

これは、2015 年 2 月 5 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。

ダイムラーの2014年業績は好調に推移： 記録的な販売台数、売上高、収益で過去最高の配当を提案

Press Information

2015 年 3 月 2 日

- ・ 総販売台数は過去最高の 250 万台
- ・ グループ売上高は 10%増 1,299 億ユーロ(2013 年: 1,180 億ユーロ)
- ・ グループ EBIT は 108 億ユーロ(同: 108 億ユーロ)
- ・ 継続事業 EBIT は大幅に伸び 101 億ユーロ(同: 80 億ユーロ)
- ・ 当期純利益 73 億ユーロ(同: 87 億ユーロ)
- ・ 配当は過去最高の 1 株当たり 2.45 ユーロを提案(同: 2.25 ユーロ)
- ・ 2015 年見通し: 販売台数、売上高および継続事業の EBIT も大幅増を予測

ダイムラーAG は 2 月 5 日、ダイムラー・グループおよび各部門の 2014 年決算を発表しました。販売台数、売上高、継続事業による EBIT で昨年に続き過去最高を記録しました。2015 年についても、全自動車部門の魅力的で競争力のある製品ポートフォリオや市場動向の見通しから、販売台数、売上高、EBIT がそろって伸びると見込んでいます。

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・ツェツェは次のように述べています。「2014 年またしても新記録を打ち立てました。数年前に下した決断を忠実に実行した結果と言えます。グループ全体にわたる努力が報われたことは明らかで、ダイムラーAG は上り調子にあります。」

2014 年の EBIT は前年と比べ同等の 108 億ユーロで、EAD の売却が寄与しました。継続事業による EBIT はダイムラー創業以来最高を記録し、27%増の 101 億ユーロ(前年: 80 億ユーロ)となりました。当期純利益は EAD 売却が寄与したものの昨年の 87 億ユーロを下回り 73 億ユーロでした。

2014 年の総販売台数は 250 万台強となり、2013 年の 8%増で大幅に上回りました。主に 10%増のメルセデス・ベンツ・カーズと 9%増のメルセデス・ベンツ・バンが牽引しました。2%増のダイムラー・トラックは、西ヨーロッパ、南米市場の不調により当初の予測より下回りました。ダイムラー・バスの販売台数は昨年に比べわずかに減少しました。台数の伸びを背景にグループの売上高は 10%増加し、1,299 億ユーロ; 為替変動の影響を除いた売上高伸び率は 12%でした。

ダイムラーAG 取締役 ファイナンス・コントロール/ダイムラー・ファインナンシャル サービス統括のボド・ユッバーは次のように話しています。「昨年の好調な業績は誇れるもので、毎四半期に業績を伸ばし、前年を上回る結果となりました。これまでの戦略が功を奏し、利益を伴う成長を遂げています。」

取締役会および監査役会では、2015 年 4 月 1 日に開催予定の年次株主総会において、1 株当たりの配当を 2.45 ユーロに上げることを提案します(前年 2.25 ユーロ)。「再度配当を増やし、ダイムラーとして過去最高額を提案することにより、株主の皆様もわが社の成功に参画いただくと共に現在進めている事業展開に対するダイムラーの自信を示すものです。」とボド・ユッバーは述べています。総額は 26 億 2,100 万ユーロ(同 24 億 700 万ユーロ)、株主帰属純利益に占める割合は 37.6%となります。今後株主帰属純利益に対する配当総額の割合は、40%程度を目指します。

産業部門の純流動性は、2014 年 12 月 31 日現在、2013 年 12 月 31 日の 138 億ユーロを上回る 138 億ユーロとなりました。この増加は主に産業部門のフリーキャッシュフローが 55 億ユーロとなったことによるものです(前年 48 億ユーロ)。ロールスロイスパワーシステムズホールディング社(RRPSH 社)とテスラモーターズ社(テスラ社)のダイムラー持分の売却が、30 億ユーロのプラスの要因となりました。産業部門のフリーキャッシュフローの主なマイナス要因はドイツ年金制度資産の積立金 25 億ユーロとアメリカ合衆国のヘルスケアの和解です。これら特別項目の調整後、産業部門のフリーキャッシュフローは、52 億ユーロ(前年: 32 億ユーロ)となりました。

