

2021 年 3 月 17 日

新しい時代、新たなクラス：BMW グループは包括的な再編成によってテクノロジー攻略を次のステップに進める – 徹底的な電気化、デジタル化および循環型経済化

BMW i4 を前倒しで発売

BMW オペレーティング・システム 8 を新型 BMW iX*にインストール – 2021 年末までに世界最大フリートの OTA アップグレード

ニッチを超えた範囲：2023 年までに市場セグメントの約 90%がピュア EV モデルで占有される見通し

2025 年までに、ピュア EV モデルの納入台数が年 50%を大幅に上回る成長率で増加

2025 年以降は、「Neue Klasse」が製品ラインアップの先鋒に

2030 年までに世界のピュア EV モデル納入が 50%超に

MINI は 2030 年代初頭にピュア EV ブランドに

循環型経済が未来の製品世代の目標に

展望：グループの税引前利益が大幅増

ツイプセ：「変革が BMW に競争力を与える」

ミュンヘン発：

BMW グループは、成長および利益の野心的な目標を掲げて 2021 年をスタートさせ、今後数ヶ月間でその広範囲に及ぶ路上のテクノロジー攻略の第一陣を導入する。それと同時に、包括的な再編成への道筋も付けている。2025 年から、新世代モデルはプレミアム・モビリティのテクノロジーを新たなレベルに引き上げる。

BMW AG 取締役会長を務めるオリバー・ツイプセは、「2021 年、BMW グループには野心的な計画があります。私たちは可能な限り速やかに危機前のレベルに回復し、さらにその先に至ることを目指しています」と語った。「私たちには、今後の業界の変革を BMW にとって優位にするための明快なロードマップがあります。それは、徹底的な電気化、デジタル化および循環型経済化です」。

ラスト・スパートで成功を収めた厳しい 2020 年に続く 2021 年、BMW グループは回復への道を歩み続ける決意で、自らにグループの税引前利益の大幅な成長を含む野心的なターゲットを定めた。自動車部門の納車台数については堅調な増加が見込まれている。同部門の EBIT 率は、2021 年全期で 6～8%の範囲に改善する見通しだ。

「2021 年は、当社にとって重要な成長の年です。柔軟に対応する準備が整っています」と、BMW AG ファイナンス担当取締役のニコラス・ペーター博士が語る。「私たちは、常に長期を見据えて考え、行動します。そのために正しい意思決定をし、2025 年、2030 年、それ以降の野心的な戦略目標を達成するためのステージを整えます」。

変革への明確なロードマップ – 電気化、デジタル化、循環型経済化

BMW グループは、ピュア EV コネクテッド・モビリティへの変革を 3 段階で推し進めている。最初の段階は、プロジェクト i によって e モビリティの先駆けとなることであり、新技術を採用し、最終的には電気のノウハウを量産に投入した。時間の経過と共に、プラグイン・ハイブリッドなどのテクノロジーは製品ポートフォリオ全体に統合された。変革を推進する主要要素は、電動ドライブトレイン以外にソフトウェア、車両とのデジタルでの相互作用などがある。

2014 年、BMW グループは車内にいながら BMW コネクテッド・ドライブ経由でサービスのオンライン予約およびオンライン決済を直接行うことができるサービスをスタートした。さらに、2018 年より BMW のドライバーは、スマートフォンに最新のソフトウェアをダウンロードするように、リモート・ソフトウェア更新によって車両のソフトウェアの更新を受けられるようになっている。

変革の第 2 段階は、内燃エンジンからピュア EV の動力まで、同じモデルでパワートレインのタイプを選択するオプションで始まった。その前提条件は、最適に組み合わせた際にドライブトレインのさまざまな型式間で最大の互換性が実現するスマートな車両アーキテクチャーと、極めて柔軟性の高い生産ネットワークであった。

2021 年末までに路上で世界最大のフリートの OTA アップグレードを実現

デジタル化に関して、2021 年に発表が予定されている BMW オペレーティング・システム 8 は、BMW グループが開発した中でも最も強力な車内データ処理システムである。この新規オペレーティング・システムは、それぞれの BMW を OTA（無線通信による）アップグレードを驚くような速度で実行する能力を備えたデジタル・パワー・ユニットに変える。

