

(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 trimestre de 2017

- Ingresos de 13.000 millones de euros; EBIT Ajustado de 240 millones de euros; EBIT (declarado) de 852 millones de euros; BPA (declarado) de 0,79 euros
- Los datos financieros del primer trimestre reflejan el escalonamiento de las entregas y las desinversiones
- Los fuertes pedidos de aviones comerciales respaldan los planes de aumento de la cadencia de producción
- Se confirman las previsiones para 2017

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

"Nuestro comportamiento del primer trimestre no presenta grandes sorpresas: vamos por buen camino para cumplir nuestros objetivos de EBIT y flujo de caja libre para el ejercicio, y nuestra tesorería recibió un aumento apreciable con el producto de la venta de Defence Electronics", ha señalado Tom Enders, consejero delegado de Airbus. "La actividad de nuevos pedidos fue baja en el primer trimestre, como se preveía, pero recordemos que nuestra sólida cartera de pedidos, con más de 6.700 aviones comerciales, respalda nuestro aumento constante de la cadencia de producción. ¡La ejecución de programas sigue siendo clave en todas nuestras áreas de trabajo!".

Los **pedidos recibidos**<sup>(1)</sup> se situaron en 3.800 millones de euros (1T 2016: 7.200 millones de euros), con una **cartera de pedidos**<sup>(1)</sup> valorada en 1,03 billones de euros a 31 de marzo de 2017 (final de 2016: 1,06 billones de euros), que respalda los planes de aumento de la cadencia de producción. Los pedidos netos de aviones comerciales se situaron en seis unidades (1T 2016: 10 unidades) y la cartera comprendía 6.744 aviones a 31 de marzo. Los

## Press Release

pedidos netos de helicópteros se incrementaron a 60 (1T 2016: 51 pedidos netos), incluyendo 10 helicópteros de la familia Super Puma y 14 H145. Los pedidos recibidos por Defence and Space se vieron afectados por los cambios del perímetro de consolidación derivados de la reconfiguración de la cartera.

Los **ingresos** aumentaron un 7% a 13.000 millones de euros (1T 2016: 12.200 millones de euros). Los ingresos de Commercial Aircraft aumentaron un 13%, con la entrega de 136 aviones (1T 2016: 125 aviones), incluyendo una proporción más alta de A350 XWB. Los ingresos de Helicopters aumentaron un 11%, con la entrega de 78 unidades (1T 2016: 56 unidades). El nivel más bajo de ingresos de Defence and Space se debió principalmente al efecto del cambio de perímetro derivado de la reconfiguración de la cartera, pero en términos comparables se mantuvo estable. La venta de Defence Electronics se produjo en el primer trimestre.

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 240 millones de euros (1T 2016: 498 millones de euros).

El EBIT Ajustado de Commercial Aircraft ascendió a 281 millones de euros (1T 2016: 406 millones de euros), reflejando principalmente el *mix* en la entrega de aviones, la fijación de precios en la transición y unos costes de aumento de la cadencia de producción algo más elevados.

En el A350 XWB se consiguió un buen progreso con la entrega de 13 aviones. El programa está encauzado para alcanzar 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 también están empezando a mejorar. La convergencia de los costes recurrentes, que representa un reto, sigue siendo un área clave de atención a medida que se acelera el ritmo de aumento de la cadencia de producción.

## Press Release

En el programa A320neo, se entregaron en total 26 aviones a 14 clientes. La primera entrega de un A321neo tuvo lugar en abril. Los vuelos de prueba del A319neo están ahora en marcha. El A320neo está superando las expectativas, aunque los clientes están experimentando una serie de problemas en servicio que es preciso resolver, en particular con el motor GTF de Pratt & Whitney. El aumento de la cadencia de producción volverá a desplazarse hacia más adelante este año a fin de contar con el tiempo necesario para la implementación de las mejoras del producto.

Pese a un aumento de las entregas y los ingresos, el EBIT Ajustado de Helicopters se situó en -2 millones de euros (1T 2016: 33 millones de euros). Esta cifra refleja un *mix* desfavorable y menos horas de vuelos comerciales en servicios, así como el hecho de la inmovilización parcial de los H225. La empresa continúa trabajando con las autoridades encargadas de la investigación y con los clientes para reanudar los vuelos y los servicios en todas las regiones.

El EBIT Ajustado de Defence and Space descendió a 63 millones de euros (1T 2016: 107 millones de euros), reflejando principalmente el cambio en el perímetro de consolidación con el negocio subyacente comportándose según se esperaba.

