



Nota de Prensa

EADS mantiene un fuerte comportamiento subyacente al tiempo que aborda retos proactivamente



- Las cinco Divisiones contribuyen al 7% de crecimiento de los ingresos, que ascienden a 29.400 millones de euros
- La Tesorería Neta se sitúa en la cifra récord de 9.000 millones de euros; el Cash Flow Libre en 2.000 millones de euros
- El EBIT* del Grupo mejora hasta 2.000 millones de euros y aumenta en las actividades de helicópteros, defensa y espacio
- Temas sin resolver del programa A400M plantean un reto para la perspectiva del EBIT* 2008
- Mejora de la expectativa sobre el Cash Flow Libre de 2008 por encima de 2.000 millones de euros



Ámsterdam, 14 de noviembre de 2008 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) logra unos resultados alentadores en los nueve primeros meses de 2008, pero se enfrenta a desafíos en programas críticos. El Grupo mantuvo un sólido comportamiento subyacente y se benefició de la alta demanda del mercado. Al mismo tiempo, EADS afronta retos en programas importantes. EADS logró un elevado número de pedidos recibidos en toda su gama de productos, como los 737 nuevos aviones Airbus y otros 605 helicópteros Eurocopter. Capitalizando sus continuos esfuerzos de reestructuración de los últimos años, Astrium registró un fuerte crecimiento en sus resultados tanto brutos como netos. La división Defensa & Seguridad logró un crecimiento del EBIT* del 74%. El Grupo sigue atentamente la evolución de los mercados financieros y ha empezado a prepararse para amortiguar las repercusiones negativas mediante diversas medidas.



“EADS afronta la repercusión de la crisis financiera desde una posición sólida. Nuestra amplia y diversificada cartera de pedidos cubre entregas para varios años. Una sólida posición de Tesorería Neta asegura la estabilidad, dándonos al mismo tiempo flexibilidad para adaptarnos a un entorno económico cambiante”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Sigue habiendo presiones en el programa A400M y estamos realizando importantes esfuerzos para abordar tanto los retos industriales como los comerciales, en conversaciones con nuestros clientes y proveedores. EADS está más decidida que nunca a conseguir que este complejo programa esté controlado.”

En el programa A400M, la falta de disponibilidad de un calendario fiable para el sistema de propulsión, que se une a aspectos sin resolver con determinados suministros de equipos, así como la integración de equipos y sistemas, dará lugar a nuevos retrasos. A falta de una actualización fiable de la agenda del programa del A400M, EADS debe cambiar temporalmente a la metodología contable a los primeros estadios de realización y suspender la contabilización de hitos para este programa.** EADS ha empezado a hablar con sus principales clientes para definir los próximos pasos. Cuando haya un calendario actualizado, EADS reanudará la contabilización de hitos y actualizará el cargo del A400M, para el que se registraron 341 millones de euros en el tercer trimestre de 2008, cifra que ha tenido la correspondiente repercusión en el EBIT*.

Los **Ingresos** aumentaron un 7%, ascendiendo a 29.400 millones de euros (27.600 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), cifra que refleja el crecimiento de las operaciones en las cinco Divisiones. El incremento incluye un importe de 803 millones de euros resultante del cambio a la contabilización a los primeros estadios de realización en el programa A400M aplicada en el tercer trimestre de 2008.

El **EBIT*** de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) en los nueve primeros meses de 2008 aumentó a 2.018 millones de euros, frente a los -353 millones de euros del mismo período del año pasado, cuando el EBIT* de Airbus, en especial, sufrió la carga de mayores gastos extraordinarios (Power8, A400M, lanzamiento del A350). El crecimiento del EBIT* fue debido a mejoras en todas las Divisiones. En Airbus, un fuerte rendimiento operativo de sus programas en serie, el logro de ahorros en costes del programa Power8 y unos cargos extraordinarios inferiores a los del año anterior favorecieron dicha mejora. En los nueve primeros meses de 2008, el deterioro de los tipos de las coberturas de cambio fue casi compensado con un efecto positivo del tipo spot del dólar estadounidense de unos 265 millones de euros resultante de la revaluación al tipo de cambio de cierre de los contratos que registraban pérdidas.

En línea con la evolución del EBIT* del Grupo, EADS aumentó su **Beneficio Neto** a 1.082 millones de euros (-705 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), equivalente a un beneficio por acción de 1,34 euros (-0,88 euros en los 9 primeros meses de 2007).

