

aero-notas

Carta a los accionistas de EADS



Estimados Accionistas:

Una vez más, EADS demuestra su capacidad para cumplir los compromisos que ha adquirido con ustedes. Durante los nueve primeros meses de 2003, hemos logrado nuestros objetivos económicos, hemos tomado medidas firmes para equilibrar nuestra cartera con importantes ventas en defensa, y hemos avanzado en nuestra estrategia en los Estados Unidos.

Nuestros éxitos militares más recientes en nuestro campo, como el Tiger en España, el NH-90 en Grecia y el Eurofighter en Austria, se añaden a nuestra creciente cartera de pedidos en el sector de Defensa, un área de crecimiento que es menos sensible a los ciclos económicos.

Estamos aumentando con rapidez nuestra presencia, ya fuerte, en el mercado estadounidense, donde el grupo genera más de una tercera parte de sus ventas. EADS Norteamérica ya cuenta con una plantilla de casi 2.000 personas.

Ahora, hemos ampliado aún más nuestra "huella" industrial en los Estados Unidos. Hemos empezado a construir una nueva fábrica de Eurocopter en Mississippi, que suministrará helicópteros a los mercados estadounidenses de seguridad nacional y paraestatales. Tenemos previsto más avances en el futuro inmediato. Otra prueba de nuestra intención de fortalecer nuestra presencia ha sido convocar la reunión del comité ejecutivo del grupo, por primera vez, en Washington. Por último, nuestra "ciudadanía" estadounidense ha de reflejarse también en nuestra estructura accionarial. En este sentido, el 7 de octubre de este año celebramos nuestro primer North America Investor Forum en Nueva York, al que asistieron entidades clave del mercado financiero estadounidense, en línea con nuestro objetivo a largo plazo de ampliar nuestra familia de accionistas.

Estos esfuerzos parten de nuestra sólida base en Europa, permitiéndonos globalizar nuestras posiciones en los mercados que lideran el crecimiento en el sector aeronáutico de todo el mundo. Nos complace que los mercados financieros hayan validado esta estrategia. Al mismo tiempo, esperamos que ustedes sigan acompañándonos a lo largo de las siguientes importantes etapas dentro de nuestro crecimiento, como una de las compañías internacionales líderes en defensa y actividad aerospacial.

Atentamente,
Philippe Camus y Rainer Hertrich
CEOs

Resultados de los nueve primeros meses de 2003

EADS fortalece su posición pese a las desafiantes condiciones de mercado

(Cifras en euros)

Grupo EADS	01 - 09/2003	01 - 09/2002	Variación
Ingresos, en millones	18.536	19.996	-7%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	1.877	2.134	-12%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	784	1.013	-23%
Beneficio neto, en millones	-124	23	—
Beneficio neto antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios, en millones	336	493	-32%
Beneficio por Acción (BPA) antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios	0,42	0,61	-31%
Pedidos recibidos ⁽³⁾ , en millones	49.453	22.341	+121%
Cash Flow Libre, antes de financiación a clientes, en millones	-92	-204	+55%

1) EBITDA – Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización.

2) EBIT – Beneficio antes de intereses, impuestos, amortización del fondo de comercio y extraordinarios.

3) Sobre la base de precios de catálogo.

En los nueve primeros meses, el EBIT ascendió a 784 millones de euros (1.013 millones de euros de enero a septiembre de 2002). Esta cifra refleja un aumento de los gastos en Investigación y Desarrollo (I+D) de unos 200 millones de euros, en línea con los planes de EADS. Todas las divisiones, salvo Airbus y Espacio, mejoraron sus resultados, especialmente gracias a los programas de defensa. La mejora del EBIT en la división Aeronáutica fue especialmente importante, gracias a los programas Tiger y NH90. El EBIT de las sedes centrales de EADS incluye unos mejores resultados derivados de la consolidación de Dassault Aviation.

El EBIT antes de I+D se mantuvo estable en unos 2.300 millones de euros, pese a los costes de reestructuración derivados de la División Espacio de EADS, que ascendieron a 88 millones de euros contabilizados en los nueve primeros meses, y a las menores entregas de Airbus (199 aviones frente a 219, comparando 9 meses).

