



Walne zgromadzenie 2015: MAN liczy na poprawę europejskiego rynku pojazdów użytkowych

Hanower, 06.05.2015

Prezes zarządu MAN SE, dr Georg Pachta-Reyhofen, spodziewa się poprawy sytuacji na europejskim rynku pojazdów użytkowych. W swoim przemówieniu podczas walnego zgromadzenia akcjonariuszy w Hanowerze powiedział on: „Europejski rynek pojazdów użytkowych powraca powoli na swoje tory, sytuacja jest znacznie lepsza niż przed rokiem.” Równocześnie poinformował o bardzo złej sytuacji w Brazylii, która jest jednym z najważniejszych rynków dla MAN. Warunki ekonomiczne ponownie się pogorszyły. „Sytuacja w tym rejonie w pierwszym kwartale 2015 pozostawała napięta”, powiedział. Pachta-Reyhofen potwierdził jednak generalnie prognozy na rok finansowy 2015: „Aktualnie gospodarka światowa, mimo ciągłej niepewności, wydaje się rozwijać lepiej niż w roku 2014. Jeżeli nie wystąpią nieprzewidywane wydarzenia, spodziewany się w Grupie MAN obrotów na poziomie roku ubiegłego oraz stabilnego wyniku operacyjnego. Zyski z działalności operacyjnej będą odpowiadać w przybliżeniu zyskowi w roku 2014.”

Pierwszy kwartał 2015 miał bardzo zróżnicowany przebieg. MAN Latin America otrzymała zdecydowanie mniej zamówień, natomiast wartość nowych zleceń w spółce MAN Truck & Bus wzrosła o 12% w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. Także w pionie Power Engineering zwiększyła się liczba zamówień. Obroty Grupy MAN wyniosły 3,1 miliarda euro i kształtowały się w przybliżeniu na poziomie roku ubiegłego. Ze względu na sytuację w Brazylii wynik operacyjny skurczył się do 34 milionów euro.

Również konflikt na Ukrainie miał wpływ na działalność przedsiębiorstwa produkującego pojazdy użytkowe i maszyny. Popyt na zachodnie ciężarówki zmniejszył się w Rosji o ponad 30%. Przyczyną hamującą

MAN SE

Ungererstr. 69
80805 München

Corporate Communications
Sacha Klingner

Tel.: +49 89 36098-111
presse@man.eu
www.man.eu/presse



rozwój MAN na tym rynku nie były jednak głównie sankcje handlowe. „To raczej cała gospodarka rosyjska cierpi aktualnie na skutek niskich cen ropy naftowej i niekorzystnego kursu rubla. Kolejnymi przyczynami są problemy z finansowaniem i niepewność, która zdominowała wiele przedsiębiorstw w wyniku kryzysu na Ukrainie”, powiedział Pachta-Reyhofen. W tym kontekście zaapelował on do kręgów politycznych o możliwie jak najszybsze wypracowanie dyplomatycznego rozwiązania konfliktu: „Nie możemy zapominać, że dobrobyt w Europie oparty jest na pokoju, wspólnych wartościach i zaufaniu.”

Od roku 2014 spółka MAN SE nie wypłaca dywidend. W zamian za to zewnętrznym akcjonariusze także w roku 2015 otrzymają wypłatę wyrównawczą w gotówce w wysokości 3,07 euro za akcję zwykłą lub uprzywilejowaną za cały zakończony rok obrotowy, zgodnie z ustaleniami dokonanymi w zawartej z Truck & Bus GmbH Wolfsburg umowie o podporządkowaniu i odprowadzaniu zysku. Na dzień 31 marca 2015 spółka Truck & Bus GmbH, będąca w 100% bezpośrednią spółką zależną spółki Volkswagen Aktiengesellschaft, posiadała 75,28% głosów i 74,04% udziałów w kapitale podstawowym spółki MAN SE. Akcje rozproszone stanowią nieco poniżej 25%.

Dla przyszłości MAN, podkreślił Pachta-Reyhofen, ogromnie istotne jest utrzymanie przez przedsiębiorstwo wiodącej pozycji technologicznej. W swoim przemówieniu zwrócił on przede wszystkim uwagę na tendencję digitalizacji. Zarówno w pionie Power Engineering jak i Commercial Vehicles jest ona od dawna obecna z pracy większości klientów. Jej wartość i znaczenie będą dalej wzrastać. MAN ma w tym zakresie wiele innowacyjnych rozwiązań na rynku, np. MAN TeleMatics i liczne systemy wspomagania pracy kierowcy.

Ponadto MAN prowadzi także badania nad autonomicznym pojazdem. Droga do tego celu będzie jeszcze prowadzić przez wiele etapów. Nie można jednak zapominać, podkreśla Pachta-Reyhofen, że zawodowi kierowcy ciężarówek są prawdziwymi profesjonalistami posiadającymi bardzo często ogromne doświadczenie i wiedzę gromadzoną przez wiele lat. Dzięki temu są oni w stanie odpowiednio wcześniej identyfikować i



oceniać szczególne sytuacje na drodze. „Na ciężarówki i autobusy kursujące całkowicie samodzielnie, na przykład na trasie Monachium – Hamburg będziemy musieli jeszcze trochę poczekać. Nie mówiąc już o kompleksowym ruchu dostawczym w dużym mieście. Niejasne są także kwestie prawne. Ale dopóki to się nie zmieni, nasze zadanie rozumiemy jako dążenie do ułatwienia profesjonalnym kierowcom pracy za kierownicą poprzez zaoferowanie im systemów wspomagania, poprawę bezpieczeństwa kierowców i uczestników ruchu drogowego oraz dalszy wzrost efektywności”, powiedział prezes zarządu spółki MAN SE w Hanowerze. Zawód kierowcy ciężarówki uważa on za jeden „z najbardziej niedocenionych i często także niewystarczająco opłacanych zawodów w Niemczech”.