

(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 semestre (1S) de 2022

- 297<sup>(1)</sup> aviones comerciales entregados en el primer semestre de 2022
- Ingresos de 24.8 mil millones de euros; EBIT ajustado de 2.6 mil millones de euros
- EBIT (reportado) de 2.6 mil millones de euros; BPA (reportado) de 2.42 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de 2.0 mil millones de euros
- Se mantiene el objetivo de una tasa de producción mensual de la familia A320 de 75 para 2025; se ajusta el ritmo de crecimiento de la producción en 2022 y 2023
- Se actualiza la previsión de entregas en 2022 a aproximadamente 700 aviones comerciales
- Se mantienen las previsiones de EBIT ajustado y Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes en 2022

**Ámsterdam, 27 de julio de 2022** – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha presentado sus resultados financieros consolidados correspondientes al primer semestre (1S) finalizado el 30 de junio de 2022.

“Airbus ha conseguido un sólido rendimiento financiero en el primer semestre de 2022 en un entorno operativo complejo, con una situación geopolítica y económica que ha generado nuevos motivos de incertidumbre para el sector. Las dificultades de la cadena de suministro nos han llevado a ajustar el ritmo de crecimiento de la producción en 2022 y 2023, y nuestro objetivo actual es alcanzar una tasa mensual de 65 a principios de 2024. Nuestro objetivo de entrega de aviones para 2022 se ha actualizado en consecuencia. Las previsiones de beneficios y flujo de caja libre se mantienen, respaldadas por las cifras del primer semestre”, afirmó Guillaume Faury, Chief Executive Officer de Airbus. “Los equipos de Airbus trabajan activamente con nuestros socios y proveedores para incrementar la cadencia de producción de la familia A320 y alcanzar una tasa mensual de 75 en 2025, avalados por una fuerte demanda”.

Los pedidos brutos de aviones comerciales ascendieron a 442 (1S 2021: 165 aviones) y los pedidos netos a 259 aviones tras las cancelaciones (1S 2021: 38 aviones). La cartera de pedidos alcanzó los 7.046 aviones comerciales al 30 de junio de 2022. Airbus Helicopters registró 163 pedidos netos (1S 2021: 123 unidades), entre ellos 14 de la familia Super Puma, y consiguió en el primer trimestre un contrato para el programa de actualización del helicóptero de ataque Tigre MkIII. Los pedidos recibidos en Airbus Defence and Space se incrementaron hasta los 6.5 mil millones de euros (1S 2021: 3.5 mil millones de euros) en valor, lo que corresponde a un ratio de contratación sobre ventas del período en torno a 1.3. Entre los pedidos del segundo trimestre figura el

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

contrato para entregar veinte aviones de combate Eurofighter de última generación al Ejército del Aire español.

Los **ingresos** consolidados ascendieron a 24.8 mil millones de euros (1S 2021: 24.6 mil millones de euros). Se entregaron un total de 297<sup>(1)</sup> aviones comerciales (1S 2021: 297 aviones) que comprendieron 25 aviones A220, 230 aviones de la familia A320, 13 aviones A330 y 29 aviones A350<sup>(2)</sup>. Los ingresos generados por las actividades de aviones comerciales de Airbus se mantuvieron prácticamente estables. Airbus Helicopters entregó 115 unidades (1S 2021: 115 unidades), y los ingresos aumentaron un 6%, lo que refleja principalmente el crecimiento de los servicios y un mix más favorable en los programas. Los ingresos de Airbus Defence and Space aumentaron un 11% debido principalmente a la actividad de Military Aircraft y a la firma del contrato del Eurodrone en febrero. Durante el primer semestre de 2022 se entregaron cuatro aviones de transporte A400M.

El **EBIT ajustado** consolidado –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– se mantuvo estable en 2.645 millones de euros (1S 2021: 2.703 millones de euros).

El EBIT ajustado correspondiente a las actividades de aviones comerciales de Airbus se mantuvo prácticamente estable con 2.276 millones de euros (1S 2021: 2.291 millones de euros). Esta cifra incluye el impacto positivo no recurrente de las obligaciones de retiro contabilizadas en el primer trimestre, compensado en parte por los efectos de las sanciones internacionales impuestas a Rusia, que se redujo en comparación con el primer trimestre de 2022 dado el buen ritmo de la recomercialización de algunos aviones. El impacto positivo neto de estos dos factores no recurrentes se vio en gran medida contrarrestado por una tasa de cobertura de cambio menos favorable con respecto al primer semestre de 2021.

