

これは、2011年2月16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。

## 2010年のグループEBITは73億ユーロとなり、 1株あたり1.85ユーロの配当を提案 2011年のグループEBITは前年より大幅アップを期待

Press Information

2011年2月17日

- ・ 2010年純利益 47億ユーロ(前年: 純損失26億ユーロ)
- ・ グループ売上高 978億ユーロに大幅増加(前年: 789億ユーロ)
- ・ フリーキャッシュフロー 54億ユーロに倍増(前年: 27億ユーロ)

\* EBIT: 利払い前の税引き前当期利益

ダイムラーAGは2月16日、ダイムラーグループおよび各部門の2010年暫定決算(未監査)を発表しました。

2010年のグループEBITは72億7,400万ユーロ(前年: マイナス15億1,300万ユーロ)となり、きわめて好調な1年を締めくくりました。

ドイツ・シュツットガルトで開かれた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「ダイムラーは昨年、すばらしい復活を遂げました。今後の目標は、私たちが達成したレベルを長期にわたって維持すること、そして、可能な限りさらなる改善を図ることです。私たちにはそれをやりとげるにふさわしい製品やテクノロジー、戦略があります」と述べています。

現在の推定では、ダイムラーの2011年のEBITは、2010年のレベルを大きく上回ることが期待されます。

### 2010年実績

前年は金融・経済危機によって深刻な影響を受けましたが、すべての部門の収益は2010年初頭の予想より格段に高いものとなりました。これは、自動車市場全体の回復に加え、とくに魅力的な製品のラインアップや継続的効率改善によるものです。一方、EBITのマイナス要因としては、研究開発費の増加が挙げられます。

2009年と2010年の収益に影響を及ぼした特別項目については、個々の事業部門の説明に示しました。

EBITの増益によって、2010年の純利益も46億7,400万ユーロと前年に比べて大きく改善されました(前年: 純損失26億4,400万ユーロ)。これにともない1株当たりの収益も改善し、4.28ユーロとなりました(前年: マイナス2.63ユーロ)。

ダイムラーは昨年 無配を決定しましたが、今年はダイムラーの株主に帰属するグループの純利益の40%以上を分配する予定です。そのため、取締役会および監査役会は、2011年4月13日に開かれる年次総会において、1株当たり1.85ユーロの配当を支払うことへの承認を株主に求めることを決定しました。これが承認されれば、支払配当の総額は19億7,100万ユーロとなります。

ダイムラーの2010年総販売台数は190万台となり、世界的な経済・金融危機のためにきわめて低調だった前年を22%上回り、グループの売上高は前年比24%増の978億ユーロとなりました。為替調整後の伸び率は19%となります。

フリーキャッシュフローは、27億ユーロ増の54億ユーロとなりました。前年と比較すると、純流動性資産は47億ユーロ増の119億ユーロとなりました。

需要が増えたために従業員数も若干増加しました。2010年12月31日現在、ダイムラーの従業員数は全世界で26万100人です(前年: 25万6,407人)。このうちドイツでの雇用は16万4,026人(前年: 16万2,565人)となっています。実習生の数は8,841人(前年: 9,151人)です。

ダイムラーの取締役会と従業員総評議会(General Employee Council)は、2010年の好調な業績をうけ、従業員の特別な努力に対して、ダイムラーAGの有資格従業員に1人当たり3,150ユーロの業績評価手当を支払うことで合意しました。また、自動車誕生125周年に当たる今年、世界中の従業員に対して、グループ内での雇用年数に応じて最高で1,000ユーロの特別手当が支給されます。

## 安定した将来への投資

2010年の研究開発費は48億ユーロとなりました(前年: 42億ユーロ)。メルセデス・ベンツ・カーズで31億ユーロ(前年: 27億ユーロ)、ダイムラー・トラックでは13億ユーロ(前年: 11億ユーロ)の研究開発費を支出しました。

主な研究開発分野は、超低燃費、環境対応型の新しい駆動技術や、従来の駆動技術の最適化とハイブリッド化による効率向上です。また、燃料電池および電気自動車の開発を進めるとともに、新しい安全技術にも取り組んでいます。

設備投資総額は37億ユーロとなっています(前年: 24億ユーロ)。投資の重点はニューモデルと新型駆動システムに置かれました。設備投資総額のうち、ドイツ国内への投資は21億ユーロとなっています。

**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)の総販売台数は17%増の127万6,800台(前年:109万3,900台)、売上高は534億ユーロでした。販売に占める高額モデルの比重が高まったことから、売上高の増加幅は販売台数よりはるかに大きい29%となっています。

