

Airbus Group anuncia sus sólidos resultados de 2015 con sus previsiones cumplidas

- Aumento de los ingresos del 6%, a 64.000 millones de euros; EBIT* antes de partidas no recurrentes de 4.100 millones de euros
- El beneficio por acción aumenta un 15%, a 3,43 euros
- El dividendo propuesto para 2015, de 1,30 euros por acción, aumenta un 8% con respecto a 2014
- Flujo de caja libre de 2.800 millones de euros, que incluye 1.700 millones de euros correspondientes al producto de la venta de la participación en Dassault Aviation
- La cifra récord de la cartera de pedidos respalda el aumento de la cadencia de producción
- Las previsiones para 2016 confirman las perspectivas

Ámsterdam, 24 de febrero de 2016 – Airbus Group SE (símbolo en bolsa: AIR) anuncia sus sólidos resultados de 2015 con sus previsiones cumplidas para todos los principales indicadores de rentabilidad, reflejando una continua mejora operativa.

"Los resultados de 2015 reflejan nuestro sólido comportamiento financiero y operativo. Hemos cumplido nuestros compromisos y mantenemos nuestras perspectivas para 2016 y años posteriores", ha afirmado Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. "Los ingresos y el EBIT han aumentado con respecto al año pasado, aportando crecimiento al beneficio por acción, mientras que el flujo de caja libre ha mejorado. La cartera de pedidos, situada en una cifra récord, respalda nuestros planes de aumento de la cadencia de producción de aviones comerciales e impulsa nuestra eficiencia operativa. Hemos tomado la decisión de aumentar la tasa de producción del A330 de nuevo a siete aviones al mes para 2017. También se ha producido un fuerte impulso en las áreas de defensa y espacio, con una ratio de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) superior a 1. Entre los hitos operativos se encuentra el haber alcanzado por primera vez el umbral de rentabilidad en el programa A380, la entrega de 14 A350 en el primer año de industrialización y la obtención de la certificación doble para el A320neo. Seguimos centrados en la ejecución de programas y en gestionar los retos que afrontamos con la aceleración de la cadencia de producción del A350 y del A400M y la transición del A320neo.

Incrementaremos la rentabilidad para el accionista con un dividendo propuesto de 1,30 euros por acción y nuestro actual programa de recompra de acciones".

Los **pedidos recibidos**⁽¹⁾ del Grupo en 2015 ascendieron a 159.000 millones de euros (2014: 166.000 millones de euros), mientras que el valor de la **cartera de pedidos**⁽¹⁾ alcanzaba la cifra récord de 1,006 billones de euros a 31 de diciembre de 2015 (final de 2014: 858.000 millones de euros). Airbus recibió pedidos netos de 1.080 aviones comerciales (2014: 1.456 pedidos netos) incluyendo 136 A330. Los pedidos brutos de 2015, de 1.190 aviones, incluían tres A380 para el nuevo cliente ANA. Tras la cancelación de 50 helicópteros en el sector gubernamental, Airbus Helicopters recibió 333 pedidos netos (2014: 369 unidades), que incluían 107 H145s y 36 H175s. Los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space aumentaron un 18% en términos de valor, incluyendo otros 14 A330 MRTT y cinco satélites de telecomunicaciones. Durante el año, también se firmó un contrato con OneWeb correspondiente a 900 pequeños satélites de telecomunicaciones.

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 6%, hasta los 64.500 millones de euros (2014: 60.700 millones de euros). Este incremento se vio impulsado principalmente por el área de aviación comercial, cuyos ingresos aumentaron un 8% gracias a un mayor número de entregas, de 635 aviones (2014: 629 unidades), incluyendo 14 A350 XWB, y al fortalecimiento del dólar estadounidense. Pese al menor número global de entregas, de 395 unidades (2014: 471 unidades), los ingresos del área de helicópteros aumentaron un 4% y reflejaron principalmente un mayor nivel de actividad en servicios. Los ingresos de Defence and Space permanecieron estables en general a pesar de la desconsolidación de los ingresos de lanzadores con la creación de la primera fase de la *joint venture* Airbus Safran Launchers. En 2015 se entregaron en total 11 aviones de transporte militar A400M.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes**⁽³⁾ 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– aumentó hasta los 4.132 millones de euros (2014: 4.066 millones de euros), y los incrementos en todas las Divisiones compensaron la menor aportación de Dassault Aviation.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó un 10%, alcanzando los 2.780 millones de euros (2014: 2.529 millones de euros), reflejando un sólido