Los ingresos de enero a septiembre de 2003 han ascendido hasta los 18.536 millones de euros (19.996 millones de euros en el mismo período del año pasado).

Excelentes previsiones para el cuarto trimestre

Normalmente, los ingresos y beneficios de las actividades de defensa y actividades parapúblicas tienden a ser más fuertes hacia finales de año. Esta situación se repetirá en el cuarto trimestre de 2003. Además, algunas entregas de Airbus se han trasladado al

cuarto trimestre, ya que se pospusieron por el SARS, y se han producido algunos retrasos en la documentación de terceros, especialmente en lo relativo a financiación. El objetivo de entregas en el ejercicio completo se mantiene firme en los 300 aviones.

Los pedidos recibidos se duplican con creces

Los pedidos recibidos por EADS se duplicaron con creces en el período de enero a septiembre, pasando de 22.341 millones de euros en 2002 a 49.453 millones de euros en 2003. Casi la mitad de estos pedidos se originaron en la actividad de defensa, incluyendo el programa del avión de transporte militar A400M y el programa de Aviones Militares.

El aumento de pedidos recibidos por Airbus y MBDA también contribuyó al crecimiento de los pedidos recibidos. A finales de septiembre, la cartera de pedidos de EADS ascendía a 186.700 millones de euros.

Se mantiene la posición de Caja Neta positiva

EADS mantuvo una posición de Caja Neta positiva de 359 millones de euros, pese al incremento de los costes en I+D para el A380 y a las todavía elevadas inversiones de capital, así como al menor nivel de entregas de Airbus, en el tercer trimestre.

EADS continuó con su política de fuerte restricción en la financiación a clientes, con unos 500 millones de euros de adiciones netas en los nueve primeros meses de

2003, cifra inferior a la prevista.

En los tres primeros trimestres de 2003, EADS registró un Beneficio Neto antes de la amortización del fondo de comercio y extraordinarios de 336 millones de euros, o 0,42 euros por acción. Como viene siendo habitual en EADS desde su fundación, el Beneficio Neto se vio notablemente afectado por la amortización no monetaria del fondo de comercio, que ascendió a 422 millones de euros en estos nueve primeros meses. El fondo de comercio se creó principalmente a raíz de la fusión de EADS y de la integración de Airbus. El Beneficio Neto después de fondo de comercio y extraordinarios se situaba en -124 millones de euros.

Se mantienen las coberturas a tipos de cambio favorables

Durante el tercer trimestre, EADS realizó seguros de cambio en la mayoría de sus pedidos recibidos, a tipos de cambio de aproximadamente 1 EUR = 1,11 USD, más favorables que las hipótesis incluidas en los presupuestos para estos pedidos. Los seguros de cambio permiten al grupo contrarrestar los efectos de las fuertes oscilaciones de los tipos de cambio. Las adiciones brutas ascendieron a más de 7.000 millones de euros en el tercer trimestre. A finales de septiembre de 2003, EADS tenía una cartera de unos 45.000 millones de euros de ingresos futuros asegurada a un tipo de cambio medio de 1 EUR = 0,98 USD, es decir, a un tipo mucho más favorable que los actuales de contado.

Perspectiva para el ejercicio completo

Con la previsión de un comportamiento fuerte en el cuarto trimestre, EADS puede confirmar sus objetivos para el ejercicio completo. Pronostica un EBIT (beneficio antes de intereses e impuestos, antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios) para 2003 en la misma banda que la cifra de 2002, en torno a 1.400 millones de euros, unos ingresos para el ejercicio completo similares a los del año pasado, y un Cash Flow Libre positivo antes de los desembolsos por financiación a clientes.

