



# aero-notes

Brief an die Aktionärinnen und Aktionäre der EADS



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

In diesem Quartal führt uns aero-notes nach Spanien, wo eine der Wurzeln der EADS liegt. Dies ist Teil unseres Vorhabens, Sie auf eine Reise hinter die Kulissen unseres Unternehmens mitzunehmen und Orte bzw. Themen zu erkunden, die weniger stark im aktuellen Rampenlicht stehen, jedoch ebenso zum Kern der EADS gehören. Das Erbe der CASA – eines unserer drei Gründungsunternehmen – wirkt bis in die Gegenwart: Das Geschick und die Ausdauer der CASA-Mitarbeiter hat zu vielen unserer durchschlagenden Erfolge (nicht zuletzt im A400M-Programm) beigetragen, und Standorte wie Illescas sind Schaufenster höchster industrieller Kompetenz.

Aero-notes untersucht diesmal auch, wie wir mit Ihnen kommunizieren: Die Ordentliche Hauptversammlung in Amsterdam, die anschließende Informationsveranstaltung für Aktionäre in Paris/La Défense und kürzlich unser alljährliches Investoren-Forum in Toledo boten Gelegenheit für einen fruchtbaren Dialog mit unseren Aktionären. Wir sind stolz auf die Anerkennung, die Fachleute unserer Finanzberichterstattung entgegenbringen: In einer Studie der Institutional Investor Research Group stuften Analysten die Investor Relations der EADS als die besten der europäischen Luft-/Raumfahrt- und Verteidigungsbranche und als zweitbeste im weiteren Kreis der Industrieunternehmen ein. In der Bewertung wurden Reaktionsbereitschaft, Transparenz und Qualität als Kernstärken hervorgehoben. Die EADS wurde zudem von der Fachzeitschrift IR Magazine für die Auszeichnung „Best Continental Investor Relations in the UK“ nominiert.

Wir sind bestrebt, unsere Privataktionäre noch besser anzusprechen: Im Juli wird unsere neu gestaltete Finanz-Website mit verbessertem Inhalt online gehen und best Practices in Berichterstattung und Corporate Governance stärker berücksichtigen. Wir werden häufiger an Veranstaltungen von Euronext für Aktionäre in kleineren Städten teilnehmen, so dass wir 2004 neben der Messe Actionaria im Herbst vier Mal die Gelegenheit haben werden, Sie zu treffen. Zu guter Letzt ist die EADS dem französischen Dachverband der Aktionärsvereine (Association des Clubs d'Actionnaires) beigetreten, um neue Investoren für die EADS-Familie zu gewinnen.

Pierre de Bausset  
Senior Vice President, Leiter Investor Relations  
and Financial Communication

## Inhalt:

**S2:** Ergebnisse des ersten Quartals (Q1) 2004

**S3:** Treffen mit Francisco Fernández Sáinz, Leiter der EADS CASA

**S4:** Innenansichten

**S5:** Hinter den Kulissen

**S6:** Ihre EADS-Aktie



# Ergebnisse des 1. Quartals 2004



## EADS legt beim Quartalsergebnis stark zu

Im ersten Quartal 2004 konnte die EADS ihr Finanzergebnis deutlich steigern. Von Januar bis März erwirtschaftete das Unternehmen ein EBIT\* (vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) von € 198 Mio. und lag damit um 52% über dem Vergleichswert aus dem Jahr 2003 (€ 130 Mio.). Im selben Zeitraum stieg der Umsatz um 9% auf € 6 Mrd. an. Beim EBIT\* ist in allen Geschäftsfeldern außer Luftfahrt ein Wachstum zu verzeichnen. Der Ausbau des Verteidigungsgeschäfts und der Turnaround im Geschäftsfeld Raumfahrt laufen wie geplant. Die eigenfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsarbeit (F&E) – insbesondere für die A380 – wurde auf dem bisherigen Niveau fortgeführt.