Se entregaron cuatro A400M, frente a los dos del primer trimestre de 2016. Se iniciaron conversaciones con los clientes, como estaba previsto. Los retos siguen siendo cumplir los requisitos de capacidad contractual, asegurar suficientes pedidos de exportación a tiempo, reducción de costes y exposición comercial, que podrían ser significativos.

Los **gastos de I+D autofinanciado** del Grupo se mantuvieron estables en 548 millones de euros (1T 2016: 547 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) de 852 millones de euros (1T 2016: 362 millones de euros), incluía ajustes por un total neto de +612 millones de euros. Estos ajustes comprendieron:

- Una plusvalía neta de 560 millones de euros por la desinversión del negocio de Defence Electronics

## Press Release

- Un efecto positivo de 55 millones de euros relacionado con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance
- Un efecto negativo neto de 3 millones de euros relacionado con otros cambios de cartera en Defence and Space

El **Beneficio Neto**<sup>(2)</sup> se incrementó hasta 608 millones de euros después de los ajustes del EBIT (1T 2016: 399 millones de euros), con un **beneficio por acción** de 0,79 euros (1T 2016: 0,51 euros). El BPA y el beneficio neto incluyeron un efecto negativo significativo, principalmente de la revaluación de instrumentos financieros. El resultado financiero se situó en -206 millones de euros (1T 2016: 193 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** se situó en -1.269 millones de euros (1T 2016: -2.731 millones de euros), reflejando la intensa atención prestada al aumento de la cadencia de producción y el desplazamiento de las entregas. El **flujo de caja libre**, de -1.116 millones de euros (1T 2016: -3.131 millones de euros), incluyó un producto neto de unos 600 millones de euros correspondiente a la venta de Defence Electronics. La **posición de tesorería neta** a 31 de marzo de 2017 se situaba en 9.800 millones de euros (final de 2016: 11.100 millones de euros), con una posición de tesorería bruta de 20.300 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
- 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

## Press Release

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

Rod Stone +33 (0) 6 3052 1993

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

Puede escuchar la conferencia telefónica del director financiero Harald Wilhelm con los analistas sobre los **resultados del primer trimestre de 2017** hoy, a las 8:30 a.m. CEST, en el sitio web de Airbus: [www.airbusgroup.com/Q12017](http://www.airbusgroup.com/Q12017). 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 trimestre (1T) de 2017

(Cifras en euros)

| Airbus   | 1T 2017       | 1T 2016 | Variación |
|--|---------------|---------|-----------|
| <b>Ingresos</b> , en millones  | <b>12.988</b> | 12.183  | +7%       |
| de esta cifra Defensa, en millones   | <b>1.897</b>  | 2.290   | -17%      |
| <b>EBIT Ajustado</b> , en millones   | <b>240</b>    | 498     | -52%      |
| <b>EBIT (declarado)</b> , en millones                                      | <b>852</b>    | 362     | +135%     |
| <b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones                  | <b>548</b>    | 547     | 0%        |
| <b>Beneficio Neto</b> <sup>(2)</sup> , en millones                         | <b>608</b>    | 399     | +52%      |
| <b>Beneficio por Acción (BPA)</b>  | <b>0,79</b>   | 0,51    | +55%      |
| <b>Flujo de Caja Libre (FCF)</b> , en millones                             | <b>-1.116</b> | -3.131  | -         |
| <b>Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones | <b>-1.599</b> | -2.986  | -         |
| <b>Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes</b> , en millones  | <b>-1.269</b> | -2.731  | -         |
| <b>Pedidos recibidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones                      | <b>3.823</b>  | 7.245   | -47%      |

| Airbus   | 31 de marzo 2017 | 31 dic. 2016 | Variación |
|--|------------------|--------------|-----------|
| <b>Cartera de pedidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones | <b>1.030.158</b> | 1.060.447    | -3%       |
| de esta cifra Defensa, en millones                     | <b>37.696</b>    | 39.811       | -5%       |
| <b>Posición de tesorería neta</b> , en millones        | <b>9.750</b>     | 11.113       | -12%      |
| <b>Empleados</b>                                       | <b>130.289</b>   | 133.782      | -3%       |

Notas a pie: consúltese la página 10.