comportamiento operativo que incluyó la consecución del umbral de rentabilidad y el control de costes en el A380. El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros aumentó hasta los 427 millones de euros (2014: 413 millones de euros), pues el menor número de entregas se vio compensado por un aumento de la actividad en servicios, un *mix* favorable y progresos en el plan de transformación de la División. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de defensa y espacio aumentó un 15%, hasta los 1.060 millones de euros (2014: 920 millones de euros), impulsado por una sólida ejecución de programas en todas las líneas de negocio y avances en su plan de transformación.

Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a un total de 3.460 millones de euros (2014: 3.391 millones de euros).

El aumento de la cadencia de producción del A350 XWB está acelerándose, centrado sobre todo en el comportamiento de la cadena de suministros, en controlar y reducir el nivel de trabajo pendiente y en gestionar los costes recurrentes de acuerdo con el objetivo. El reto sigue ahí. La certificación conjunta europea y estadounidense para el A320neo se recibió en el cuarto trimestre de 2015, y la primera entrega le siguió en enero de 2016. Pese a algunos reveses con el calendario, los preparativos para el aumento de la cadencia de producción del A320neo están en marcha, con la atención concentrada en la madurez y preparación para el servicio en la fase inicial de explotación según las expectativas del cliente. Las entregas se concentrarán este año. El programa A400M se encuentra en la fase de aumento de la cadencia de producción. La eficiencia industrial y la capacidad militar siguen siendo un reto durante esta fase. El Grupo está trabajando con sus clientes para pactar el nuevo calendario de calificación de las capacidades militares y las entregas, así como para revisar las fórmulas de aumento de precios⁽⁵⁾. Se han identificado medidas de recuperación industrial y el Grupo está concentrado en la entrega, pero el riesgo persiste.

El **EBIT* declarado**⁽³⁾ aumentó ligeramente, hasta los 4.086 millones de euros (2014: 4.040 millones de euros), con las partidas no recurrentes ascendiendo a un total de -46 millones de euros, comprendiendo:

- Un cargo neto de 635 millones de euros relacionado con el desajuste en los pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance impulsada por la fuerte devaluación del euro frente al dólar en comparación con tipos de cambio históricos.

- Un cargo neto de 290 millones de euros correspondiente al programa A400M, que permanece invariable en comparación con los datos publicados sobre el primer semestre de 2015.
- Una plusvalía neta de 90 millones de euros correspondiente principalmente a desinversiones en Defence and Space y en CIMPA, filial de Commercial Aircraft.
- Una ganancia de 41 millones de euros tras reevaluar y ajustar la provisión para la reestructuración de Defence and Space, que avanza a buen ritmo.
- Una plusvalía neta de 748 millones de euros obtenida en la venta de una participación del 18,75% en Dassault Aviation⁽⁶⁾, en el primer semestre de 2015.

El **beneficio neto**⁽⁴⁾ y el **beneficio por acción** (BPA) aumentaron un 15%, a 2.696 millones de euros (2014: 2.343 millones de euros) y 3,43 euros (2014: 2,99 euros) respectivamente. El resultado financiero se situó en -687 millones de euros (2014: -778 millones de euros) e incluía partidas no recurrentes por un total de -218 millones de euros, principalmente de una revaluación de cambio negativa. El beneficio neto y el BPA de 2015 contaron con el efecto positivo de un tipo impositivo efectivo más bajo a raíz de plusvalías mobiliarias con impuestos reducidos en desinversiones.

Sobre la base del comportamiento del BPA, el Consejo de Administración de Airbus Group propondrá a la junta general de accionistas el pago de un dividendo para 2015 de 1,30 euros por acción el día 4 de mayo de 2016 (ejercicio 2014: 1,20 € por acción). La fecha de registro será el 3 de mayo de 2016. "Dado el sólido avance financiero y operativo durante 2015, proponemos una mejora del dividendo a 1,30 euros por acción, cifra que representa un aumento del 8% con respecto a 2014. Esta medida se ajusta al extremo superior de nuestra política de dividendos", ha señalado Harald Wilhelm, director financiero de Airbus Group.

