

## **Récord de Airbus Group en ingresos, EBIT\* y cartera de pedidos en 2014**

- Los ingresos aumentan un 5%, a 60.700 millones de euros
- El EBIT\* declarado aumenta un 54%, a 4.000 millones de euros, con una rentabilidad sobre ventas del 6,7%
- El beneficio por acción aumenta un 61%, a 2,99 euros, pese al cargo correspondiente al A400M
- Flujo de caja libre, situado en 2.000 millones de euros, incluyendo 900 millones de euros procedentes de desinversiones
- El dividendo propuesto para 2014, de 1,20 euros por acción, aumenta un 60% con respecto a los 0,75 euros de 2013
- Airbus Group fija un objetivo de ligero aumento del EBIT\* antes de partidas no recurrentes en 2015
- Ajustes de la tasa de producción: la producción de la familia A320 aumenta hasta 50 aviones al mes desde el primer trimestre de 2017; la producción del A330 disminuye a seis aviones al mes a partir del primer trimestre de 2016
- La cartera de pedidos de Airbus, de 6.386 aviones, proporciona una sólida plataforma de crecimiento

Ámsterdam, 27 de febrero de 2015 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) ha dado a conocer sus sólidos resultados de 2014, que reflejan un mejor rendimiento operativo con un récord en entregas de aviones comerciales, ingresos y cartera de pedidos.

“En 2014 logramos una mejora significativa en rentabilidad y generación de tesorería gracias a una cartera de pedidos récord y un fuerte comportamiento operativo en la mayoría de las áreas”, afirma Tom Enders, CEO de Airbus Group. “Entregamos más aviones comerciales que nunca en la historia, entre ellos el primer A350, y nuestros pedidos netos volvieron a duplicar con creces el número de entregas. Debido a la fuerte demanda de aviones de pasillo único, hemos decidido aumentar la producción de nuestra familia A320 a 50 aviones al mes a partir de 2017. Al mismo tiempo, hemos decidido reducir temporalmente la producción del A330 a seis aviones al mes en 2016. Y algo muy importante, confirmamos el umbral de rentabilidad del A380 para 2015”. “Estamos centrados en abordar diversos retos operativos, entre ellos

el aumento de la cadencia de producción del A350 y del A400M y sus costes respectivos, las primeras entregas del A320neo, reforzar las ventas de helicópteros y continuar con la reconfiguración de nuestra cartera de defensa y espacio.”

Los **pedidos recibidos**<sup>(2)</sup> del Grupo en 2014 ascendieron a 166.400 millones de euros (ejercicio 2013: 216.400 millones de euros<sup>(1)</sup>), y el valor de la **cartera de pedidos**<sup>(2)</sup> ascendía a la cifra récord de 857.500 millones de euros a final de año (final de 2013: 680.600 millones de euros<sup>(1)</sup>). Airbus recibió pedidos netos de 1.456 aviones comerciales (ejercicio 2013: 1,503 pedidos netos), con un ratio neto de pedidos a entregas (*Book-to-Bill*) superior a 2 y una cartera de pedidos de 6.386 aviones a final de año. Los pedidos netos recibidos por Airbus Helicopters se situaron en 369 unidades (ejercicio 2013: 422 unidades), incluyendo un ajuste de cartera de 33 NH90. En términos de valor, los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space aumentaron un 4%, impulsados por el constante y fuerte ímpetu de sistemas espaciales y por un buen flujo de pedidos de aviones militares ligeros y medios (L&M).

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 5%, alcanzando la cifra récord de 60.700 millones de euros (ejercicio 2013: 57.600 millones de euros<sup>(1)</sup>). Los ingresos del área de aviación comercial aumentaron un 7%, impulsados por el incremento global de las entregas a la cifra récord de 629 aviones (ejercicio 2013: 626 aviones) y un mix más favorable en las entregas, incluyendo 30 A380 frente a los 25 de 2013. En el cuarto trimestre se entregó el primer A350 XWB a Qatar Airways, como estaba previsto, y se implementaron los principios contables de la NIC 11 a contratos limitados de clientes de lanzamiento. Los ingresos del área de helicópteros aumentaron un 4%, principalmente gracias a programas gubernamentales, incluyendo el aumento de la cadencia de producción en la actividad del NH90. Las entregas de helicópteros se situaron en 471 unidades (ejercicio 2013: 497 unidades), incluyendo la exitosa entrada en servicio del EC175 en el cuarto trimestre, tras las del EC145 T2 y del EC135 T3 anteriormente en el año. Los ingresos de defensa y espacio permanecieron estables en general, con un total de ocho entregas del A400M a cuatro naciones y seis lanzamientos del Ariane 5 durante el año.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes**<sup>(4)</sup> 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 4.066 millones de euros (ejercicio 2013: 3.537 millones de euros<sup>(1)</sup>). El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó

a 2.529 millones de euros (ejercicio 2013: 2.214 millones de euros<sup>(1)</sup>), reflejando un sólido comportamiento subyacente. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros experimentó un ligero aumento, hasta 413 millones de euros (ejercicio 2013: 397 millones de euros), pese a mayores gastos de investigación y desarrollo (I+D) y a un mix de ingresos menos favorable. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de defensa y espacio se mantuvo estable en 920 millones de euros (ejercicio 2013: 911 millones de euros<sup>(1)</sup>). Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a un total de 3.391 millones de euros (ejercicio 2013: 3.118 millones de euros<sup>(1)</sup>). El ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT\* antes de partidas no recurrentes del Grupo mejoró, situándose en 6,7% (ejercicio 2013: 6,1%<sup>(1)</sup>).

El **EBIT\* declarado**<sup>(4)</sup> aumentó un 54%, hasta los 4.040 millones de euros (ejercicio 2013: 2.624 millones de euros<sup>(1)</sup>), con un bajo nivel de partidas no recurrentes netas que representaron un total de -26 millones de euros, compuesto por:

- Un cargo neto de 551 millones de euros en el cuarto trimestre debido a retrasos en el programa A400M, como se expuso en la presentación de resultados de los nueve primeros meses de 2014. La secuencia de las mejoras paulatinas de las capacidades militares y las entregas correspondientes se encuentran en fase de negociación con los clientes, para reflejar la base modificada del programa y el nuevo calendario de entregas. En el último trimestre de 2014, el equipo directivo revisó la evolución del programa, impulsada sobre todo por los retos de funcionalidad militar y el aumento de la cadencia de producción industrial junto con las correspondientes acciones de mitigación. El equipo directivo ha puesto en marcha acciones significativas para asegurar las entregas futuras y el programa continúa siendo objeto de una estrecha vigilancia.
- Una aportación positiva de 142 millones de euros por el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance.
- Un total de 383 millones de euros en plusvalías correspondientes a la desinversión del 8% de la participación de la Compañía en Dassault Aviation y la venta de la participación en Patria.

En enero de 2015, Airbus Group y Safran completaron la fase inicial de la integración de sus respectivas actividades de lanzadores espaciales. La *Joint Venture* Airbus Safran Launchers ha iniciado su fase operativa y se centrará principalmente en el desarrollo del nuevo lanzador

Ariane 6 y en la continuación de la producción de los lanzadores Ariane 5. En la segunda fase, todas las actividades y los activos industriales restantes de Airbus Group y Safran relacionados con lanzadores espaciales civiles y lanzadores militares quedarán integrados en la *Joint Venture*. Dada la dimensión relativa de los negocios que aportarán Airbus Group y Safran, respectivamente, Safran realizará una contraprestación económica de 800 millones de euros a Airbus Group con el fin de que se alcance la participación accionarial al 50% en la *Joint Venture* en la segunda fase. Los términos y condiciones principales de la implementación de la segunda fase, entre ellos los ajustes habituales, especialmente en relación con las posiciones de capital circulante y la naturaleza y la fecha de la contraprestación, todavía han de ser ultimados por las partes. El múltiplo implícito de las actividades aportadas a la JV por Airbus Defence and Space es 12x 2014 EBITA<sup>(7)</sup>.