EBITは46億5,600万ユーロ(前年:マイナス5億ユーロ)、売上高利益率は8.7%でした(前年:マイナス1.2%)。

このきわめて好調な実績の主な要因は、前年の乗用車需要落ち込み後、販売台数が大きく回復したことにあります。ラインアップの魅力が奏功し、とりわけ米国と中国では大きく販売台数を伸ばしました。他の増益要因としては、モデル構成比の有利さや価格設定の改善、効率改善があります。さらに、長期引当金を複利計算とすることでの負担軽減もプラスとなりました(2010年:1億4,000万ユーロ、2009年:6億5,700万ユーロ)。マイナス要因としては、研究開発費の増加が挙げられます。

**ダイムラー・トラック**では販売台数が37%増の35万5,300台(前年:25万9,300台)、売上高が31%増の240億ユーロとなりました。

EBITは13億2,300万ユーロ(前年:マイナス10億100万ユーロ)、売上高利益率は5.5%でした(前年:マイナス5.5%)。

この増益はおもに、すべての主要市場(欧州、米国、ラテンアメリカ、日本)で販売台数が好調に推移したことによるものです。さらに、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・バスのポジショニング見直しを中心とするコスト削減の取り組みも増益要因となりました。ただ、こうした取り組みは実施費用が発生するもので、依然として2010年もまだ4,000万ユーロの減益要因となっています(前年:3億4,000万ユーロの減益要因)。

これに加え、2010年は長期保証およびサービス義務の再評価に関連する費用や研究開発費の増加も減益要因となりました。逆に、ダイムラー・トラック・ノースアメリカにおける医療保険および年金の調整に関連して1億6,000万ユーロの利益が発生し、プラスの要因となりました。さらに、長期引当金を複利計算することによる負担軽減も、プラスの要因となりました(2010年:5,800万ユーロ、2009年:2億4,100万ユーロ)。

**メルセデス・ベンツ・バン**は販売台数22万4,200台(前年:16万5,600台)。売上高も78億ユーロと、前年に比べて大きく増加しました(前年:62億ユーロ)。

EBIT は 4 億 5,100 万ユーロと、大幅に増加しました(前年: 2,600 万ユーロ)。売上高利益率は前年の 0.4%から 5.8%へ、大きく改善しました。

この増益の最大の要因としては、西欧、米国、中国を中心とした販売台数の増加と価格設定の改善が挙げられます。為替レートはマイナスに働いたものの、その影響は継続的な効率改善より相殺されました。

**ダイムラー・バス**では完成車およびシャーシの販売台数が 3 万 9,100 台(前年: 3 万 2,500 台)、売上高が 46 億ユーロ(前年: 42 億ユーロ)となりました。

EBIT は、2 億 1,500 万ユーロ(前年: 1 億 8,300 万ユーロ)。売上高利益率は 4.7%でした(前年: 4.3%)。

増益の最大要因は、ラテンアメリカでバスシャーシの納入台数が大きく上向いたことで、逆に、西欧と北米ではバス(完成車)の販売台数が減少し、マイナス要因となりました。

**ダイムラー・ファイナンシャル サービス**では、全世界での契約額が 637 億ユーロと、前年比 9%増を記録しました。為替変動の影響を除いた増加率は 3%となります。新規事業は前年比 17%増の 293 億ユーロ。為替調整後の伸び率は 11%となります。

EBIT は 8 億 3,100 万ユーロと大幅に増加しました(前年: 900 万ユーロ)。株主資本利益率は 16.1%でした(前年: 0.2%)。

2009 年の危機を経て増益に転じた主な要因は、リスク対策費用の減少と金利差益の増加です。逆に、ドイツ国内の事業再構築に関連する費用 8,200 万ユーロがマイナス要因となりました。さらに、リース契約していた非自動車関連資産の処分により、900 万ユーロの費用が発生しています(前年: 1 億ユーロ)。

以上の部門の EBIT からグループ EBIT への「調整」の部は、持分法が適用される EADS に対する出資にもとづき案分したダイムラーの帰属分と、企業レベルでのその他の損益、グループ内部部門間取引廃止による収益への影響を含んでいます。

EADS の純損失に占めるダイムラー帰属分は 2 億 6,100 万ユーロとなりました(前年: プラス 8,800 万ユーロ)。大幅に落ち込んだ最大の要因は、EADS が 2009 年連結決算において軍用輸送機 A400M 関連で計上した追加引当金となっています(マイナス 2 億 3,700 万ユーロ)。さらに、為替レートの動向もマイナスに働きました。

2010年、企業レベルで計上された利益は3,000万ユーロ(2009年は4億8,600万ユーロの損失)となりました。主な内訳は、保有していたタタ・モーターズ社株式(5.3%)の