2014 年に、当グループは社債発行により、借り替え要件をカバーしました。それら社債の大半は、いわゆるベンチマーク(高額面債権)と呼ばれる形で米ドルとユーロ市場で発行されました。ダイムラーは中華人民共和国で国外の会社として初めて、社債(いわゆるパンダ債)を発行しました。ダイムラーの高い信用格付けだけでなく、資本市場の流動性も高いために円滑に借り替えが進みました。財務的な柔軟性を十分に保つため、ダイムラーは 90 億ユーロのシンジケート信用枠も持っているため、当グループは 2020 年まで機動的な財務基盤を確保しています。

ダイムラーの自動車製品、サービスの高い需要に支えられ、ダイムラー・グループの従業員数は 13 年末に比べ 2%増加しました。2014 年 12 月 31 日現在世界で 27 万 9,972 人となり(前年: 27 万 4,616 人)、ドイツ国内の雇用は 16 万 8,909 人(同 16 万 7,447 人)でした。ダイムラーはドイツ自動車メーカー全実習生の 3 分の 1 にあたる 6,600 人に職業経験の機会を提供しています。

ダイムラーでは、フレックスタイム制の導入や職場に近い保育施設の整備、特別メンタリングシステムなどにより、職場における女性の活躍を一貫して支援しています。またグループ全体の幹部職に占める女性の比率を 2020 年までに 20%に拡大する取り組みも進め、女性幹部の比率は近年上昇を続けており、2014 年末には 14.1%(前年: 12.7%)となりました。これは毎年 1 ポイントずつ高めていく目標を達成したことになります。

メルセデス・ベンツ・カーズ、メルセデス・ベンツとサブブランドのメルセデス AMG およびメルセデス・マイバッハとスマートの総販売台数は 10%増と前年を上回るペースをさらに加速し、172 万 2,600 台となりました。売上高の前年からの伸び率はさらに高く 14%増の 736 億ユーロで、過去最高となりました。部門の EBIT は 40 億 600 万ユーロであった前年をはるかに上回る 58 億 5,300 万ユーロで、売上高よりも高い伸び率を示しました。売上高利益率も 8.0%と前年の 6.2%より大幅に伸びました。

主な増益要因は、特にアジア、ヨーロッパ、アメリカといった市場が好調で販売台数が順調に伸びていることです。主に新型 S クラスの通年販売、新型 C クラスとコンパクトカーラインアップが拡大したことが貢献しています。他にもメルセデス・ベンツ・カーズの増益要因として価格設定の成功、それに「Fit for Leadership」プログラムの効率向上活動の効果が挙げられます。減益要因としては、製品改良にかかるコスト、生産能力拡大、新技術・新モデルのための先行支出があります。また EBIT には代替駆動システム分野への投資額 3,000 万ユーロが計上されています。

ダイムラー・トラックの販売台数は前年を 2%上回り 2006 年来最高となる 49 万 5,700 台でした。台数の増加に伴い、売上高も 324 億ユーロ(前年:315 億ユーロ)に増加しました。EBIT は 18 億 7,800 万ユーロ(同 16 億 3,700 万ユーロ)と利益が売上高よりも顕著な伸びを示し、売上高利益率の伸びも著しく 5.8%(同 5.2%)でした。

販売台数が好調に推移した NAFTA 地域と日本が 2014 年の利益率に貢献しました。低い保証費用と効率向上対策「Daimler Trucks #1」プログラムがプラス効果となりました。2014 年販売台数、利益ともにマイナス要因となったのは経済状況の弱いラテンアメリカとヨーロッパおよびユーロ 6 排ガス規制導入からの後遺症です。為替の変動とブラジルおよびドイツにおける労働力調整の最適化プログラム費用 1 億 4,900 万は減収要因でした。EBIT には Kamaz への投資の評価損 3,000 万ユーロも含まれています。売付選択権の行使により Rolls-Royce Power Systems Holding Inc.(RRPSH 社)売却は増益に貢献しません。

メルセデス・ベンツ・バンは、2014 年記録を更新しました。総販売台数は 9%増の 29 万 4,600 台でした。売上高も新記録を達成し、100 億ユーロ(前年:94 億ユーロ)でした。EBIT は 6 億 8,200 万ユーロと前年の 6 億 3,100 万ユーロを大幅に上回り、売上高利益率は前年の 6.7%から 6.8%となりました。