Resultados por división

La nueva estructura empresarial representa una aportación sustancial al éxito de EADS

(Cifras en millones de euros)	EBIT ⁽¹⁾			Ingresos		
	01 - 09 2003	01 - 09 2002	Variación	01 - 09 2003	01 - 09 2002	Variación
Airbus	701	1.072	-35%	12.051	13.750	-12%
Aviones de Transporte Militar	-7	-79	+91%	410	310	+32%
Aeronáutica ⁽²⁾	112	84	+33%	2.452	2.440	+0%
Espacio ⁽³⁾	-184	-101	-82%	1.473	1.389	+6%
Sistemas de Defensa y Seguridad ⁽²⁾	-18	-42	+57%	2.957	2.793	+6%
Consolidación sedes centrales	180	79	—	-807	-686	—
Total	784	1.013	-23%	18.536	19.996	-7%

1) EBIT – Beneficio antes de intereses, impuestos, amortización del fondo de comercio y extraordinarios.

2) Cifras 2002 proforma, de acuerdo a la nueva estructura de las divisiones de Aeronáutica y Sistemas de Defensa y Seguridad.

3) Los resultados de los 9 primeros meses de 2003 incluyen el 100% de EADS en Astrium (75% en el 2002).



La División **Airbus** registró unos ingresos de 12.051 millones de euros en los nueve primeros meses de 2003 (13.750 millones de euros en el mismo período de 2002).

El EBIT ascendió a 701 millones de euros (1.072 millones de euros de enero a septiembre de 2002), afectado por mayores gastos en I+D y menores entregas, circunstancias parcialmente contrarrestadas por una combinación más favorable de aviones y una mejor rentabilidad. Los pedidos recibidos por Airbus se duplicaron con creces en los nueve primeros meses, pasando de 15.400 millones de euros en 2002 a 37.000 millones de euros este año, incluyendo la cuota del 69,4% para el programa A400M.



Los ingresos en la División **Aviones de Transporte Militar** aumentaron de 310 millones de euros a 410 millones de euros, comparando nueve meses. El EBIT ascendió a -7 millones de euros (-79 millones de euros de enero a septiembre de 2002, que incluía

un cargo de 54 millones de euros relativo a la suspensión de pagos de Fairchild Dornier). Gracias al contrato A400M, la cartera de pedidos aumentó a 20.400 millones de euros.

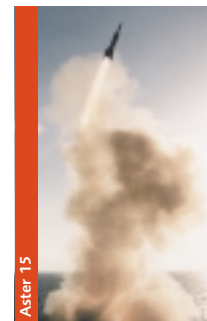


Los ingresos de la División **Aeronáutica**, que ahora no incluye la actividad de Aviones Militares en función de la nueva estructura, se mantuvieron firmes en 2.452 millones de euros en los nueve primeros meses de 2003. El EBIT se incrementó un tercio, hasta alcanzar los 112 millones de euros, especialmente debido al crecimiento de los programas de defensa de Eurocopter. La cartera de pedidos, que se situaba en 9.700 millones de euros a finales de septiembre de 2003, se mantenía casi al mismo nivel que a finales de 2002.



La División **Espacio**, que ahora incluye EADS Astrium al 100%, incrementó sus ingresos a 1.473 millones de euros de enero a septiembre de 2003 (1.389 millones de euros en el mismo período del

año pasado). Debido a costes de reestructuración y a provisiones contractuales, el EBIT resultó negativo, situándose en -184 millones de euros (-101 millones de euros de enero a septiembre de 2002). EADS confirma su expectativa de que el EBIT de la División Espacio alcance el umbral de rentabilidad en 2004. La cartera de pedidos asciende a 4.200 millones de euros.



Debido a la estacionalidad del negocio de defensa, el EBIT ascendía a tan sólo -18 millones de euros (-42 millones de euros en los nueve primeros meses de 2002). Sin embargo, la cifra de EBIT fue positiva en el tercer trimestre considerado de manera aislada, y se prevé que en el ejercicio 2003 supere el resultado de 2002. La cartera de pedidos, situada en 13.500 millones de euros, se mantenía al mismo nivel de finales de 2002.