El Beneficio Neto se elevó a 2.343 millones de euros (ejercicio 2013: 1.473 millones de euros<sup>(1)</sup>), mientras que el **beneficio por acción** (BPA) aumentó a 2,99 euros (ejercicio 2013: 1,86 euros<sup>(1)</sup>). El beneficio neto y el BPA experimentaron un fuerte incremento a pesar del resultado financiero de -778 millones de euros (ejercicio 2013: -610 millones de euros<sup>(1)</sup>), que comprendió un efecto de cambio negativo de 341 millones de euros relacionado con el debilitamiento del euro en el cuarto trimestre. El **Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró considerablemente, situándose en 1.109 millones de euros (ejercicio 2013: -811 millones de euros<sup>(1)</sup>), reflejando un fuerte comportamiento en el cuarto trimestre así como los esfuerzos de todo el Grupo a lo largo del año para mejorar el flujo de caja, y el producto de las desinversiones impulsó más aún el **Flujo de caja libre** hasta los 2.002 millones de euros (ejercicio 2013: -827 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de 2014 se situaba en 9.100 millones de euros (final de 2013: 8.500 millones de euros<sup>(1)</sup>) tras el pago de dividendo de 2013 de 587 millones de euros y una aportación de 462 millones de euros al plan de pensiones. La posición de tesorería bruta a 31 de diciembre de 2014 se situaba en 16.400 millones de euros.

Sobre la base de un beneficio por acción (BPA) de 2,99 euros, el Consejo de Administración de Airbus Group propondrá a la junta general de accionistas el pago de un dividendo para el ejercicio 2014 de 1,20 euros por acción el día 3 de junio de 2015 (ejercicio 2013: 0,75 € por acción). La fecha de registro será el 2 de junio de 2015. "Para reflejar el buen avance financiero que realizamos el año pasado así como las perspectivas para 2015, proponemos un pago con arreglo al nivel máximo de nuestra política de dividendo. 1,20 euros por acción,

implica un crecimiento del 60% en comparación con 2013 y un ratio de distribución del 40%", señala Harald Wilhelm, director financiero de Airbus Group.

### **Perspectiva**

Como base para sus previsiones con respecto a 2015, Airbus Group prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera distorsiones importantes.

Las entregas de Airbus deberían ser ligeramente superiores a las de 2014, y se espera nuevamente un aumento en la cartera de pedidos de aviones comerciales.

En 2015, antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera un aumento de los ingresos y tiene como objetivo un ligero aumento del EBIT\* antes de partidas no recurrentes.

Basándose en su plan actual de aumento de la cadencia de producción industrial, Airbus Group tiene el objetivo de alcanzar el umbral de rentabilidad en el Flujo de caja libre en 2015 antes de fusiones y adquisiciones.

Airbus Group tiene como objetivo seguir aumentando su BPA y su dividendo por acción en 2015.

\* 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 la antigua 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 2014, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 60.700 millones de euros con una plantilla de unos 138.600 empleados.

### **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: Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica de Airbus Group con analistas**

Puede escuchar la **conferencia telefónica** de Tom Enders, consejero delegado y Harald Wilhelm, director financiero **con analistas sobre los resultados del ejercicio 2014** hoy a las 10:30 horas (CET) a través del sitio web de Airbus Group: [www.airbusgroup.com](http://www.airbusgroup.com). Haga clic en el banner de la página inicial. A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

Más información de la conferencia de prensa sobre los resultados anuales de 2014 y distribución en directo a partir de las 08:30 (CET) en [www.airbusgroup.com/APC2015](http://www.airbusgroup.com/APC2015).

**Airbus Group – Resultados del ejercicio 2014**

(Cifras en euros)

<b>Airbus Group</b>	<b>Ejercicio 2014</b>	<b>Ejercicio 2013 <sup>(1)</sup></b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>60.713</b>	57.567	+5%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>10.993</b>	10.791	+2%
<b>EBITDA <sup>(3)</sup></b> , en millones	<b>6.147</b>	4.497	+37%
<b>EBIT antes de partidas no recurrentes <sup>(4)</sup></b> , en millones	<b>4.066</b>	3.537	+15%
<b>EBIT <sup>(4)</sup></b> , en millones	<b>4.040</b>	2.624	+54%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>3.391</b>	3.118	+9%
<b>Beneficio Neto <sup>(5)</sup></b> , en millones	<b>2.343</b>	1.473	+59%
<b>Beneficio por Acción (BPA) <sup>(5)</sup></b>	<b>2,99</b>	1,86	+61%
<b>Flujo de caja libre</b> , en millones	<b>2.002</b>	-827	-
<b>Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones	<b>1.109</b>	-811	-
<b>Flujo de caja libre antes de financiación a clientes</b> , en millones	<b>1.894</b>	-508	-
<b>Dividendo por Acción <sup>(6)</sup></b>	<b>1,20</b>	0,75	+60%
<b>Pedidos recibidos <sup>(2)</sup></b> , en millones	<b>166.430</b>	216.418	-23%

