatem do akcji serwisowej zatwierdzonych zostało przez KBA już łącznie ponad 3,7 miliona samochodów objętych problematyką emisji spalin, w tym Volkswageny Passat, Tiguan i

Strona 2

Caddy, wszystkie warianty Golfa, SEAT Exeo, ŠKODA Superb oraz różne modele Audi, jak A3, A4 i Q5. „Spodziewamy się, że akcja serwisowa teraz znacznie przyspieszy. Wiele tysięcy właścicieli samochodów otrzyma w najbliższych tygodniach informacje z prośbą o przyjazd do serwisu. Nasi klienci mogą być pewni, że dołożymy wszelkich starań, aby akcja przeprowadzona była możliwie szybko, profesjonalnie i w sposób zadowalający każdego”.

Najważniejszą „walutą” koncernu jest wiarygodność i zaufanie do poszczególnych marek, produktów i „Volkswagena jako całości”. Głównym celem jest odzyskanie zaufania utraconego w wyniku „sprawy emisji”. Jednak patrząc na bieżący rok gospodarczy nie oznacza to, „że pogrzebaliśmy nasze ambicje. Wręcz przeciwnie. Konkurencja nie będzie miała z nami łatwo”. Stanie się tak między innymi dzięki około 60 nowościom, które marki koncernu wprowadzą na rynek w 2016 roku. Wśród nich są samochody takie jak Volkswagen Tiguan, Audi Q2, nowy SEAT Ateca czy Porsche Panamera, „które spotkały się z doskonałym odzewem rynku i po których sobie wiele obiecujemy”.

Jednak zdaniem Müllera pewne jest, „że także w 2016 roku musimy uważnie przyglądać się naszym kosztom. W całym koncernie kontynuowane będą programy poprawiające efektywność. A jeżeli chodzi o inwestycje rzeczowe, będziemy uważnie wyznaczać niezbędne priorytety”. Nie ulega przy tym wątpliwości, że „także w trudnych czasach jesteśmy świadomi odpowiedzialności za naszych pracowników. To odróżnia Volkswagena od wielu innych przedsiębiorstw. I tak pozostanie w przyszłości”.

Strategia 2025 pozwoli wykorzystać epokową zmianę dla przynoszącego zyski wzrostu

Müller nazwał rok 2016 rokiem przejściowym dla koncernu: „Jednak będzie to także rok, w którym przyspieszymy realizację wdrożonych zmian i przestawimy przyszłość na nowe tory. Będzie to rok, w którym położymy fundamenty pod nowego, lepszego Volkswagena”. Przemysł motoryzacyjny stoi przed kolejnym, wielkim skokiem w zakresie innowacji. Konsekwencją cyfryzacji związanej z samochodami elektrycznymi i autonomicznymi będą zmiany w działalności koncernu Volkswagen, których wielu sobie jeszcze nie uświadamia. Nie tylko samochód jako taki znacznie zmieni się w przyszłości, lecz także mobilność jako produkt zostanie zdefiniowana na nowo. Ten epokowy przełom otwiera przed koncernem wielkie szanse, „które chcemy wykorzystać dla przynoszącego zyski rozwoju”.

Dotyczący przyszłości program „TOGETHER – Strategy 2025”, który w ubiegłym tygodniu został po raz pierwszy przedstawiony publicznie, stworzy ku temu dobre podstawy. Jak oznajmił Müller akcjonariuszom, nowa strategia koncernu otworzy drogę dla przemiany jednego z najlepszych producentów samochodów na świecie w wiodące na światowych rynkach przedsiębiorstwo oferujące mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. „Daliśmy sygnał do startu dla największego procesu zmian w historii Volkswagena” – powiedział Müller. „Programem „TOGETHER – Strategy 2025” sformułowaliśmy naszą jasną wizję na najbliższe dziesięciolecie”.

Strona 3

Ofensywa samochodów elektrycznych – ponad 30 w pełni elektrycznych modeli do 2025 roku

Strategia 2025 przewiduje ofensywę pojazdów elektrycznych, „niemającą sobie równych w branży”. Jednak silnik spalinowy nadal pozostanie ważny: „Silniki spalinowe będą nam towarzyszyć jeszcze przez jakiś czas i w roku 2030 będą stanowiły jeszcze około dwóch trzecich rynku nowych samochodów. Lecz to oznacza także, że pozostała jedna trzecia to będą pojazdy elektryczne. Elektryczna mobilność stanie się więc rzeczywistością. A my jesteśmy zdecydowani, aby uczynić z niej nowy znak firmowy Volkswagena”.