売却益2億6,500万ユーロや、2010年10月にダイムラーAGが関わる訴訟に勝訴したことで発生した税引前利益(2億1,800万ユーロ)などとなっています。また、創業125周年記念賞与の総額1億2,500万ユーロ、ダイムラー&ベンツ・ファウンデーションの基金増額分8,800万ユーロ、追加の訴訟関連費用などがマイナス要因となっています。

### 今後の見通し

現在の推定によると、世界の自動車需要は今年も引き続き拡大しますが、昨年ほどの勢いは期待できません。世界の乗用車市場の成長率は5~7%で、史上最大規模に達する見込みです。中でもアジアの新興市場、とくに中国市場は引き続き大きな役割を担うでしょう。これに対して、西欧、米国、日本の3大市場は足並みが乱れています。米国は回復を続ける見通しですが、西欧の乗用車販売は昨年並みを維持するのが精一杯というところでしょう。ただし、ドイツでは2010年に2ケタ減少していることから、大幅な拡大が見込まれます。一方、日本の乗用車市場は、購入者に対する国の補助金で引き上げられた2010年の高い水準には及びそうもありません。

商用車の2011年の世界需要は、おそらく3大市場とその他の市場で大きく異なる推移を見せるものと予想されます。西欧、米国、日本の3大市場では、中型、大型トラックを中心に、市場の回復が加速する見通しです。NAFTA地域では、20~25%も市場が拡大し、欧州ではトラック需要が15~20%拡大する見込みです。日本の中型・大型トラック市場は、2010年秋に国の補助金が期限切れとなったことから、緩やかに拡大するものと見られます。3大市場以外のトラック需要の動向を占ううえで最も重要なのは中国

市場です。中国では2010年末に国の補助制度が期限切れとなったため、今年は需要の減少が予測されます。

メルセデス・ベンツ・カーズでは、市場が全般に好調なことに加え、数多くのモデルチェンジやニューモデルの投入により、メルセデス・ベンツの販売台数はいっそうの増加が期待されます。メルセデス・ベンツ・カーズは、競争力を備えた最新のラインアップを備えており、需要が大きいEクラスや好調なSクラスにより2011年も好調な販売が見込まれます。2011年1月末より新型CLSクーペの納車が始まったことも好材料です。また、3月には新世代Cクラスセダンおよびステーションワゴン、新型SLKロードスターが発売となり、さらに販売台数の拡大に貢献します。さらに、6月にはCクラスクーペ、そして第4四半期にはメルセデス・ベンツSLS AMGのロードスターが登場する予定です。

さらに、すぐれた効率を誇る 4 気筒、6 気筒、8 気筒エンジンと ECO スタートストップ機能についても搭載モデルを拡大していきます。

スマートブランドについては、新世代スマート フォーテーターが出揃うことで、2010 年並みの販売台数を見込んでいます。

ダイムラー・トラックでは、ドイツで開催された IAA 商用車ショーにおいて「トラック・オブ・ザ・イヤー2011」に選ばれた新型アテゴとアテゴ BlueTec Hybrid を含め、数多くのニューモデルを投入する予定で、昨年に続いて販売台数の大幅な増加を予測しています。アクソルの新モデルは、ドイツの高性能トラックとしては初めて、燃費と走行快適性の改善を実現するメルセデス・パワーシフトトランスミッションを標準装備したモデルです。また、欧州で数年前から導入し、実績を上げてきた BLUETEC テクノロジーは、2010 年、米国とカナダで新型エンジンに採用し、成功を収めました。ダイムラー・トラックでは、北米で見込まれる低年式車の買い替えでも、これらの新型エンジンがメリットとなるものと期待しています。2010 年 11 月、燃費、環境性能、安全性、デザインに新しいベンチマークを打ち立てた新開発の小型トラック、キャンターが発売となりました。また、日本の 5 トン以下のトラックでは最高の燃費効率を誇るふそうキャンター エコ ハイブリッドがオーストラリア、アイルランド、香港でも発売となりました。

メルセデス・ベンツ・トラックの幅広い安全装備については、静止した障害物の手前でも緊急ブレーキング動作を起動できる第 2 世代アクティブブレーキアシストを導入することで、いっそうの拡充を図りました。

メルセデス・ベンツ・バンでは、今年も好調な販売が続くと予測しています。製品面では、新世代ビトーおよびピアノに加え、BlueEFFICIENCY モデルの拡大により、需要の伸びが見込まれます。アルゼンチンの生産体制は、2011 年末までに、現行世代のスプリンター

に移行する予定で、これによりラテンアメリカ市場向けライナップは大幅に強化されます。スプリンターはこのほか中国でも今年発売の予定です。将来に大きな可能性を秘めた中国市場で現地生産を行うことにより、大幅な販売台数拡大を目指しています。具体的には、折半出資合弁会社の福建戴姆勒(ダイムラー)汽車工業有限公司でビトーおよびピアノに加え、2011 年よりスプリンターのバスモデルの生産をスタートします。