### Nettoliquidität erhöht

Liquiditätssteigernd wirkte vor allem das Wachstum von EBIT\* und Umlaufvermögen. Der Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen schnellte auf € 419 Mio. (€ -309 Mio. im ersten Vierteljahr 2003). Die Nettoliquidität

stieg von € 3,1 Mrd. am Jahresende 2003 auf € 3,4 Mrd. per 31. März 2004.

### Konzernergebnis von € 49 Mio.

Die EADS verbuchte im ersten Quartal 2004 ein Konzernergebnis von € 49 Mio. (Vergleichszeitraum 2003: € 28 Mio. auf vergleichbarer Basis) oder € 0,06 je Aktie. Die EADS wendet seit 1. Januar 2004 IFRS 3 (International Financial Reporting Standards) an; Goodwill wird daher nicht mehr regelmäßig abgeschrieben.

Der Umsatz der EADS ist in den ersten drei Monaten 2004 um 9% auf € 6,0 Mrd. gestiegen, wobei alle Geschäftsfelder außer Luftfahrt Zuwächse meldeten. Bei gleichbleibendem Wechselkurs des Euro zum US-Dollar hätte der Konzernumsatz um 15% zugelegt.

Im ersten Vierteljahr 2004 betrug der Auftragseingang der EADS € 3,4 Mrd. (erstes Quartal 2003: € 5,4 Mrd.); der Rückgang ist auf die niedrigere Zahl der Aufträge bei Airbus zurückzuführen. Dort ist man jedoch zuversichtlich, dass mehrere laufende Ver-

triebskampagnen zum Erfolg führen und für 2004 insgesamt Aufträge für rund 250 Flugzeuge hereingeholt werden können.

Der Auftragsbestand der EADS bezifferte sich Ende März 2004 auf einen Gesamtwert von € 178,8 Mrd. und bleibt somit der höchste der weltweiten Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranche.

Ende März zählte die EADS 109.869 Mitarbeiter (Jahresende 2003: 109.135).

### Ausblick

Die EADS bestätigt ihre am 8. März 2004 veröffentlichte Prognose für das Gesamtjahr 2004. Basierend auf der Annahme eines durchschnittlichen €/US\$-Wechselkurses von € 1 = US\$ 1,20 erwartet das Unternehmen, ein EBIT\* von € 1,8 Mrd. und einen Umsatz von ca. € 29 bis € 30 Mrd. zu erzielen. Es gibt erste Anzeichen dafür, dass die Markterholung möglicherweise stärker als erwartet ausfällt; dies stimmt uns zuversichtlich, dass die EADS ihre Ziele für 2004 erreichen wird.

\* Die EADS verwendet das EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie z.B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss der EADS sowie Verluste aus Wertminderungen. Seine Bedeutung deckt sich nicht mit der Definition von außerordentlichen Posten laut IFRS.

## EADS – Ergebnisse für das erste Quartal (Q1) 2004 (Beträge in Euro)

| EADS Konzern                                     | Q1 2004 | Q1 2003 | Veränd. |
|--|---------|---------|---------|
| Umsatz, in Mio.                                  | 6.031   | 5.520   | +9%     |
| davon Verteidigungsgeschäft, in Mrd.             | 1,1     | 1,0     | +10%    |
| EBITDA <sup>(1)</sup> , in Mio.                  | 526     | 389     | +35%    |
| EBIT*, in Mio.                                   | 198     | 130     | +52%    |
| Forschungs- und Entwicklungskosten, in Mio.      | 535     | 528     | +1%     |
| Konzernergebnis <sup>(2)</sup> , in Mio.         | 49      | 28      | +75%    |
| Gewinn je Aktie                                  | 0,06    | 0,03    | +0,03 € |
| Free Cash Flow vor Kundenfinanzierungen, in Mio. | 419     | -309    | -       |
| Auftragseingang, in Mio.                         | 3.411   | 5.378   | -37%    |

(1) Gewinn vor Zinsen, Steuern, Wertminderung, Abschreibungen und außerordentlichen Posten