En el programa A320, la producción avanza hacia una tasa de 75 aviones al mes en 2025, tal y como se comunicó en su momento. Dadas las dificultades actuales de la cadena de suministro, la compañía ha adaptado el ritmo de crecimiento de la producción y apunta ahora a una tasa mensual de 65 a principios de 2024, unos seis meses más tarde de lo que se había planificado. En junio se llevó a cabo el primer vuelo del A321XLR, un paso importante de cara a la puesta en servicio del avión prevista para principios de 2024. En cuanto a los aviones de fuselaje ancho, la compañía está analizando con su cadena de suministro la viabilidad de introducir nuevos incrementos de las tasas para responder al aumento de la demanda a raíz de la recuperación del tráfico aéreo mundial.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 215 millones de euros (1S 2021: 183 millones de euros), impulsado en parte por el crecimiento de los servicios y un

Page | 2

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

mix favorable de los programas. También refleja factores no recurrentes contabilizados en el primer trimestre, como el impacto positivo de las obligaciones de retiro.

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space se redujo hasta los 155 millones de euros (1S 2021: 229 millones de euros). Esta variación refleja principalmente el deterioro asociado al retraso del lanzador Ariane 6, el impacto del aumento de la inflación en algunos contratos a largo plazo de la división y las consecuencias de las sanciones internacionales, parcialmente compensados por el efecto positivo de las obligaciones de retiro contabilizadas en el primer trimestre.

En cuanto al programa A400M, continuaron las actividades de desarrollo para cumplir la hoja de ruta de capacidades revisada. Las actividades de retrofit progresan en estrecha colaboración con el cliente. En el segundo trimestre de 2022 se contabilizó un cargo de 0.2 mil millones de euros que refleja principalmente la proyección actualizada por la inflación en el contrato de lanzamiento. Persisten los riesgos respecto a la cualificación de las capacidades técnicas y los costes asociados, a la fiabilidad operativa de los aviones, a la reducción de los costes y a la consecución de pedidos de exportación en el plazo previsto según la línea de base revisada.

Los **gastos de I+D autofinanciado** consolidados ascendieron en total a 1.256 millones de euros (1S 2021: 1.262 millones de euros).

El **EBIT (reportado)** consolidado fue de 2.579 millones de euros (1S 2021: 2.727 millones de euros), incluyendo ajustes netos por valor de -66 millones de euros.

Estos ajustes comprendieron:

- +226 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos previos a la entrega en dólares y a la revaluación del balance, de los que +36 millones de euros corresponden al segundo trimestre;
- -218 millones de euros relacionados con el programa A400M, de ellos, -217 millones de euros en el segundo trimestre;
- -33 millones de euros relacionados con la transformación de la organización de aeroestructuras en Francia y Alemania, de los que -26 millones de euros corresponden al segundo trimestre;
- -7 millones de euros relacionados con el programa A380, de ellos, +4 millones de euros en el segundo trimestre;
- -34 millones de euros de otros costes, como los de cumplimiento, de los que -29 millones de euros corresponden al segundo trimestre.

El resultado financiero fue de 107 millones de euros (1S 2021: -30 millones de euros). Refleja, principalmente, el impacto neto positivo de la revaluación de una serie de inversiones de capital, parcialmente contrarrestado por la revaluación de instrumentos financieros, así como un resultado neto de los intereses de -136 millones de euros. El

Page | 3

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**beneficio neto** consolidado<sup>(3)</sup> fue de 1.901 millones de euros (1S 2021: 2.231 millones de euros) con un **beneficio por acción** reportado consolidado de 2.42 euros (1S 2021: 2.84 euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** consolidado fue de 1.955 millones de euros (1S 2021: 2.051 millones de euros), reflejando la conversión de los beneficios en tesorería. También incluyó un efecto favorable de cobros y pagos en efectivo, parcialmente contrarrestado por un aumento del inventario. El **flujo de caja libre** consolidado fue de 1.646 millones de euros (1S 2021: 2.012 millones de euros). El dividendo de 2021, de 1.50 euros por acción o 1.2 mil millones de euros, se abonó en el segundo trimestre de 2022 y las aportaciones a las pensiones, por su parte, ascendieron a 0.4 mil millones de euros en el primer semestre de 2022. La **posición de tesorería bruta** a 30 de junio de 2022 se situó en los 21.6 mil millones de euros (final de 2021: 22.7 mil millones de euros), con una **posición de tesorería neta** consolidada<sup>(4)</sup> de 7.2 mil millones de euros (final de 2021: 7.7 mil millones de euros).