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró, situándose en 1.175 millones de euros (2014: 1.109 millones de euros), reflejando el sólido comportamiento operativo, fuertes entradas de pagos previos a la entrega y los constantes esfuerzos por controlar el capital circulante durante la fase de aumento de la cadencia de producción de los programas. La aportación de unos 1.700 millones de euros en el primer semestre de 2015 correspondiente a la venta de acciones de Dassault Aviation impulsó el **flujo de caja libre** a la cifra de 2.825 millones de euros (2014: 2.002 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de 2015 se situaba en 10.000 millones de euros (final de 2014: 9.100 millones de

euros), tras un pago del dividendo de 2014 de 945 millones de euros (2013: 587 millones de euros), 264 millones de euros gastados en la recompra de acciones y una aportación a planes de pensiones de 217 millones de euros. La posición de tesorería bruta a 31 de diciembre de 2015 se situaba en 19.100 millones de euros (final de 2014: 16.400 millones de euros).

Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2016, Airbus Group espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, sin distorsiones importantes.

Las previsiones sobre los beneficios y el flujo de caja libre de 2016 están basadas en un perímetro constante.

En 2016, Airbus espera entregar más de 650 aviones, y se espera que la cartera de pedidos comerciales aumente.

En 2016, antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera un EBIT* antes de partidas no recurrentes así como un BPA* antes de partidas no recurrentes estables en comparación con 2015.

En 2016, antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera registrar un flujo de caja libre estable en comparación con 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 y la combinación de Airbus, así como pérdidas por deterioro de valor.

Airbus Group

Airbus Group es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2015, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 64.500 millones de euros con una plantilla de unos 136.600 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 de prensa y la conferencia telefónica con analistas

Puede ver la **conferencia de prensa anual** sobre los **resultados anuales de 2015** hoy a partir de las 09:00 horas (CET) a través del sitio web de Airbus Group: www.airbusgroup.com/FY2015. El audio en directo de la **conferencia telefónica sobre los resultados de 2015** de los **analistas** con el consejero delegado Tom Enders y el director financiero Harald Wilhelm también está disponible a través de www.airbusgroup.com/FY2015 desde las 11:00 horas (CET). Puede verse asimismo una entrevista en vídeo con el director financiero, Harald Wilhelm.

Airbus Group – Resultados del ejercicio 2015
(Cifras en euros)

Airbus Group	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014	Variación
Ingresos , en millones	64.450	60.713	+6%
de esta cifra Defensa, en millones	11.512	10.993	+5%
EBITDA ⁽²⁾ , en millones	6.528	6.147	+6%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	4.132	4.066	+2%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	4.086	4.040	+1%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	3.460	3.391	+2%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	2.696	2.343	+15%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	3,43	2,99	+15%
Flujo de Caja Libre (FCF) , en millones	2.825	2.002	+41%
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	1.175	1.109	+6%
Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes , en millones	2.975	1.894	+57%
Dividendo por Acción ⁽⁷⁾	1,30	1,20	+8%
Pedidos recibidos ⁽¹⁾ , en millones	158.967	166.430	-4%

Airbus Group	31 dic. 2015	31 dic. 2014	Variación
Cartera de pedidos ⁽¹⁾ , en millones	1.005.864	857.519	+17%
de esta cifra Defensa, en millones	38.411	42.240	-9%
Posición de tesorería neta , en millones	10.003	9.092	+10%
Empleados	136.574	138.622	-1%

Notas a pie: consúltese la página 10.

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014	Variación	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014	Variación
Commercial Aircraft		45.854	42.280	+8%	2.301	2.671	-14%
Helicopters		6.786	6.524	+4%	427	413	+3%
Defence and Space		13.080	13.025	0%	745	409	+82%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-1.270	-1.116	-	613	547	-
Total		64.450	60.713	+6%	4.086	4.040	+1%

por División	EBIT antes de part. no recurrentes ⁽³⁾			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014	Variación
Commercial Aircraft		2.780	2.529	+10%
Helicopters		427	413	+3%
Defence and Space		1.060	920	+15%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-135	204	-
Total		4.132	4.066	+2%