今年、BMW オペレーティング・システム 8 がピュア EV の BMW iX* 全車に初めてインストールされ、第 8 世代の BMW iDrive のベースとなる。すなわち、最もシンプルで最も安全なオペレーティング・コンセプトが車両に搭載されることになる。これら両方のテクノロジーは、その後、さまざまなモデル・シリーズに展開される。同時にリモート・ソフトウェア・アップグレードを実行できる車両の台数も急速に増加している。2021 年末までに、200 万台を大きく超える BMW グループの車両は、無線通信による新機能のインストールや既存の機能のアップグレードに対応した世界最大のフリートとなる。

また、BMW オペレーティング・システム 8 は、顧客に幅広い機能をオンデマンドで提供し、それを無線通信経由で注文し、インストールできるようになる。さらに、顧客への提供は、機能を即時購入、または 3 年／12 ヶ月／1 ヶ月のレンタルという、より柔軟な仕組みで行われる。

ニッチを超えた範囲：2023 年までに、現在の市場セグメントの 90% をピュア EV モデルが占有

スマートな車両アーキテクチャーと極めて柔軟な生産ネットワークの組み合わせによって、BMW グループは 2023 年までに、約 12 車種のピュア EV モデルを展開できるであろう。今年、すでに BMW i3*、MINI SE* および BMW iX3* の 3 モデルが発売されている。これらに加え、2 つの主要革新モデルである BMW iX* および

BMW i4 が計画より 3 ヶ月前倒しで市場に導入される。「BMW iX*と BMW i4 の発売は、2021 年の当社のテクノロジー攻略の開始を告げるものです。これらのピュア EV は、BEV のベンチマークをさらに先へと進めま^す」とツィプセは述べている。

今後、人気の BMW 5 シリーズおよび BMW X1、さらに BMW 7 シリーズや MINI クロスオーバーの後継モデルなど、さまざまなモデルのピュア EV バージョンが続く。この戦略に基づき、BMW グループは 2023 年までに現在の市場セグメントの約 90%に少なくとも 1 つのピュア EV モデルを導入する計画だ。「私たちは、ピュア EV の導入については、ニッチに留まるのではなく、意識的により幅広いアプローチを取っています」とツィプセが語る。

この戦略によって、今後、特定の市場の需要が完全にピュア EV 車両にシフトしたとしても、BMW グループは魅力的な製品と工場での効率的な能力の活用 of の最適なバランスを維持できる。これは、今後長年にわたって BMW グループの競争力となる。

2025 年に、現在の変革の第 2 段階がピークに達する頃には、ピュア EV モデルの納車台数は平均で年間 50% 増を大きく上回り、2020 年比で 10 倍以上となる。2025 年末までに、BMW グループは、世界中の顧客に 200 万台のピュア EV 車両の納車を完了している見通しだ。

機会を創出する変革 – BMW ミュンヘン工場の好例

2021 年にピュア EV バージョンの BMW i4 の生産が開始される予定の BMW グループのミュンヘン工場は、変革への先見的なアプローチがどのように長期的に競争力を高めるかという最高の例だ。現在のミュンヘンでの内燃エンジンの生産は、2024 年以前に完了の予定でシュタイヤ（オーストリア）およびハムス・ホール（英国）拠点に段階的に移行する。2026 年までに、既存のエンジン生産拠点には、電動ドライブトレイン専用の新型クラスター・アーキテクチャーをベースとした新車組み立て設備が設置される。BMW グループは、これらの対策に 4 億ユーロを投資する。

既存の施設の従業員は、ミュンヘン工場の他の計画または生産エリアに配置転換されるかバイエルンのグループの他の拠点に転属となる。その他多数の方策とともに、BMW グループはディンゴルフィンの e-Drive 生産コンピテンス・センターの従業員を現在の 1,200 名から 2,000 名まで増員している。さらに、e モビリティからデータおよび解析に至るすべての関連分野の将来の需要を満たすため、BMW グループは史上最大の資格攻勢をかけており、2021 年にはドイツ国内だけでも 75,000 名もの受講者がさらに上級のトレーニングを受けている。この大がかりな活動は、将来の雇用を守りつつ、必要に応じて工場と拠点を変革するグループの長年の伝統を引き継ぐものである。

デジタル化、電気化およびサステナビリティの基準を定める Neue Klasse

変革の第 3 段階は 2025 年以降に行われ、この段階では BMW グループの製品ラインアップ（ここ数十年間で大きく成長）は Neue Klasse（ノイエ・クラッセ=新たなクラス）をベースに再編成される。Neue Klasse は、次の 3 つの主要な側面で特徴付けられる。1）完全に再定義された IT およびソフトウェア・アーキテクチャー 2）新世代高性能電動ドライブトレインおよびバッテリー 3）車両ライフ・サイクル全体を通したサ