La situación de liquidez de la compañía sigue siendo sólida y alcanza los 27.6 mil millones de euros a 30 de junio de 2022. En junio, la compañía recompró una parte de sus bonos con vencimiento entre 2024 y 2028 por un importe total de mil millones de euros para reducir la posición de deuda bruta, optimizar la cuenta de resultados y recuperar la flexibilidad financiera. En julio, se incrementó aún más la liquidez al ampliar la línea de crédito sindicado renovable no dispuesta de 6 mil millones de euros a 8 mil millones de euros, y se aumentó el periodo de vigencia a cinco años con dos opciones de prórroga de un año cada una. El precio de esta línea de crédito se vio favorecido por la mejora de las condiciones de los mercados de financiación y se mantiene vinculado a criterios de sostenibilidad.

## Perspectivas

La compañía asume como base de sus previsiones para 2022 que no se producirán más perturbaciones en la economía mundial, en el tráfico aéreo, en las operaciones internas de la compañía o en su capacidad de entregar productos y servicios.

Las previsiones de la compañía para 2022 se refieren a cifras antes de fusiones y adquisiciones.

Sobre esta base:

- El objetivo actual de la compañía es entregar en torno a 700 aviones comerciales en 2022.
- La compañía mantiene su objetivo de alcanzar aproximadamente 5.5 mil millones de euros de EBIT ajustado y unos 3.5 mil millones de euros de flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación de clientes en 2022.

Follow us



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

El 27 de julio de 2022 a las 19:15 horas (CEST) podrá escuchar la conferencia telefónica con analistas sobre los resultados del primer semestre de 2022 con el Chief Executive Officer Guillaume Faury y el Chief Financial Officer Dominik Asam a través de la web de Airbus <https://www.airbus.com>. La presentación a los analistas puede encontrarse también en el sitio web. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. La conciliación de los KPI de Airbus con los “datos reportados según NIIF” puede consultarse en la presentación a los analistas.

[Newsroom](#)**Contactos para los medios:****Guillaume Steuer**

Airbus  
+33 (0) 6 73 82 11 68

[Email](#)**Rod Stone**

Airbus  
+33 (0) 6 30 52 19 93

[Email](#)**Justin Dubon**

Airbus  
+33 (0) 6 74 97 49 51

[Email](#)**Martin Agüera**

Airbus Defence and Space  
+49 (0) 175 227 4369

[Email](#)**Laurence Petiard**

Airbus Helicopters  
+33 (0) 6 18 79 75 69

[Email](#)**Philippe Gmerek**

Airbus  
+33 (0) 6 13 19 37 27

[Email](#)**Follow us**

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Consolidado Airbus – Resultados del primer semestre (1S) de 2022**

(cifras en euros)

| Consolidado Airbus   | S1 2022       | S1 2021 | Variación |
|--|---------------|---------|-----------|
| <b>Ingresos</b> , en millones  | <b>24.810</b> | 24.637  | +1%       |
| de esta cifra Defensa, en millones   | <b>4.922</b>  | 3.911   | +26%      |
| <b>EBIT ajustado</b> , en millones   | <b>2.645</b>  | 2.703   | -2%       |
| <b>EBIT (reportado)</b> , en millones  | <b>2.579</b>  | 2.727   | -5%       |
| <b>Gastos de investigación y desarrollo</b> , en millones  | <b>1.256</b>  | 1.262   | 0%        |
| <b>Beneficio neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones   | <b>1.901</b>  | 2.231   | -15%      |
| <b>Beneficio por acción</b>  | <b>2.42</b>   | 2.84    | -15%      |
| <b>Flujo de caja libre (FCL)</b> , en millones   | <b>1.646</b>  | 2.012   | -18%      |
| <b>Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones                           | <b>1.665</b>  | 2.020   | -18%      |
| <b>Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes</b> , en millones | <b>1.955</b>  | 2.051   | -5%       |

| Consolidado Airbus  | 30 de junio de 2022 | 31 dic. 2021 | Variación |
|---|---------------------|--------------|-----------|
| <b>Posición de tesorería neta</b> , <sup>(4)</sup> en millones de euros | <b>7.214</b>        | 7.740        | -7%       |
| <b>Número de empleados</b>  | <b>128.873</b>      | 126.495      | +2%       |

Notas a pie: consúltese la página 11.

