Ford ogłasza nowy plan produkcji akumulatorów i szczegóły dotyczące surowców, z zamiarem zwiększenia produkcji samochodów elektrycznych. Ford zmierza do osiągnięcia produkcji 600 tysięcy egzemplarzy do roku 2023 i ponad 2 milionów do roku 2026, rozwijając współpracę w skali globalnej.

- Ford zwiększył różnorodność chemii wykorzystywanych akumulatorów i podpisał umowy na roczne dostawy akumulatorów o łącznej pojemności 60 gigawatogodzin (GWh), co pozwoli na osiągnięcie globalnej produkcji 600 000 pojazdów elektrycznych rocznie do końca 2023 roku.
- Zestawy akumulatorów litowo-żelazowo-fosforanowych dla Mustanga Mach-E sprzedawanego w Ameryce Północnej w przyszłym roku i F-150 Lightning sprzedawanego od początku 2024 roku, pozwolą zaspokoić zapotrzebowanie na akumulatory do produkcji najlepiej sprzedawanych modeli.
- Ford zapewnił sobie już 70% akumulatorów (mierzoną w ich pojemności), co pozwoli wyprodukować ponad 2 miliony samochodów elektrycznych rocznie na całym świecie do 2026 roku. Plany zlokalizowania i uruchomienia produkcji akumulatorów litowo-żelazowo-fosforanowych o pojemności 40 GWh rocznie w Ameryce Północnej w 2026 roku. Nowa umowa z CATL dotycząca strategicznej współpracy w zakresie globalnych dostaw akumulatorów oraz bezpośrednie pozyskiwanie surowców do produkcji akumulatorów między innymi w USA, Australii i Indonezji.
- Firma oczekuje, że łączna roczna stopa wzrostu produkcji pojazdów elektrycznych przekroczy 90% do 2026 roku, czyli będzie ponad dwukrotnie większa od prognozowanego wzrostu produkcji samochodów elektrycznych w skali globalnej.
- Centrum elektryfikacji Forda w Kolonii otrzyma nowe rozwiązania energetyczne o wysokiej sprawności, które pozwolą zmniejszyć emisję CO2 o ponad 2 000 ton i zaoszczędzić ponad 2 600 MWh energii elektrycznej rocznie.

WARSZAWA, 22 lipca 2022 - Ford, wykorzystując duży popyt na nowe samochody elektryczne, ogłosił dziś serię inicjatyw dotyczących pozyskiwania surowców i podniesienia mocy produkcyjnych w fabrykach akumulatorów, co pozwoli wyznaczyć prostą drogę do osiągnięcia docelowej rocznej produkcji 600 000 pojazdów

elektrycznych do końca 2023 roku i ponad 2 milionów takich samochodów rocznie do końca 2026 roku.

Firma przedstawiła szczegółowo swoje plany globalnego portfolio pojazdów wspierających te cele produkcyjne w ramach planu Ford+. Ford spodziewa się, że łączna roczna stopa wzrostu produkcji pojazdów elektrycznych przekroczy 90% do 2026 roku, czyli będzie ponad dwukrotnie większa, niż prognozowany globalny wzrost w tej dziedzinie.

„Nowa linia pojazdów elektrycznych Forda wzbudziła ogromny entuzjazm i popyt, więc korzystamy z naszego potencjału przemysłowego, by szybko osiągnąć odpowiednią skalę produkcji" – powiedział Jim Farley, prezes i dyrektor generalny Forda oraz prezes Ford Model e. „Nasz zespół Model e działał szybko, konkretnie i kreatywnie, by zapewnić firmie zaspokajające potrzeby dostawy akumulatorów i surowców niezbędnych do wyprodukowania samochodów elektrycznych dla milionów klientów."

Ford planuje zainwestować ponad 50 miliardów dolarów w opracowywanie i produkcję samochodów elektrycznych do 2026 roku, z zamiarem uzyskania całkowitej skorygowanej marży EBIT firmy na poziomie 10% oraz 8% marży EBIT na rynku samochodów elektrycznych do 2026 roku.

Równolegle z tworzeniem przez Forda nowego łańcucha dostaw do produkcji samochodów elektrycznych, co sprzyja realizacji wcześniejszych zobowiązań w zakresie zrównoważonego rozwoju i praw człowieka, firma nadal planuje, że do 2030 roku ponad połowę jej globalnej produkcji będą stanowiły pojazdy elektryczne i że nie później niż w 2050 roku Ford osiągnie globalną neutralność węglową.