ステイナビリティへの急進的かつ新たなアプローチ。これらは、BMW ならではの特徴が未来のモデル世代に引き継がれるようにするとともに、電動ドライブトレインに徹底的に最適化され、デジタル化および電気で新基準を打ち立てる全体的な車両アーキテクチャーの中で織り合わされる。

「BMW グループは、これまでの成果に満足することはありません。この姿勢こそが、他社との違いです。この精神は、2030 年のモビリティをわずか 5 年で体験したいという熱望を叶える、4 つの車輪を備えたハイテク、という Neue Klasse を特徴付けます」と、ツィプセが説明する。

このように、Neue Klasse モデルは、量産車では決して得ることのできなかった全く新しいユーザー体験を提供します。いわゆる「地域化可能な技術スタック」は、世界の主要地域およびデジタル・エコシステムのさまざまな要件に合わせて車両のオペレーティング・システムを最適にカスタマイズ可能とし、オペレーティング・システムが常に最新の状態に保たれるよう、継続的な更新が行われる。それと同時に、Neue Klasse に体系的に統合されたデジタル・ファーストのアプローチは、個別に設定および予約できる機能の発展により、車両のライフ・サイクルを通して生み出される収益率の増大を可能にする。

Neue Klasse の空力デザインは、ゆったりとした車室など、かつてとは異なるプロポーションの電気自動車に徹底的に適応される。これらの革新的な特徴は、完全新開発、最適化されたセル設計で高度に統合された高電圧バッテリー・コンセプトに基づき新世代の電動ドライブトレインと組み合わせられる。Neue Klasse では、この独自の組み合わせは、低電費の大幅な進歩を意味し、その最終目標は最先端の内燃エンジンの航続距離と生産コストに匹敵させることにある。

新世代のパワートレインは、すべての市場セグメントおよび量産シリーズからエクスクルーシブな高性能 M モデルまでの Neue Klasse バリエーション・モデルに対応する高度なスケラビリティを備えたモジュールをベースとする。水素燃料電池採用の電動ドライブトレインも、独自のオプションとして用意される。典型的な BMW のドライビング体験も、ピュア EV 車両のデザイン特徴に焦点を当ててさらに強化される。これらには、最先端ドライバー・アシスタンス・システムおよび高度な自動運転のオプションなどが含まれる。

パラダイム・シフト：二次材料優先／循環型経済が未来の製品世代の目標

Neue Klasse モデルによって、BMW グループは重要性を急進的に新たなレベルに引き上げることを意図している。生産プロセスおよびサプライ・チェーン内のエネルギーを再生可能エネルギーに切り替えること以外に、BMW グループは全般的な資源消費の削減に強く集中していく。有限な資源の希少性と原材料価格の上昇に照らして、このステップは効率の点で絶対的に必要であるが、BMW グループの未来への視点からサステナビリティの促進のために不可欠な方策である。「2017 年、人類は史上初めて 1 年で 1,000 億トンを超える原材料を発掘しました。自動車業界は、このトレンドに歯止めをかけなければなりません」と、ツィプセが語る。「自社のビジネス・モデルを推進するために地球の稀少な資源を使おうとする企業は、将来的にそうするための十分な理由が必要になります」。

したがって、一次材料の採掘を最小限に抑えることを目的に Neue Klasse の生産に使用される二次材料（リサイクルの鋼材、プラスチックやアルミニウム）の割合を急速に増加する。この原則を踏まえて、BMW グループ

プは開発における二次材料優先のアプローチによるパラダイム・シフトを検討している。つまり、品質および可用性の要因が満たされる場合に、必ず二次材料を使用する。ツィプセは、「私たちは、市場で『最もグリーン』な電気自動車 BMW 製であることを目指しています」と述べている。

そのために、BMW グループは、サステナビリティに対する総体的な理解に基づいて構築された最初の車両である BMW i3* の開発を通して獲得した 10 年超の経験を活かすことができる。他の革新とともに、BMW i3* の熱可塑性エクステリア・パーツの 25% は、リサイクルされた材料、または再生可能資源で生産された。インテリアにも、高い比率の再生可能原料およびリサイクルレートが採用されている。