(2) Das Konzernergebnis wird von nun an nach IFRS 3 ausgewiesen. Goodwill-Abschreibungen finden nicht mehr regelmäßig statt. Das Konzernergebnis für Q1 2003 war zuvor mit € -93 Mio. (nach Goodwill-Abschreibungen) ausgewiesen worden.

|                                      | 31. März 2004 | 31. Dez 2003 | Veränd. |
|--------------------------------------|---------------|--------------|---------|
| Auftragsbestand, in Mio.             | 178.759       | 179.280      | +/- 0   |
| davon Verteidigungsgeschäft, in Mrd. | 45,6          | 45,7         | +/- 0   |
| Nettoliquidität, in Mio.             | 3.444         | 3.105        | + 11 %  |
| Mitarbeiter                          | 109.869       | 109.135      | + 1 %   |



## Die EADS als Musterbeispiel für europäische Integration



Francisco Fernández Sáinz,  
Leiter des Geschäftsbereichs Militärische  
Transportflugzeuge, Mitglied des Executive Committee  
der EADS und Chairman und CEO der EADS CASA

### Am 10. Juli 2000 schloss sich CASA mit Aerospatale Matra und Dasa zur EADS zusammen.

#### 1 ■ Aero-notes: Die EADS wird häufig als „das deutsch-französische“ Konsortium bezeichnet. Sollte die spanische Identität unseres Unternehmens Ihrer Meinung nach stärker betont werden?

Das ist zwar teilweise richtig, jedoch sind die spanische Dimension der EADS und ihre technologischen Erfolge in der Raumfahrtbranche durchaus anerkannt. CASA hat seit ihrer Gründung 1923 über 3.500 Flugzeuge gebaut. Unsere Militärtransporter, die auf allen fünf Kontinenten betrieben werden, sind das beste Aushängeschild für unser Know-how. In Programmen wie A400M, Eurofighter und vielen anderen Großprojekten spielt Spanien als Partner eine zentrale Rolle. Aber der breiten Öffentlichkeit außerhalb Spaniens sind diese Wurzeln der EADS weit weniger bekannt, auch wenn sie eine wesentliche Facette ihrer europäischen Identität bilden. Um die Leute entsprechend zu sensibilisieren, ist viel Zeit und Engagement gefordert, z. B. durch Werbung, Medien, Seminare, Hochschulvorträge usw. Ich glaube, der Erfolg der A400M wird der auffälligste Beweis für den spanischen Beitrag zur EADS-Geschichte sein.

#### 2 ■ Welche Bedeutung hat die EADS in Spanien? Und welches Gewicht hat Spanien in der EADS?

Die EADS veranschaulicht für Spanien – wie wohl auch für Frankreich und Deutschland –, was eine gelungene Integration von Ressourcen und Zielen auf europäischer Ebene zu leisten vermag. In diesem Sinne beweist die EADS Pioniergeist: Wir setzen hier ein Vorbild, und dem werden viele europäische Branchen folgen müssen, wenn sie in einem zunehmend umkämpf-

ten Weltmarkt erfolgreich bestehen wollen. Der von spanischen Aktionären gehaltene Anteil von 5,5% an der EADS spiegelt kaum die Tiefe wider, in der unsere Erfahrung, unser Know-how und vor allem die Qualität unserer Arbeitskräfte zur Stärkung der EADS in unseren Kompetenzfeldern beitragen. Umgekehrt öffnet die Bekanntheit und Größe der EADS Spaniens Raumfahrtindustrie das Tor zum Weltmarkt.

#### 3 ■ Welchen Stellenwert hat Spanien bei EADS-Kunden? Zielt die spanische Produktion der EADS vorwiegend auf den Binnenmarkt?

Spanien ist für die EADS ein wichtiger Kunde, so wie vor der Fusion für die CASA, aber die spanische Produktion der EADS reicht weit über den nationalen Markt hinaus. In Programmen wie A400M oder A380 sowie bei Militärtransportern, Missionsflugzeugen, Tankflugzeugen usw. sind wir es, die dem Export den Weg ebnen. Das kann man als ein Erbe der CASA sehen, die schon lange vor der Gründung der EADS eine lange Liste von Kunden in aller Welt hatte, besonders in Amerika.

