

これは、2009年2月17日にダイムラーAGから発表された
プレスリリースの日本語抄訳です。

ダイムラーグループ2008年EBIT*は27億ユーロ (前年: 87億ユーロ)

Press information

2009年2月18日

- ・ 純利益 14 億ユーロ(前年: 40 億ユーロ)
- ・ 売上高 959 億ユーロ(前年: 994 億ユーロ)
- ・ 1 株当たり配当 0.60 ユーロ(前年: 2.00 ユーロ)
- ・ 2009 年も EBIT に大きな減益圧力を予測
- ・ 効率改善プログラムを強化

* EBIT: 利払い前の税引き前当期利益

ダイムラーAGは2月17日、グループおよび各部門の2008年暫定決算(未監査)を
発表しました。

EBITは27億3,000万ユーロ(前年: 87億1,000万ユーロ)となりました。

EBIT減少の最大の要因は、クライスラーへの投資およびメルセデス・ベンツ・
カーズ部門の収益悪化にともなう総額32億2,800万ユーロの支出(前年: 3億7,700万
ユーロ)です。加えて、前年のEBITでは、保有するEADS株式譲渡による収益が大きか
ったこと(2008年: 1億3,000万ユーロ、2007年: 15億7,300万ユーロ)も影響していま
す。ダイムラー・トラック部門は前年実績を下回りました。最大の要因は米国の厳しい
経済情勢とNAFTA地域における事業の再構築に伴う支出です。一方、ダイムラー・ファイ
ナンシャル サービス、メルセデス・ベンツ・バン部門、ダイムラー・バス部門は好調な収
益を記録しました。

継続事業によるEBITは、各部門の見積もりを総合して60億ユーロ以上を予測してい
ました。これに含まれない特別項目は、メルセデス・ベンツ・カーズのリース車両残存
価値評価見直し、ポツダム広場の不動産売却、EADS株式譲渡、ダイムラー・トラック・
ノースアメリカの事業再構築、新経営モデル、クライスラー関連要因です。これらの特別
項目を除いたグループEBITは上記の目標を達成しています。

2008年は、非常に好調に推移した前半に対して、後半はきわめて厳しいものとなり
ました。ダイムラーAGの年次記者会見の席上、ダイムラーAG取締役会会長 兼 メル
セデス・ベンツ・カーズ統括のディーター・ツェツェは、「2008年前半のダイムラーは、
正常な経済状態の下ではすぐれた業績を上げられることを示しました。多くの事業で
非常によい結果が見込まれていました」と述べました。

通年の純利益は14億ユーロ(前年: 40億ユーロ)、1株当たりの収益は1.41ユーロ(前年: 3.83ユーロ)となりました。

取締役会では、監査役会に対し、1株あたり0.60ユーロの配当を提案しています(前年: 2.00ユーロ)。配当総額は、2008年12月31日現在で配当受給権を持つ株の数から、5億5,600万ユーロ(前年: 19億2,800万ユーロ)となります。この配当調整の最大の理由としては、2008年の収益が減少したことに加え、世界経済および自動車市場の今後の動向が予測しがたいことが挙げられます。

販売台数および売上高

総販売台数は、とくに後半、市況が厳しさを増した中でも前年とほぼ同等の210万台となりました。総売上高は959億ユーロ(前年: 994億ユーロ)、為替調整後の減少幅は1%となっています。

フリーキャッシュフローおよび流動性

後半の危機的な展開により、産業部門(ファイナンシャル部門以外の本業の自動車事業部門)における通年のフリーキャッシュフローはマイナス39億ユーロと不十分な結果となりました(前年: +76億ユーロ)。最大の要因は、メルセデス・ベンツ・カーズ第4四半期販売台数が予測を超える落ち込みとなったことです。在庫は、生産削減にもかかわらず高い水準にとどまりました。これに加え、多くの請求書が年末に支払い期限を迎え、第3四半期の買掛金決済を行ったことで、サプライヤーに対する支払いが過度に膨らみました。フリーキャッシュフロー減少のその他の要因としては、新型EクラスおよびCO₂排出量削減技術に対する投資が一時的に増加したこと、ロシアのトラックメーカー、カマズ社の株式10%を取得したことが挙げられます。

一方、流動性は良好な水準にあります。2008年は前年比91億ユーロ減の80億ユーロとなりました。2007年12月31日現在の流動性が高かったのは、クライスラーの過半数株式を売却したことによるもので、今回は適切な水準まで減少したことになります。

従業員

2008年12月31日現在、ダイムラーの従業員数は全世界で27万3,216人(前年:27万2,382人)。このうち16万7,753人(前年:16万6,679人)がドイツ、2万2,476人(前年:2万4,053人)が米国における従業員です。実習生、訓練生の数は2008年末現在で9,603人(前年:9,300人)となっています。

取締役会ではダイムラーAGで対象となる従業員約11万8,000人に対し、2008年の自主的利益分配ボーナスとして、1人当たり1,900ユーロを支払うことを決定しました。このボーナスは2009年4月に給与と併せて支給されます。この利益分配は、2008年営業利益に対する従業員の貢献に報いるものです。