W Europie Ford jest na dobrej drodze do przejścia na napęd całkowicie elektryczny do 2035 roku

W Europie zakład Forda w Niehl w Kolonii jest obecnie poddawany gruntownej modernizacji, aby przygotować go do produkcji pojazdów elektrycznych, począwszy od 2023 roku. Obejmuje to budowę nowej hali o powierzchni 2500 metrów kwadratowych, gdzie na pięciu kondygnacjach będzie nakładana nowa powłoka wstępna.

Ponadto, inne działające już zakłady produkcyjne zostaną unowocześnione i wzbogacone o nowe rozwiązania o wysokiej sprawności energetycznej, co pozwoli ograniczyć emisję CO_2 o ponad 2 000 ton i zaoszczędzić ponad 2 600 MWh energii elektrycznej rocznie.

Przewiduje się, że pierwszy elektryczny samochód osobowy zjedzie z linii produkcyjnej w Kolonii w 2023 roku, a drugi model elektryczny będzie produkowany od połowy 2024 roku. Roczny poziom produkcji w nowym zakładzie ma osiągnąć 200 000 pojazdów rocznie.

Przebudowa zakładu w Niehl jest znaczącym krokiem, pozwalającym Fordowi na osiągnięcie przyszłości opartej na napędach elektrycznych w Europie i przyczynia się do realizacji celu,

jakim jest neutralność węglowa w całym europejskim obszarze produkcji, logistyki i dostaw do 2035 roku.

Na drodze do produkcji 600 000 samochodów elektrycznych do końca 2023 roku

Ford planuje osiągnąć globalny volumen produkcji 600 000 samochodów elektrycznych do końca 2023 roku z następującymi modelami w ofercie:

- 270 000 sztuk Mustangów Mach-E na rynki Ameryki Północnej, Europy i Chin
- 150 000 sztuk F-150 Lightning na rynek Ameryki Północnej
- 150 000 sztuk Transita EV na rynki Ameryki Północnej i Europy
- 30 000 sztuk całkowicie nowego SUV-a na rynki Europy, przy czym jego produkcja znacząco wzrośnie w 2024 roku

Ford dodaje ogniwa litowo-żelazowo-fosforanowe (LFP) do swojego portfolio, obok używanych już wcześniej ogniw niklowo-kobaltowo-manganowych (NCM). Pozwoli to na jeszcze większą skalę produkcji szczególnie pożądanych przez rynek modeli, a nabywcom zapewni wiele lat korzystania z samochodu przy minimalnej utracie zasięgu. Zmniejsza to również zależność od trudno dostępnych, krytycznych surowców, takich jak nikiel, a przy obecnych kosztach pozyskania przynosi Fordowi 10-15% oszczędności w cenie materiałów do produkcji, w porównaniu z akumulatorami korzystającymi z ogniw NCM.

Ford potwierdza, że dzięki współpracy z wiodącymi producentami ogniw na całym świecie, firma zapewniła sobie 100% pojemności ogniw – rocznie 60 gigawatogodzin (GWh) – potrzebnej do wyprodukowania 600 000 samochodów elektrycznych.

Ford ogłosił, że Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. (CATL) będzie dostarczać kompletne zestawy akumulatorów LFP dla modelu Mustang Mach-E na rynek Ameryki Północnej, począwszy od przyszłego roku, a także dla modelu F-150 Lightning od początku 2024 roku. Elastyczność architektury samochodów elektrycznych Forda pozwala na efektywne wykorzystanie technologii pryzmatycznych ogniw LFP CATL, co umożliwi szybkie wykorzystanie dużej liczby akumulatorów i zaspokojenie popytu na wyposażone w nie modele.

Ford wykorzystuje również swoje wieloletnie związki z LG Energy Solution (LGES) oraz strategiczną współpracę z SK On, aby zrealizować swój cel dotyczący łącznej pojemności akumulatorów, które będą dostępne przed końcem 2023 roku.

Tradycyjny dostawca Forda, LGES szybko podwoił swoje moce produkcyjne w zakładzie we Wrocławiu, aby zapewnić dodatkową produkcję ogniw NCM dla modeli Mustang Mach-E i E-Transit.

