

(Esta traducción al español de la nota de prensa en inglés se distribuye con intención estrictamente informativa. Su versión inglesa es la oficial)

Airbus publica sus resultados del primer semestre de 2017

- Ingresos de 29.000 millones de euros; EBIT Ajustado de 1.100 millones de euros; EBIT (declarado) de 1.800 millones de euros; BPA (declarado) de 1,94 euros
- El entorno de la aviación comercial se mantiene firme, la sólida cartera de pedidos respalda los planes de aumento de la cadencia de producción
- Los datos financieros del primer semestre reflejan una pauta de entregas afectada sobre todo por problemas con motores
- Se mantienen las previsiones para 2017

Ámsterdam, 27 de julio de 2017 – Airbus SE (símbolo en bolsa: AIR) anuncia sus resultados del primer semestre de 2017 y mantiene sus previsiones para el ejercicio.

"El entorno de la aviación comercial se mantiene firme, mientras que la sólida cartera de pedidos continúa dando respaldo a nuestros planes de aumento de la cadencia de producción. No obstante, estamos enfrentándonos a retos debido a los continuos problemas con los motores, pero tenemos una hoja de ruta clara y mantenemos nuestras previsiones para el ejercicio. La consecución del objetivo de entrega de los aviones depende de que los proveedores de los motores cumplan sus compromisos", ha afirmado Tom Enders, consejero delegado de Airbus. "Nuestro foco de atención en el segundo semestre continúa situado directamente sobre la ejecución de programas y el cumplimiento del plan de aumento de la cadencia de producción. En Helicopters, es prioritario resolver la situación del H225 y dar apoyo a nuestros clientes, y en Defence and Space seguimos esforzándonos por eliminar riesgos del programa A400M. A más largo plazo, Airbus se beneficiará de su especial atención a la innovación y de una estructura más eficiente e integrada".

Press Release

Los **pedidos recibidos**⁽¹⁾ ascendieron a un total de 37.200 millones de euros (1S 2016: 39.100 millones de euros), con una **cartera de pedidos**⁽¹⁾ valorada en 981.000 millones de euros a 30 de junio de 2017 (final de 2016: 1,060 billones de euros). En total se recibieron 203 pedidos netos de aviones comerciales (1S 2016: 183 aviones), y la cartera de pedidos comprendía 6.771 aviones al final de junio. Durante el Salón Aeronáutico de París en el mes de junio se anunciaron 144 pedidos en firme y 202 compromisos. Los pedidos netos de helicópteros aumentaron a 151 (1S 2016: 127 pedidos netos), incluyendo 30 H225Ms para Kuwait. Los pedidos recibidos por Defence and Space se vieron afectados por los cambios del perímetro de consolidación derivados de la reconfiguración de la cartera y una cierta desaceleración en satélites de telecomunicaciones. En aviones militares la actividad cobró impulso, y se registraron pedidos para 19 aviones ligeros y medianos.

Los **ingresos** se mantuvieron estables en 28.700 millones de euros (1S 2016: 28.800 millones de euros), pese a los cambios de perímetro en Defence and Space. Los ingresos de Commercial Aircraft aumentaron un 3%, con la entrega de 306 aviones⁽²⁾ (1S 2016: 298 aviones), cifra compuesta por 239 de la familia A320, 30 A350 XWB, 31 A330 y seis A380. Los ingresos de Helicopters aumentaron un 9%, con la entrega de 190 unidades (1S 2016: 163 unidades). Los ingresos en Defence and Space reflejaron un efecto negativo de alrededor de 1.200 millones de euros correspondiente a los cambios de perímetro.

El **EBIT ajustado** –una medida alternativa de rendimiento e indicador clave que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas– ascendió a un total de 1.099 millones de euros (1S 2016: 1.679 millones de euros).

El EBIT Ajustado de Commercial Aircraft ascendió a 954 millones de euros (1S 2016: 1.269 millones de euros), en reflejo del *mix* y el escalonamiento en la entrega de aviones, así como la fijación de precios en la transición.