Los gastos de **I+D Autofinanciado** descendieron ligeramente, hasta 1.792 millones de euros (1.903 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), pero está previsto que aumenten en el cuarto trimestre, sobre todo en el contexto del programa A350 de Airbus.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes aumentó considerablemente, situándose en 1.959 millones de euros (168 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), gracias a una mejora del capital circulante debida a menos adiciones a existencias y más pagos anticipados recibidos. Incluyendo una baja aportación a financiación a clientes de 8 millones de euros, el Cash Flow Libre mejoró a 1.967 millones de euros (111 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Pese a un desembolso para adquisiciones y coberturas de opciones, la **Posición de Tesorería Neta** alcanzó la cifra récord de 9.000 millones de euros (7.000 millones de euros a final de 2007). Esto da a EADS una sólida base de liquidez para los próximos años.

En los nueve primeros meses de 2008, los **pedidos recibidos** de EADS ascendieron a 88.700 millones de euros, frente a los 82.400 millones de euros del mismo período del año pasado. Esta cifra fue posible por el elevado flujo de pedidos recibido en la pasada edición del salón aeronáutico de Farnborough, así como del pedido de aviones de reabastecimiento en vuelo del Reino Unido. Al final de septiembre de 2008, la **cartera de pedidos** del Grupo alcanzó el récord de 400.700 millones de euros (339.500 millones de euros al final de 2007). El crecimiento de la cartera de pedidos se benefició del favorable tipo de cambio spot del dólar estadounidense al final de septiembre, en comparación con el final de 2007. Los pedidos de la actividad de aviones comerciales están basados en precios de catálogo. La elevada cifra de pedidos de Defensa impulsó la cartera de pedidos del Grupo al nivel récord de 57.000 millones de euros (54.400 millones de euros al final de 2007). Al final de septiembre, EADS tenía 118.487 **empleados** (116.493 al final de 2007).

Debido a la **crisis financiera**, EADS – especialmente en las actividades comerciales de Airbus, Eurocopter y Astrium – opera actualmente en un incierto entorno de mercado. La desaceleración del crecimiento económico y la consiguiente y fuerte disminución del tráfico aéreo han deslucido la recuperación del dólar estadounidense frente al euro, así como la reducción del precio del petróleo desde el verano. Gracias a su diversificada cartera de pedidos y a su posición récord de Tesorería Neta, EADS conserva la fortaleza en el contexto de crisis financiera mundial. Aunque EADS no tenga necesidades de refinanciación a corto plazo, el Grupo mantiene una línea crediticia de 3.000 millones de euros que no ha sido utilizada. Hasta ahora, las actividades institucionales y públicas del Grupo han mantenido su resistencia y crecimiento, beneficiándose de la mayor cartera de pedidos de la historia.

Con la previsión de un menor tráfico aéreo y mayor dificultad de refinanciación, está previsto que el mercado de aviones comerciales sufra una desaceleración, con el riesgo de aplazamientos e incluso cancelaciones, pero la visibilidad en este sentido es limitada. Teniendo esto en cuenta, y pese a una cartera de pedidos récord que cubre varios años de entregas, Airbus ha suspendido la aceleración de la producción de la familia A320 a 36 aviones por mes. Las fuentes de financiación de aviones están más restringidas. Hasta ahora, se han recibido pocas peticiones de clientes para ayudarles a cubrir lagunas de financiación. Con la exposición a financiación a clientes más baja de los últimos 20 años y una posición récord de Tesorería Neta, EADS es perfectamente capaz de dar apoyo a clientes si ello es factible sobre una base restrictiva y discrecional, como en anteriores coyunturas desfavorables. En cualquier caso, Airbus y Eurocopter permanecen vigilantes, preparadas para adaptarse a la evolución del mercado.