Ponadto firma SK On przygotowała moce produkcyjne, aby zaspokoić zapotrzebowanie na akumulatory do produkowanych w dużych seriach modeli F-150 Lightning i E-Transit w trakcie 2023 roku, zwiększając produkcję ogniw NCM powyżej wcześniej planowanego poziomu w zakładzie w Atlancie i tworząc nowe moce produkcyjne ogniw akumulatorowych w zakładzie na Węgrzech.

Pędząc do ponad 2 mln samochodów elektrycznych do końca 2026 roku

Ford opiera się na kontraktach związanych z kamieniem milowym, jakim jest produkcja 600 000 samochodów elektrycznych rocznie i nie zatrzymuje się na tym celu. Firma zapewniła już sobie około 70% łącznej pojemności ogniw akumulatorowych potrzebnych do rocznej globalnej produkcji ponad 2 milionów pojazdów elektrycznych do końca 2026 roku.

Firmy Ford i CATL (największy na świecie producent akumulatorów) podpisały odrębne, niewiążące protokoły ustaleń w celu zbadania możliwości współpracy w zakresie dostaw akumulatorów na potrzeby Forda w Chinach, Europie i Ameryce Północnej.

Ford poinformował również, że planuje uruchomić produkcję ogniw LFP o łącznej pojemności 40 GWh w Ameryce Północnej począwszy od 2026 roku.

Firma zamierza wykorzystać te dodatkowe moce produkcyjne do uzupełnienia dostaw na potrzeby trzech wcześniej anonsowanych zakładów produkujących akumulatory w Kentucky i Tennessee, które będą częścią joint venture nazwanego BlueOval SK, a będącego wspólnym przedsięwzięciem Forda i SK On, oficjalnie utworzonego w zeszłym tygodniu. Ford podpisał dodatkowy protokół ustaleń z SK On, a także Koç Holdings, aby stworzyć spółkę joint venture w Turcji, której celem jest zwiększenia łącznej pojemności wytwarzanych tam akumulatorów.

Aby wzmocnić zawiązane spółki joint venture, Ford zaopatruje się bezpośrednio w surowce do produkcji ogniw akumulatorowych.

„Nasz zespół aktywnie współpracował z partnerami w Stanach Zjednoczonych i na całym świecie” – powiedziała Lisa Drake, wiceprezeska Ford Model e, EV Industrialization. „Będziemy działać szybko na kluczowych rynkach i w regionach, gdzie można pozyskać krytyczne surowce, spotykając się z przedstawicielami rządów, firm wydobywczych i przetwórczych oraz podpisując protokoły ustaleń i umowy, które są zgodne z oczekiwaniami Forda w zakresie ESG (ratingi oceniające E – środowisko, S – społeczną odpowiedzialność, G – ład korporacyjny) i stanowią podstawę planu Forda dotyczącego udostępnienia samochodów elektrycznych milionom klientów.”

Dziś Ford ogłosił, że współpracuje z głównymi graczami z branży wydobywczej i już obecnie zagwarantował sobie większość niklu potrzebnego do końca roku 2026 i na następne lata. Ford podpisał niewiążące protokoły ustaleń z:

- Vale Canada Ltd.: badanie potencjalnych możliwości w całym łańcuchu wartości samochodów elektrycznych.

- PT Vale Indonesia i HHuayou Cobalt: zbadanie możliwości trójstronnej współpracy w zakresie przetwarzania niklu, niezależnie od tego Ford podpisał z Huayou umowę odbioru produkcji, co łącznie zapewni Fordowi prawa do zakupu 84 tysięcy ton niklu rocznie.
- BHP: dostawy niklu z zakładów BHP Nickel West w Australii. Docelowa wieloletnia umowa może dotyczyć już roku 2025 i z czasem może zostać rozszerzona na inne surowce.

Ford sfinalizował też kilka kluczowych kontraktów na dostawy litu. Poza niedawno ogłoszonym zagwarantowaniem kluczowych aktywów w Australii Zachodniej, przez Liontown Resources, Ford podpisał również niewiążący protokół ustaleń z Rio Tinto, dotyczący istotnej umowy na odbiór litu z projektu Rincon w Argentynie. Jest to część protokołu ustaleń dotyczącego dostaw wielu metali, którego kształt wynika ze skali zakupów aluminium, dokonywanych przez Forda i obejmuje potencjalną możliwość rozszerzenia o dostawy miedzi.

