

**Avance continuo de Airbus Group en los resultados del primer semestre (1S) de 2014**

- Los ingresos aumentan un 6%, a 27.200 millones de euros
- El EBIT\* antes de partidas no recurrentes aumenta un 10%, a 1.770 millones de euros
- El Beneficio Neto aumenta un 50%, a 1.140 millones de euros
- Se confirman las previsiones para 2014 con un ratio de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) neto en Airbus superior a 1
- La previsión de rentabilidad sobre ventas para 2015 antes del A330neo permanece invariable

Ámsterdam, 30 de julio de 2014 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) registró unos sólidos resultados en el primer semestre de 2014, que reflejan una mejora operativa y el control continuado en la ejecución de programas.

La demanda de los productos del Grupo sigue siendo fuerte, como quedó demostrado en el reciente Salón Aeronáutico de Farnborough en julio, en el que Airbus anunció 496 pedidos de aviones y compromisos que confirman la buena salud del mercado de aviación comercial. El A330neo recibió el apoyo del mercado, con 121 compromisos anunciados en el Salón. Los **pedidos recibidos**<sup>(2)</sup> del Grupo en el primer semestre ascendieron a 27.700 millones de euros (1S 2013: 95.600 millones de euros<sup>(1)</sup>), y el valor de la **cartera de pedidos**<sup>(2)</sup> ascendía a 677.400 millones de euros el 30 de junio de 2014 (final de 2013: 680.600 millones de euros<sup>(1)</sup>). Airbus recibió pedidos netos por 290 aviones comerciales (1S 2013: 722 pedidos netos<sup>(1)</sup>). Los pedidos netos recibidos por Airbus Helicopters se situaron en 148 unidades (1S 2013: 167 unidades) y, además, se han firmado en julio acuerdos para suministrar 123 helicópteros a China. Los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space se mantuvieron estables en cuanto a valor, con un impulso continuado en las actividades espaciales y 17 pedidos de aviones de transporte ligeros y medios.

“En el primer semestre de 2014 nos centramos sobre todo en que nuestros principales programas de desarrollo y en serie avanzaran según lo previsto y en implantar nuestros planes

de reestructuración en defensa y espacio”, afirma Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. “El resultado se nota en la sólida mejora de los ingresos y la rentabilidad. En Farnborough pudimos observar el buen ritmo de los pedidos comerciales, y hemos demostrado nuestro compromiso de asegurar la competitividad a largo plazo del Grupo con el lanzamiento del A330neo y la *joint venture* de lanzadores espaciales.”

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 6%, a 27.200 millones de euros (1S 2013: 25.700 millones de euros<sup>(1)</sup>), impulsados por Airbus Commercial y Airbus Helicopters y con ingresos estables en Airbus Defence and Space. Los ingresos de Airbus aumentaron un 7%, reflejando el incremento de las entregas a 303 aviones (1S 2013: 295 entregas<sup>(1)</sup>) y un mix más favorable, que incluye cinco A380 más en comparación con el año anterior. Los ingresos de Airbus Helicopters incrementaron un 8% gracias al aumento de las entregas a 200 unidades (1S 2013: 190 unidades), incluyendo el aumento de la cadencia de producción del NH90. En Airbus Defence and Space, entre los satélites lanzados en el segundo trimestre se encontró el satélite de observación de la tierra Spot 7.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes** 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– experimentó una mejora, situándose en 1.769 millones de euros (1S 2013: 1.614 millones de euros<sup>(1)</sup>). Esto incluye una plusvalía de 60 millones de euros correspondiente a la venta del edificio de la sede central en París. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de Airbus aumentó a 1.287 millones de euros (1S 2013: 1.231 millones de euros<sup>(1)</sup>), reflejando una mejora operativa, pero afectado negativamente por los costes de soporte del A350 XWB y por un nivel más elevado de gastos de investigación y desarrollo (I+D) en comparación con 2013. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de Airbus Helicopters aumentó a 150 millones de euros (1S 2013: 128 millones de euros), reflejando la recuperación del Super Puma y las actividades de servicios. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de Airbus Defence and Space se mantuvo estable en 223 millones de euros (1S 2013: 216 millones de euros<sup>(1)</sup>). El ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT\* antes de partidas no recurrentes se situó en un 6,5% (1S 2013: 6,3%).