**Follow us**


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

| Por segmento de negocio       | Ingresos      |               |            | EBIT (reportado) |              |            |
|-------------------------------|---------------|---------------|------------|------------------|--------------|------------|
|                               | S1 2022       | S1 2021       | Variación  | S1 2022          | S1 2021      | Variación  |
| (Cifras en millones de euros) |               |               |            |                  |              |            |
| Airbus                        | 17.533        | 17.813        | -2%        | 2.478            | 2.387        | +4%        |
| Airbus Helicopters            | 2.744         | 2.594         | +6%        | 215              | 183          | +17%       |
| Airbus Defence and Space      | 5.056         | 4.538         | +11%       | -113             | 157          | -          |
| Eliminaciones                 | -523          | -308          | -          | -1               | 0            | -          |
| <b>Total</b>                  | <b>24.810</b> | <b>24.637</b> | <b>+1%</b> | <b>2.579</b>     | <b>2.727</b> | <b>-5%</b> |

| Por segmento de negocio       | EBIT ajustado |              |            |
|-------------------------------|---------------|--------------|------------|
|                               | S1 2022       | S1 2021      | Variación  |
| (Cifras en millones de euros) |               |              |            |
| Airbus                        | 2.276         | 2.291        | -1%        |
| Airbus Helicopters            | 215           | 183          | +17%       |
| Airbus Defence and Space      | 155           | 229          | -32%       |
| Eliminaciones                 | -1            | 0            | -          |
| <b>Total</b>                  | <b>2.645</b>  | <b>2.703</b> | <b>-2%</b> |

| Por segmento de negocio                        | Pedidos recibidos (netos) |         |           | Cartera de pedidos  |                     |           |
|--|---------------------------|---------|-----------|---------------------|---------------------|-----------|
|  | S1 2022                   | S1 2021 | Variación | 30 de junio de 2022 | 30 de junio de 2021 | Variación |
| Airbus, en unidades                            | 259                       | 38      | +582%     | 7.046               | 6.925               | +2%       |
| Airbus Helicopters, en unidades                | 163                       | 123     | +33%      | 787                 | 671                 | +17%      |
| Airbus Defence and Space, en millones de euros | 6.534                     | 3.510   | +86%      | N/A                 | N/A                 | N/A       |

**Follow us**


If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Consolidado Airbus – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2022**

(cifras en euros)

| Consolidado Airbus                          | 2T 2022       | 2T 2021 | Variación |
|---|---------------|---------|-----------|
| Ingresos, en millones                       | <b>12.810</b> | 14.177  | -10%      |
| EBIT ajustado, en millones                  | <b>1.382</b>  | 2.009   | -31%      |
| EBIT (reportado), en millones               | <b>1.150</b>  | 2.265   | -49%      |
| Beneficio neto <sup>(3)</sup> , en millones | <b>682</b>    | 1.869   | -64%      |
| Beneficio por acción                        | <b>0.87</b>   | 2.38    | -63%      |

| Por segmento de negocio       | Ingresos      |         |           | EBIT (reportado) |         |           |
|-------------------------------|---------------|---------|-----------|------------------|---------|-----------|
|                               | 2T 2022       | 2T 2021 | Variación | 2T 2022          | 2T 2021 | Variación |
| (Cifras en millones de euros) |               |         |           |                  |         |           |
| Airbus                        | <b>8.992</b>  | 10.541  | -15%      | <b>1.236</b>     | 2.044   | -40%      |
| Airbus Helicopters            | <b>1.479</b>  | 1.417   | +4%       | <b>125</b>       | 121     | +3%       |
| Airbus Defence and Space      | <b>2.603</b>  | 2.423   | +7%       | <b>-208</b>      | 140     | -         |
| Eliminaciones                 | <b>-264</b>   | -204    | -         | <b>-3</b>        | -40     | -         |
| <b>Total</b>                  | <b>12.810</b> | 14.177  | -10%      | <b>1.150</b>     | 2.265   | -49%      |

| Por segmento de negocio       | EBIT ajustado |         |           |
|-------------------------------|---------------|---------|-----------|
|                               | 2T 2022       | 2T 2021 | Variación |
| (Cifras en millones de euros) |               |         |           |
| Airbus                        | <b>1.211</b>  | 1.758   | -31%      |
| Airbus Helicopters            | <b>125</b>    | 121     | +3%       |
| Airbus Defence and Space      | <b>49</b>     | 170     | -71%      |
| Eliminaciones                 | <b>-3</b>     | -40     | -         |
| <b>Total</b>                  | <b>1.382</b>  | 2.009   | -31%      |

Notas a pie: consúltese la página 11.

