

Airbus Group presenta una mejora en los resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2014

- El comportamiento financiero refleja la mejora operativa; las previsiones se confirman
- Los ingresos aumentan un 4%, a 40.500 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes aumenta un 12%, hasta los 2.600 millones de euros
- El Beneficio Neto aumenta un 16%, a 1.400 millones de euros
- *Free cash flow* antes de adquisiciones positivo en el tercer trimestre de 2014

Ámsterdam, 14 de noviembre de 2014 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) presenta mejores resultados en los primeros nueve meses de 2014, impulsados por un mejor comportamiento operativo en toda la Compañía.

La demanda de los productos del Grupo sigue siendo fuerte en conjunto, con un ratio de pedidos a entregas (*book-to-bill*) para aviones comerciales superior a 1 al final de septiembre, cifra con la que ya se cumple el objetivo para el año completo, y el continuo impulso en las actividades de defensa y espacio. Los **pedidos recibidos**⁽²⁾ del Grupo en los primeros nueve meses de 2014 ascendieron a 78.700 millones de euros (9m 2013: 137.000 millones de euros⁽¹⁾), y el valor de la **cartera de pedidos**⁽²⁾ ascendía a 765.400 millones de euros a 30 de septiembre de 2014 (final de 2013: 680.600 millones de euros⁽¹⁾). Airbus recibió pedidos netos por 791 aviones comerciales (9m 2013: 1.062 pedidos netos⁽¹⁾). Los pedidos netos recibidos por Airbus Helicopters se situaron en 208 unidades (9m 2013: 276 unidades), entre ellas 19 Super Pumas. En términos de valor, los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space aumentaron un 16%, con una fuerte demanda de aviones de transporte ligeros y medios y tres satélites de telecomunicaciones entre los contratos del tercer trimestre.

"Gracias a la mejora del comportamiento operativo, los ingresos y la rentabilidad aumentaron en los primeros nueve meses de 2014. Logramos objetivos operativos clave, tales como la certificación del A350 y el primer vuelo del A320neo, mejorando al mismo tiempo nuestro perfil global de *cash flow*", señala Tom Enders, CEO de Airbus Group. "No obstante, hay que tener en cuenta que, de cara al futuro, seguimos afrontando una serie de retos, como la transición al A330neo y el aumento de la cadencia de producción en los programas A350 y A400M, que siguen requiriendo la rigurosa atención de la Dirección."

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 4%, hasta los 40.500 millones de euros (9m 2013: 38.900 millones de euros⁽¹⁾). Los ingresos del área de aviación comercial aumentaron un 5,5%, reflejando el mix de las entregas, con 21 A380 entregados frente a los 14 de los primeros nueve meses de 2013 y 443 aviones entregados en total (9m 2013: 445 aviones). Los ingresos del área de helicópteros aumentaron un 3%, con 295 entregas (9m 2013: 312 unidades), incluyendo el primer EC145 T2. Los ingresos de defensa y espacio permanecieron estables, con dos lanzamientos exitosos del Ariane 5 en el tercer trimestre y otro que se produjo en octubre. A mediados de noviembre, el módulo Philae de la sonda Rosetta ha logrado un hito histórico, aterrizando sobre la superficie de un cometa.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes** del Grupo –un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas y reestructuraciones o efectos de los tipos de cambio– mejoró hasta los 2.590 millones de euros (9m 2013: 2.320 millones de euros⁽¹⁾). El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial alcanzó los 1.780 millones de euros (9m 2013: 1.712 millones de euros⁽¹⁾), impulsado por mejoras operativas, incluyendo el avance del programa A380 hacia el umbral de rentabilidad, y por la evolución favorable de las coberturas en USD que vencían, a pesar de mayores gastos en investigación y desarrollo y de costes de soporte del A350 XWB. El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros se situó en 241 millones de euros (9m 2013: 217 millones de euros), reflejando la recuperación del Super Puma. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de defensa y espacio se situó en 370 millones de euros (9m 2013: 356 millones de euros⁽¹⁾). El EBIT* de *Headquarters/Eliminaciones* y Otros aumentó a 199 millones de euros (9m 2013: 35 millones de euros) incluyendo la venta del edificio de la sede social de París en el primer semestre de 2014. El ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT* antes de partidas no recurrentes del Grupo se situó en un 6,4% (9m 2013: 6,0%⁽¹⁾).