El programa A350 XWB sigue su curso para la certificación en el tercer trimestre de 2014 y la entrada en servicio para final de año. Los cinco aviones de desarrollo están volando, habiendo acumulado más de 2.250 horas en vuelos de prueba. El primer A320neo se encuentra en la fase de preparación para realizar el primer vuelo en septiembre, y el programa sigue su curso para la entrada en servicio en el cuarto trimestre de 2015. La entrada en servicio del A330neo está prevista para el último trimestre de 2017. En Airbus Helicopters, el programa EC175 continúa en la senda para su entrada en servicio en el cuarto trimestre de 2014. El plan de reestructuración de Airbus Defence and Space continúa avanzando según lo previsto. Tras la entrega del primer avión a Turquía en abril y el tercero a Francia a finales de julio, el programa A400M entra en la fase de mejora progresiva de sus capacidades militares, donde se ha incurrido en algún retraso. La secuencia de mejoras paulatinas se encuentra en la etapa de negociación final con los clientes. Los riesgos relacionados con las limitaciones de coste y las funcionalidades militares están siendo objeto de un estrecho seguimiento. En junio, Airbus Group y Safran acordaron crear una *joint venture* 50/50 para mejorar la competitividad en el segmento de lanzadores espaciales. En el marco de una revisión de cartera, Airbus Group sigue estudiando opciones de venta de su inversión en Dassault Aviation.

El **EBIT\* declarado**<sup>(3)</sup> aumentó un 24%, a 1.839 millones de euros (1S 2013: 1.478 millones de euros<sup>(1)</sup>) e incluyó una aportación positiva de 70 millones de euros correspondiente al desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y a la revaluación del balance. El resultado financiero se situó en -252 millones de euros (1S 2013: -417 millones de euros<sup>(1)</sup>) y el **beneficio neto**<sup>(4)</sup> aumentó a 1.135 millones de euros (1S 2013: 758 millones de euros<sup>(1)</sup>), equivalente a un **beneficio por acción** (BPA) de 1,45 euros (BPA 1S 2013: 0,94 euros<sup>(1)</sup>). El beneficio neto y el BPA también reflejaron efectos favorables de los tipos de cambio de divisas. Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo aumentaron a 1.564 millones de euros (1S 2013: 1.399 millones de euros<sup>(1)</sup>). El **Free Cash Flow antes de adquisiciones** mejoró considerablemente, alcanzando la cifra de -2.270 millones de euros (1S 2013: -4.060 millones de euros<sup>(1)</sup>), reflejando el estricto control de tesorería y la inversión en programas de producción y desarrollo. La posición de tesorería neta a 30 de junio de 2014 se situaba en 5.400 millones de euros (final de 2013: 8.500 millones de euros<sup>(1)</sup>) tras el pago del dividendo de 2013 de 587 millones de euros y una aportación de 336 millones de euros al plan de pensiones. La posición de tesorería bruta se situaba en 13.500 millones de euros.

### Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2014, Airbus Group prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera distorsiones importantes. En 2014, las entregas de Airbus deberían mantenerse en un nivel similar a las de 2013, incluyendo la entrega del primer A350 XWB.

Los pedidos netos de aviones comerciales deberían ser superiores al nivel de entregas. Basándose en un tipo de cambio de 1 EUR = 1,35 USD, los ingresos de Airbus Group deberían mantenerse estables en comparación con 2013<sup>(5)</sup>.

Usando el EBIT\* antes de partidas no recurrentes, Airbus Group espera un crecimiento moderado de la rentabilidad sobre ventas en 2014<sup>(5)</sup>. El objetivo de rentabilidad sobre ventas para 2015 de entre un 7% y un 8%<sup>(6)</sup> se mantiene invariable antes del desarrollo del A330neo, que se calcula tendrá una repercusión neta de alrededor de -70 puntos básicos. El comportamiento del EBIT\* y del BPA\* de Airbus Group dependerán de la capacidad del Grupo para limitar las cargas "no recurrentes". De cara al futuro, desde la perspectiva actual, las partidas no recurrentes deberían limitarse a cargos potenciales en el programa A350 XWB y a efectos de los tipos de cambio vinculados al desajuste en pagos previos a la entrega y a la reevaluación del balance. El programa A350 XWB sigue constituyendo un desafío. Cualquier cambio en el calendario previsto y en las hipótesis sobre costes podría tener una repercusión cada vez mayor en las provisiones.

Para 2014, Airbus Group tiene el objetivo de alcanzar el umbral de rentabilidad en el *free cash flow* antes de adquisiciones.

\* 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 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 2013, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 57.600 millones de euros (dato reexpresado) con una plantilla de unos 139.000 empleados (dato reexpresado).