Los ingresos de la División **Sistemas de Defensa y Seguridad**, que ahora incluye Aviones Militares, aumentaron a 2.957 millones de euros (2.793 millones de euros pro forma en los nueve primeros meses de

Hechos destacados

Desde un punto de vista americano

Con más de 10.000 millones de euros de ingresos cada año, EE.UU. representa actualmente algo más de un tercio de los ingresos totales de EADS. Esta aportación se debe principalmente a la fuerte posición de Airbus: hasta la fecha, las líneas aéreas norteamericanas han hecho pedidos de más de 2.000 aviones de Airbus. EADS también aporta más de 6.000 millones de dólares anuales a la economía estadounidense, por medio de sus redes de proveedores y servicios, que generan unos 120.000 puestos de trabajo en los Estados Unidos.

En este momento, la compañía está en vías de experimentar un crecimiento adicional en los mercados estadounidenses de defensa, Seguridad Nacional y paraestatales. Eurocopter, por ejemplo, es un elemento clave de la presencia norteamericana de EADS: hoy en día, hay en uso más de 1.300 helicópteros por parte de varias agencias gubernamentales estadounidenses, como la Guardia Costera de EE.UU.

Partiendo de su sólida posición en los mercados civiles y paraestatales, EADS también ha estado trabajando activamente para ampliar sus actividades en los mercados de defensa norteamericanos. Una estrategia exitosa para penetrar en este mercado clave ha sido el desarrollo de asociaciones estratégicas y programas con contratistas estadounidenses de primera fila.

Una de las historias de éxito de EADS en este sentido es su participación con Lockheed Martín y Northrop Grumman en el Programa Deepwater, un amplio programa de reposición de equipos para la Guardia Costera estadounidense. La Guardia Costera de EE.UU. eligió el CN-235 fabricado por EADS-CASA en España como plataforma marítima para sus aviones de patrulla marítima, una clara señal de que los clientes paraestatales y de defensa de los Estados Unidos valoran el liderazgo y la innovación de los productos de EADS.

De cara al futuro, EADS ofrecerá al Pentágono derivados militares de sus aviones comerciales, en áreas como aviones de repostaje en vuelo, aviones multimisión, y

capacidades de ataque "stand-off" (mísiles autónomos). EADS también está siguiendo de manera activa el mercado de productos y servicios de telecomunicaciones seguras para misiones de defensa y seguridad nacional.



**Chris Emerson,
Director Financiero
de EADS Norteamérica:**

Los inversores estadounidenses ven a EADS como una auténtica alternativa a Boeing. Valoran el creciente equilibrio entre sus áreas comerciales y de defensa. Además, están especialmente interesados por todo el abanico de productos que ofrece Airbus, pero algunos todavía cuestionan el programa A380. Esto es comprensible, teniendo en cuenta el mercado nacional estadounidense: la infraestructura estadounidense de viajes "hub and spoke" conduce al predominio de aviones de pasillo único y jets.

Muchos inversores han comentado que estaban encantados con la integridad de la información que proporciona la dirección de EADS. El hecho de que nuestra información sea exacta afianza la tranquilidad de los inversores estadounidenses hacia nosotros. La comunidad inversora ha reconocido el atractivo de nuestra historia, aumentando sus participaciones en EADS.

Los inversores apuestan por el largo plazo

Al amparo de su programa EMTN (véase Aeronotas nº 7) y para optimizar el calendario de vencimiento de su deuda, EADS

lanzó en septiembre su segunda emisión de bonos del año. Tras la emisión de mil millones de euros realizada en febrero, la compañía captó otros 500 millones por medio de un eurobono con un cupón del 5,5% y vencimiento el 25 de septiembre de 2018. El éxito de esta operación, con un plazo excepcional de quince años, refleja la confianza de los inversores en la fortaleza financiera de EADS. Las agencias de calificación subrayan esta solidez: S&P y Moody's han concedido a la deuda senior a largo plazo de EADS una calificación de calidad (A y A3).

EADS, operadora de telecomunicaciones para el Ministerio de Defensa británico

El 24 de octubre, EADS firmó el contrato Skynet-5 con el Ministerio de Defensa del Reino Unido. Por 2.500 millones de libras (3.600 millones de euros), prestará al Ejército británico servicios de comunicaciones militares seguras durante los próximos 15 años. Este programa se ha adjudicado a Paradigm, la filial de EADS, que operará con dos nuevos satélites Skynet-5: Paradigm contratará la fabricación y el lanzamiento de los mismos a EADS Astrium.

