DAIMLER

Press Information

この資料は、2009年10月27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。

2009年第3四半期は黒字回復、第4四半期も黒字の見通し

2009年10月28日

- **EBITは4億7,000万ユーロの黒字**
  （2009年第2四半期：10億500万ユーロの赤字）
- **純利益5,600万ユーロ**
  （2009年第2四半期：純損失10億6,200万ユーロ）
- **売上高193億ユーロ（2009年第2四半期：196億ユーロ）**

ダイムラーAGは2009年第3四半期決算で黒字を回復し、第4四半期も現行事業でEBITが黒字となる見通しとなりました。ただし、今後の経済全体の動向と、販売店およびサプライヤーへの影響によっては、第4四半期の実績に影響が出ることも考えられます。

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・ツェッチェは「ダイムラーの危機への対応は着実に進んでいます。新モデルの開発や新規市場の開拓を進めつつ、財務的柔軟性の確保に成功し、効率向上の取り組みを強化してきています。来年も世界各地の自動車市場で厳しい状況が予測されますが、ダイムラーは体制をしっかり整え、自信を取り戻しました」と述べています。

2009年通期の販売台数と売上高は大幅な減少となる見通しです（前年：販売台数210万台、売上高959億ユーロ）。

ダイムラーでは、コスト削減および支出抑制対策を実施しました。内容は、固定費・材料費の削減のほか、人件費の抑制や組織構造の合理化など、従来の効率強化プログラムを補完するものです。これにより、2009年通期の削減総額は、当初の目標額40億ユーロを上回る見通しです。

ダイムラーは、依然として世界的に厳しさが続く金融危機の中でも健全な経営基盤を確保しており、第4四半期も安定した経営を見込んでいます。現在、資本市場の流動性がきわめて高いレベルにあることから、年内のこれ以降の資本市場の利用については、わずかにとどめたいと考えています。

第1四半期から第3四半期の産業部門のフリーキャッシュフローは、プラス23億ユーロまで改善しました。これはおもに、在庫、売掛金、買掛金の管理を徹底したことによるものです。年末にはサプライヤーへの支払いが増え、季節要因により在庫が増加するため、第4四半期のキャッシュフローは、現時点ではマイナスを予測しています。ただし、2009年通期の産業部門におけるフリーキャッシュフローはプラスとなる見込みです。

メルセデス・ベンツ・カーズでは、第4四半期も回復が続くと見ています。最近発売した新型Eクラスと11月に発売予定のEクラス ステーションワゴンに加え、新型Sクラスが2009年6月末に発売されたことで販売にはずみがつくものと予想されますが、今年のこれまでの主要販売市場と重要なセグメントの低迷の影響を完全に補うことは不可能と見られます。

2009年通期の販売台数は2008年を下回るものと予測されます。米国、西欧、日本を中心に落ち込みが予想されますが、これを一部補う形で中国をはじめとする新興市場では増加が期待されます。

第4四半期の販売台数は、新型Eクラス ステーションワゴンの導入や、Eクラス セダンの全ラインアップが出揃うことにより、第3四半期を上回ることが期待できます。

第4四半期の同部門による収益は、今後の販売台数予測と現在進めている効率向上の取り組みにより、第3四半期に比べてやや改善するものと見ています。

ダイムラー・トラックでは、このところ数ヶ月連続で受注が増加していますが、輸送サービス需要が大幅に減少し輸送力が過剰となっている状況から、2009年通期の販売台数については、大きく落ち込むものと見ています。また、第4四半期の販売台数は、現時点では第3四半期実績と同程度となる見通しです。アジアでは販売が増加する一方、欧州の各市場ではシェアが低下する見通しから、主要市場のシェアは、各市場の順位が入れ替わるものの、少なくとも安定を保つと見ています。

主要市場の低迷は同部門の収益の推移にも現れると見られ、加えて第4四半期は販売台数の地域別構成が不利に動くことからさらに影響を受けるものと予測されます。ただし、その影響はコスト削減策によって部分的に補うことができると見られます。

また、ダイムラー・トラック・ノースアメリカと三菱ふそうトラック・バスの事業再構築・ポジショニング見直しのための対策費用が第4四半期も引き続きEBITの減益要因となります。

以上のことから、第4四半期のEBITは第3四半期に比べて減少する見通しです。

メルセデス・ベンツ・バン部門では、主要市場で不況が続いていることから、第4四半期の販売台数は第3四半期をわずかに上回る程度、第4四半期のEBITは少なくとも損益がゼロとなる見込みです。

ダイムラー・バス部門では、第4四半期は中核市場の安定化を見込んでいます。販売台数は、大口受注による車両出荷台数の増加により、第3四半期を上回る見通しです。EBITは引き続き黒字が見込まれます。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは、2009年通期は不良債権の増加と、高水準の借り換え費用が引き続き予測されます。コスト増については効率改善プログラムにより少なくとも部分的に補うことができると確信しており、第4四半期の営業損益も引き続き黒字を見込んでいます。

2009年第3四半期の概要

10月19日にお知らせしたとおり、2009年第3四半期のグループEBITは4億7,000万ユーロとなりました（前年同期： 6億4,800万ユーロ）。ちなみに、今年 第2四半期はマイナス10億500万ユーロ、第1四半期はマイナス14億2,600万ユーロでした。

第3四半期のEBITの要因を見ると、すべての車両セグメントで販売台数が減少する一方、Eクラスのラインアップが出揃ったことや効率改善対策がプラスに働いています。ダイムラー・ファイナンシャル サービスのEBITは、おもに信用リスクの上昇により減少しました。