Los **ingresos del segundo trimestre de 2022** disminuyeron un 10%, principalmente debido a unas menores entregas de aviones comerciales en comparación con el segundo trimestre de 2021.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)



El **EBIT ajustado del segundo trimestre de 2022** descendió un 31% hasta los 1.382 millones de euros, reflejando principalmente una cifra inferior de entregas de aviones comerciales, un rendimiento inferior de Airbus Defence and Space, así como el impacto interanual negativo de la cobertura de riesgos de cambio.

El **EBIT (reportado) del segundo trimestre de 2022** de 1.150 millones de euros incluye unos ajustes netos de -232 millones de euros. Los ajustes netos en el segundo trimestre de 2021 ascendieron a +256 millones de euros.

**Los ingresos de netos del segundo trimestre de 2022<sup>(3)</sup>** de 682 millones de euros reflejan principalmente el EBIT (reportado), -59 millones de euros del resultado financiero y -440 millones de euros de impuestos.

**Conciliación EBIT (reportado) / EBIT ajustado**

La siguiente tabla concilia el EBIT (reportado) con el EBIT ajustado

| <b>Consolidado Airbus</b><br>(Cifras en millones de euros) | <b>S1 2022</b> |
|--|----------------|
| <b>EBIT (reportado)</b>                                    | <b>2.579</b>   |
| de esta cifra:   |                |
| Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance  | <b>+226</b>    |
| Cargo del A400M  | <b>-218</b>    |
| Transformación de Aeroestructuras                          | <b>-33</b>     |
| Programa A380  | <b>-7</b>      |
| Otros  | <b>-34</b>     |
| <b>EBIT ajustado</b>                                       | <b>2.645</b>   |

## Glosario

| KPI  | DEFINICION  |
|--|---|
| <b>EBIT</b>  | La compañía 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>Ajuste</b>  | Ajuste, 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>   | La Sociedad utiliza una <b>medida alternativa de rendimiento</b> , el EBIT ajustado, como 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 reportado, en la que el beneficio neto como numerador incluye los ajustes. La conciliación puede verse en la Presentación a los analistas.  |
| <b>Posición de tesorería bruta</b>                                     | La compañía 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>                                      | La compañía define su posición de tesorería bruta consolidada como la suma de (i) efectivo y equivalentes de efectivo y (ii) valores, menos (iii) pasivos financieros, más o menos (iiii) contratos de tipos de interés relacionados con las coberturas de valor razonable (todo ello tal como está contabilizado en el estado de situación financiera consolidado).  |
| <b>FCL</b>   | Para la definición de la <b>medida alternativa de rendimiento</b> flujo de caja libre, véase el Documento de Registro Universal, sección MD&A 2.1.6.1. Es un indicador clave que permite que la compañía mida la cuantía del flujo de caja generado por las operaciones después del efectivo utilizado en actividades de inversión.   |
| <b>FCL 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 Universal, sección MD&A 2.1.6.1, ajustado en cuanto al producto neto de enajenaciones y adquisiciones. Se trata de una <b>medida alternativa de rendimiento</b> y un indicador clave que refleja el flujo de caja libre, excluyendo los flujos de caja resultado de enajenaciones y adquisiciones 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 provisiones financieras, en particular, cuando existe más incertidumbre en torno a las actividades de financiación a clientes. |

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

**Notas a pie de página:**

- 1) Antes de la deducción de dos aviones previamente contabilizados como vendidos en diciembre de 2021 cuya transferencia no fue posible debido a las sanciones internacionales contra Rusia.
- 2) Dos A350 entregados en arrendamiento operativo sin reconocimiento de ingresos en el momento de la entrega.
- 3) Airbus SE sigue usando el término 'beneficio neto / pérdida neta'. Es idéntico a 'beneficio / pérdida' del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 4) La compañía ha decidido reajustar la definición de tesorería neta para que incorpore los contratos de tipos de interés relacionados con las coberturas de valor razonable, tal y como se refleja en el balance del primer semestre de 2022.