#### 4 ■ Vor wenigen Monaten wurde Eurocopter España gegründet. Rechnen Sie mit einem starken Ausbau dieses Geschäfts in Spanien? Hat der Tiger-Auftrag auch für den NH90 Absatzchancen erschlossen?

Spanien hatte bislang keine landeseigene Hubschrauberindustrie, weshalb diese Gründung ein großer Fortschritt ist, der die Entwicklung verbundener Industriezweige vor Ort natürlich fördert. Spanien verfügt über ein großes Marktpotenzial für Hubschrauber, und Eurocopter bietet als weltweit führender Hubschrauberhersteller eine breite Produktpalette, die auch die anspruchsvollsten spanischen Betreiber zufriedenstellt. Wir rechnen auch mit guten Absatzchancen für den NH90.

#### 5 ■ Löste die EADS-Fusion einen Kulturschock aus, und wurde die Fusion in Spanien anders erlebt als in anderen Teilen des Unternehmens?

Jede Veränderung von Gewohnheiten, jede Herausforderung kultureller Art verlangt Anpassungen, ohne dass es gleich ein Schock sein muss. Sie wissen, wie man bei der EADS die kulturelle Vielfalt zu schätzen und die jeweils besten Eigenschaften zu einer relativ einheitlichen und offenen Unternehmenskultur zu verschmelzen weiß. In geschäftlicher Hinsicht mussten wir unsere industriellen, betriebswirtschaftlichen und organisatorischen Strukturen denen des Konzerns angleichen und eigenständige Geschäftszweige und Aktivitäten herauslösen, um sie in die größeren und autonomeren Geschäftseinheiten der EADS einzubetten. Aber es sollte nicht vergessen werden, dass die frühere CASA vor der Fusion zur EADS als Eurofighter- und Airbus-Partner, in Programmen der ESA usw. bereits profunde internationale Erfahrung gesammelt hatte. Multinationale Umfelder sind für uns nichts Neues.

#### 6 ■ Spanien pflegt besondere Beziehungen zu Lateinamerika. Ist unsere spanische Identität auf diesem Markt ein Trumpf?

Ja, sicher. Zwischen Spanien und Lateinamerika bestehen enge Verbindungen, und beider Geschichte ist untrennbar miteinander verwoben. Wir sind in fast allen Ländern dieses Kontinents vertreten und feiern jetzt die 25-jährige Zusammenarbeit der CASA mit unserem ersten lateinamerikanischen Exportkunden Chile. Binnen eines Vierteljahrhunderts ist zwischen uns und unseren Kunden in Lateinamerika ein engmaschiges, von gegenseitigem Vertrauen geprägtes Netzwerk entstanden. Mit diesem riesigen, zukunftssträchtigen Markt verbindet uns eine tief verwurzelte kulturelle Affinität. Das ist ein unschätzbare Vorteil.



## Illescas: Ein Kompetenzzentrum



Luftbild des Advanced Composites Center von Airbus in Illescas (Toledo)



Detailansicht einer Faserlegemaschine im Advanced Composites Center, Illescas

### In Spanien, in der Nähe von Madrid, wendet das Airbus-Werk Illescas fortschrittlichste Kohlefaser-Bandlegetechnik an.

Die Luft- und Raumfahrtindustrie ersetzt Metalle zunehmend durch wesentlich leichtere Verbundwerkstoffe. Und Gewicht spielt eine zentrale Rolle. Jedes eingesparte Kilo senkt die Treibstoffkosten oder erhöht die Nutzlastkapazität. Allerdings gilt es nicht nur Gewichtsvorgaben, sondern auch Anforderungen an die Kosteneffizienz des Herstellungsprozesses zu beachten. Für kaum gewölbte, großflächige Komponenten wie die Außenhaut eines Rumpfteils werden harzimprägnierte Kohlefaser-Bänder (Prepregs) verwendet. Vor der Aushärtung durch Druck und Wärme in einem Autoklav (Druckofen) werden die Prepregs von computergesteuerten Bandlegemaschinen in ihre endgültige Form gebracht – ein relativ kostengünstiger Vorgang. Für stärker gewölbte oder komplexer geformte Bauteile sind andere Herstellungskonzepte notwendig.