Do 2025 roku koncern Volkswagen wprowadzi na rynek ponad 30 nowych, w pełni elektrycznych samochodów. „Spodziewamy się, że będziemy wtedy sprzedawać rocznie dwa do trzech milionów pojazdów napędzanych energią elektryczną. Szacunkowo będzie to 25 procent naszej całej sprzedaży. Dlatego forsujemy nasze zaangażowanie w tę dziedzinę i uruchomimy wielomiliardowy program inwestycyjny” – zapewnił Müller.

Jednocześnie Müller dodał: „Będziemy także nadal pracować nad udoskonalaniem ogniwa paliwowego. I będziemy przygotowani, gdy przyjdzie na nie czas”.

Specjalizacja w dziedzinie autonomicznych samochodów i technologii akumulatorów

Autonomiczne pojazdy także są jedną z kluczowych kwestii dla transformacji głównego obszaru działalności. Zamiarem Volkswagena jest pokrycie wszystkich istotnych segmentów: od autonomicznych pojazdów dla transportu indywidualnego po tak zwane „Last-Mile-Solutions” dla transportu osób i towarów w dużych miastach. „W pełni autonomiczne pojazdy z opracowanym przez nas systemem pojawią się na rynku już na przełomie dekad. Skumulowane inwestycje na nowe, autonomiczne rozwiązania transportowe wyniosą wiele miliardów euro”.

O to samo chodzi także przy kolejnej inicjatywie – rozbudowie technologii akumulatorów tak, aby stała się kolejną specjalizacją koncernu Volkswagena. To ona jest warunkiem umożliwiającym rozwój transportu elektrycznego. Jej udział w tworzeniu wartości w przypadku pojazdów w pełni elektrycznych wynosi 20 do 30 procent. „Tylko na wyposażenie naszej własnej floty samochodów elektrycznych będziemy potrzebować do 2025 roku pojemności akumulatorów rzędu 150 gigawatogodzin, co oznaczałoby konieczność ogromnych zakupów” – wyjaśnił Prezes Zarządu. Znaczenie gospodarcze tej kwestii jest zatem wyraźne. A kompetencje technologiczne bez wątpienia są mocną stroną koncernu Volkswagen. „Dokładnie sprawdzimy wszystkie opcje strategiczne, aby włączyć technologię akumulatorów jako nowy obszar specjalizacji koncernu Volkswagen. Przyjrzymy się przy tym całemu łańcuchowi procesów – od surowców po produkcję akumulatorów” – wyjaśnił Müller.

Przebudowa działalności związanej z komponentami

Mocną, lecz czasem niedocenianą stroną koncernu jest produkcja „doskonałej jakości komponentów”. Koncern ma pod swoim dachem jednego z największych dostawców dla branży motoryzacyjnej na świecie: w dziale komponentów pracuje obecnie około 67.000

Strona 4

pracowników w 26 fabrykach poszczególnych marek na pięciu kontynentach.

„Zdecydowaliśmy się na wprowadzenie nowej strategii dla tego obszaru działalności, która da mu więcej swobody. Spodziewamy się wzrostu wewnętrznej konkurencji i podniesienia wydajności, a także znacznego wkładu w przyszłościowe zagadnienia, jak pojazdy elektryczne. Kto zna Volkswagena, ten wie: nowa strategia w zakresie komponentów jest dla nas ważnym posunięciem, podobnie jak ogólna transformacja głównego zakresu działalności. Będziemy przy tym działać odpowiedzialnie i rozwijać współpracę w sposób typowy dla Volkswagena. Jesteśmy to winni naszym pracownikom, którzy szczególnie teraz dokonują wielkich rzeczy” – wyjaśnił Müller.

Kolejnym filarem programu „TOGETHER – Strategia 2025” jest stworzenie działu poświęconego nowym rozwiązaniom w dziedzinie transportu. Koncern chce wykorzystać szanse, jakie niesie ten przyszłościowy rynek. „Zrobiliśmy już pierwszy krok, angażując się w firmę GETT: strategiczne partnerstwo z przedsiębiorstwem posiadającym obecnie już ponad 50 milionów klientów na szybko rosnącym rynku związanym z pośrednictwem w zakresie usług przewozowych jest podstawą rozwoju tego obszaru działalności. Wokół tej podstawy skupimy w najbliższych latach inne usługi, takie jak „robotaxi”, carsharing czy Transport-On-Demand. Mamy zamiar, aby na tym szybko rosnącym i trudnym ze względu na konkurencję rynku uzyskać do 2025 roku obroty w miliardowej wysokości”.