特にヨーロッパと NAFTA 地域で販売が好調であったことが営業利益に反映されています。ただし新型モデル関連の研究開発費用、そして新型 V クラス MPV と新型ビトーの市場導入にかかる費用が減益要因となりました。また為替の影響もさらなる減益要因となりました。EBIT は、中国の合弁会社 Fujian Benz Automotive Corporation 社への投資評価損が逆転し、6,100 万ユーロ改善しました。

ダイムラー・バスの世界販売台数(完成車およびシャーシ)はほぼ前年同等の 3 万 3,200 台(前年:3 万 3,700 台)でした。主力の車両総重量 8 トン超バス市場におけるトップの座を守りました。また売上高は前年をやや上回る 42 億ユーロ(同 41 億ユーロ)でした。EBIT は 1 億 9,700 万ユーロと前年の黒字を大きく上回りました(同 1 億 2,400 万ユーロ)。売上高利益率も大幅に伸び 4.7%となりました(同 3.0%)。

この増益は西欧市場における完成車の好調な販売台数および商品構成、効率向上対策「GLOBE 2013」の効果、有利な為替変動の結果得たものです。一方減益要因としてはラテンアメリカでのシャーシの販売不調が挙げられます。ブラジル、アルゼンチンの経済状況は予想通り厳しく、トルコ市場も縮小しましたが、経費が 2013 年 3,900 万ユーロだったのに対し、2014 年は 1,200 万ユーロに抑制できたため前年に比べ利益率は前年よりも改善されました。

ドイツ本国のグループ内組織変更は**自動車部門全体**に 1 億 1,600 万ユーロの影響を与えました。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスのローンおよびリースの新規契約件数は全世界で約 130 万件に達し、総額は前年比 18%増の 479 億ユーロにのびりました。契約台数も 2014 年末に初めて 330 万台の大台を突破しました。これにより契約総額は 18%増加し、990 億ユーロとなりました。為替調整後の伸び率は 12%です。EBIT は記録的な 13 億 8,700 万ユーロ(同 12 億 6,800 万ユーロ)でした。自己資本比率は 19.4%(前年:19.2%)でした。

増益要因は契約件数の増加と引当金の良好な展開によるもので、減益要因としては、為替レート推移と事業拡大にともなう支出が増大したことが挙げられます。

以上の部門の EBIT からグループ EBIT への「調整」の部は、企業レベルでの損益や、部門間のグループ内取引消去による収益への影響を含んでいます。企業レベルでの損益は、RRPSH 社とテスラ社の株の持分が主な要因で 7 億 1,300 万ユーロの収益を計上しました(前年:30 億 6,700 万ユーロ)。ダイムラーの RRPSH 社持株分売却の結果、株式譲渡益は 10 億 600 万ユーロでしたが、売付選択権の再測定により 1 億 1,800 万ユ

一口の支出となりました。特斯拉社への投資に関しては、特斯拉社に対する影響を損失したため再測定が必要となり、その結果 7 億 1,800 万ユーロの利益を得ました。特斯拉社の株価と売却のリスク分散の結果、費用が合計 1 億 2,400 万ユーロ発生しました。企業レベルでの他の項目には 2011 年より EU 委員会が始めた独占禁止法訴訟に各ヨーロッパ商用車メーカーが支払う 6 億ユーロの費用が含まれています。2013 年は同年 4 月に旧 EADS 株主協定を脱退した影響を受け、320 億ユーロの利益を獲得しました。加えて 4 月まで企業レベルの項目に EADS 社への投資損益案分による利益が含まれています。グループ内取引を除くことにより、2014 年は 4,200 万ユーロの収入を計上しています。(前年:8,200 万ユーロ)。

特に好調だった 2014 年第 4 四半期

2014 年ダイムラーは月を追うごとに業績を伸ばし、第 4 四半期は記録的な収入と収益を達成しました。売上高は 11%増の 357 億ユーロと新記録を打ち立てました。第 4 四半期継続事業のグループ EBIT も新記録の 28 億ユーロ(2013 年第 4 四半期:26 億ユーロ)でした。主にメルセデス・ベンツ・カーズが牽引しました。メルセデス・ベンツ・カーズ部門の継続事業の EBIT は 27%増え、またしても新記録となる 18 億ユーロを計上しました。