Sigue en marcha la implantación de **medidas de eficiencia** a escala de todo el Grupo. El programa de reestructuración Power8 avanza y la estrategia de desinversión está dando frutos: se ha completado la venta del centro de Laupheim (Alemania) a Diehl/Thales y han concluido las negociaciones con GKN sobre la desinversión en Filton (Reino Unido), aunque todavía no se ha cedido el control. Hace poco, EADS y DAHER pactaron la adquisición, por parte de la segunda, de una participación del 70% en EADS Socata. El establecimiento de vínculos entre DAHER y EADS Socata dará lugar a la creación de una importante entidad en el campo de aeroestructuras, aviación

comercial y servicios. El acuerdo está supeditado a la aprobación de las autoridades respectivas. Las nuevas empresas de aeroestructuras francesa y alemana – Aerolia y Premium Aerotec – están progresando. Estos cambios permitirán que EADS y Airbus se concentren en su actividad principal, creando al mismo tiempo potentes proveedores de componentes de aviones.

El Grupo lanzó el programa Power8 Plus para lograr otro aporte al EBIT* de 1.000 millones de euros entre 2011 y 2012. Esta cantidad comprenderá una aportación de 650 millones de euros de Airbus y de 350 millones de euros de Eurocopter, Astrium, las divisiones Defensa & Seguridad y Aviones de Transporte Militar, así como de las Sedes Centrales de EADS.

Además, EADS trabaja en un nuevo plan de integración y ahorro de costes denominado “Future EADS” a un nivel mínimo de 200 millones de euros en 2011-2012. Está destinado a una mayor integración, mejora en el proceso de toma de decisiones y ahorros en costes a través de las Sedes Centrales, las Divisiones y la interacción entre las Sedes Centrales y las Divisiones.

Perspectiva

Las previsiones de EADS se basan en un tipo de cambio de cierre al final de 2008 de 1 EUR = 1,45 USD.

EADS espera que Airbus consiga pedidos por más de 850 nuevos aviones en 2008.

Las previsiones de crecimiento de los ingresos de EADS a más de 40.000 millones de euros en 2008 permanecen invariables, con más de 470 entregas de aviones en el ejercicio.

Con un EBIT* de 2.000 millones de euros en los nueve primeros meses de 2008, EADS debería superar sus previsiones de 1.800 millones de euros (a 1 EUR = 1,45 USD) para el ejercicio sobre la base del fuerte comportamiento subyacente. Esto excluye cualquier repercusión adicional por el A400M, debido a las incertidumbres del programa.

La variación del tipo de cambio de contado EUR/USD a final de año respecto al tipo en vigor al final de septiembre de 2008 podría tener efectos negativos en los beneficios en relación con la revaluación al tipo de cambio de cierre del USD de algunas partidas del balance de Airbus, incluyendo provisiones para contratos que registran pérdidas.

EADS espera que el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes rebase los 2.000 millones de euros, teniendo en cuenta que ésta es la partida más volátil de predecir.

Divisiones: fuerte actividad subyacente

Los ingresos de la división **Airbus** aumentaron a 19.445 millones de euros (18.856 millones en los nueve primeros meses de 2007), impulsados principalmente por mayores volúmenes y por un mix más favorable de productos en los aviones entregados. Las entregas se han mantenido en niveles récord: 349 aviones, incluyendo siete A380 (330 aviones en los nueve primeros meses de 2007). El crecimiento de los ingresos incluye el efecto del

cambio a la metodología de contabilización a primeros estadios de realización en el programa A400M, que refleja la cuota interna de trabajo de Airbus. El crecimiento global se ha visto limitado por un efecto negativo del dólar estadounidense y por el deterioro de los precios. El EBIT* experimentó una fuerte mejora, ascendiendo a 1.501 millones de euros (-677 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), que refleja el excelente rendimiento en las entregas, la rentabilidad subyacente de los programas en serie y los progresos logrados con el programa Power8. El comportamiento del EBIT* fue respaldado, asimismo, por menos gastos extraordinarios que en los nueve primeros meses de 2007 y por el efecto resultante de la revaluación al tipo spot del dólar estadounidense al cierre de provisiones para contratos que registraban pérdidas, a pesar de un cargo por el A400M registrado en el tercer trimestre de 2008 y un cargo para el programa A380 registrado en el primer semestre de 2008 y mayores costes recurrentes para el A380, que reflejan los retos de la aceleración de la producción.

Durante los nueve primeros meses de 2008, Airbus mantuvo una fuerte demanda de nuevos aviones y logró un total de 785 pedidos brutos gracias a una eficiente gama de productos que ofrecen valor a los clientes. Los pedidos netos ascendieron a 737 aviones con una mejora en la fijación de precios. La cifra neta de pedidos recibidos elevó la cuota de mercado al 54%. El A350 tiene una impresionante cartera de pedidos de 458 aviones. A 30 de septiembre, la cartera de pedidos de Airbus ascendía a 341.600 millones de euros (283.800 millones de euros al final de 2007), cifra basada en precios de catálogo. En cuanto a unidades, en conjunto siguió aumentando hasta el 30 de septiembre a la cifra récord de 3.809 aviones (3.421 aviones al final de 2007).