なお、2009年はキャッシュフローを確保するため、全分野の従業員の貢献が求められます。したがって取締役会では、団体交渉の合意の対象となっている従業員約14万人に対する2009年の賃上げについて、団体交渉の対象となった賃金分のみにも適用し、合意以外にダイムラーが支払っている部分には適用しないことを決定しました。これは、2004年に労使代表の間で結ばれた“Securing the Future 2012”合意でも予見されているものです。取締役会はさらに、管理職の報酬についても2009年は引き上げないことを決定しました。また、これに関連した2009年のその他の対策としては、従業員株式プログラムの一時的中止があります。

安定した将来への投資

2008年の未来への投資は、厳しい経済環境にもかかわらず、前年実績を10億ユーロ上回る80億ユーロとなりました。

研究開発費総額は44億ユーロ(前年:41億ユーロ)となりました。研究開発費を部門別に見ると、メルセデス・ベンツ・カーズで前年の27億ユーロから30億ユーロ、ダイムラー・トラックでは11億ユーロ(前年:10億ユーロ)に増加しています。

研究開発活動は、燃費低減や環境対応に向けた新しい駆動技術の開発を重点的に進めました。また、CO₂の排出量をさらに削減し、将来のニーズに対応したクルマを長期的にお届けするため、従来型駆動技術の最適化や、車両の軽量化、さらに燃料電池、電気自動車などの代替駆動システム開発の取り組みも進めています。

設備投資は36億ユーロ(前年: 29億ユーロ)となりました。ニューモデルと新型駆動システムへ重点的に投資を行いました。設備投資総額のうち、ドイツ国内への投資は25億ユーロとなっています。

部門別の詳細について

メルセデス・ベンツ・カーズ(メルセデス・ベンツ、マイバッハ、スマート、AMG)の総販売台数は127万3,000台(前年: 129万3,200台)でした。このうちメルセデス・ベンツは112万5,900台(前年: 118万100台)となりました。また、スマートは13万9,000台(前年: 10万3,100台)と、前年より大幅に増加しました。

売上高は、市場の動向、とくにEクラスのモデルチェンジ前の買い控えにより、前年比9%減の478億ユーロとなりました。EBITは21億1,700万ユーロと、前年同期の47億5,300万ユーロより大幅に減少しました。とくに第4四半期の損益については、前年同期の14億2,600万ユーロの黒字に対して、3億5,900万ユーロの赤字となりました。前半はEBITがきわめて順調に推移しましたが、第3四半期からはNAFTA地域および欧州主要市場における需要の急激な落ち込みが収益に大きな打撃を与えました。

さらに、より小型のモデルへの需要のシフトや為替変動も収益を押し下げる要因となったほか、年後半の世界経済の急速な悪化に伴うリース車両残存価値の評価見直しにより、4億6,500万ユーロの減損が発生しました。また、販売奨励金や原材料価格の高騰も減益要因となっています。ただし、これらの減益要因は効率改善を推し進めたことにより一部相殺されています。

ダイムラー・トラックは販売台数47万2,100台、売上高286億ユーロ(前年: 46万7,700台、285億ユーロ)と、中型・大型トラック市場でふたたび世界トップとなりました。販売台数が前年より1%増加したのは、ブラジル、インドネシア、中東での増加が主な要因です。一方、米国、カナダ、日本では景気低迷により販売台数が減少しました。

同部門のEBITは16億700万ユーロ(前年: 21億2,100万ユーロ)となりました。これは主に、NAFTA地域で厳しい経済状況により納車台数が減少したことによるもので、他の減益要因としては、為替変動の影響や原材料価格の高騰が挙げられます。さらに、ダイムラー・トラック・ノースアメリカの事業再構築対策による2億3,300万ユーロのマイナスが含まれています。ただ、こうした対策により2011年には年間収益は9億ドル改善する見込みです。

欧州/ラテンアメリカ地域におけるトラック販売台数は前年より6%増加、過去最高の17万100台となりました。NAFTA地域では前年比12%減の10万4,300台でしたが、クラス8ではトラックのシェアが30.9%と、首位の座を守りました。またアジア地域では、インドネシア、中東、東欧、トルコでの販売増加により、トラックとバスで前年比5%増の19万7,700台と、過去最高を記録しました。

なお、2008年12月には、ロシアのトラックメーカー、カマズ社との間で戦略的パートナーシップを結び、同社株式の10%を取得しました。ダイムラー・トラックはカマズ社との提携により、ロシア市場への進出を進めることとなります。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスの2008年実績は順調に推移し、世界契約額は前年比7%増の634億ユーロとなりました。また、東欧とアジアを中心に新たに数社が連結子会社として加わりました。連結状況の変化と為替変動の影響を除いた契約額の増加は5%となります。新規事業は前年比7%増の295億ユーロとなりました。

同部門のEBITは6億7,700万ユーロと、前年の6億3,000万ユーロを大きく上回りました。契約高の増加が最大の増益要因ですが、リスクコストが増加し、マイナスの影響を与えています。