En el aumento de la cadencia de producción del A350 hubo progresos, con la entrega de 30 aviones frente a los 12 del primer semestre de 2016. El programa A350 está encauzado

Press Release

para cumplir el objetivo de producción mensual de 10 aviones para el final de 2018. El nivel de trabajo pendiente ha mejorado en el sistema industrial, y los cuellos de botella en la cadena de suministro están mejorando. En el segundo trimestre, Qatar Airways canceló cuatro turnos de entrega para el A350. La atención sigue centrada en la convergencia de costes recurrentes. En el programa A320neo, se entregaron 59 aviones, en comparación con los ocho del primer semestre de 2016. El aumento de la cadencia de producción del A320neo continúa siendo un reto, y los clientes todavía están experimentando diversos problemas de los motores en servicio. El proveedor del motor, Pratt & Whitney, ha incorporado algunos arreglos, pero estas mejoras no se han producido todavía sobre una base fiable en condiciones normales de servicio. La entrega de cerca de 200 A320neo continúa en pie para 2017, si bien representa un reto mayor debido a estos problemas con los motores. Considerando la situación actual de la cartera de pedidos del A380, las entregas para 2019 se ajustarán a ocho aviones.

El EBIT Ajustado de Helicopters se situó en 93 millones de euros (1S 2016: 144 millones de euros), reflejando un *mix* desfavorable principalmente por el menor número de horas de vuelos comerciales en servicios, así como el hecho de que el H225 haya estado parcialmente inmovilizado en tierra. En julio, las autoridades de aviación británica y noruega levantaron la prohibición de vuelo al H225. Sin embargo, la implementación de mejores medidas de seguridad exigirá un plan de verificaciones, modificaciones e inspecciones preventivas. Airbus continuará dando soporte a sus clientes, como y cuando sea necesario, para que la flota de H225 vuelva progresivamente a estar operativa.

El EBIT Ajustado de Defence and Space descendió a 248 millones de euros (1S 2016: 322 millones de euros), reflejando el cambio de perímetro, y se mantuvo estable en general sobre una base comparable.

Se entregaron ocho A400M, frente a los cinco aviones del primer semestre de 2016. Airbus ha continuado con las actividades de desarrollo del A400M para cumplir la hoja de ruta de capacidad revisada compartida con el cliente. No obstante, la consecución de las capacidades técnicas contractuales y los costes asociados siguen representando un gran

Press Release

desafío. También continúan los retos para asegurar suficientes pedidos de exportación a tiempo, así como en cuanto a reducciones de costes, eficiencia industrial y exposición comercial, lo que podría tener repercusiones significativas en el programa. Continúan las conversaciones con las naciones y la OCCAR para la eliminación de riesgos en el programa A400M.

Los **gastos de I+D autofinanciado** del Grupo descendieron a 1.288 millones de euros (1S 2016: 1.309 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) de 1.791 millones de euros (1S 2016: 1.851 millones de euros) incluía Ajustes por un total neto de +692 millones de euros en comparación con unos Ajustes netos de +172 millones de euros en el primer semestre de 2016. Los Ajustes del primer semestre de 2017 comprenden:

- Un cargo neto de 70 millones de euros del programa A400M que refleja principalmente aumento de precios
- Un efecto positivo de 174 millones de euros relacionado con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance
- Una plusvalía neta de 560 millones de euros por la desinversión del negocio de Defence Electronics en el primer trimestre
- Un efecto positivo neto de 28 millones de euros relacionado con otros cambios de cartera en Defence and Space