Ford kontynuuje również prace nad lokalizacją zakładów przetwarzania kluczowych materiałów, niezbędnych do produkcji akumulatorów w Ameryce Północnej. W związku z tym firma ogłasza:

- EcoPro BM i SK On: podpisano niewiążący list intencyjny z Fordem w sprawie utworzenia zakładu produkcji katod w Ameryce Północnej.
- ioneer: podpisano wiążącą umowę z Fordem dotyczącą odbioru węglanu litu z projektu firmy ioneer Rhyolite Ridge w Newadzie w celu wsparcia produkcji samochodów elektrycznych po 2025 roku.
- Compass Minerals: podpisano niewiążący protokół ustaleń dotyczący wodorotlenku litu i węglanu litu z operacji w Utah nad jeziorem Great Salt Lake.
- Syrah Resources i SK On: podpisano niewiążący protokół ustaleń dotyczący odbioru naturalnego grafitu z zakładu przetwórczego w Vidalia w Luizjanie.

„To bardzo konkurencyjne środowisko. Nasi kooperanci dostrzegają wartość w silnym popycie, jaki stworzyliśmy dzięki wyjątkowym produktom, takim jak Mustang Mach-E i F-150 Lightning, oraz w stabilności, jaką możemy zaoferować” - powiedziała Lisa Drake. „Jesteśmy zadowoleni ze współpracy z nimi, a także z innymi partnerami, o których jeszcze nie mówiliśmy, jako że wszystkie te działania prowadzą do zbudowania nowego globalnego łańcucha dostaw dla Forda.”

Zapotrzebowanie na samochody elektryczne

Ford na nowo tworzy łańcuch dostaw dla produkcji pojazdów elektrycznych, jednocześnie zbierając konsumenckie pochwały za swoje samochody elektryczne pierwszej generacji, już

wprowadzone na rynek, a sygnały świadczące o wzroście popytu wśród potencjalnych nabywców pojazdów elektrycznych stają się coraz mocniejsze.

Po raz pierwszy większość konsumentów, którzy zamierzają kupić samochód w ciągu najbliższych dwóch lat twierdzi, że wybierze pojazd elektryczny lub hybrydowy, stanowi to wzrost o 11% w stosunku do ubiegłego roku i o 22% w stosunku do roku 2020, jak wynika z badań opublikowanych przez firmę EY. Większość z tego wzrostu dotyczy samochodów w pełni elektrycznych.

Wśród użytkowników firmowych, którzy nie wdrożyli jeszcze pojazdów elektrycznych, 60% amerykańskich szefów firm stwierdziło w ankiecie przeprowadzonej przez Ford Pro, że planuje wprowadzenie pojazdów elektrycznych do swoich flot samochodowych w ciągu dwóch lat.

Reakcja rynku na modele F-150 Lightning i Mustanga Mach-E jest znakomita, przysparzając Fordowi zupełnie nowych klientów. Mustang Mach-E zajmuje pierwsze miejsce w swoim segmencie pod względem ocen nabywców, jak wskazują badania Forda z I kwartału, natomiast F-150 Lightning w swojej klasie znalazł się na drugim miejscu po F-150 napędzanym silnikiem spalinowym.

Ford z myślą o pobudzeniu popytu pracuje nad udostępnieniem samochodów elektrycznych milionom klientów, rozwiązując problem barier przy wejściu na nowy rynek, takich jak ładowanie, koszty i zadowolenie związane z zakupem samochodu elektrycznego.

„To nasza szansa na zdobycie zupełnie nowej grupy klientów, zbudowania ich lojalności i pozyskiwania zwolenników w miarę wzrostu naszego udziału w rynku” – powiedział Marin Gjaja, szef obsługi klientów w Ford Model e. „Rozwijamy usługi cyfrowe i tradycyjne oraz dbamy o pozytywne wrażenia, których oczekują nowi klienci kupujący produkt, który oznacza dla nich odkrywanie nowej gałęzi techniki. Naszym celem jest połączenie wygody zakupów cyfrowych z kompetencjami Forda, skalą i fizyczną obecnością naszych dealerów, aby zapewnić najlepsze możliwe wrażenia przyszłym właścicielom samochodów elektrycznych.”