将来的には、リサイクルは車両の設計段階から考慮されるようになる。現在リサイクル・プロセスで直面している最大の課題のひとつは、材料を十分に純粋な形で抽出することであるため、このアプローチは不可欠である。たとえば、車両のワイヤ・ハーネスに含まれる鋼材と銅の混合を避けるため、リサイクルする前に車両の電装関係を簡単に取り外すことができるようにする、などである。そうでなければ、回収された二次鋼材は自動車業界の厳格な安全基準を満たさなくなってしまう。最大限の材料をリサイクル・ループに留めておくため、シートなどに使用される単一素材の使用量も大幅に増やす必要がある。2021 年の IAA モビリティの前に、BMW グループはこの循環型経済アプローチの詳細な説明を行う。また、循環型経済の目標を現実のものとするために、異業界間協力の可能性も探る。

2030 年：世界のピュア EV モデルの納車が 50% を超える – すべてのモデル・シリーズにピュア EV オプションを用意

第 3 段階では、内燃エンジン車の絶対数が徐々に削減される。これとは対照的に、BMW グループが納車するピュア EV 車の台数は、2025 年から 2030 年まで、年間平均 20% を上回る勢いで増加すると期待されている。現在の市場予測によれば、2030 年までに BMW グループが顧客に納車する車両の 50% を電気自動車が占めることになる。実際の数字は市場毎に大きく異なる可能性が高く、充電インフラストラクチャーの拡充の度合いに大きく依存する。

その段階までに、製品ポートフォリオ全体を通して、BMW グループが事業を展開するすべての市場セグメントにピュア EV モデルを 1 モデル以上投入する。実際、多数のセグメントがピュア EV モデルだけになることも十分にあり得る。したがって、BMW グループは需要の高まりに応じたピュア EV 車の大幅に高い市場占有率への供給にも対応できる。BMW グループは、今後約 10 年で世界中でおよそ約 1,000 万台のピュア EV が販売されると予測している。

MINI は完全電気自動車ブランドに

MINI というアーバン・ブランドは電気モビリティに理想的であるため、先駆者的な役割を果たす。よって、早ければ 2025 年に新型内燃エンジン搭載モデルの導入を最後に、以降はピュア EV モデルのみを販売する。2027 年までに、ピュア EV 車が顧客に納車される MINI の 50% 以上になる。2030 年代初頭までに、すべての MINI ラインアップはピュア EV になる一方、世界各地でプレゼンスを示すグローバル・ブランドであり続ける。

現在、オックスフォード工場でピュア EV MINI SE*が生産中である。MINI Crossover の後継モデルは、2023 年からライプツィヒ工場で生産される。新型 MINI Crossover モデルは、同工場で内燃エンジンおよびピュア EV バージョンの両方が生産される。フル電気モビリティのために 1 から開発された新車アーキテクチャーをベースに、2023 年以降、中国において現地メーカーである長城汽車と共同で MINI BEV が生産される。

当社のすべての部署にサステナビリティを統合

BMW グループは、気候変動との戦いおよび資源の節約が、私たちの社会、最終的には BMW グループの未来を決定付ける 2 つの主要因であると確信しており、プレミアムメーカーとして、サステナビリティの道を拓くことを目指している。2020 年、管理、購買、開発、生産および販売部門まで、事業のすべての分野でこの戦略的取り組みが完全に行われた。

BMW グループは、現在から 2030 年までの明確な脱炭素化目標を設定している。これは初めて、サプライ・チェーン、生産プロセスおよび製品寿命終了段階までを含む、製品の全ライフ・サイクルを通した目標となっている。グループの活動のあらゆる側面で、車両 1 台あたりの炭素排出量を 2019 年比で 1/3 以上と大幅に削減する。

BMW グループは、工場および拠点全体ですでに資源効率のベンチマークを打ち立てている。自社に課した 2030 年の脱炭素化目標は、自動車セクターでは最も進歩的なもので、1.5°C 目標の達成に関連した目標よりさらに野心的なものである。BMW グループは、2030 年までにこのような排出ガスの 80%削減を目指す。たとえば、ディンゴルフィン工場での BMW iX*およびミュンヘン工場での BMW i4 の生産に使用する電力は、バイエルン州内の水力発電所から供給される。炭素排出の絶対量の大幅削以外にも、今年以降、BMW グループは対応する証書を使って残りの炭素排出(スコープ 1 + 2)を完全に中和する予定だ。