El **Beneficio Neto**⁽³⁾ se situó en 1.503 millones de euros (1S 2016: 1.761 millones de euros), tras los Ajustes del EBIT, con un **beneficio por acción** de 1,94 euros (1S 2016: 2,27 euros). El BPA y el beneficio neto incluyeron un efecto positivo, principalmente de la revaluación de instrumentos financieros y partidas en el balance. El resultado financiero se situó en 66 millones de euros (1S 2016: -148 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** mejoró, situándose en -2.093 millones de euros (1S 2016: -2.649 millones de euros), si bien su desarrollo se ha visto afectado por el perfil de entregas de aviones así como las recientes cancelaciones de turnos de entrega del A350. El **flujo de caja libre**, de -1.956 millones de

Press Release

euros (1S 2016: -1.119 millones de euros), incluyó un producto neto de unos 600 millones de euros correspondiente a la venta de Defence Electronics en el primer trimestre. La **posición de tesorería neta** a 30 de junio de 2017 se situaba en 7.900 millones de euros (final de 2016: 11.100 millones de euros) tras el pago de dividendo de 2016 de 1.000 millones de euros en el segundo trimestre, con una posición de tesorería bruta de 19.300 millones de euros (final de 2016: 21.600 millones de euros).

Perspectivas

Como base para sus previsiones con respecto a 2017, Airbus espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, que no presuponen distorsiones importantes.

Las previsiones de Airbus sobre los beneficios y el Flujo de Caja Libre de 2017 se basan en un perímetro constante:

- Airbus espera entregar más de 700 aviones comerciales, con sujeción a que los fabricantes de motores cumplan sus compromisos
- Antes de fusiones y adquisiciones, Airbus espera un crecimiento porcentual del EBIT Ajustado y el BPA Ajustado de un solo dígito medio en comparación con 2016
- Se espera que el flujo de caja libre sea similar al de 2016 antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes

Se espera que el cambio de perímetro en Defence and Space reduzca el EBIT* Ajustado y el flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones en unos 150 millones de euros y el BPA Ajustado en unos 14 céntimos.

Acerca de Airbus

Airbus es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2016 generó unos ingresos de 67.000 millones de euros con una plantilla de unos 134.000 empleados. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros desde 100 plazas hasta más de 600. Airbus es asimismo un líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, de combate, de transporte y para misiones, así como la primera empresa espacial europea y la segunda mayor del mundo. En helicópteros, Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

Contactos para los medios de comunicación:

Martin Agüera	+49 (0) 175 227 4369	martin.aguera@airbus.com
Rod Stone	+33 (0) 6 3052 1993	rod.stone@airbus.com

Nota para la prensa: Webcast en directo de la conferencia telefónica con analistas

Hoy, a las 08:30 horas (CEST), puede escuchar la conferencia telefónica de Tom Enders, consejero delegado, y Harald Wilhelm, director financiero, con los analistas sobre los **resultados del primer semestre de 2017** a través de www.airbus.com. La presentación a los analistas puede encontrarse en el sitio web de la empresa. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. La conciliación de los KPI de Airbus con los "datos declarados según NIIF" puede consultarse en la presentación a los analistas.

Airbus – Resultados del primer semestre (1S) de 2017

(Cifras en euros)

Airbus	1S 2017	1S 2016	Variación
Ingresos , en millones	28.709	28.755	0%
de esta cifra Defensa, en millones	4.563	4.731	-4%
EBIT Ajustado , en millones	1.099	1.679	-35%
EBIT (declarado) , en millones	1.791	1.851	-3%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.288	1.309	-2%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	1.503	1.761	-15%
Beneficio por Acción (BPA)	1,94	2,27	-15%
Flujo de Caja Libre (FCF) , en millones	-1.956	-1.119	-
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-2.547	-3.236	-
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes , en millones	-2.093	-2.649	-
Pedidos recibidos ⁽¹⁾ , en millones	37.164	39.135	-5%

Airbus	30 de junio 2017	31 dic. 2016	Variación
Cartera de pedidos ⁽¹⁾ , en millones	980.857	1.060.447	-8%
de esta cifra Defensa, en millones	38.168	39.811	-4%
Posición de tesorería neta , en millones	7.899	11.113	-29%
Empleados	130.402	133.782	-3%

Press Release

Notas a pie: consúltese la página 12.