Este contrato refleja el valor añadido de EADS como gran integrador de sistemas. Suministrando el sistema completo y facilitando la financiación, EADS permite al Ministerio de Defensa británico adaptar su calendario de pagos a las limitaciones presupuestarias. EADS sigue siendo el propietario de los equipos y puede comercializar las capacidades de comunicación no usadas contractualmente por el Ministerio de Defensa. Por ello, el importe global del contrato podría superar los 3.600 millones de euros iniciales.



Hechos destacados

Gigantesca prueba para el avión insignia del siglo XXI

A principios de noviembre, se transportaron modelos de madera y aluminio del ala y del fuselaje del A380, a través de carreteras especialmente modificadas para permitir su transporte al centro de montaje de Toulouse. Esta prueba a tamaño real tenía por objeto asegurar que la carretera pueda soportar las dimensiones gigantescas de los convoyes, que tienen una longitud de 50 metros, una anchura de 8 metros y una altura de 13 metros.

Una simulación espectacular para un proyecto muy real: el proceso industrial del A380 está en marcha desde enero de 2002. Pieza a pieza va adquiriendo forma este gigantesco rompecabezas. Entre los elementos más impresionantes ya producidos por las fábricas de Airbus se encuentran el morro y las alas.

Todos los componentes, es decir, las alas procedentes de Inglaterra, el empenaje de España, las secciones de Francia y Alemania y el morro de Francia, se montarán a partir del próximo mes de abril en el nuevo hangar Jean-Luc Lagardère de Toulouse-Blagnac. Habrá media docena de aviones listos para vuelos de prueba en 2005. Las primeras entregas están previstas para 2006.

El A380 en cifras

Envergadura: 79,2 metros

Longitud: 73 metros

Altura: 80 pies (24,1 metros)

Capacidad: 555 pasajeros o 150 toneladas (carga)

Autonomía: 8.000 MN

Precio en catálogo: entre 263 y 286 millones de dólares

Pedidos recibidos: 129 pedidos y compromisos en firme



Se realizarán tres ensayos antes de la primera entrega real.



Con 36,3 m. de longitud, las alas producidas en Broughton (UK), son las mayores jamás diseñadas y construidas para un avión comercial.



La planta de Méaulte en Francia produce el impresionante morro del A380. La primera entrega se produjo el 23 de noviembre



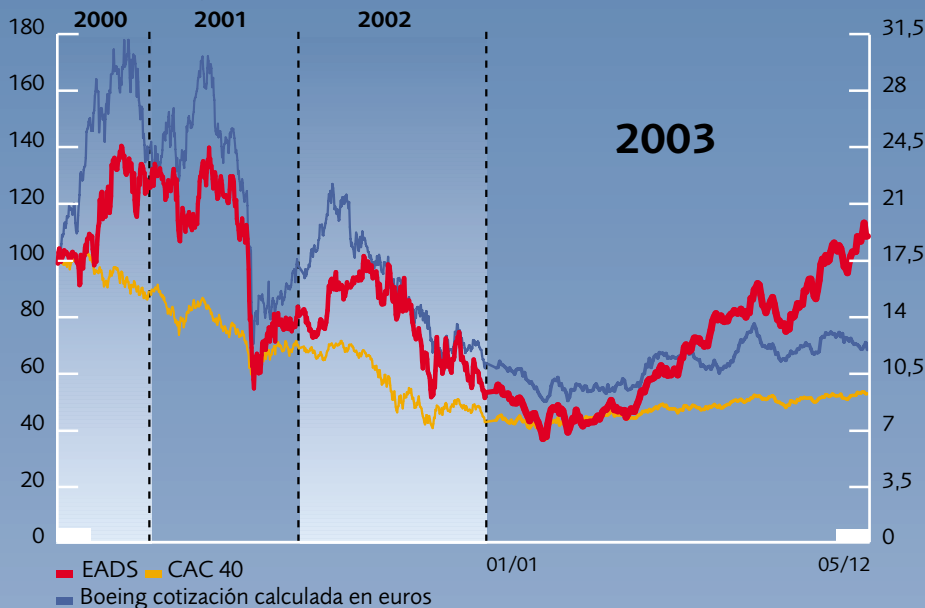
La primera sección del fuselaje del A380 salió de la planta de Hamburgo el 10 octubre.