ダイムラー・バスでは、革新的で高品質の新製品により 8 トン超のバス市場では世界的優位性を維持できるとしており、2011 年の販売台数は 2010 年なみの高水準を予想しています。しかし、主要市場の西欧やラテンアメリカで成長の余地が限られているため、販売は増加しても緩やかなものとなります。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは 2011 年も、ファイナンスおよびリース事業、保険、フリートマネジメント事業でいっそうの成長を見込んでいます。提供する商品を引き続き拡大するとともに、個々のファイナンスサービスを組み合わせた魅力的な自動車関連商品を開発しています。

ダイムラーグループ全体の 2011 年通期業績は、総販売台数が増加し、総売上高が緩やかに伸びるものと見込まれます。この伸びはおそらく各自動車部門が牽引するものとなります。

こうした成長の機会が存在する一方、課題も出てきています。2011 年は、新製品や新技術、新市場への参入コストが高くなることが予想されます。世界経済の回復により、ダイムラーにとって重要な原油その他の原料価格が上昇する可能性が高くなっています。為替については、今年も大きな変動が続くでしょう。しかし、ダイムラーでは、2011 年中に為替レートの激しい変動により、事業に及ぶと予想される大部分の影響についてすでにリスクヘッジを行っています。

ダイムラーでは、各事業部門の現時点での評価にもとづき、継続事業による 2011 年通期 EBIT は 2010 年の水準を大幅に上回るものと予測しています。

今後数年にわたり、各部門およびグループ全体の利益は改善し、利益目標も持続可能な形で達成される見通しです。自動車市場は今後成長が予想されますが、ダイムラーグループではその中で平均以上の利益を確保したいと考えています。

市場および製品サイクルを通じた自動車事業の年間平均売上高利益率を 2013 年までに 9%の水準で安定させることを目指しています。このために各部門に設定した売上高利益率目標は、メルセデス・ベンツ・カーズが 10%、ダイムラー・トラックが 8%、メルセデス・ベンツ・バンが 9%、ダイムラー・バスが 6%となっています。ダイムラー・ファイナンシャル サービスについては、株主資本利益率 17%を目標としています。

2011 年、2012 年の研究開発および設備投資は総額 204 億ユーロを予定しています（研究開発 103 億ユーロ、設備投資 101 億ユーロ）。これは 2009 年、2010 年の合計を約 53 億ユーロ上回っています。とくに、米国、中国、インド、ハンガリーの生産能力拡大に多額の投資を行います。

2011 年の従業員数は、生産量の増加と的を絞った生産性改善の取り組みにより、前年よりわずかに増加する見通しです。

この文書に示した数値は暫定的なものであり、監査会の承認や外部監査役の監査を受けたものではありません。

#### ダイムラーAGについて

ゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツは、1886年に自動車を発明して以来、自動車史上に大きな足跡を残しました。そして、自動車誕生 125周年にあたる今年、世界有数の自動車メーカーへと成長を遂げたダイムラーAGは、メルセデス・ベンツ・カーズ、ダイムラー・トラック、メルセデス・ベンツ・バン、ダイムラー・バス、ダイムラー・ファイナンシャル サービスの 5つの事業部門を有し、プレミアムクラスの乗用車では世界トップクラス、商用車では世界一のメーカーとしてグローバルに事業展開しています。このうち、ダイムラー・ファイナンシャル サービス部門は、ファイナンス、リース、保険、フリートマネジメントなど、幅広い自動車関連金融サービスを提供しています。

ダイムラーは自動車のパイオニアとして、未来のモビリティ創造に継続的に取り組んでおり、さまざまな革新技术や環境技術を駆使し、お客様を魅了し、お客様に喜んでいただける、安全ですぐれた自動車をお届けしています。このようにダイムラーは、社会や環境に対する企業の責任を積極的に引き受ける姿勢を堅持しているのです。

ダイムラーは世界のほぼすべての国で製品の販売・サービスを行うとともに、世界 5大陸で生産拠点を展開しています。現在傘下にあるブランドは、世界で最も価値ある自動車ブランドのメルセデス・ベンツのほか、スマート、マイバッハ、フレートライナー、ウェスタンスター、三菱ふそう、セトラ、オリオン、トマス・ビルト・バスの 9ブランドとなっています。また、ダイムラーはフランクフルトとシュツットガルトの 2ヶ所の証券取引所に上場されており(証取コード DAI)、2010年のグループ総販売台数は 190万台、従業員数は 26万人以上、売上高は 978億ユーロ、EBITは 73億ユーロとなっています。