Das Airbus-Werk Illescas beliefert Airbus España exklusiv mit allen Kohlefaseranteilen, die in dessen Zuständigkeitsbereich fallen. Dieses Werk ist das fortschrittlichste Zentrum für automatisierte Verbundstoff-Fertigungsprozesse und die Herstellung großer Auftriebsflächen. Etwa ein Viertel der Strukturen des Airbus A380 werden aus leichtem kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) bestehen. Durch Verwendung der Faserlegetechnik, der weltweit neuesten Entwicklung in Sachen Verbundwerkstoff-Produktion, entstehen stark gewölbte Platten. In diesem Verfahren, das bei der Herstellung von Rumpfteilen für große Zivilflugzeuge erstmals Anwendung findet, stellt das Werk Außenhaut für die Rumpfteile Sektion 19 und Sektion 19.1 sowie für die Hauptfahrwerksklappen her – weitgehend automatisiert, außerordentlich kosteneffizient und mit höchst zuverlässigen Ergebnissen.



Auf einer Faserlegemaschine beginnt die Arbeit am A380-Rumpfabschnitt Sektion 19.1.



Eine Bandlegemaschine bei der Bearbeitung einer Höhenleitwerk-Außenhaut.



## Enge Beziehungen zu unseren Aktionären

Für die EADS als Konzern mit über einer Million Einzelaktionären ist es kein Leichtes, mit ihren Aktionären in enger Verbindung zu bleiben. Auch ist die EADS als Unternehmen niederländischen Rechts gehalten, ihre ordentlichen Hauptversammlungen als Foren des Austauschs zwischen dem Unternehmen und seinen Privataktionären in Amsterdam stattfinden zu lassen. Diese Entfernung darf die Kontaktpflege zwischen Management und Anteilseignern der EADS aber nicht schmälern. Darum hat der Konzern entschieden, nach der Hauptversammlung jedes Jahr in Paris eine Informationsveranstaltung zu organisieren, die, wenn auch keine Hauptversammlung im Sinne des Gesetzes, so doch ein Instrument zum Aufbau eines konstruktiven Dialogs ist. Dieses Jahr erschienen über 600 Aktionäre, was beweist, wie wichtig solche Veranstaltungen sind. Diese Nähe sucht die EADS ebenso durch ihre Teilnahme an den Aktionärstreffen, die Euronext an verschiedenen Orten veranstal-

tet, und auch auf der Aktionärsmesse Actionaria in Paris ist der Konzern jedes Jahr vertreten. Anfang 2004 ist die EADS dem



Philippe Camus in Diskussion mit Aktionären auf der Informationsveranstaltung in Paris am 27. Mai.

Verband der französischen Investment-Clubs (Fédération Française des Clubs d'Investissement) beigetreten, deren 250.000 Mitglieder der Konzern nunmehr gezielt über sich informieren kann. Viel Aufmerksamkeit widmet die EADS neben diesen klassischen

Kanälen aber auch dem Finanzteil ihrer Website. Dieser wurde so konzipiert, dass sich unsere Aktionäre umfassend informieren können. Eine Rubrik zur Corporate Governance der EADS wurde bereits aufgenommen. Und die neu gestaltete Site wird eine Fülle weiterer Neuerungen aufweisen. Durch vermehrt in die Tiefe gehende Information und vereinfachte Navigation über sechs Hauptrubriken können Sie sich über die neuesten Finanzinformationen der EADS auf dem Laufenden halten. So haben Sie dann beispielsweise Zugriff auf die von Reuters angebotenen Analysten-Consensus und grafische Analyse-Tools. Und die Echtzeit-Übertragung von Veranstaltungen im Internet ist nunmehr Standard: Privataktionäre erhalten so die Möglichkeit, an Präsentationen für Finanzanalysten und an entsprechenden Fragestunden teilzunehmen.