Las acciones de EADS

Evolución de la cotización de la acción

(base 100: 10 de julio de 2000)

Cotización de EADS (en €)



Comportamiento reciente de la acción

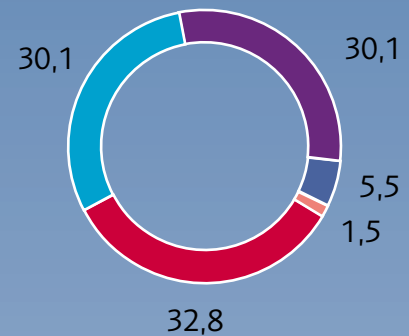
Tras una serie de éxitos comerciales, la acción de EADS experimentó una fuerte subida en octubre. El anuncio de los resultados del tercer trimestre, el día 6 de noviembre, y la confirmación de las cifras previstas para 2003, fueron satisfactorios para los inversores. Varios de los principales analistas revisaron al alza sus objetivos de precio y dos de ellos, prevén un precio potencial de más de 40 euros para el momento cumbre del ciclo. El 4 de diciembre, la cotización había alcanzado su máximo desde septiembre de 2001 y, a pesar de la consiguiente consolidación y la volatilidad experimentada durante el mes anterior (debilidad del dólar, ataques terroristas y previsión de nueva ponderación del CAC 40), la acción de EADS sobrepasa ahora su precio de salida a bolsa. Desde principios de 2003, EADS ha sido una de las tres acciones con mejor comportamiento en el Índice de la Bolsa de París. Durante los tres últimos años, el comportamiento de las acciones de EADS ha superado al del CAC 40 en más de un 100%.

Nueva ponderación del CAC 40

El cambio en la ponderación del CAC 40, que se produjo el 28 de noviembre, no ha significado ninguna sorpresa. La acción de EADS, cuya ponderación en el índice había descendido del 2% al 0,88% debido a su bajo free float, fue objeto de unos volúmenes de negociación poco frecuentes: 19,8 millones de acciones cambiaron de manos - unas 10 veces el volumen diario normal - y el precio subió un 0,55% al cierre, mientras que el CAC 40 bajaba un 0,20%. Numerosos inversores se habían posicionado para aprovechar las ventas masivas esperadas de los fondos vinculados a índices, respaldando con ello la cotización. Muchos participantes en el mercado habían especulado - erróneamente - con una caída de la cotización de EADS, pero, al final, ellos mismos crearon más ímpetu alcista al tener que cubrir las posiciones cortas que tenían en descubierto en la subasta de cierre.

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones	812,885,182
Precio de oferta al 10 de julio de 2000	19 € para los inversores institucionales 18 € para los inversores minoristas
Máximo en 2003	20,20 € el 4 de diciembre en la Bolsa de París
Mínimo en 2003	6,33 € el 11 de marzo en la Bolsa de París
Dividendo 2002	0,3 € por acción (bruto)

Estructura de capital a 5 de diciembre 2003 (%)



- DaimlerChrysler
- SOGEADE
Lagardère junto con instituciones financieras francesas y SOGEPA (Sociedad estatal holding francesa).
- SEPI
(sociedad estatal holding española).
- Institucional, minoristas y empleados
+ acciones poseídas directamente por DaimlerChrysler y el Estado Francés
- Autocartera
(acciones sin derechos económicos y de voto).

Agenda del accionista

8 de marzo 2004 :
Resultados anuales

Información a los accionistas

www.eads.net
ir@eads.net

Números de teléfono (llamada gratuita)

España : 00 800 00 02 2002
Francia : 0 800 01 2001
Alemania : 00 800 00 02 2002