第3四半期は、クライスラー関連資産評価による4,800万ユーロの利益が計上される一方、三菱ふそうトラック・バスとダイムラー・トラック・ノースアメリカの事業ポジショニング見直し計画からは総額300万ユーロの費用が発生しています。また、ドイツ年金保護協会に対する年間負担金の増額が見込まれることから、グループでは負担金の引当を比例配分により5,900万ユーロ積み増しました。

なお、昨年第3四半期のEBITは、車両残存価値の評価見直しに伴う減損（4億4,900万ユーロ）と、グループが当時まだ保有していたクライスラー社株式に関係する費用（3億5,100万ユーロ）を含むものです。

純利益は5,600万ユーロとなりました（前年同期： 2億1,300万ユーロ）。ちなみに、第2四半期はマイナス10億6,200万ユーロでした。第3四半期の1株当たりの収益は0.04ユーロとなっています（前年同期： 0.21ユーロ）。

第3四半期の販売台数は26%減

ダイムラーグループ全体の世界における乗用車、商用車の販売台数は計38万6,500台で、前年同期を26%下回りました。

売上高は前年同期の245億ユーロを下回る193億ユーロとなり。為替変動の影響を除いた減少幅は22%となります。

2009年第3四半期末現在、ダイムラーの従業員は全世界で25万6,900人（前年同期末： 27万5,500人）です。このうちドイツは16万3,500人（前年同期末： 16万8,700人）となっています。

第1四半期から第3四半期の産業部門のフリーキャッシュフローは、厳しい経済情勢の中でプラス23億ユーロまで改善しました（前年同時期： マイナス3億ユーロ）。フリーキャッシュフローが増加した主な理由は、在庫、売掛金、買掛金、ならびに設備投資の推移により、各部門のEBITがもたらすマイナスの影響が補われたことにあります。

さらに、オルガンシャフトとして、産業部門がファイナンシャルサービス部門各社から受け取ったグループ内部支払い6億ユーロも、全体としてマイナスの影響を及ぼしています（前年各期のキャッシュアウトフロー）。なお、こうした内部支払いは、米国税務当局との合意に関連するもので、損益には計上されていません。

部門別の詳細について

メルセデス・ベンツ・カーズでは市場環境の厳しさが続く中、販売台数は27万1,900台となりました（前年同期： 31万5,800台）。7月、8月は例年どおり季節的要因で販売が落ち込みましたが、その後9月には単月としては今年の最高を記録しています。また、売上高は前年同期比12%減の102億ユーロとなりました。

EBITは3億5,500万ユーロと、前年同期の1億1,200万ユーロを大きく上回りました。前年同期比で増加した最大の要因は、前年同期実績がリース車両残存価値の評価見直しに伴う減損（4億4,900万ユーロ）を含んでいたことにあります。2009年第3四半期では、全般的な販売台数減少による減益の一部を、生産および営業を中心とした事業最適化の取り組みや、人件費調整対策が補ったほか、新型Eクラスのラインアップが出揃い、モデル構成比が有利に動いたこともプラスの要因となりました。

ダイムラー・トラックでは、輸送サービス需要の低迷などにより、販売台数が6万6,100台と大幅に落ち込みました（前年同期： 12万2,700台）。また、売上高も前年同期の73億ユーロから44億ユーロへと減少しました。

EBITは、きわめて好調だった前年同期のプラス5億1,000万ユーロを大きく下回りマイナス1億2,700万ユーロとなりました。これはおもに販売台数の減少によるものですが、人件費調整などの効率改善の取り組みは増益要因となっています。一方、三菱ふそうトラック・バスの事業再編により、さらに1,300万ユーロの費用が発生しました。逆に、ダイムラー・トラック・ノースアメリカのポジショニング見直し関連で計上された引当金の調整は1,000万ユーロの利益となりました。

メルセデス・ベンツ・バンは販売台数が4万100台となり、今年第1四半期、第2四半期の平均を大きく下回りました（前年同期： 7万3,200台）。ただ、引き続き市場が低迷する中では、前年同期の記録的な数字に並ぶことは不可能だったといえます（前年同期： 7万3,200台）。また、売上高は前年同期の24億ユーロから16億ユーロへと減少しました。

EBITは損益がゼロとなっています（前年同期： 2億1,200万ユーロ）。同部門も一般的な市場動向の影響を免れず、市場シェアは拡大したものの販売台数は減少しました。これにともなって発生した、収益に影響する特別費用が、効率改善によっても補われない形となりました。

ダイムラー・バスの販売台数（バスおよびシャーシ）は8,400台と、今年第2四半期に比べてわずかに増加しましたが、前年同期のすぐれた実績には届いていません（前年同期： 1万800台）。売上高は10億ユーロで、やはり前年同期（12億ユーロ）を下回りました。

EBITは2,300万ユーロとなりました。これも前年同期の9,200万ユーロという高い実績を下回っています。主な減益要因は、為替変動によるマイナスの影響と、市場動向を反映した世界的な需要の低迷にあります。とくに、メキシコをはじめとするラテンアメリカ市場では、前年同期の高い需要水準から大きく落ち込みました。欧州では、路線バス事業が引き続き安定して推移しましたが、長距離バスは需要が減少しました。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスは、第3四半期末の契約高が2008年末に比べ7%減の587億ユーロとなりました。なお、為替調整後の減少幅も7%となります。新規事業は前年同期比22%減の60億ユーロとなりました。

また、EBITは1億100万ユーロ（前年同期： 1億7,300万ユーロ）となりました。最大の減益要因は、信用リスク対策費用の上昇ですが、これに加えてメルセデス・ベンツ・バンクのダイレクトバンキング事業の拡大でも支出が発生しています。