[www.eads.net](http://www.eads.net)

## Drittes Global Investor Forum im spanischen Toledo

Den Markt mit den richtigen Daten versorgen, damit sich Anleger bei Investitions- oder Desinvestitions-Entscheidungen auf vollständige, korrekte Informationen über das Unternehmen, seine Solidität und seine Strategie stützen können – das ist die Hauptaufgabe der EADS-Stabsfunktion Investor Relations. Diese Aufgabenstellung erfordert permanente Kontakte mit Buy-Side\*- und Sell-Side\*-Analysten. In der Praxis heißt das: jährlich über fünfhundert Vier-Augen-Gespräche mit Investoren, zusätzlich zu offiziellen Terminen wie der Herausgabe von Quartalsberichten, Auftritten auf Luft- und Raumfahrtmessen wie der Paris Air Show und Standortführungen, um Besuchern das industrielle Tagesgeschäft vor Augen zu führen, das hinter den Zahlen steckt. All dies fließt – unterstützt durch Telefonate und E-Mail-Verkehr – in den Auf- und Ausbau unserer Kontakte und Beziehungen ein. Dank diesem steti-

gen Austausch kann das Investor-Relations-Team nicht nur tagesaktuelle Fragen beantworten und im Zusammenhang mit kurzfristigen Spekulationsstrategien sinnvolle Hinweise geben, sondern auch Informationen zum grundlegenden Unternehmenswert des Konzerns weiter in den Vordergrund stellen. Mit Blick auf letzteres Themengebiet veranstaltet die EADS seit drei Jahren in regelmäßigen Abständen das Global Investor Forum, wie zuletzt Ende Juni im spanischen Toledo. Zwei Tage lang konnten rund hundert Analysten die EADS, die aufgrund Ihres Erfolgs und der Entwicklung des Marktes auf stetig wachsendes Interesse stößt, in Workshops und Präsentationen\*\* näher kennen lernen. Die Kernthemen, wie der Umgang mit bestehenden Wechselkursrisiken und die Fortschritte im Programm A380, waren Gegenstand detaillierter Analysen, aber auch andere, weniger brisante Fragen wur-

den genau unter die Lupe genommen. So stellte MBDA-CEO Marwan Lahoud z.B. die Marktchancen vor, die sich dem weltweit zweitgrößten Akteur im Lenkflugkörpergeschäft dank seines neuen Produktspektrums heute bieten. Und Gérard Aduar, der Finanzdirektor des Konzerns, klärte die Analysten über die Auswirkungen einer Private Finance Initiative auf (siehe Aeronotes Nr. 10).

Diese gemeinsamen „Studien“ vermittelten den Finanzexperten ein klareres Bild des Unternehmens – als Grundvoraussetzung für eine ausgewogene Bewertung der EADS.

\* Ein **Buy-Side-Finanzexperte** führt Analysen im Auftrag der Geschäftsleitung des Investment-Hauses durch, für das er arbeitet. Demgegenüber verfasst ein **Sell-Side-Finanzexperte** seine Berichte direkt für die Kundschaft des Brokers, für den er arbeitet.

\*\* Alle Inhalte des Global Investor Forum finden Sie auch auf den Finanzseiten des EADS-Internetauftritts: [www.eads.net](http://www.eads.net)



## ■ Börsenkursentwicklung



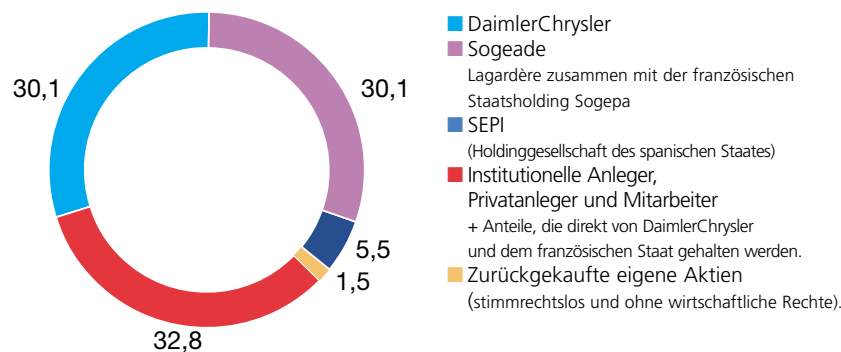
- EADS
- Boeing (Aktienkurs in Euro umgerechnet unter Verwendung täglicher €/US\$-Kurse)
- CAC 40