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	1S 2017	1S 2016	Variación	1S 2017	1S 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	21.789	21.061	+3%	1.078	420	+157%
Helicopters	2.921	2.687	+9%	93	144	-35%
Defence and Space	4.625	5.440	-15%	816	475	+72%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-626	-433	-	-196	812	-
Total	28.709	28.755	0%	1.791	1.851	-3%

Por segmento de negocio	EBIT Ajustado		
	1S 2017	1S 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	954	1.269	-25%
Helicopters	93	144	-35%
Defence and Space	248	322	-23%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-196	-56	-
Total	1.099	1.679	-35%

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos ⁽¹⁾			Cartera de pedidos ⁽¹⁾		
	1S 2017	1S 2016	Variación	30 de junio 2017	31 dic. 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	30.272	32.302	-6%	932.291	1.010.200	-8%
Helicopters	3.630	2.338	+55%	11.996	11.269	+6%
Defence and Space	3.616	5.189	-30%	38.708	41.499	-7%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-354	-694	-	-2.138	-2.521	-
Total	37.164	39.135	-5%	980.857	1.060.447	-8%

Notas a pie: consúltese la página 12.

Airbus – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2017

(Cifras en euros)

Airbus	2T 2017	2T 2016	Variación
Ingresos , en millones	15.721	16.572	-5%
EBIT Ajustado , en millones	859	1.181	-27%
EBIT (declarado) , en millones	939	1.489	-37%
Beneficio Neto⁽³⁾ , en millones	895	1.362	-34%
Beneficio por Acción (BPA)	1,16	1,76	-34%

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	2T 2017	2T 2016	Variación	2T 2017	2T 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	11.964	12.393	-3%	742	131	+466%
Helicopters	1.630	1.529	+7%	95	111	-14%
Defence and Space	2.511	2.906	-14%	196	387	-49%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-384	-256	-	-94	860	-
Total	15.721	16.572	-5%	939	1.489	-37%

Por segmento de negocio	EBIT Ajustado		
	2T 2017	2T 2016	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	673	863	-22%
Helicopters	95	111	-14%
Defence and Space	185	215	-14%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-94	-8	-
Total	859	1.181	-27%

Notas a pie: consúltese la página 12.

Press Release

Los **ingresos del segundo trimestre de 2017** descendieron un 5%, debido a la pauta de entregas en Commercial Aircraft y a los cambios del perímetro de consolidación en Defence and Space.

El **EBIT Ajustado del segundo trimestre de 2017** descendió un 27%, principalmente a causa de una disminución en Commercial Aircraft que reflejaba el efecto desfavorable de las entregas y el escalonamiento, los precios de transición y los costes de aumento de la cadencia de producción, parcialmente atenuados con el efecto favorable de I+D.

El **EBIT (declarado) del segundo trimestre de 2017** descendió a 939 millones de euros. Refleja Ajustes positivos netos de 80 millones de euros contabilizados en el segundo trimestre en relación con un cargo neto de -70 millones de euros en el programa A400M, Ajustes de cartera en Defence and Space de 31 millones de euros, y el efecto del cambio de moneda resultante del desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y revaluación del balance por 119 millones de euros. Los Ajustes del segundo trimestre de 2016 ascendieron a 300 millones de euros aproximadamente.

Además, el **beneficio neto del segundo trimestre de 2017** descendió debido a un importe más elevado del impuesto sobre beneficios, compensado en parte por efectos positivos de cambio.