Con la entrega de su primer A380, Qantas se ha unido a Singapore Airlines y Emirates como tercer operador del nuevo avión insignia de la industria para el siglo XXI. En octubre, el A380 celebró su primer aniversario de puesta en servicio comercial. El avión está mostrando una excepcional fiabilidad en su funcionamiento diario, como lo demuestra el comportamiento de la flota de A380 en servicio de Singapore Airlines, que ya llevaba más de 15.000 horas de vuelo con más de 700.000 pasajeros en el primer año. En septiembre, Airbus inauguró su primera línea de montaje final fuera de Europa en Tianjin, China. El montaje del primer A320 está en marcha y está previsto que el avión se entregue a mediados de 2009. El fortalecimiento de la cooperación con China es una importante piedra angular de la estrategia del Grupo de desarrollar una presencia industrial en los mercados más importantes.

Los ingresos de la división **Aviones de Transporte Militar** en los tres primeros trimestres de 2008 ascendieron a 1.949 millones de euros (1.014 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Los ingresos se beneficiaron de un sólido negocio en aviones de reabastecimiento en vuelo. Los ingresos incluyen el reconocimiento del hito 'Power-On' de ingresos del A400M trasladado de 2007, por valor de unos 400 millones de euros. Además, los ingresos experimentaron un significativo aumento por el cambio a la metodología de contabilización a primeros estadios de realización del programa A400M. El EBIT* de la División mejoró hasta -68 millones de euros (-144 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007), pese a cargas en el contexto de gastos del A400M.

En la actividad de aviones de reabastecimiento en vuelo, finalizó con éxito el desarrollo del prototipo del sistema de pértiga. En Estados Unidos, el

Pentágono suspendió el concurso de dicho avión. Respalda por pedidos de 20 unidades en lo que va de año, la cartera de pedidos de la división Aviones de Transporte Militar ascendía a 23.000 millones de euros al final de septiembre de 2008 (19.900 millones de euros al final de 2007).

Eurocopter avanza por la senda del crecimiento. Sus ingresos aumentaron un 7%, hasta 2.781 millones de euros (2.599 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). La mejora obedece a la continua aceleración de las entregas de helicópteros de serie, tanto medianos como ligeros. Eurocopter entregó 404 helicópteros a clientes, frente a las 319 unidades del mismo período del año pasado. El EBIT* aumentó a 164 millones de euros, frente a 113 millones de euros en el mismo período de 2007, época en la que soportó un cargo extraordinario para el NH90. El aumento del EBIT* de Eurocopter refleja un efecto positivo de volumen, contrarrestado parcialmente por la repercusión desfavorable del dólar estadounidense y una mayor inversión en I+D.

Eurocopter reforzó su negocio de servicios, que ya representa en torno al 35% de sus ingresos. Para mantener sus objetivos de crecimiento, Eurocopter está expandiéndose en Reino Unido con la prestación de servicios de formación. Esta iniciativa forma parte de una ampliación más general de la presencia de Eurocopter UK. En su actividad internacional, Eurocopter ha confirmado su fiabilidad entregando 29 helicópteros UH-72A de su línea de producción en Columbus, Mississippi (Estados Unidos), todos ellos según el calendario previsto, o incluso antes, y con plena capacidad operativa.

En los tres primeros trimestres, Eurocopter ha vendido 605 helicópteros (658 en los nueve primeros meses de 2007). Esta cifra incluye los pedidos de 15 EC225 de clientes de la industria petrolífera y gasista, así como 31 EC135 de los gobiernos bávaro y de Polonia. Además, esta división ha recibido un contrato del Servicio de Aduanas de Estados Unidos de hasta 50 helicópteros Ecureuil, que pone de relieve las capacidades de penetración de Eurocopter en el mercado estadounidense. Con estas operaciones, la cartera de pedidos se sitúa en 1.589 helicópteros (1.388 al final de 2007), equivalentes a 14.500 millones de euros (13.500 millones de euros al final de 2007).