Volkswagen ma stać się przykładem „uczciwości i prawości”

Nawiązując do kwestii związanych z emisją spalin przez silniki wysokoprężne, Müller zapewnił akcjonariuszy, że teraz najważniejsze jest znalezienie dobrych rozwiązań dla klientów, konsekwentne wyjaśnianie, jak mogło dojść do takiej sytuacji i wyciągnięcie nauki z błędów, aby nie popełnić ich w przyszłości. „Nie możemy udawać, że nic się nie stało. Musimy się z tym pogodzić i postępować odpowiedzialnie. To nasze zadanie. Wszystkich, na których barkach spoczywa odpowiedzialność za Volkswagena – od Rady Nadzorczej przez Zarząd, kadry zarządzające i przedstawicieli załogi po pracowników – łączy dążenie do odzyskania utraconego zaufania” – stwierdził Müller. Prezes Zarządu podkreślił przy tym duże znaczenie uczciwości i prawości dla przyszłości koncernu: „Doświadczenie ostatnich miesięcy pokazało nam, że długotrwały sukces jest możliwy tylko wtedy, gdy podstawy codziennej działalności i podejmowania decyzji są zgodne z prawem i wyznawanymi przez nas wartościami. Tę świadomość musimy i będziemy jeszcze konsekwentniej wdrażać w całym przedsiębiorstwie”. Celem jest, aby pod względem „uczciwości i prawości” Volkswagen stał się przykładem nowoczesnego, jawnie działającego i odnoszącego sukcesy przedsiębiorstwa. „Bierzemy przy tym pod uwagę fakt, że nie wszystko, co jest zgodne z prawem, jest słuszne” – dodał Müller.

Obok zewnętrznego dochodzenia prowadzonego przez amerykańską firmę prawniczą Jones Day, drugi filar wyjaśnień stanowi audyt wewnętrzny. Został on zlecony przez Zarząd bezpośrednio po ujawnieniu nieprawidłowości. Celem audytu jest przede wszystkim zbadanie trzech głównych zakresów: procesów, systemów raportowania i kontroli oraz infrastruktury. „Według naszej dzisiejszej wiedzy, w przeszłości obok indywidualnych, nieprawidłowych zachowań, występowały także niedociągnięcia w procesach w zakresie

Strona 5

techniki. Dotyczy to na przykład procesów testowania i zatwierdzania sterowników silników. Audyt ujawnił słabe punkty w tej dziedzinie i przedstawił odpowiednie rozwiązania”.

Najważniejszą kwestią jest nadanie procesom bardziej przejrzystej struktury i ich lepsza systematyzacja. Na przykład opracowane zostały nowe procedury i schematy zatwierdzania oprogramowania do sterowników – z wyraźniej zdefiniowanymi i ustalonymi w sposób wiążący kompetencjami i zakresami odpowiedzialności. Należą do nich stopniowane procesy zatwierdzania, stosowana w sposób ciągły zasada „dwóch par oczu”, wyraźne oddzielenie funkcji rozwoju, zatwierdzania i zapewnienia jakości oraz procedury eskalacji w przypadku wystąpienia problemów.

Testy emisji będą zasadniczo sprawdzane przez zewnętrzne, niezależne jednostki

Prezes Zarządu wyjaśnił akcjonariuszom, jaka nauka została wyciągnięta z przeszłości: „Postanowiliśmy, że w przyszłości testy emisji w naszym koncernie będą z zasady sprawdzane przez zewnętrzne i niezależne jednostki. Ponadto wprowadziliśmy losowe testy emisji w realnych warunkach na drodze. Jestem przekonany, że jako gałąź przemysłu potrzebujemy więcej przejrzystości i odwagi, aby być bardziej uczciwymi. Dlatego wspieramy odpowiednie inicjatywy sił politycznych”.

Pakiety działań, łącznie 31, określone w ramach wewnętrznego audytu, będą konsekwentnie realizowane. Niektóre już zostały w pełni wdrożone. Także inne działy koncernu sprawdzają obecnie swoje procesy na podstawie podręcznika z tak zwanymi „złotymi zasadami”, opracowanego w oparciu o wyniki audytu. Przedstawiciele marek pracują w wielu grupach projektowych nad optymalizacją procedur. „Wyniki wewnętrznego audytu zostały przekazane prawnikom z Jones Day i w ten sposób pomogą wyjaśnić kwestie odpowiedzialności” – powiedział Müller. Zlecone dochodzenie, prowadzone przez zewnętrzną i niezależną jednostkę, jest w pełni popierane przez Zarząd.

Volkswagen Group Polska

Volkswagen PR Manager

Tomasz Tonder

tel.+48 61 627 34 01

e-mail: tomasz.tonder@volkswagen.pl

www.vw.press-bank.pl