El programa A350 XWB está cobrando impulso, habiendo logrado ya la certificación tipo de la EASA y la FAA, y sigue por el buen camino para su entrada en servicio a final de año. El Grupo continúa trabajando en el aumento eficiente de la cadencia de producción, prestando atención especialmente a la madurez y a la convergencia de costes recurrentes. El A320neo realizó su primer vuelo en el tercer trimestre, de acuerdo con el calendario de lanzamiento inicial. La entrada en servicio está prevista para el cuarto trimestre de 2015. En el área de helicópteros, el EC175 continúa en la senda para su entrada en servicio en el último trimestre

de 2014. El programa de reestructuración del área de defensa y espacio sigue su curso, y el resultado de la revisión de la cartera se anunció en septiembre. Están realizándose los preparativos para las ventas relacionadas con dicha revisión. El aumento de la cadencia de producción industrial del programa A400M continúa, y ya están llevándose a cabo mejoras paulatinas de las capacidades militares, si bien se ha producido un cierto retraso. La secuencia de las mejoras progresivas y de las entregas se encuentra en fase de negociación con los clientes, y se están evaluando los costes correspondientes, los riesgos y las acciones para mitigarlos. El 1 de noviembre de 2014 devino susceptible de ejercicio un derecho de cancelación contractual. No obstante, la Dirección considera altamente improbable que se ejercite dicho derecho de cancelación. Este año se han entregado cuatro aviones, y ya están preparándose las primeras entregas para Reino Unido y Alemania.

El **EBIT* declarado**⁽³⁾ aumentó un 21%, hasta los 2.583 millones de euros (9m 2013: 2.131 millones de euros⁽¹⁾), con las partidas no recurrentes limitadas a un cargo de 7 millones de euros correspondiente al desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y a la revaluación del balance. El resultado financiero se situó en -612 millones de euros (9m 2013: -435 millones de euros⁽¹⁾) y el **beneficio neto**⁽⁴⁾ aumentó hasta los 1.399 millones de euros (9m 2013: 1.203 millones de euros⁽¹⁾), equivalente a un **beneficio por acción** (BPA) de 1,79 euros (BPA 9m 2013: 1,51 euros⁽¹⁾). El beneficio neto y el BPA incluían una partida de -178 millones de euros correspondiente a una revaluación de los tipos de cambio negativa antes de impuestos, especialmente en el tercer trimestre. Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a un total de 2.376 millones de euros (9m 2013: 2.152 millones de euros⁽¹⁾). El **Free Cash Flow antes de adquisiciones** mejoró considerablemente, situándose en -2.090 millones de euros (9m 2013: -4,749 millones de euros⁽¹⁾), reflejando un estricto control de tesorería, al tiempo que se invertía en programas de producción y desarrollo. En el tercer trimestre, el *free cash flow* antes de adquisiciones se situó en la cifra positiva de 180 millones de euros (3T 2013: -686 millones de euros⁽¹⁾). La posición de tesorería neta a 30 de septiembre de 2014 se situaba en 5.300 millones de euros (final de 2013: 8.500 millones de euros⁽¹⁾) tras el pago de dividendo de 2013 de 587 millones de euros y una aportación de 349 millones de euros al plan de pensiones. La posición de tesorería bruta se situaba en 12.400 millones de euros.

Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2014, Airbus Group prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera distorsiones importantes. En 2014, las entregas de Airbus deberían mantenerse en un nivel similar a las de 2013, incluyendo la entrega del primer A350 XWB.

Los pedidos netos de aviones comerciales serán superiores al nivel de entregas. Basándose en un tipo de cambio de 1 EUR = 1,35 USD, los ingresos de Airbus Group deberían mantenerse estables en comparación con 2013⁽⁵⁾.