# # #

Uwagi do stwierdzeń dotyczących przyszłości

Stwierdzenia zawarte lub włączone w charakterze odnośników do niniejszego dokumentu mogą stanowić tzw. stwierdzenia dotyczące przyszłości, w rozumieniu Ustawy o Reformie Sądowej Przepisów, dotyczących papierów wartościowych z 1995 r.

Stwierdzenia dotyczące przyszłości opierają się na oczekiwaniach, prognozach i założeniach kierownictwa firmy i wiążą się z szeregiem czynników ryzyka, niepewności i innych zmiennych, które mogą spowodować, że rzeczywiste wyniki będą się znacznie różnić od zakładanych, w zakresie niepodlegającym ograniczeniom:

- Na kondycję finansową i wyniki działalności Forda i Ford Credit miały i mogą mieć nadal negatywny wpływ kwestie związane ze zdrowiem publicznym, w tym epidemie lub pandemie,

takie jak COVID-19;

- Ford jest w znacznym stopniu uzależniony od swoich dostawców, którzy dostarczają komponenty zgodnie z harmonogramem produkcji Forda, a niedobór kluczowych komponentów, takich jak półprzewodniki, czy surowce może zakłócić produkcję pojazdów Forda;
- Długoterminowa konkurencyjność Forda zależy od pomyślnej realizacji jego planu Ford+;
- W pojazdach Forda mogą wystąpić usterki, które spowodują opóźnienia we wprowadzaniu nowych modeli, kampanie serwisowe lub wzrost kosztów gwarancji;
- Ford może nie osiągnąć oczekiwanych korzyści z istniejących lub planowanych sojuszy strategicznych, przedsięwzięć joint venture, przejęć, sprzedaży lub nowych strategii biznesowych;
- Na systemy operacyjne, systemy bezpieczeństwa i pojazdy oraz usługi mogą mieć wpływ incydenty związane z cyberatakami, ataki złośliwego oprogramowania typu ransomware i inne zakłócenia;
- Produkcja Forda, jak również produkcja dostawców Forda, może zostać zakłócona przez problemy pracownicze, klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka, problemy finansowe, trudności produkcyjne, ograniczenia mocy zakładów lub inne czynniki;
- Na zdolność firmy Ford do utrzymania konkurencyjnej struktury kosztów mogą wpłynąć problemy związane z zatrudnieniem lub inne ograniczenia;
- Zdolność firmy Ford do pozyskiwania i zatrudniania utalentowanych, wszechstronnie wykształconych i wysoko wykwalifikowanych pracowników ma kluczowe znaczenie dla jej sukcesu i konkurencyjności;
- Nowe i istniejące cyfrowe oraz fizyczne produkty i usługi Forda oraz usługi związane z mobilnością podlegają akceptacji rynku i napotykają na znaczącą konkurencję ze strony istniejących i nowych podmiotów z branży motoryzacyjnej, mobilności i usług cyfrowych;
- Wyniki Forda w najbliższym czasie są uzależnione od sprzedaży większych, bardziej dochodowych pojazdów, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych;
- W związku z globalnym zasięgiem działalności, na wyniki Forda mogą niekorzystnie wpłynąć czynniki ekonomiczne, geopolityczne, protekcjonistyczna polityka handlowa lub inne czynniki, w tym opłaty celne;
- Wielkość sprzedaży przemysłowej na każdym z kluczowych rynków Forda może ulec destabilizacji i zmniejszeniu w przypadku kryzysu finansowego, recesji lub istotnych wydarzeń geopolitycznych;
- Ford może napotkać zwiększoną konkurencję cenową lub spadek popytu na swoje produkty wynikający z nadwyżki mocy produkcyjnych w całej branży, wahań kursów walut, działań konkurencji lub innych czynników;
- Presja inflacyjna, wahania cen surowców, kursów walutowych, stóp procentowych oraz wartości inwestycji rynkowych Forda lub Ford Credit, w tym zbywalnych papierów wartościowych, mogą

mieć znaczący wpływ na wyniki;