2030 年までに、グループは使用段階中の車両が走行 1km あたりに排出する炭素の 40%カットを狙う。この目標を達成する上で欠くことのできない方策は、e モビリティの大規模な拡充を含むグループの広範囲におよぶ製品戦略だ。グループが生産する電気駆動モデルの割合の増加に伴い、特に高電圧バッテリー・システムの生産に必要な大量のエネルギーに鑑みて、炭素排出に関して上流における将来的な価値創造にも比較にならないほどの注意が必要となる。各種対策を打たない場合、2030 年までに BMW グループのサプライ・チェーン内の電気駆動モデルのより高い割合が 1 台あたりの炭素排出量の 33%以上の増加につながる。

しかし、その目的は単に増加を回避するよりは、2019 年比で車両 1 台あたりの炭素排出を 20%削減することにある。BMW グループは、この目標を達成するために包括的な対策を採用している。そのうちのひとつは、サプライヤーのサプライ・チェーンの炭素排出量を契約条件の基準として取り入れることである。このように、BMW グループは、サプライ・チェーンに具体的な脱炭素化ターゲットを定める最初の自動車メーカーとして先駆者の役割を果たしている。

BMW iX*に目を向けると、最初の方策はすでに恩恵を生んでいる。また、二次材料の使用量の増加に加え、バッテリー・セルの生産に再生可能のグリーン電力を使用しているため、BMW iX*のサプライ・チェーンではこれらの方策を使用せずに同じ車両を生産する場合と比べて炭素排出が 17%低減している。「世界最高の自

動車は持続可能な自動車です。ですから、プレミアムとサステナビリティは今後、さらに切り離すことができなくなります」と、ツィプセが説明する。

同時に、BMW グループは重要な原材料の使用を削減している。現行の第 5 世代のバッテリー・セルの陰極材料に含まれるコバルトの量を 10%未満に削減し、二次ニッケルの使用量を最大 50%増大させた。これにより、e-Drive には、レア・アースを使用する必要がなくなった。

好調な 2020 年下半期が追い風に

2020 会計年度下半期の BMW グループの好調な収益が、2021 年に向けての強い追い風となった。世界的なパンデミックにもかかわらず、2020 年の下半期、プレミアム自動車メーカーである BMW グループの税引前利益は、前年の 4,303 百万ユーロという高い数字からさらに 9.8%増の 4,724 百万ユーロという目覚ましい数字を記録した。第 2 四半期のパンデミック関連の収益低下の後、このように BMW グループは速やかに通常の収益ペースを回復した。2020 年下半期、当社は前年同期比で大幅増の 136 万台以上を顧客に納車した。

2020 年の第 2 四半期を除く 3 四半期で、グループは前年より改善した税引前収益を報告した。第 4 四半期の税引前利益は、2,260 百万ユーロだった（2019 年：2,055 百万ユーロ、10.0%増）。税引前売上利益率（EBT マージン）は 7.7%に改善した（2019 年：7.0%）。

パンデミックが 2020 会計年度に影響

2020 会計年度のグループの事業業績は、コロナ・パンデミックの影響を色濃く反映している。数週間にわたる世界中のロックダウンによって、顧客納車台数は 8.4%減って 2,325,179 台となった。このトレンドにもかかわらず、アッパー・ラグジュアリー・セグメントでの成長は特に好調で納車台数は 12.4%増の 115,000 台以上となった。これは主に発売から 1 周年を迎えた BMW X7 だけでなく、7 シリーズおよび 8 シリーズの実績を反映したものだ。実際、この収益性の高いセグメントの販売は 2018 年から 70%以上跳ね上がった。

グループの収益は、微減の 98,990 百万ユーロとなった（2019 年：104,210 百万ユーロ、5.0%減）。金利税引前利益は 4,830 百万ユーロへの大幅減となった（2019 年：7,411 百万ユーロ、34.8%減）。税引前利益は、5,222 百万ユーロに減少した（2019 年：7,118 百万ユーロ、26.6%減）。その原因の一部は、不利な通貨要因のマイナスの影響を反映している。グループの税引前マージンは 5.3%だった（2019 年：6.8%）。

同年の自動車部門の EBIT 率は 2.7%となった（2019 年：4.9%）。よって、BMW グループはターゲット範囲の 0~3%の上位 1/3 の EBIT マージン達成予想を実現した。前年比の第 4 四半期の EBIT マージンはさらに改善し、2020 年の最後の 3 ヶ月で 7.7%増加した（2019 年第 4 四半期：6.8%）。下半期、自動車部門による純現金収支も、上半期のパンデミック関連の要素によるマイナスの純現金収支からプラスに好転し、通年の純現金収支は 3,395 百万ユーロ（2019 年：2,567 百万ユーロ）となり、これには、収益の改善とより効率的な在庫管理が大きく貢献している。純現金収支に影響したその他の要因は、四半期中のワランティ販売の低下、認定中古車販売でのより高い利益、ディーラーからの前払いの増加などであった。