Los resultados de **Astrium** en los nueve primeros meses de 2008 reflejan elevados niveles de innovación, un firme enfoque en la eficiencia y la fiabilidad que dan lugar a una sólida posición competitiva. Los ingresos de la división aumentaron un 25%, hasta 2.749 millones de euros (2.191 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Este crecimiento fue impulsado por aportaciones de todas las actividades, principalmente por un aumento de ventas de satélites para telecomunicaciones, un aumento de la tasa de producción de Ariane 5 y por la aceleración de los servicios de Paradigm. Además, los ingresos se beneficiaron de la primera consolidación plena de Spot Image. El EBIT* casi se duplicó, alcanzando los 140 millones de euros (71 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). Este aumento se ajusta a la evolución de los ingresos y está respaldado, asimismo, por mejoras operativas en comparación con el mismo período del ejercicio anterior. El EBIT* se duplicó a pesar del efecto desfavorable de la depreciación de la libra esterlina frente al euro en el programa Paradigm y de una inversión en I+D ligeramente superiores. Esto demuestra el significativo progreso de la división.

El Automated Transfer Vehicle (ATV) completó con éxito las maniobras finales para salir de su órbita. Astrium ha sido seleccionada como candidata para explotar el segmento espacial y los segmentos de control en tierra de Galileo. En el campo de la observación en tierra, esta división resultó adjudicataria del contrato para el satélite SEOSAR financiado por el Ministerio de Defensa español y del sistema chileno de observación en tierra. Teniendo en cuenta otros pedidos de satélites para telecomunicaciones, Astrium cerró septiembre con pedidos por valor de 12.600 millones de euros (12.900 millones de euros al final de 2007).

Los ingresos de la división **Defensa & Seguridad** aumentaron un 11%, hasta los 3.490 millones de euros (3.149 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). El crecimiento fue impulsado por mayores aportaciones, especialmente de Electrónica para Defensa, apoyo en servicio a sistemas militares aéreos y la consolidación de PlantCML. Además, el incremento incluye el efecto del cambio a la metodología de contabilización a primeros estadios de realización del programa A400M que refleja la cuota de trabajo interna de la división. Su EBIT* experimentó un crecimiento del 74%, hasta 219 millones de euros (126 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007) gracias a mejoras operativas en todas las actividades, impulsado por la madurez en los programas en misiles, radares y apoyo en servicio a sistemas militares aéreos, así como exitosas iniciativas de reducción de costes. En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras de los nueve primeros meses de 2007 se han ajustado para reflejar MBDA al 37,5%.

Demostrando sus capacidades en el negocio de defensa en Estados Unidos, esta división entregó un sistema de aviones-blanco teledirigidos al Ejército estadounidense. En los Juegos Olímpicos de Pekín, Defensa & Seguridad de EADS suministró con éxito la mayor red del mundo de comunicaciones seguras por radio para toda la ciudad. En el área de electrónica para defensa, la división ha seguido cosechando éxitos, recibiendo contratos de radares navales de la Guardia Costera estadounidense y las Fuerzas Armadas alemanas. En el negocio de misiles, MBDA ha resultado adjudicataria del contrato de Defensa Aérea de Reino Unido. Además, EADS ha presentado propuestas de Eurofighter a India y Suiza. La cartera de pedidos de la división se sitúa en 17.800 millones de euros (17.800 millones de euros al final de 2007).

Sedes Centrales y Otras Actividades (no pertenecientes a ninguna División):

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) ascendieron a 1.106 millones de euros (997 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007). El EBIT* de Otras Actividades registró un ligero descenso, hasta los 63 millones de euros, en los nueve primeros meses de 2008, frente a los 66 millones de euros del mismo período del año pasado, principalmente a causa del efecto negativo del dólar estadounidense.

El fabricante regional de aviones ATR entregó a sus clientes 37 unidades (en comparación con las 26 entregadas en el mismo período de 2007). Al final de septiembre, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 165 aviones. En EADS EFW, el comportamiento del negocio de aeroestructuras compensó una desaceleración temporal del negocio de conversión a aviones de carga. El negocio futuro se beneficiará de la cooperación con Lufthansa Technik

para la conversión y modificación de aviones Airbus y de la conexión con los socios rusos para la conversión del A320 a carguero. EADS Socata ha entregado 41 TBM 850 y tiene una cartera de pedidos de 74 aviones. EADS y DAHER han acordado la adquisición, por parte de la segunda, de una participación del 70% en EADS Socata. El acuerdo está supeditado a la aprobación de las autoridades respectivas. Al final de octubre, EADS Sogerma finalizó la venta de su filial Revima. A 30 de septiembre de 2008, la cartera de pedidos de Otras Actividades estaba en 3.000 millones de euros (2.700 millones de euros al final de 2007).