バン、バスおよびその他の事業部門の構成は、メルセデス・ベンツ・バン部門、ダイムラー・バス部門のほか、ヨーロッパ・エアロノーティック・ディフェンス・アンド・スペース社(EADS)への出資(22.5%)、クライスラーホールディング社への出資(19.9%)、トグナム社への出資(28.4%)となっています。なお、上記出資分の決算については、持分法により3ヶ月遅れで計上しています。

メルセデス・ベンツ・バン部門の世界販売台数は、年後半の市況悪化にもかかわらず28万7,200台と、過去最高となった前年実績に迫る水準を達成しました(前年: 28万9,100台)。

ダイムラー・バス部門におけるメルセデス・ベンツ、セトラ、オリオン・ブランドのバスとシャーシの販売台数は4万600台と、ふたたび前年実績を上回り(前年: 3万9,000台)、全主要市場の8トン超バス市場で世界トップの地位を維持しています。

バン、バスおよびその他の事業部門の売上高は、主にダイムラー・バスの販売台数の増加により、前年比6%増の150億ユーロとなりました。

また、EBITは12億3,900万ユーロの赤字となっています(前年: 19億5,600万ユーロの黒字)。メルセデス・ベンツ・バンは好調な売上高に支えられ、8億1,800万ユーロ(前年: 5億7,100万ユーロ)、ダイムラー・バスは販売台数の増加により、前年の3億800万ユーロから4億600万ユーロへと増加しました。EADS社の収益のうち、ダイムラーの出資によるものは1億7,700万ユーロ(前年: 1,300万ユーロ)です。

減益の主な要因としては、クライスラー出資分の減益とそれに関連する他の費用などの特別項目が挙げられます。加えて、前年のEBITでは、保有していたEADS株式の譲渡による収益(2008年: 1億3,000万ユーロ、2007年: 15億7,300万ユーロ)が大きかったことも影響しています。なお、ポツダム広場の不動産売却からは、4億4,900万ユーロの利益が発生しました。

EADSの収益向上は、主にエアバスおよびユーロコプターが好調なことによるものですが、アストリウム事業部門、防衛・安全保障もそれぞれきわめて好調に推移しました。同社の減益要因としては、ドル安とA400M計画の難航が挙げられます。

持分法が適用されるクライスラーLLCへの出資分(19.9%)は、13億9,000万ユーロの減益要因となりました(前年: 3億7,700万ユーロの費用)。さらに、ローンなどクライスラー関連資産減損により、18億3,800万ユーロの損失が発生しました。

今後の見通し

現在の世界的な景気後退がいつまで続くか、さらに、どの程度のものになるかは不透明ですが、このことは世界自動車市場の今後の動向に関する大きなリスクと関連しています。

2009年の世界自動車需要は、現時点では前年より10%減少すると予測されています。世界3大市場についてはそれを上回る落ち込みとなるほか、多くの新興市場でも販売減少が予想されます。

商用車についても主要市場の見通しは芳しくなく、3大市場では需要が大幅に落ち込むものと見られます。西欧では、景気循環による明らかな後退局面が始まっており、とくに中型・大型トラックに対して大きな打撃となります。また、成長市場であるアジア、東欧、ラテンアメリカにおいても、世界的な景気減速の影響から商用車の需要は

減少すると見られており、主要な新興市場においては、すべての商用車セグメントで大きく縮小することが予想されます。 Page 7

メルセデス・ベンツ・カーズについては、主要販売市場、とくに同部門にとって重要なセグメントの低迷が避けられない情勢で、2009年の総販売台数は2008年を下回るものと予測されます。ダイムラー・トラックでも、主要市場の需要低迷から、2009年の販売台数は大きく落ち込むものと見ています。メルセデス・ベンツ・バン部門およびダイムラー・バス部門も、昨年の好調な実績には及ばないでしょう。

各自動車市場の動向に関する仮定と各部門の計画から、ダイムラーグループの2009年総販売台数は大幅に減少するものと見られます。ただし、ダイムラーグループでは、革新的で高品質の新製品や魅力的なラインアップにより、各部門とも市場における地位をさらに強化することができると見ています。

こうした現在の販売台数予測から、売上高は全自動車部門で2008年実績を下回ることが予測されます。

収益については、グループ収益、各部門の収益とも押し下げ圧力がさらに高まるものと見られます。2009年の収益の詳細については、世界経済および自動車市場の動向についてより正確に見きわめることが可能になった時点でお知らせします。

ダイムラーでは、収益を持続的に、そして全部門で改善すべく、コスト削減および効率改善対策を引き続き推進・強化してきました。こうした対策としては、フレックスタイム制、労働時間短縮による生産および雇用の調整や、在庫削減、支出の制限、借り換えローンの最適化などが挙げられます。

ツェツェは「ダイムラーグループはこの危機に対応する上で比較的恵まれた立場にあります。この危機は未曾有の状況を克服し、より強力な企業となるチャンスであり、ダイムラーはこのチャンスをしっかりと掴もうとしています」と述べています。