明日のモビリティへの先行投資が高止まり

BMW グループの継続的な変革によって、2020 年には研究開発に高いレベルの費用が投じられ、特に、車両のコネクティビティ、高度自動運転、電気モビリティおよび前出の新車プロジェクトなど、未来志向のモビリティ・テクノロジーがその恩恵を受けた。全体として、IFRS に準じた研究開発費は、微減の 5,689 百万ユーロであった（2019 年：5,952 百万ユーロ、4.4%減）。厳格化されたコスト管理によって、グループ収益がわずかに低下したにもかかわらず、6.3%の研究開発費の割合も前年からほぼ据え置かれたかたちだ（2019 年：6.2%）。

12 ヶ月間の納車台数の減少に伴い、生産コストは前年比わずかに減少した。しかし、同時に、不利な為替レートおよびリスク引当費の大幅増が、収益に打撃を与えた。

すでに発表された通り、2020 年度の不動産、工場、設備への設備投資およびその他の無形資産は大幅減となり、合計 3,922 百万ユーロの増加に留まった（2019 年：5,650 百万ユーロ、30.6%減）。この投資の大きな割合が、量産開始前の新車プロジェクト関連のものとなっている。

BMW AG の年次報告書によると、2021 年 5 月 12 日に開催される年次株主総会において取締役会および監査役会は、普通株式 1 株当たり 1.90 ユーロ、優先株式 1 株当たり 1.92 ユーロの配当を提案する。これらの数字は、3,857 百万ユーロ（2019 年：5,022 百万ユーロ）の年間純利益に対する 32.5%の配当性向（2019 年：32.8%）に相当し、合計配当額は 1,253 百万ユーロとなった（2019 年：1,646 百万ユーロ）。

サステナビリティなくしてプレミアムなし：2020 年の脱炭素化ターゲットをクリア

電気モビリティは、2020 年の主要成長要因で、192,662 台の BMW および MINI ブランドの電気自動車が販売された（前年比 31.8%増）。ピュア EV 車の納車台数は 13%増であった。欧州では、総納車台数に占める電気駆動モデルの割合はすでに 15%に達している。

2020 年秋に中国で発売された BMW iX3*は、数週間前に欧州市場でも発売された。年末までに BMW i3*、MINI Cooper SE*および今後導入される BMW i4 および BMW iX*と、ピュア EV の 5 モデルが販売される。BMW および MINI の EV モデルの納車台数の増加によって、BMW グループは排出ガスにおいて暫定値 99g/km を達成し、2020 年に欧州フリートに規定された排出ガス目標の 104g/km をクリアした。

2021 年の見通し：グループ税引前利益が前年を大幅に上回る

世界中で新型コロナ・ウイルスの感染が拡大したことによる不安定な状況にもかかわらず、BMW グループは 2021 会計年度に明るい事業見通しを持ち、リスク状況は安定を続けると予測している。

自動車部門では、世界の納車台数が前年比で堅調な増加を示すと予想されている。同セグメントの EBIT 率は、6～8%程度になる見通しである。

ファイナンシャル・サービス部門の株主資本利益率は、12～15%が予想されている。モーターサイクル部門の納車台数については堅調な増加が見込まれている。同セグメントの EBIT 率は、8～10%程度になる見通し

である。

上記のさまざまな要因を考慮して、グループの税引前利益は 2020 年を大幅に上回ると見込まれる。グループは、従業者規模の管理のためにすでに発表済みの人事関連の方策の活用を続ける。従業員の総数は、前年比からわずかに減少する見通しとなっている。

国際貿易および税関の方針に加え、特にコロナのパンデミック、マクロ経済および政治の展開に関連して、継続する不確実な状況は、多くの地域で期待されたトレンドや展開と大きく異なる可能性がある。これらすべての要因は、BMW グループの総合的な事業業績に大きな影響を与えることも考えられる。

本件に関する読者および視聴者からのお問い合わせ先:

BMW カスタマー・インタラクション・センター

フリーダイヤル 0120-269-437

受付時間: 平日 9:00-19:00、土日祝 9:00-18:00

BMW ウェブサイト: <http://www.bmw.co.jp>