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. EADS generó unos ingresos de 39.100 millones de euros en 2007 con una plantilla de unos 118.000 empleados. El Grupo incluye el fabricante de aviones Airbus, Eurocopter, que es el mayor fabricante de helicópteros del mundo y EADS Astrium, líder europeo en programas espaciales, desde el Ariane hasta el Galileo. EADS es el principal socio del consorcio Eurofighter, que desarrolla el avión de transporte militar A400M, y tiene una participación en la *joint venture* MBDA, líder internacional en sistemas de misiles.

* EADS 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 formación de MBDA, así como pérdidas por deterioro de valor.

** Dado que actualmente no puede estimarse con fiabilidad el resultado del contrato de construcción del A400M, EADS no cumple en este momento todos los requisitos para contabilizar el programa según la metodología de contabilización de estimación en relación con el estado de terminación. Por consiguiente, y de conformidad con la NIC 11 (Contratos de Construcción), EADS ha suspendido la aplicación de la metodología de contabilización con referencia al estado de terminación ("contabilización de hitos") y ha reconocido los costes del contrato ya soportados directamente en la cuenta de resultados, así como los correspondientes ingresos en la medida en que dichos costes contractuales soportados sean recuperables según el método de contabilización "a los primeros estadios de realización". La provisión para pérdidas a la terminación se ha actualizado sólo para cubrir las pérdidas adicionales del contrato que EADS podía estimar con fiabilidad.

EADS Corporate Communications:

Pierre Bayle	+33 1 42 24 20 63
Edmund Reitter	+49 89 607 34510
Gaëlle Pellerin	+33 1 42 24 22 54
Markus Wölfle	+49 89 607 34287
José María Palomino	+34 91 585 77 89

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con Analistas

Puede seguir la **Conferencia Telefónica** de Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 10.00 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

Haga clic en el banner situado en la página inicial. Después de la retransmisión en directo, habrá una versión accesible disponible previa petición.

Más material para los medios de comunicación

Más información sobre EADS – documentos fotográficos, de vídeo, sonido y generales – disponible en www.medianewsnet.com.

EADS – Resultados 9 meses 2008
(Cifras en euros)

Grupo EADS	01-09 2008	01-09 2007	Variación
Ingresos ⁽¹⁾ , en millones	29.440	27.551	+7%
- de esta cifra, defensa, en millones	7.329	5.605	+31%
EBITDA ⁽¹⁾⁽²⁾ , en millones	3.143	788	+299%
EBIT ⁽¹⁾⁽³⁾ , en millones	2.018	-353	–
Gastos de Investigación y Desarrollo ⁽¹⁾ , en millones	1.792	1.903	-6%
Beneficio neto ⁽⁴⁾ , en millones	1.082	-705	–
Beneficio por acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,34	-0.88	+2.22 €
Flujo de caja libre (FCL) ⁽¹⁾ , en millones	1.967	111	+1.672%
Flujo de caja libre antes de financiación a clientes ⁽¹⁾ , en millones	1.959	168	+1.066%
Pedidos recibidos ⁽¹⁾⁽⁷⁾ , en millones	88.700	82.422	+8%

Grupo EADS	30.09.2008	31.12.2007	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁷⁾ , en millones	400.676	339.532	+18%
- de esta cifra, defensa, en millones	56.967	54.472	+5%
Posición de tesorería neta , en millones	8.956	7.024	+28%
Empleados	118.487	116.493	+2%

Notas al pie: véase la página 12.