Usando el EBIT* antes de partidas no recurrentes, Airbus Group espera un crecimiento moderado de la rentabilidad sobre ventas en 2014⁽⁵⁾. El objetivo de rentabilidad sobre ventas para 2015 de entre un 7% y un 8%⁽⁶⁾ se mantiene invariable antes del desarrollo del A330neo, que se calcula tendrá una repercusión neta de alrededor de -70 puntos básicos. El comportamiento del EBIT* y del BPA* de Airbus Group dependerán de la capacidad del Grupo para limitar los cargos "no recurrentes". De cara al futuro, desde la perspectiva actual, las partidas no recurrentes deberían limitarse a cargos potenciales en el programa A350 XWB y a efectos de los tipos de cambio vinculados al desajuste en pagos previos a la entrega y a la revaluación del balance. El programa A350 XWB sigue constituyendo un desafío. Cualquier cambio en el calendario previsto y en las hipótesis sobre costes podría tener una repercusión cada vez mayor en las provisiones.

Con respecto al A400M, la evolución negativa de los costes y los riesgos, motivada sobre todo por retos de funcionalidad de tipo militar, retrasos en la aceptación del avión y aumento de la cadencia de producción, junto con las correspondientes acciones de mitigación, están siendo objeto de evaluación y se concluirán para las cuentas del ejercicio 2014.

Para 2014, Airbus Group tiene el objetivo de alcanzar el umbral de rentabilidad en el *free cash flow* antes de adquisiciones.

* Airbus Group usa el **EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios** como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.

Airbus Group

Airbus Group es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2013, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 57.600 millones de euros (dato reexpresado) con una plantilla de unos 138.000 empleados (dato reexpresado).

Contactos para los medios de comunicación:

Martin Agüera +49 (0) 175 227 4369

Rod Stone +33 (0) 6 30 521 993

Nota para la prensa: Puede escuchar la conferencia telefónica de Harald Wilhelm, director financiero con analistas sobre los **resultados de los nueve primeros meses de 2014** hoy a las 10:30 horas (CET) en el sitio web de Airbus Group: www.airbusgroup.com/9m2014. Haga clic en el banner de la página inicial. A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

Airbus Group – Resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2014

(Cifras en euros)

Airbus Group	9m 2014	9m 2013 ⁽¹⁾	Variación
Ingresos , en millones	40.497	38.947	+4%
de esta cifra Defensa, en millones	6.917	6.920	0%
EBITDA ⁽⁷⁾ , en millones	4.022	3.440	+17%
EBIT ⁽³⁾ antes de partidas no recurrentes, en millones	2.590	2.320	+12%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	2.583	2.131	+21%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.376	2.152	+10%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	1.399	1.203	+16%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,79	1,51	+19%
Free Cash Flow (FCF) , en millones	- 2.120	- 4.764	-
Free Cash Flow antes de adquisiciones , en millones	- 2.090	- 4.749	-
Free Cash Flow antes de financiación a clientes , en millones	- 2.191	- 4.346	-
Pedidos recibidos ⁽²⁾ , en millones	78.696	136.967	-43%

Airbus Group	30 sept. 2014	31 dic. 2013 ⁽¹⁾	Variación
Cartera de pedidos ⁽²⁾ , en millones	765.350	680.560	+12%
de esta cifra Defensa, en millones	42.215	42.630	-1%
Cash Flow neto , en millones	5.346	8.454	-37%
Empleados	139.248	138.404	+1%

Notas a pie: consúltese la página 9.

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾			
	(Cifras en millones de euros)	9m 2014	9m 2013 ⁽¹⁾	Variación	9m 2014	9m 2013 ⁽¹⁾	Variación
Airbus		28.820	27.328	+5%	1.773	1.523	+16%
Airbus Helicopters		4.260	4.132	+3%	241	217	+11%
Airbus Defence and Space		8.197	8.382	-2%	370	356	+4%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros		- 780	- 895	-	199	35	-
Total		40.497	38.947	+4%	2.583	2.131	+21%

por División	Pedidos recibidos ⁽²⁾			Cartera de pedidos ⁽²⁾			
	(Cifras en millones de euros)	9m 2014	9m 2013 ⁽¹⁾	Variación	30 sept. 2014	31 dic. 2013 ⁽¹⁾	Variación
Airbus		68.479	125.964	-46%	711.825	625.595	+14%
Airbus Helicopters		3.281	4.177	-21%	11.440	12.420	-8%
Airbus Defence and Space		8.227	7.120	+16%	43.647	43.208	+1%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros		- 1.291	- 294	-	- 1.562	- 663	-
Total		78.696	136.967	-43%	765.350	680.560	+12%

Notas a pie: consúltese la página 9.