将来への投資

ツェツェは次のように述べています。「ダイムラーでは、今後も未来を拓く革新技術を開発し、将来のモビリティを形成する役割を積極的に果たしていきたいと考えています。このため 2014 年は**研究開発**に 57 億ユーロ投資しました。」なお、前年度の研究開発への投資は 55 億ユーロでした。売上高に対する研究開発費の比率も 4.4%(前年:4.7%)と、引き続き高い水準に留まりました。主な投資分野は、新型モデル関連、超低燃費かつ環境対応型の駆動システム、それに自動運転となっています。「ダイムラーでは、車両全体の効率性をいっそう高めるべく、エネルギー管理やエアロダイナミクス、軽量構造など、あらゆる重要な面で取り組みを進めています。自動運転分野でも明らかに技術的優位に立ち、今後もさらに強化していきます。」とツェツェは加えています。

ダイムラーは、グローバルな成長戦略の面では、国際的な自動車市場が生み出すチャンスをうまく生かしたいと考えています。これには、新製品や新技術に対してだけでなく、世界生産体制の拡大に向けた大規模な投資が必要となります。このことから 2014 年の**設備投資額**は、48 億ユーロでした(前年:50 億ユーロ)。

メルセデス・ベンツ・カーズの 2013 年の設備投資は、前年同等の 36 億ユーロでした。

最も重要なプロジェクトとしては、新型 C クラスがあり、2014 年よりブレーメン(ドイツ)のほか、タスカルーサ(米国)、北京(中国)、イーストロンドン(南アフリカ)で生産を始めました。その他ドイツ生産拠点および主要拠点での近代化、再編成と米国での生産能力拡大に多額の投資を行いました。

ダイムラー・トラックで主な投資対象となったのは、ウェスタンスター5700XE、新型ふそうスーパーグレート V、新型アクトロスやアロクストラクター(建設現場向け大型トラック)などの新型車や、エンジンとその他主要コンポーネントの世界規模での標準化のための様々なプロジェクトでした。昨年同様ダイムラー・トラックの設備投資総額は 8 億ユーロとなりました。

各市場の見通し

2015 年は比較的控えめな経済見通しから、世界自動車需要の伸びを約 4%と見込んでいます。

中国市場は今年もやはり、地球規模での市場の成長に最も大きく貢献するものと見られます。世界最大市場にはまだ十分に成長の余地があると見られています。米国市場も引き続き拡大の見込みです。いまだ販売台数が経済危機前に留まり、市場も飽和状態に近いと見られていますが、2015 年は再度わずかな伸びが期待されています。乗用車と小型トラックをあわせた自動車市場は 1,670 万台強と、2005 年を上回ると予想されます。西欧乗用車市場は引き続き需要が上向くと見込まれています。ドイツの自動車市場は 300 万台強とわずかながら拡大する見通しです。

日本の自動車市場は数々の特殊要因でここ数年人為的な拡大傾向を見せましたが、2015 年は修正され、おだやかに縮小傾向を辿ると予想されます。新興国は 2015 年各国特有の展開を見せるものと思われます。インドでは大幅な需要の回復が期待される一方、ロシアは経済危機が悪化し、販売台数がかなり落ち込むと予測されます。

中型および大型トラックの世界市場は、需要の落ち込みが激しかった昨年から 2015 年は需要の緩やかな伸びが期待されます。ただし、市場動向は地域によって大きく異なるでしょう。最も拡大傾向で期待されるのが NAFTA 地域で、今年も主要経済指標が健全なためトラックの需要は最大 10%の拡大が見込まれます。一方、欧州市場の景気回復はあまり進まないとの見方から北米ほどの好調は見込まれません。今のところ昨年同様の比較的脆弱な需要を予測しています。

ブラジルの市場も未だ厳しく、年明け低い水準から始まり、年間では昨年を 10%ほど下回る結果となりそうです。日本の小型、中型、大型トラック市場は近年磐石な拡大傾向を見せていますが、2015 年は景気の減速に伴い市場がわずかに縮小することも予測されます。インドネシアは好調で、市場の回復、拡大ともに 10%規模と期待されています。ロシアの不況は引き続き市場を圧迫し、需要も大きく落ち込むと見られます。インドは経済状況の明るい見通しから、大幅な市場の回復が見込まれます。中国市場は不透明で、2015 年 1 月 1 日導入された CN4 排ガス基準(ユーロ IV に相当)が需要を抑制しています。今のところ 2015 年は昨年来をわずかに下回るとダイムラーは予測しています。