por División (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	01-09 2008	01-09 2007	Variación	01-09 2008	01-09 2007	Variación
Airbus	19.445	18.856	+3%	1.501	-677	–
Aviones de Transporte Militar	1.949	1.014	+92%	-68	-144	–
Eurocopter	2.781	2.599	+7%	164	113	+45%
Espacio	2.749	2.191	+25%	140	71	+97%
Defensa y Seguridad ^{(1) (5)}	3.490	3.149	+11%	219	126	+74%
Sedes Centrales/ Consolidación	-2.080	-1.225	–	-1⁽⁶⁾	92⁽⁶⁾	–
Otras Actividades ^{(5) (8)}	1.106	967	+14%	63	66	-5%
Total	29.440	27.551	+7%	2.018	-353	–

por División (Cifras en millones de euros)	Pedidos recibidos ⁽⁷⁾			Cartera de pedidos ⁽⁷⁾		
	01-09 2008	01-09 2007	Variación	30-09 2008	31-12 2007	Variación
Airbus	75.179	69.667	+8%	341.630	283.829	+20%
Aviones de Transporte Militar	5.100	359	+1.321%	22.996	19.932	+15%
Eurocopter	3.821	5.460	-30%	14.494	13.455	+8%
Espacio	2.683	2.819	-5%	12.552	12.895	-3%
Defensa y Seguridad ^{(1) (5)}	3.555	3.804	-7%	17.793	17.836	-0%
Sedes Centrales/ Consolidación	-2.640	-902	–	-11.760	-11.155	–
Otras Actividades ^{(5) (8)}	1.002	1.215	-18%	2.971	2.740	+8%
Total	88.700	82.422	+8%	400.676	339.532	+18%

Notas al pie: véase la página 12.

EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2008
(Cifras en euros)

Grupo EADS	3T 2008	3T 2007	Variación
Ingresos ⁽¹⁾ , en millones	9.701	9.195	+6%
EBIT ⁽¹⁾⁽³⁾ , en millones	860	-711	–
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	679	-776	–
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	0,84	-0,97	+1,81 €

por División (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	3T 2008	3T 2007	Variación	3T 2008	3T 2007	Variación
Airbus	5.859	5.967	-2%	789	-696	–
Aviones de Transporte Militar	1.051	707	+49%	-48	-115	–
Eurocopter	986	955	+3%	60	78	-23%
Espacio	1.048	771	+36%	52	24	+117%
Defensa y Seguridad ⁽¹⁾⁽⁵⁾	1.323	1.086	+22%	85	56	+52%
Sedes Centrales/ Consolidación	-984	-590	–	-106	-79	–
Otras Actividades ⁽⁵⁾⁽⁸⁾	418	299	+40%	28	21	+33%
Total	9.701	9.195	+6%	860	-711	–

Notas al pie: véase la página 12.

El **EBIT*** experimentó un fuerte aumento en el tercer trimestre de 2008, ascendiendo a 860 millones de euros frente a los -711 millones de euros del año pasado, gracias a mayores aportaciones de Airbus, Astrium y Defensa & Seguridad. En Eurocopter, el EBIT* descendió a causa de la debilidad del dólar estadounidense y de una mayor inversión en I+D. El crecimiento en comparación con el tercer trimestre de 2007, época en la que el EBIT* soportó mayores cargos por el A400M y el A350, ha contado con el apoyo de 965 millones de euros correspondiente a la revaluación al tipo de cambio de cierre de provisiones de contratos que registraban pérdidas. El EBIT* mejoró a pesar del cargo del A400M (341 millones de euros) y costes crecientes en el programa A380.

Notas al pie páginas 9 a 11:

- 1) En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras del tercer trimestre de 2007 y los nueve primeros meses de 2007 se han ajustado reflejando MBDA al 37,5%.
- 2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 4) EADS 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) A 1 de enero de 2008, la consolidación de EADS Norteamérica se cambió transfiriendo segmentos de la División Defensa & Seguridad a Otras Actividades. No obstante, el núcleo de los elementos empresariales importantes sigue estando en las respectivas Divisiones. Las cifras del tercer trimestre de 2007, los nueve primeros meses de 2007 y a 31 de diciembre de 2007 están ajustadas en este sentido. En los nueve primeros meses de 2008, los ingresos de EADS Norteamérica incluyen principalmente los vinculados a su condición de contratista primario del programa LUH.
- 6) El EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluye la aportación de Dassault; además, en los nueve primeros meses de 2007, el EBIT* de Sedes Centrales/Consolidación incluía la ganancia por la venta de la participación de EADS en Embraer y la venta de un inmueble corporativo.
- 7) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.
- 8) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

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 EADS 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 EADS, 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 EADS; 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 24 de abril de 2008, se ofrece información adicional sobre estos factores.