Nach einer Schwächeperiode im März als Folge der Terroranschläge in Madrid stieg der EADS-Aktienkurs bis Anfang Mai fünf Wochen lang stetig an, dank positiver Unternehmensnachrichten ermutigender Konjunkturdaten und eines schwächeren Euro. Nachdem das EADS-Papier am 27. April 2004 mit € 21,80 einen Höchststand verzeichnete, wurde es von der Konsolidierung an den europäischen Kapitalmärkten erfasst. Der Ölpreis schraubte sich auf Rekordniveau, was einige Verunsicherung hinsichtlich der zu erwartenden Konjunktorentwicklung verursachte, besonders in Bezug auf die Erholung der Luftverkehrsbranche. Dies zog den gesamten Aktienmarkt nach unten und setzte die EADS-Aktie unter Druck.

Bis Anfang Juni entwickelten sich die europäischen Börsen relativ ruhig und in den ersten Wochen folgte auch die EADS-Aktie diesem Trend. Doch weitere positive Meldungen über die EADS und die wachsende Akzeptanz der hohen Ölpreise unter Anlegern ließen den Aktienkurs der EADS in den folgenden Tagen wieder steigen. Nach dem Global Investor Forum der EADS am 21. und 22. Juni erhöhten zahlreiche Analysten ihr Kursziel, denn sie hatten Vertrauen in Airbus gefasst, und die Märkte vertraten zunehmend die Einschätzung, dass der Wiederaufschwung in der Luft- und Raumfahrtindustrie bereits im nächsten Jahr einsetzen dürfte. Hierdurch schnellte der EADS-Aktienkurs auf € 23, seinen höchsten Wert seit August 2001.

Seit Anfang 2004 ist der Kurs der EADS-Aktie um mehr als 20% gestiegen. Im Jahresvergleich hat die EADS-Aktie um rund 120% zugelegt.

## ■ Aktionärsstruktur zum 30. Juni 2004



- DaimlerChrysler
- Sogead  
Lagardère zusammen mit der französischen Staatsholding Sogepa
- SEPI  
(Holdinggesellschaft des spanischen Staates)
- Institutionelle Anleger, Privatanleger und Mitarbeiter  
+ Anteile, die direkt von DaimlerChrysler und dem französischen Staat gehalten werden.
- Zurückgekaufte eigene Aktien  
(stimmrechtslos und ohne wirtschaftliche Rechte).

|   |   |
|---|---|
| ISIN Code   | NL0000235190  |
| Ausgegebene Aktien  | 812.885.182   |
| Ausgabekurs am 10. Juli 2000  | 19 € für institutionelle Investoren<br>18 € für Privatanleger |
| Höchststand 2004  | 22,94 € am 24. Juni   |
| Tiefststand 2004  | 16,55 € am 22. März   |
| Gewinn je Aktie 2003 (vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten) | 0,96 €  |
| Dividende je Aktie 2003 getahlt am 4. Juni 2004                               | 0,40 € (brutto)   |

## ■ Finanzkalender

**29. Juli 2004**  
Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse 2004

**4. November 2004**  
Veröffentlichung der Ergebnisse der ersten neun Monate 2004

## Informationen für Aktionäre

[www.eads.net](http://www.eads.net)  
[ir@eads.net](mailto:ir@eads.net)

## Gebührenfreie Telefonnummern

Deutschland: 00 800 00 02 2002  
Frankreich: 0 800 01 2001  
Spanien: 00 800 00 02 2002