<b>Airbus Group</b>	<b>31 dic. 2014</b>	<b>31 dic. 2013<sup>(1)</sup></b>	<b>Variación</b>
<b>Cartera de pedidos <sup>(2)</sup></b> , en millones	<b>857.519</b>	680.560	+26%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>42.240</b>	42.630	-1%
<b>Flujo de caja neto</b> , en millones	<b>9.092</b>	8.454	+8%
<b>Empleados</b>	<b>138.622</b>	138.404	0%

Notas a pie: consúltese la página 9.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(4)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013 <sup>(1)</sup>
Commercial Aircraft	<b>42.280</b>	39.494	+7%	<b>2.671</b>	1.593	+68%
Helicopters	<b>6.524</b>	6.297	+4%	<b>413</b>	397	+4%
Defence and Space	<b>13.025</b>	13.121	-1%	<b>409</b>	659	-38%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	<b>-1.116</b>	-1.345	-	<b>547</b>	-25	-
<b>Total</b>	<b>60.713</b>	57.567	+5%	<b>4.040</b>	2.624	+54%

por División	Pedidos recibidos <sup>(2)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(2)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2014	Ejercicio 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	31 dic. 2014	31 dic. 2013 <sup>(1)</sup>
Commercial Aircraft	<b>150.085</b>	199.261	-25%	<b>803.633</b>	625.595	+28%
Helicopters	<b>5.469</b>	5.775	-5%	<b>12.227</b>	12.420	-2%
Defence and Space	<b>12.225</b>	11.808	+4%	<b>43.075</b>	43.208	0%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	<b>-1.349</b>	-426	-	<b>-1.416</b>	-663	-
<b>Total</b>	<b>166.430</b>	216.418	-23%	<b>857.519</b>	680.560	+26%

Notas a pie: consúltese la página 9.

**Airbus Group – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2014**

Airbus Group	4T 2014	4T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>20.216</b>	18.620	+9%
<b>EBIT antes de partidas no recurrentes</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>1.476</b>	1.217	+21%
<b>EBIT</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>1.457</b>	493	+196%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(5)</sup> , en millones	<b>944</b>	270	+250%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(5)</sup>	<b>1,21</b>	0,34	+256%

por División	Ingresos			EBIT <sup>(4)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	4T 2014	4T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	4T 2014	4T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación
Commercial Aircraft	<b>13.460</b>	12.166	+11%	<b>898</b>	70	+1.183%
Helicopters	<b>2.264</b>	2.165	+5%	<b>172</b>	180	-4%
Defence and Space	<b>4.828</b>	4.739	+2%	<b>39</b>	303	-87%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	<b>-336</b>	-450	-	<b>348</b>	-60	-
<b>Total</b>	<b>20.216</b>	18.620	+9%	<b>1.457</b>	493	+196%

Los **ingresos del cuarto trimestre de 2014** aumentaron un 9% en comparación con el cuarto trimestre de 2013, reflejando un volumen superior y efectos favorables de los tipos de cambio.

El **EBIT\* del cuarto trimestre** experimentó un fuerte aumento, hasta los 1.457 millones de euros, impulsado por el mejor comportamiento del área de aviación comercial. Además, en el cuarto trimestre de 2013 se había registrado un cargo negativo de 434 millones en el programa A350 XWB, mientras que el cuarto trimestre de 2014 incluyó una partida no recurrente positiva de 149 millones de euros, vinculada a los tipos de cambio.

Notas a pie: consúltese la página 9.

**Notas a pie:**

- 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 brutos de catálogo.
- 3) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 4) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 5) 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.
- 6) Se propondrá a la Junta General de Accionistas de 2015.
- 7) Beneficios antes de intereses, impuestos y amortización de activos inmateriales.

**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 futuras 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](http://www.airbusgroup.com).