Airbus Group – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2014

Airbus Group	3T 2014	3T 2013 ⁽¹⁾	Variación
Ingresos , en millones	13.297	13.277	0%
EBIT antes de partidas no recurrentes , en millones	821	706	+16%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	744	653	+14%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	264	445	-41%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	0,34	0,56	-39%

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
(Cifras en millones de euros)	3T 2014	3T 2013 ⁽¹⁾	Variación	3T 2014	3T 2013 ⁽¹⁾	Variación
Airbus	9.391	9.226	+2%	416	428	-3%
Airbus Helicopters	1.459	1.548	-6%	91	89	+2%
Airbus Defence and Space	2.681	2.818	-5%	147	140	+5%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	- 234	- 315	-	90	- 4	-
Total	13.297	13.277	0%	744	653	+14%

Los **ingresos del tercer trimestre de 2014** permanecieron estables en comparación con el tercer trimestre de 2013.

El **EBIT* del tercer trimestre** aumentó un 14%, elevándose a 744 millones de euros, impulsado por el comportamiento de Sedes Centrales, que incluyó una aportación más positiva de Dassault Aviation. En el **tercer trimestre de 2014**, el **beneficio neto** se redujo por la revaluación negativa por tipos de cambio en los pasivos denominados en USD.

Notas a pie: consúltese la página 9.

Notas a pie de página:

- 1) Las cifras de 2013 se han reexpresado para reflejar la aplicación de las NIIF 10 y 11. En los casos necesarios, las cifras de Divisiones también se han reexpresado para reflejar la nueva estructura del Grupo desde el 1 de enero de 2014.
- 2) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos están basadas en precios de catálogo.
- 3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 4) Airbus Group sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 5) En comparación con las cifras declaradas de 2013 (antes de su reexpresión según la NIIF 11).
- 6) Rentabilidad sobre ventas para el EBIT* antes de partidas no recurrentes, incluyendo una dilución en el A350 XWB con un tipo de cambio €/€ de 1,35.
- 7) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

Declaración al amparo de las normas "Safe-Harbour":

Algunas de las declaraciones contenidas en esta nota de prensa no son hechos históricos sino más bien exposiciones de expectativas futuras y otras declaraciones de cara al futuro ("forward-looking statements") que se basan en las opiniones de la dirección. Estas declaraciones reflejan las opiniones y las hipótesis de Airbus Group a la fecha de las declaraciones y entrañan riesgos conocidos y desconocidos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados, el comportamiento o los acontecimientos reales difirieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones.

Cuando se usan en esta nota, palabras tales como "prever", "creer", "estimar", "esperar", "poder", "tener intención de", "planificar" y "proyectar" tienen por objeto identificar declaraciones "forward-looking".

Esta información "forward-looking" se basa en una serie de hipótesis, incluyendo, sin limitación: hipótesis respecto a demanda, mercados actuales y futuros para los productos y servicios de Airbus Group, comportamiento interno, financiación a clientes, comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas o negociaciones de contratos, resultados favorables de determinadas campañas de ventas pendientes.

Las declaraciones "forward-looking" están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de Airbus Group; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios colectivos de trabajo; factores que den lugar a una distorsión considerable y prolongada de los viajes aéreos en el mundo entero; el resultado de procesos políticos y legales, incluyendo incertidumbre respecto a la financiación gubernamental de determinados programas; la consolidación entre empresas de la competencia en la industria aeroespacial; el coste de desarrollo, y el éxito comercial de productos nuevos; los tipos de cambio y las fluctuaciones de diferencial de tipos de interés entre el euro y el dólar estadounidense y otras divisas; procesos legales y otros riesgos e incertidumbres de orden económico, político y tecnológico. En el "documento de registro" de la Sociedad, de fecha 4 de abril de 2014, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.airbusgroup.com.