**Declaración al amparo de las normas “Safe-Harbour”:**

Esta nota de prensa incluye declaraciones de proyecciones a futuro (“forward-looking statements”). Las palabras tales como “prevé”, “cree”, “estima”, “espera”, “tiene intención de”, “planifica”, “proyecta”, “puede” y expresiones similares se usan para identificar estas declaraciones “forward-looking”. Entre los ejemplos de declaraciones “forward-looking” se encuentran aquellas relativas a estrategia, calendarios de aumento de la cadencia de producción y entregas, introducción de nuevos productos y servicios y expectativas de mercado, así como declaraciones relativas al rendimiento y a las perspectivas en el futuro. Por su naturaleza, las declaraciones “forward-looking” entrañan riesgos e incertidumbre porque están relacionadas con acontecimientos y circunstancias futuros y puede haber muchos factores que hagan que los resultados y los acontecimientos reales difieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones “forward-looking”.

Estos factores incluyen, a título enunciativo, pero sin limitación:

- Cambios de las condiciones económicas, políticas o del mercado en general, incluyendo la naturaleza cíclica de algunas de las actividades empresariales de Airbus.
- Disrupciones significativas en los viajes aéreos (incluidas las derivadas de propagación de enfermedades o de atentados terroristas).
- Fluctuaciones de los tipos de cambio de divisas extranjeras, en particular entre el euro y el dólar estadounidense.
- El cumplimiento exitoso de los planes internos, incluyendo esfuerzos de productividad y de reducción de costes.
- Riesgos de comportamiento de los productos, así como riesgos de desarrollo y gestión de programas.
- Comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas, o negociaciones contractuales, incluyendo temas de financiación.
- Competencia y consolidación en el sector aeroespacial y de defensa.
- Conflictos laborales significativos en la negociación de convenios colectivos.
- El resultado de procesos políticos y jurídicos, incluyendo la disponibilidad de financiación gubernamental de determinados programas y el volumen de los presupuestos para adquisiciones en defensa y espacio.
- Costes de investigación y desarrollo en relación con productos nuevos.
- Riesgos jurídicos, financieros y gubernamentales relativos a operaciones internacionales.
- Procesos jurídicos y de investigación, y otros riesgos e incertidumbres de carácter económico, político y tecnológico.
- Cambios de las expectativas sociales y de los requisitos regulatorios sobre cambio climático;
- El impacto total de la pandemia de covid-19 y la crisis sanitaria y económica derivada;
- El agravamiento de la situación geopolítica, como la invasión de Ucrania por parte de Rusia con la consiguiente imposición de restricciones de control de las exportaciones y de sanciones internacionales, y el recrudecimiento de la tensión militar en todo el mundo.

Como consecuencia, los resultados reales de Airbus SE pueden diferir considerablemente de los planes, objetivos y expectativas expuestos en dichas declaraciones “forward-looking”. Para más información sobre el impacto de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, consulte la Nota 2 “Crisis de Ucrania” de las Notas de los Estados financieros intermedios condensados no auditados y consolidados según las NIIF del período de seis meses que finalizó el 30 de junio de 2022. Para más información sobre el impacto de la pandemia de covid-19, consulte la Nota 3 “Impacto de la pandemia de covid-19” de las Notas de los Estados financieros intermedios condensados no auditados y consolidados según las NIIF del período de seis meses que finalizó el 30 de junio de

**Follow us**

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)

---

2022. Para más información sobre los factores que podrían provocar que los resultados futuros difieran de dichas declaraciones “forward-looking”, véanse los informes anuales de Airbus SE, incluyendo su Documento de Registro Universal de 2021 presentados el 6 de abril de 2022 y los Factores de Riesgo más actualizados. Toda declaración de carácter “forward-looking” incluida en esta nota de prensa se refiere a la fecha de publicación de esta nota de prensa. Airbus SE no asume ninguna obligación de revisar o actualizar públicamente ninguna declaración “forward-looking” a la vista de información nueva o acontecimientos futuros ni de ningún otro modo.

**Redondeo**

Debido al redondeo, las cifras presentadas pueden no cuadrar exactamente con los totales proporcionados, y los porcentajes pueden no reflejar con precisión las cifras absolutas.

**Follow us**

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)  
If you no longer wish to receive communications from Airbus, [media@airbus.com](mailto:media@airbus.com)