- Na dostęp Forda i Ford Credit do kredytów, sekurytyzacji lub instrumentów pochodnych na całym świecie po konkurencyjnych stawkach lub w wystarczającej ilości mogą wpłynąć obniżki ratingów kredytowych, zmienność rynku, zakłócenia na rynku, wymogi regulatorów rynków finansowych lub inne czynniki;
- Otrzymanie przez Forda zachęty rządowe mogą podlegać ograniczeniu, zakończeniu lub wycofaniu;
- Ford Credit może ponieść wyższe od oczekiwanych straty kredytowe, uzyskać niższe od oczekiwanych wartości odsprzedaży lub wyższe od oczekiwań ilości zwrotów leasingowanych pojazdów;
- Dane ekonomiczne i demograficzne dotyczące planów emerytalnych i innych planów świadczeń emerytalnych (np. stopy dyskontowe lub zwroty z inwestycji) mogą być gorsze od zakładanych przez Forda;
- Zobowiązania dotyczące wypłaty emerytur i inne zobowiązania z tytułu świadczeń emerytalnych mogą niekorzystnie wpłynąć na płynność i sytuację finansową Forda;
- Ford oraz Ford Credit mogą być narażony na nietypowe lub kosztowne spory sądowe, dochodzenia agencji rządowych lub negatywny rozgłos wynikający z rzekomych wad produktów i usług, postrzeganego wpływu na środowisko naturalne lub podobne czynniki;
- Ford może być zmuszony do znaczącej modyfikacji swoich planów produktowych, aby spełnić wymogi przepisów dotyczących bezpieczeństwa, emisji spalin, zużycia paliwa, pojazdów autonomicznych i innych;
- Ford i Ford Credit mogą być narażone skutki ciągłego rozwoju wciąż zaostrzanych praw i przepisów dotyczących prywatności, wykorzystania danych i ochrony danych, jak również zwiększonych oczekiwań konsumentów w zakresie ochrony ich danych osobowych; oraz
- Ford Credit może podlegać nowym lub zaostrzonym przepisom kredytowym, przepisom dotyczącym ochrony konsumenta lub innym regulacjom.

Nie możemy być pewni, że jakiekolwiek oczekiwania, prognozy lub założenia poczynione podczas przygotowywania stwierdzeń dotyczących przyszłości okażą się trafne, ani że jakiekolwiek przewidywania zostaną zrealizowane. Należy się spodziewać, że mogą wystąpić różnice między wynikami prognozowanymi a rzeczywistymi. Nasze stwierdzenia dotyczące przyszłości obowiązują wyłącznie w dniu ich pierwszej publikacji i nie podejmujemy żadnych zobowiązań do ich aktualizacji lub publicznej korekty, czy to w wyniku pojawienia się nowych informacji, przyszłych zdarzeń, czy też z innych przyczyn. Dodatkowe omówienie znajduje się w „Punkcie 1A. Czynniki ryzyka" w naszym Raporcie rocznym na Formularzu 10-K za rok zakończony 31 grudnia 2021, zaktualizowanym przez kolejne Raporty kwartalne na Formularzu 10-Q i Raporty bieżące na Formularzu 8-K.

# # #

O Ford Motor Company
Ford Motor Company (NYSE: F) z centralą w Dearborn w stanie Michigan w USA jest globalną marką, stawiającą sobie za cel pomoc w budowaniu lepszego świata, w którym każda osoba może swobodnie poruszać się i realizować swoje marzenia. Plan wzrostu i tworzenia wartości rynkowej firmy, Ford+, wykorzystuje wypracowane atuty, nowe możliwości i trwałe relacje z klientami dla podniesienia satysfakcji i pogłębienia lojalności tych klientów. Firma opracowuje i dostarcza innowacyjne, cieszące się niesłabnącym zainteresowaniem samochody ciężarowe, pojazdy sportowo-użytkowe, dostawcze i użytkowe marki Ford oraz luksusowe pojazdy marki Lincoln, a także usługi oparte na łączności sieciowej. Ponadto Ford umacnia swoją pozycję lidera w dziedzinie rozwiązań transportowych, w tym systemów autonomicznej jazdy, oraz świadczy usługi finansowe za pośrednictwem Ford Motor Credit Company. Ford zatrudnia około 182 tys. pracowników w zakładach na całym świecie. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Credit na stronie corporate.ford.com.

***Ford of Europe** wytwarza, sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, zatrudniając około 41 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 55 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Oprócz spółki Ford Motor Credit Company, usługi firmy Ford of Europe obejmują dział Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (10 spółek całkowicie zależnych oraz 4 nieskonsolidowane typu joint venture). Pierwsze samochody marki Ford dotarły do Europy w 1903 roku – w tym samym roku powstała firma Ford Motor Company. Produkcja w Europie ruszyła w roku 1911.*

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com