Press Release

(Al final del ejercicio fiscal 2016, Airbus implementó las directrices sobre Medidas Alternativas de Rendimiento (APM por su sigla en inglés) publicadas por la ESMA (European Securities and Markets Authority). En consecuencia, algunas partidas ya no tienen la calificación de "no recurrentes". Dichas partidas tienen ahora la calificación de "Ajustes". Airbus ya no mide ni comunica su rendimiento sobre la base del "EBIT", sino sobre la base del "EBIT (declarado)", pues la diferencia entre los dos KPI, la partida denominada "antes de fondo de comercio y extraordinarios", se ha vuelto menos importante. No se ha producido ningún cambio en cuanto a la esencia de las directrices. La terminología ha cambiado, de manera que "EBIT* antes de partidas no recurrentes" se ha sustituido por "EBIT Ajustado" y "BPA* antes de partidas no recurrentes" se ha sustituido por "BPA Ajustado". Las definiciones de las Medidas Alternativas de Rendimiento pueden consultarse en el Glosario de la página 11).

Conciliación EBIT (declarado) / EBIT Ajustado

El cuadro siguiente concilia el EBIT (declarado) con el EBIT Ajustado

Airbus	1S 2017
EBIT (declarado) , en millones	1.791
de esta cifra:	
Cargo A400M , en millones	-70
Desajuste pagos \$ ant. entrega / Revaluación del balance , en millones	174
Desinversión de Defence Electronics , en millones	560
Otros cambios de cartera netos en Defence and Space , en millones	28
EBIT Ajustado , en millones	1.099

Conciliación del EBIT* antes de partidas no recurrentes del 1S 2016 con el EBIT Ajustado

Airbus	1S 2016
EBIT* antes de partidas no recurrentes , en millones	1.684
Extraordinarios , en millones	-5
EBIT Ajustado , en millones	1.679

*Antes de deterioro de fondo de comercio y extraordinarios.

Glosario

KPI	DEFINICIÓN
EBIT	La compañía sigue usando el término EBIT (Beneficios antes de intereses e impuestos). Es idéntico a Beneficio antes de gastos financieros e impuestos sobre beneficios según lo definido por las NIIF.
Ajustes	Ajustes, una medida alternativa de rendimiento , es un término utilizado por la compañía que incluye gastos o beneficios sustanciales derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas.
EBIT Ajustado	Una medida alternativa de rendimiento e indicador clave que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas, reestructuración o efectos de los tipos de cambio, así como plusvalías/minusvalías resultantes de la enajenación y adquisición de empresas.
BPA Ajustado	El BPA Ajustado es una medida alternativa de rendimiento del beneficio por acción básico declarado, en la que el beneficio neto como numerador incluye los ajustes. La conciliación puede verse en la presentación a los analistas, diapositiva 18.
Posición de tesorería bruta	La compañía define su posición de tesorería bruta consolidada como la suma de (i) efectivo y equivalentes de efectivo y (ii) valores (todo ello tal como está contabilizado en el estado de situación financiera consolidado).
Posición de tesorería neta	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.
FCF	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento flujo de caja libre, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.1. Es un indicador clave que permite que la compañía mida la cuantía del flujo de caja generado por las operaciones después del efectivo utilizado en actividades de inversión.
FCF antes de fusiones y adquisiciones	El flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones hace referencia al flujo de caja libre según se define en el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.1, ajustado en cuanto al producto neto de enajenaciones y adquisiciones. Es una medida alternativa de rendimiento y un indicador que es importante para medir el FCF, excluyendo los flujos de caja derivados de la enajenación y adquisición de empresas.
FCL antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes	El flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes hace referencia al flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones ajustado en cuanto al flujo de caja relativo a actividades de financiación de aviones. Es una medida alternativa de rendimiento y un indicador que la compañía puede utilizar ocasionalmente en sus previsiones financieras, en particular cuando existe más incertidumbre en torno a las actividades de financiación a clientes, como durante la suspensión del apoyo financiero de las agencias de crédito a la exportación.

Notas a pie:

- 1) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos están basadas en precios de catálogo
- 2) De esta cifra, 304 entregas con reconocimiento de ingresos
- 3) Airbus 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

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 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, 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; 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 2017, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.airbus.com