## Press Release

| Por División                    | Ingresos      |               |            | EBIT (declarado) |            |              |
|---------------------------------|---------------|---------------|------------|------------------|------------|--------------|
|                                 | 1T 2017       | 1T 2016       | Variación  | 1T 2017          | 1T 2016    | Variación    |
| (Cifras en millones de euros)   |               |               |            |                  |            |              |
| Commercial Aircraft             | 9.825         | 8.668         | +13%       | 336              | 289        | +16%         |
| Helicopters                     | 1.291         | 1.158         | +11%       | -2               | 33         | -            |
| Defence and Space               | 2.114         | 2.534         | -17%       | 620              | 88         | +605%        |
| Sedes Centrales / Eliminaciones | -242          | -177          | -          | -102             | -48        | -            |
| <b>Total</b>                    | <b>12.988</b> | <b>12.183</b> | <b>+7%</b> | <b>852</b>       | <b>362</b> | <b>+135%</b> |

| Por División                    | EBIT Ajustado |            |             |
|---------------------------------|---------------|------------|-------------|
|                                 | 1T 2017       | 1T 2016    | Variación   |
| (Cifras en millones de euros)   |               |            |             |
| Commercial Aircraft             | 281           | 406        | -31%        |
| Helicopters                     | -2            | 33         | -           |
| Defence and Space               | 63            | 107        | -41%        |
| Sedes Centrales / Eliminaciones | -102          | -48        | -           |
| <b>Total</b>                    | <b>240</b>    | <b>498</b> | <b>-52%</b> |

| Por División                    | Pedidos recibidos <sup>(1)</sup> |              |             | Cartera de pedidos <sup>(1)</sup> |                  |            |
|---------------------------------|----------------------------------|--------------|-------------|-----------------------------------|------------------|------------|
|                                 | 1T 2017                          | 1T 2016      | Variación   | 31 de marzo 2017                  | 31 dic. 2016     | Variación  |
| (Cifras en millones de euros)   |                                  |              |             |                                   |                  |            |
| Commercial Aircraft             | 1.153                            | 4.311        | -73%        | 981.958                           | 1.010.200        | -3%        |
| Helicopters                     | 1.417                            | 1.004        | +41%        | 11.392                            | 11.269           | +1%        |
| Defence and Space               | 1.521                            | 2.515        | -40%        | 39.421                            | 41.499           | -5%        |
| Sedes Centrales / Eliminaciones | -268                             | -585         | -           | -2.613                            | -2.521           | -          |
| <b>Total</b>                    | <b>3.823</b>                     | <b>7.245</b> | <b>-47%</b> | <b>1.030.158</b>                  | <b>1.060.447</b> | <b>-3%</b> |

Notas a pie: consúltese la página 10.

(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 9.)

### Conciliación EBIT (declarado) / EBIT Ajustado

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

| Airbus   | 1T 2017    |
|--|------------|
| <b>EBIT (declarado)</b> , en millones  | <b>852</b> |
| <b>Desinversión de Defence Electronics</b> , en millones                       | <b>560</b> |
| <b>Desajuste pagos \$ ant. entrega / Revaluación del balance</b> , en millones | <b>55</b>  |
| <b>Otros cambios de cartera netos en Defence and Space</b> , en millones       | <b>-3</b>  |
| <b>EBIT Ajustado</b> , en millones   | <b>240</b> |

### Conciliación del EBIT\* antes de partidas no recurrentes del 1T 2016 con el EBIT Ajustado

| Airbus  | 1T 2016    |
|---|------------|
| <b>EBIT* antes de partidas no recurrentes</b> , en millones | <b>501</b> |
| <b>Extraordinarios</b> , en millones                        | <b>-3</b>  |
| <b>EBIT Ajustado</b> , en millones                          | <b>498</b> |

\*Antes de deterioro de fondo de comercio y extraordinarios.



### Glosario

| KPI  | DEFINICIÓN  |
|--|---|
| <b>EBIT</b>  | La Sociedad 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.  |
| <b>Ajustes</b>   | Ajustes, una <b>medida alternativa de rendimiento</b> , es un término utilizado por la Sociedad 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.   |
| <b>EBIT Ajustado</b>   | Una <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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.  |
| <b>BPA Ajustado</b>  | El BPA Ajustado es una <b>medida alternativa de rendimiento</b> 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 20.  |
| <b>Posición de tesorería bruta</b>                                     | La Sociedad 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).  |
| <b>Posición de tesorería neta</b>                                      | Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.   |
| <b>FCF</b>   | Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> flujo de caja libre, véase el Documento de Registro, sección MD&A 2.1.6.1. Es un indicador clave que permite que la Sociedad mida la cuantía del flujo de caja generado por las operaciones después del efectivo utilizado en actividades de inversión.   |
| <b>FCF antes de fusiones y adquisiciones</b>                           | 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 <b>medida alternativa de rendimiento</b> y un indicador que es importante para medir el FCF, excluyendo los flujos de caja derivados de la enajenación y adquisición de empresas.   |
| <b>FCL antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes</b> | 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 <b>medida alternativa de rendimiento</b> y un indicador que la Sociedad 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 brutos de catálogo.
- 2) 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.airbusgroup.com](http://www.airbusgroup.com)