2015 年バンのヨーロッパ市場は小型、中型、大型に渡り、安定した需要を見込んでいます。アメリカ市場では大型バンの緩やかな拡大が期待されています。南米の大型バン市場は 2014 年大幅に落ち込んだため 2015 年は安定化すると見られています。中国におけるバンの需要は引き続き回復すると予測されています。

2015 年西欧におけるバスの市場規模は、前年よりもいくらか拡大するとダイムラーは期待しています。昨年バスの需要が大幅に落ち込んだブラジルでは 2015 年も低い水準に留まると見えています。

部門別見通し

メルセデス・ベンツ・カーズでは 2015 年も「メルセデス・ベンツ 2020」攻勢を実施し、一貫して成長路線を追求していきます。販売台数を大幅に伸ばし、過去最高に達することを目指します。そのため 2015 年新型モデルでモデルラインアップを拡充し、さらに強化と若返りをはかります。モデル別ではセダンとステーションワゴンが世界各国市場に出揃う C クラスが大きく寄与すると期待されています。さらに 2015 年 7 月までにこれまでラインアップになかった全く新しい新型車 4 車種の発売を予定しています。まず初めに登場するのは新しい高級車ブランド Mercedes-Maybach で 2 月にお客様への納車を開始します。その後登場するのがスポーツカー Mercedes-AMG GT、続いて CLA シューティングブレーク、そしてスポーティーな SUV の GLE クーペを発売の予定です。製品攻勢の一環として 2015 年は SUV 全体を刷新し、需要の喚起を図ります。

2015 年は部門として**スマートブランド**の販売が著しく伸びる事を期待しています。2014 年 11 月より新型スマート フォーツーと新型スマート フォーフォーをヨーロッパ市場で既に発売しています。2015 年にはこの 2 車種を世界の主要市場に導入する予定で、メルセデス・ベンツ・カーズ部門の台数に寄与すると期待されています。ここ数年スマートの 4 シーターが販売されていなかったため、スマート フォーフォーで新しい顧客層に訴求できます。

地域別ではアジアが最も 2015 年の販売台数増加に貢献するものと見られています。中国においては販売組織と現地生産能力の強化を続け、販売の拡大が望める環境の整備を続けています。北米でも新車効果を発揮し、販売台数が伸びる見通しです。西欧市場の需要がいくらか回復することから平均をやや上回る収益を期待しています。

ダイムラー・トラックは、2015 年の総販売台数が大幅に増加すると予想しています。西欧では、引き続き景気の低迷を受け、需要が落ち込むおそれがあり、販売台数は前年の規模を予測しています。優れた燃費のダイムラー製品は高く評価され、柔軟な生産体制で市場における優位な地位は維持できると確信しています。トルコでは排ガス規制 ユーロ 6 が 2016 年に導入されるため、2015 年の駆け込み需要が期待されています。ブラジルでは、景気の低迷と融資の環境が整っていないため、全体需要に影響し、台数の減少が予想されます。ダイムラー・トラックにとってブラジルは中期的に重要なマーケットであるため、製品と生産の強化としてサンベルナルド・ド・カンポおよびジュイス・デ・フォーラ工場に投資を続けます。さらにブラジルでの最適化を図る対策も継続し、効率向上を実現します。

NAFTA 地域は市場の動向に合わせ、販売台数は 2015 年も前年を上回る見込みです。好調なダイムラー・トラックの新型製品がこの地域の優位な地位を引き続き確保していきます。アジアでも順調に推移すると予測されています。アジアの主要市場であるインドネシアでは 2014 年の落ち込みを取り戻す台数を見込んでいます。インドでは販売店網を拡大し、販売台数の増加に寄与すると見えています。またインド市場でのふそうブランドのモデル拡充がアジアとアフリカの販売増を促す刺激剤になると期待されています。しかしながら日本では、成長率が大幅に減少すると見られています。

メルセデス・ベンツ・バンは 2015 年、販売台数の大幅な増加を予測しています。主要市場であるヨーロッパでは 2014 年発売された新型ビトー、新型 V クラスが通年で販売できることから、中型および大型バンの大幅増が見込まれます。バンの世界戦略としては 2015 年ビトーを南北アメリカで発売し、需要を呼び起こします。さらに将来北米で生産が予定されているスプリンターでこの地域の販売拡大を目指します。さらにメルセデス・ベンツ・バンは中国でのプレゼンス強化にも取り組みます。