por División	Pedidos recibidos ⁽¹⁾			Cartera de pedidos ⁽¹⁾			
	(Cifras en millones de euros)	Ejercicio 2015	Ejercicio 2014	Variación	31 dic. 2015	31 dic. 2014	Variación
Commercial Aircraft		139.062	150.085	-7%	952.450	803.633	+19%
Helicopters		6.168	5.469	+13%	11.769	12.227	-4%
Defence and Space		14.440	12.225	+18%	42.861	43.075	0%
Sedes Centrales / Eliminaciones		-703	-1.349	-	-1.216	-1.416	-
Total		158.967	166.430	-4%	1.005.864	857.519	+17%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Airbus Group – Resultados del cuarto trimestre (4T) de 2015

Airbus Group	4T 2015	4T 2014	Variación
Ingresos , en millones	21.485	20.216	+6%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	1.328	1.476	-10%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	1.140	1.457	-22%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	796	944	-16%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,02	1,21	-16%

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	4T 2015	4T 2014	Variación	4T 2015	4T 2014	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	14.735	13.460	+9%	399	898	-56%
Helicopters	2.363	2.264	+4%	186	172	+8%
Defence and Space	4.697	4.828	-3%	596	39	+1.428%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-310	-336	-	-41	348	-
Total	21.485	20.216	+6%	1.140	1.457	-22%

por División	EBIT antes de part. no recurrentes ⁽³⁾		
	4T 2015	4T 2014	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Commercial Aircraft	554	749	-26%
Helicopters	186	172	+8%
Defence and Space	629	550	+14%
Sedes Centrales / Eliminaciones	-41	5	-
Total	1.328	1.476	-10%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Los **ingresos del cuarto trimestre de 2015** aumentaron un 6% en comparación con el cuarto trimestre de 2014, impulsados principalmente por un efecto de cambio de divisas favorable y más entregas del A350 en el área de aviación comercial.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes del cuarto trimestre de 2015** descendió, como se esperaba, principalmente a causa de mayores gastos de I+D en el área de aviación comercial.

Se redujo asimismo debido a la menor aportación de Dassault Aviation al epígrafe de Sedes Centrales/Eliminaciones.

El **EBIT* declarado del cuarto trimestre de 2015** descendió un 22%, a 1.140 millones de euros. Reflejando las partidas no recurrentes netas de -188 millones de euros, incluye el efecto negativo no recurrente del desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance de -275 millones de euros. El EBIT* declarado del cuarto trimestre de 2014 incluía partidas no recurrentes netas de -19 millones de euros.

El **beneficio neto del cuarto trimestre de 2015** contó con el efecto positivo de un bajo tipo impositivo efectivo en el cuarto trimestre a raíz de plusvalías mobiliarias con impuestos reducidos en desinversiones de Commercial Aircraft y Defence and Space.

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) 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) Airbus Group sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 5) Los contratos a largo plazo contienen por lo general una cláusula que ajusta al alza el precio del contrato de acuerdo con una fórmula que refleja el aumento aproximado de los costes de los insumos – mano de obra y materiales. Se utilizan varios índices dependiendo de la composición de los costes de los insumos.
- 6) La participación restante en Dassault Aviation está registrada ahora como un activo mantenido para la venta, y el resultado del período correspondiente a Dassault Aviation ya no realizará ninguna aportación al epígrafe de beneficios de sedes centrales, salvo por los dividendos a recibir y las plusvalías correspondientes a ventas futuras de acciones de Dassault Aviation.
- 7) Se propondrá a la Junta General de Accionistas de 2016.

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

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

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

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

Las declaraciones "forward-looking" están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de Airbus Group; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios colectivos de trabajo;

factores que den lugar a una distorsión considerable y prolongada de los viajes aéreos en el mundo entero; el resultado de procesos políticos y legales, incluyendo incertidumbre respecto a la financiación gubernamental de determinados programas; la consolidación entre empresas de la competencia en la industria aeroespacial; el coste de desarrollo, y el éxito comercial de productos nuevos; los tipos de cambio y las fluctuaciones de diferencial de tipos de interés entre el euro y el dólar estadounidense y otras divisas; procesos legales y otros riesgos e incertidumbres de orden económico, político y tecnológico. En el "Documento de Registro" de la Sociedad, de fecha 16 de abril de 2015, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.airbusgroup.com.