

Airbus Group anuncia sus sólidos resultados del primer semestre de 2015

- Ingresos de 28.900 millones de euros, EBIT* antes de partidas no recurrentes de 1.880 millones de euros: aumento del 6% en ambos casos
- El beneficio por acción aumenta un 34%, a 1,94 euros
- Flujo de caja libre de 549 millones de euros, incluyendo la venta de acciones de Dassault Aviation
- Se reanudan las entregas del A400M, cargo de 290 millones de euros incluido
- El comportamiento financiero del primer semestre confirma las previsiones para 2015

Ámsterdam, 31 de julio de 2015 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) ha publicado unos sólidos resultados del primer semestre, respaldados por un mejor comportamiento operativo, y confirma sus previsiones para 2015.

"Los resultados subyacentes del primer semestre reflejan nuestra atención continua a la ejecución de programas y a la eficiencia operativa", afirma Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. "Los ingresos, la rentabilidad y la generación de tesorería han mejorado, y el comportamiento financiero global significa que estamos en la senda para cumplir nuestras previsiones para 2015. Nuestra cartera sigue experimentando un excelente ímpetu comercial, como demuestran los importantes contratos anunciados en el Salón Aeronáutico de París en junio. Estamos centrados en las prioridades operativas, incluyendo el aumento de la cadencia de producción del A350 y el A400M, el control de costes y las entregas así como la transición al A320neo, mientras nos esforzamos en mejorar beneficios y tesorería."

Los **pedidos recibidos**⁽¹⁾ del Grupo en los seis primeros meses de 2015 experimentaron un fuerte aumento, a 53.900 millones de euros (1S 2014: 27.700 millones de euros), mientras que el valor de la **cartera de pedidos**⁽¹⁾ se elevaba a 927.000 millones de euros a 30 de junio (final de 2014: 858.000 millones de euros), teniendo en cuenta una revaluación positiva vinculada al fortalecimiento del dólar estadounidense. Airbus recibió pedidos netos por 348 aviones comerciales (1S 2014: 290 pedidos netos) incluyendo 57 aviones de la familia A330. En una demostración de la continua fortaleza del mercado de aviación comercial, durante el Salón Aeronáutico de París se anunciaron 421 pedidos en firme y compromisos. Airbus Helicopters recibió 135 pedidos netos (1S 2014: 148 unidades), incluyendo 29 H175. En términos de valor, los pedidos recibidos aumentaron un 40% en Airbus Defence and Space,

con un fuerte ímpetu en las diversas líneas de negocio, incluyendo más satélites de observación terrestre y aviones A330 MRTT. En junio, Defence and Space fue seleccionada por OneWeb para diseñar y fabricar una cantidad inicial de 900 satélites.

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 6%, hasta los 28.900 millones de euros (1S 2014: 27.200 millones de euros), reflejando un fuerte mix de entregas en el área de aviación comercial y el fortalecimiento del dólar estadounidense. Los ingresos del área de aviación comercial aumentaron un 9%, con la entrega de 304 aviones comerciales (1S 2014: 303 unidades), incluyendo cuatro A350 XWB y trece A380. Los ingresos del área de helicópteros aumentaron un 5%, impulsados por programas gubernamentales y actividades de servicios que mitigaron el número menor de entregas, concretamente 152 unidades (1S 2014: 200 unidades). Los ingresos del área de defensa y espacio permanecieron estables a pesar de la desconsolidación de los ingresos de lanzadores con la creación de la primera fase de la *joint venture* Airbus Safran Launchers.

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 un 6%, hasta 1.883 millones de euros (1S 2014: 1.769 millones de euros) con mejoras en todas las Divisiones.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó hasta los 1.533 millones de euros (1S 2014: 1.287 millones de euros), impulsado por una mejora operativa y un cierto escalonado de costes favorable, incluyendo los gastos de investigación y desarrollo (I+D).

El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros subió un 8%, hasta 162 millones de euros (1S 2014: 150 millones de euros), con unos volúmenes más bajos y un mix menos favorable, mitigado por una mayor actividad en servicios y por el plan de transformación de la División. El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de defensa y espacio se situó en 267 millones de euros (1S 2014: 223 millones de euros), reflejando una buena ejecución de los programas y avances en su plan de transformación.

Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a 1.506 millones de euros (1S 2014: 1.564 millones de euros), mientras que el ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT* antes de partidas no recurrentes del Grupo se situó en un 6,5% (1S 2014: 6,5%).

El aumento de la cadencia de producción industrial del programa A350 XWB está tomando un fuerte impulso, a lo que hay que añadir que Vietnam Airlines se ha convertido en el segundo operador desde junio. El desarrollo del A320neo está avanzando, tras la realización el pasado mes de mayo del primer vuelo de un avión con motores CFM y la reanudación de vuelos de prueba de aviones con motores Pratt & Whitney a finales de julio. Pese a algunas interrupciones en los vuelos de prueba, sigue esperándose que el calendario de entregas del A320neo comience en 2015. El programa A380 avanza según lo previsto para alcanzar el umbral de rentabilidad a final de año. La estrategia de renovación de productos en el área de helicópteros está avanzando, con vuelos de prueba del H160 en marcha y la fase conceptual del X6 ya lanzada. En el área de defensa y espacio, en el primer semestre de 2015 se entregaron cuatro A400M.

El **EBIT* declarado**⁽³⁾ aumentó un 21%, hasta los 2.229 millones de euros (1S 2014: 1.839 millones de euros, con las partidas no recurrentes ascendiendo a la cifra positiva de 346 millones de euros, comprendiendo:

- Un cargo adicional por un importe neto de 290 millones de euros en relación con el programa A400M. Tras el accidente del 9 de mayo de 2015, se realizó un análisis del estatus del programa. Airbus Group ha trabajado en colaboración con todos sus socios para reanudar los vuelos y las entregas. Sin embargo, el accidente causó contratiempos en la calificación de las capacidades militares y el calendario de entregas previstas. El accidente supuso una interrupción de la actividad de vuelos de prueba durante varias semanas y causó cuellos de botella en el proceso de producción. La eficiencia industrial continúa siendo un reto durante la fase de aumento de la cadencia de producción y, además, las fórmulas contractuales de aumento de los precios frente a los costes han pasado a tener un efecto considerablemente negativo debido a la inflación más baja en la zona euro⁽⁵⁾. Airbus Group 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.
- Un cargo neto de 145 millones de euros relacionado con el desajuste en los pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance por la mayor debilidad del euro frente al dólar. El segundo trimestre incluyó un impacto negativo de 36 millones de euros relacionado con la revaluación de la provisión para el A400M.
- Una plusvalía neta de 748 millones de euros obtenida en la venta de una participación del 18,75% en Dassault Aviation⁽⁶⁾.

- Una ganancia neta de 33 millones de euros relacionada con la creación de la primera fase de la *joint venture* Airbus Safran Launchers.

El **Beneficio Neto**⁽⁴⁾ aumentó un 34%, hasta los 1.524 millones de euros (1S 2014: 1.135 millones de euros), mientras que el **beneficio por acción** (BPA) aumentó en el mismo porcentaje, a 1,94 euros (1S 2014: 1,45 euros), impulsado por el mejor comportamiento operativo. Ambos incluyen la plusvalía de Dassault Aviation y el cargo del A400M. El resultado financiero se situó en -344 millones de euros (1S 2014: -252 millones de euros) incluyendo partidas no recurrentes por un total de -100 millones de euros correspondiente principalmente a una revaluación de cambio negativa en instrumentos financieros.

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró considerablemente, situándose en -1.025 millones de euros (1S 2014: -2.270 millones de euros), reflejando el comportamiento de las entregas y un estricto control de costes, mientras que el aportación de unos 1.700 millones de euros derivados de la venta de acciones de Dassault Aviation elevó el **flujo de caja libre** total a 549 millones de euros (1S 2014: -2.244 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de junio de 2015 se situaba en 8.400 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), con una posición de tesorería bruta de 16.800 millones de euros (final de 2014: 16.400 millones de euros).

Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2015, Airbus Group espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, sin 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 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 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 primer semestre de 2015** hoy a las 11:00 horas (CET) a través del sitio web de Airbus Group: www.airbusgroup.com/H12015. Haga clic en el banner de la página inicial. A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

Airbus Group – Resultados del primer semestre (1S) de 2015
(Cifras en euros)

Airbus Group	1S 2015	1S 2014	Variación
Ingresos , en millones	28.893	27.200	+6%
de esta cifra Defensa, en millones	4.869	4.614	+6%
EBITDA ⁽²⁾ , en millones	3.295	2.773	+19%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	1.883	1.769	+6%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	2.229	1.839	+21%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	1.506	1.564	-4%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	1.524	1.135	+34%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	1,94	1,45	+34%
Flujo de Caja Libre (FCF) , en millones	549	- 2.244	-
Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	- 1.025	- 2.270	-
Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes , en millones	612	- 2.112	-
Pedidos recibidos ⁽¹⁾ , en millones	53.919	27.708	+95%

Airbus Group	30 de junio de 2015	31 dic. 2014	Variación
Cartera de pedidos ⁽¹⁾ , en millones	926.978	857.519	+8%
de esta cifra Defensa, en millones	38.757	42.240	-8%
Posición de tesorería neta , en millones	8.436	9.092	-7%
Empleados	137.217	138.622	-1%

Notas a pie: consúltese la página 9.

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	(Cifras en millones de euros)	1S 2015	1S 2014	Variación	1S 2015	1S 2014
Commercial Aircraft	21.081	19.429	+9%	1.424	1.357	+5%
Helicopters	2.950	2.801	+5%	162	150	+8%
Defence and Space	5.531	5.516	0%	-26	223	-
Sedes Centrales / Eliminaciones	-669	-546	-	669	109	-
Total	28.893	27.200	+6%	2.229	1.839	+21%

por División	Pedidos recibidos ⁽¹⁾			Cartera de pedidos ⁽¹⁾		
	(Cifras en millones de euros)	1S 2015	1S 2014	Variación	30 de junio de 2015	31 dic. 2014
Commercial Aircraft	46.334	22.880	+103%	875.018	803.633	+9%
Helicopters	2.726	2.183	+25%	12.004	12.227	-2%
Defence and Space	5.371	3.831	+40%	41.683	43.075	-3%
Sedes Centrales / Eliminaciones	- 512	-1.186	-	- 1.727	-1.416	-
Total	53.919	27.708	+95%	926.978	857.519	+8%

Notas a pie: consúltese la página 9.

Airbus Group – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2015

Airbus Group	2T 2015	2T 2014	Variación
Ingresos , en millones	16.815	14.552	+16%
EBIT antes de partidas no recurrentes ⁽³⁾ , en millones	1.232	1.069	+15%
EBIT ⁽³⁾ , en millones	988	1.120	-12%
Beneficio Neto ⁽⁴⁾ , en millones	732	696	+5%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽⁴⁾	0,93	0,89	+4%

por División	Ingresos			EBIT ⁽³⁾		
	2T 2015	2T 2014	Variación	2T 2015	2T 2014	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	12.516	10.492	+19%	1.005	811	+24%
Helicopters	1.665	1.619	+3%	110	92	+20%
Defence and Space	2.928	2.773	+6%	- 159	138	-
Sedes Centrales / Eliminaciones	-294	-332	-	32	79	-
Total	16.815	14.552	+16%	988	1.120	-12%

Los **ingresos del segundo trimestre de 2015** aumentaron un 16% en comparación con el segundo trimestre de 2014, impulsados por un mayor volumen y efectos de cambio positivos.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes del segundo trimestre** aumentó un 15%, hasta los 1.232 millones de euros, reflejando una mejora operativa en todas las Divisiones así como un escalonamiento de costes favorable, incluyendo I+D. El **EBIT* del segundo trimestre** descendió un 12%, a 988 millones de euros, e incluía partidas no recurrentes negativas netas, reflejando el cargo neto adicional de 290 millones de euros correspondiente al programa A400M.

Notas a pie: consúltese la página 9.

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.

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.