ダイムラー・バスは革新的で高品質の新製品により 8 トン超バスの中核市場で優位性を保ちます。2015 年はヨーロッパ及び南米市場が安定的に推移し、メキシコでは販売増が見込まれるため、世界の総販売台数はいくらか拡大するとみえています。

ダイムラー・ファイナンシャル サービスでは、今後も収益性を確保しつつ成長を目指しています。2015 年は、新規事業と契約額で大幅な伸びを見込んでいます。成長を牽引する主な項目は、各自動車部門の製品攻勢や、新しいターゲット層となるより若い世代

への訴求、アジアを中心とした事業拡大、ネット販売ルートのさらなる開拓などです。ダイムラーファイナンシャルサービスは中国での金融ビジネスの拡大に伴い、中国の現地法人に 5 億ドル増資する予定です。カーシェアリングのビジネスモデル car2go も今後の拡大が期待され、モビリティプラットフォーム「moovel」の傘下でモビリティサービスを組織的に拡大していきます。

グループとしての将来展望

ツェツェは次のように述べています。「傑出した品質と技術的なリーダーシップというこれまでダイムラーが競争を引き離し、優位に立てた強みを今後はさらに強化します。同時に会社としてさらに記録を更新する利益率を達成していく所存です。この二つの重要事項に取り組んでいくことを経営陣の重要課題としています。」

ダイムラーでは、自動車市場の動向予測と各事業部門の計画に基づき、2015 年も**総販売台数**が一層大幅に増加すると予測しています。これに伴い、**グループ売上高**も大幅に伸びる見込みです。全自動車部門で例外なくここ数年一貫して発売してきた、数多くの魅力的で競争力のある新型モデルが業績に寄与します。2015 年多少回復すると見込まれている市場があることからダイムラー全体で平均以上の収益が見込まれ、主要市場では優位な地位を強化できると期待しています。売上高は全部門で増加するものと予測しています。絶対値で最も大きく貢献する部門は、ダイムラー・トラックとメルセデス・ベンツ・カーズとなる見込みです。地域別では、アジアと北米で最も高い伸び率を見込み、その他にも拡大する市場がある期待されています。特に中国では販売拠点と生産能力を拡張し、成長の基盤を整え、加えてインドと北米で生産工場を増強します。

販売台数と売上高の増加は 2015 年の**収益**を高め、さらに各部門で実施されている効率向上対策の効果が収益に貢献すると期待されています。メルセデス・ベンツ・カーズの「Fit for Leadership」、ダイムラー・トラックの「Daimler Trucks #1」、メルセデス・ベンツ・バンは「Performance Vans」、ダイムラー・バスの「GLOBE 2013」はそれぞれ持続的にコスト構造を改善し、他の事業活動の資源を生み、その結果グループ全体の収益を 2014 年末 40 億ユーロ押し上げ、その 80%が既に有効です。これら対策の完全な効果は 2015 年のグループ収益に反映されることになります。

市場動向予測、為替変動予測と各事業部門の計画にもとづき、2015 年の**グループ継続事業 EBIT** は大幅な増加を見込んでいます。

部門別の 2015 年通期 EBIT 目標は以下のとおりです：

- メルセデス・ベンツ・カーズ: 前年比大幅増
- ダイムラー・トラック: 前年比大幅増
- メルセデス・ベンツ・バン: 前年比大幅増
- ダイムラー・バス: 前年比微減
- ダイムラー・ファイナンシャル サービス: 前年比微増

ダイムラーでは中期目標として、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 9%とす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。

研究開発の活動では将来の技術的課題に取り組み、ダイムラー・グループの優位性を強化します。このため 2015 年と 2016 年は平均して 67 億ユーロと研究開発費を大幅に増額します。また従来の高い水準の**設備投資**も 2015 年と 2016 年は平均して 56 億ユーロに引き上げます。

ツェツチェは「新製品、新技術、新しいモビリティコンセプトに取り組む目的は一つです。将来に向けて機会を創出することです。」と話しています。

業績予測による 2015 年も引き続き好調な事業展開が見込まれ、台数も増産の予定です。同時に、全部門でここ数年実施してきた効率向上対策の成果が現れてきます。ビジネスプロセスの構造改革をはかる中期および長期の対策によ、効率がさらに改善されます。このことを背景にわずかな人員の増強で成長目標を達成できると考えています。ダイムラー・グループの従業員数には含まれない中国の合併会社で従業員数が増加する見通しです。