## **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:** Puede escuchar la conferencia telefónica de Tom Enders, consejero delegado y Harald Wilhelm, director financiero con analistas sobre los **resultados del primer semestre de 2014** hoy a las 10:30 horas (CET) en el sitio web de Airbus Group: [www.airbusgroup.com/H12014](http://www.airbusgroup.com/H12014). A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

**Airbus Group – Resultados del primer semestre (1S) de 2014**  
(Cifras en euros)

<b>Airbus Group</b>	<b>1S 2014</b>	<b>1S 2013<sup>(1)</sup></b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>27.200</b>	25.670	+6%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>4.614</b>	4.476	+3%
<b>EBITDA</b> <sup>(7)</sup> , en millones	<b>2.773</b>	2.335	+19%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>1.839</b>	1.478	+24%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>1.564</b>	1.399	+12%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>1.135</b>	758	+50%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>1,45</b>	0,94	+54%
<b>Free Cash Flow (FCF)</b> , en millones	<b>-2.244</b>	-4.073	-
<b>Free Cash Flow antes de adquisiciones</b> , en millones	<b>-2.270</b>	-4.060	-
<b>Free Cash Flow antes de financiación a clientes</b> , en millones	<b>-2.112</b>	-4.020	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>27.708</b>	95.561	-71%

<b>Airbus Group</b>	<b>30 de junio de 2014</b>	<b>31 dic. 2013<sup>(1)</sup></b>	<b>Variación</b>
<b>Cartera de pedidos</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>677.447</b>	680.560	0%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>41.223</b>	42.630	-3%
<b>Cash Flow neto</b> , en millones	<b>5.361</b>	8.454	-37%
<b>Empleados</b>	<b>138.133</b>	138.404	0%

Notas a pie: consúltese la página 9.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(3)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	1S 2014	1S 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	1S 2014	1S 2013 <sup>(1)</sup>
Airbus	<b>19.429</b>	18.102	+7%	<b>1.357</b>	1.095	+24%
Airbus Helicopters	<b>2.801</b>	2.584	+8%	<b>150</b>	128	+17%
Airbus Defence and Space	<b>5.516</b>	5.564	-1%	<b>223</b>	216	+3%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-760</b>	-785	-	<b>121</b>	37	-
Otras Actividades	<b>214</b>	205	+4%	<b>-12</b>	2	-
<b>Total</b>	<b>27.200</b>	25.670	+6%	<b>1.839</b>	1.478	+24%

por División	Pedidos recibidos <sup>(2)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(2)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	1S 2014	1S 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	30 de junio de 2014	31 dic. 2013 <sup>(1)</sup>
Airbus	<b>22.880</b>	89.302	-74%	<b>625.620</b>	625.595	0%
Airbus Helicopters	<b>2.183</b>	2.448	-11%	<b>11.802</b>	12.420	-5%
Airbus Defence and Space	<b>3.831</b>	3.948	-3%	<b>41.566</b>	43.208	-4%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-1.359</b>	-284	-	<b>-1.792</b>	-1.017	-
Otras Actividades	<b>173</b>	147	+18%	<b>251</b>	354	-29%
<b>Total</b>	<b>27.708</b>	95.561	-71%	<b>677.447</b>	680.560	0%

Notas a pie: consúltese la página 9.

**Airbus Group – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2014**

<b>Airbus Group</b>	<b>2T 2014</b>	2T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>14.552</b>	13.576	+7%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>1.120</b>	889	+26%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>696</b>	531	+31%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>0,89</b>	0,66	+35%

<b>por División</b>	<b>Ingresos</b>			<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup>		
	<b>2T 2014</b>	2T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación	<b>2T 2014</b>	2T 2013 <sup>(1)</sup>	Variación
<i>(Cifras en millones de euros)</i>						
Airbus	<b>10.492</b>	9.343	+12%	<b>811</b>	632	+28%
Airbus Helicopters	<b>1.619</b>	1.546	+5%	<b>92</b>	108	-15%
Airbus Defence and Space	<b>2.773</b>	2.900	-4%	<b>138</b>	132	+5%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-406</b>	-340	-	<b>89</b>	11	-
Otras Actividades	<b>74</b>	127	-42%	<b>-10</b>	6	-
<b>Total</b>	<b>14.552</b>	13.576	+7%	<b>1.120</b>	889	+26%

Los **ingresos del segundo trimestre de 2014** aumentaron un 7% en comparación con el segundo trimestre de 2013, impulsados por un mayor número de entregas en Airbus.

El **EBIT\* del segundo trimestre** aumentó un 26%, a 1.120 millones de euros, principalmente gracias al comportamiento operativo de Airbus, y a partidas no recurrentes positivas que registraron importes superiores en el trimestre en comparación con el segundo trimestre de 2013.

Notas a pie: consúltese la página 9.



**Notas a pie:**

- 1) Las cifras de 2013 se han actualizado para reflejar la aplicación de las NIIF 10 y 11. En los casos necesarios, las cifras de Divisiones también se han actualizado 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 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) En comparación con las cifras declaradas de 2013 (antes de su actualización según la NIC 11).
- 6) Rentabilidad sobre ventas para el EBIT\* antes de partidas no recurrentes, incluyendo una dilución en el A350 XWB con un tipo de cambio €/€ de 1,35.
- 7) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

**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 del 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).