

(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 trimestre (1T) de 2023

- 127 aviones comerciales entregados durante el primer trimestre de 2023
- Ingresos de 11.8 mil millones de euros; EBIT ajustado de 0.8 mil millones de euros
- EBIT (reportado) de 0.4 mil millones de euros; BPA (reportado) de 0.59 euros
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de -0.9 mil millones de euros
- Se mantiene la previsión

Ámsterdam, 3 de mayo de 2023 – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha presentado los resultados financieros consolidados del primer trimestre (1T) que finalizó el 31 de marzo de 2023.

“En el primer trimestre se ha confirmado una fuerte demanda de nuestros productos, en especial, de los aviones comerciales. Hemos entregado 127 aviones comerciales, una cifra que se refleja en el resultado financiero del primer trimestre. Durante este periodo también se registró un rendimiento positivo en Helicopters”, afirmó Guillaume Faury, Chief Executive Officer de Airbus. “Seguimos enfrentándonos a un entorno operativo adverso que incluye, en particular, tensiones persistentes en la cadena de suministro. Mantenemos nuestra previsión para 2023, con un volumen de entregas concentrado en los últimos meses del año. Continuamos centrados en alcanzar el objetivo de incremento de la producción de aviones comerciales y en llevar a cabo la transformación a largo plazo”.

Los pedidos brutos de aviones comerciales ascendieron a 156 (1T 2022: 253 aviones) y los pedidos netos a 142 aviones tras las cancelaciones (1T 2022: 83 aviones). La cartera de pedidos alcanzó los 7.254 aviones comerciales a 31 de marzo de 2023. Airbus Helicopters contabilizó 39 pedidos netos (1T 2022: 56 unidades) bien distribuidos entre los diferentes programas. En Airbus Defence and Space, los pedidos recibidos alcanzaron los 2.5 mil millones de euros (1T 2022: 3.2 mil millones de euros).

Los **ingresos** consolidados disminuyeron ligeramente hasta los 11.8 mil millones de euros (1T 2022: 12.0 mil millones de euros), Se entregaron un total de 127 aviones comerciales (1T 2022: 142⁽¹⁾ aviones) que comprendieron 10 aviones A220, 106 aviones de la familia A320, 6 aviones A330 y 5 aviones A350. Los ingresos generados por las actividades de aviones comerciales de Airbus se redujeron un 5% respecto a la misma fecha del año anterior, reflejando unas entregas inferiores, compensado en parte por el fortalecimiento del dólar estadounidense. Las entregas de Airbus Helicopters se incrementaron hasta las 71 unidades (1T 2022: 39 unidades), principalmente gracias al segmento de helicópteros ligeros. Los ingresos de la división aumentaron un 26%, reflejando el volumen de entregas y el sólido

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

rendimiento de todos los programas, los efectos de un mix favorable y un comienzo de año positivo para los servicios. Los ingresos de Airbus Defence and Space se redujeron un 6% reflejando principalmente un volumen inferior en Military Air Systems y en Space Systems. En el primer trimestre de 2023 se entregó un avión 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 redujo hasta los 773 millones de euros (1T 2022: 1.263 millones de euros).

El EBIT ajustado correspondiente a las actividades de aviones comerciales de Airbus se redujo hasta los 580 millones de euros (1T 2022: 1.065 millones de euros). Esta reducción refleja una cifra de entregas inferior, una tasa de intereses de cobertura ligeramente menos favorable respecto al primer trimestre de 2022 y una serie de inversiones para preparar el futuro. En el primer trimestre de 2022 se incluyó el impacto positivo de las obligaciones de retiro, contrarrestado parcialmente por el impacto derivado de las sanciones internacionales contra Rusia.

El incremento de la producción del programa A220 continúa avanzando hacia una tasa mensual de 14 aviones a mediados de la década. En cuanto al programa de la familia A320, la compañía sigue incrementando la producción para alcanzar una tasa mensual de 65 aviones a finales de 2024. La decisión recientemente anunciada de crear una segunda línea de ensamblaje final en Tianjín aumentará la capacidad industrial mundial hasta las 10 líneas de ensamblaje final de la familia A320, y respaldará así los planes de Airbus de fabricar 75 aviones al mes en 2026. El programa de pruebas de vuelo del A321XLR sigue su curso y su entrada en servicio está prevista para el segundo trimestre de 2024.

Tal como se ha anunciado, la compañía tiene como objetivo alcanzar una tasa mensual de 4 aviones para el A330 en 2024 y de 9 aviones para el A350 a finales de 2025. En cuanto al A350F, Airbus Atlantic Nantes ha fabricado recientemente sus primeros componentes. Según se han ido alcanzando los primeros hitos, se ha ajustado ligeramente la planificación industrial de esta variante, cuya entrada en servicio se desplaza ahora a 2026.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 156 millones de euros (1T 2022: 90 millones de euros), reflejando un sólido rendimiento en todos los programas, los efectos de un mix favorable y un comienzo de año positivo para los servicios. En el primer trimestre de 2022 también se incluyeron elementos positivos netos no recurrentes.

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space se redujo hasta los 36 millones de euros (1T 2022: 106 millones de euros), reflejando principalmente un volumen inferior en Military Air Systems y en Space Systems. En el primer trimestre de 2022 también se incluyeron elementos positivos netos no recurrentes.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

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. 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 capacidad de asegurar los volúmenes previstos en la línea de base revisada.

Los **gastos de I+D autofinanciado** consolidados ascendieron a un total de 683 millones de euros (1T 2022: 586 millones de euros).

El **EBIT (reportado)** consolidado fue de 390 millones de euros (1T 2022: 1.429 millones de euros), incluyendo ajustes netos por valor de -383 millones de euros.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Estos ajustes comprendieron:

- -360 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance general;
- -9 millones de euros relacionados con la transformación de Aerostructures;
- -14 millones de euros de otros costos incluyendo los de cumplimiento.

El resultado financiero se situó en 149 millones de euros (1T 2022: 166 millones de euros). Este dato refleja principalmente el impacto positivo de la revaluación de determinadas inversiones de capital que se contrarrestan en parte por el impacto negativo de la revaluación de instrumentos financieros y del resultado neto de los intereses. El **beneficio neto consolidado**⁽²⁾ fue de 466 millones de euros (1T 2022: 1.219 millones de euros) con un **beneficio por acción** reportado consolidado de 0.59 euros (1T 2022: 1.55 euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** consolidado se situó en -889 millones de euros (1T 2022: 213 millones de euros), reflejando principalmente la acumulación del inventario necesaria, derivada del incremento de la producción que lleva a cabo la compañía. El **flujo de caja libre** consolidado fue de -886 millones de euros (1T 2022: 161 millones de euros). La **posición de tesorería bruta** se situó en los 22.4 mil millones de euros a 31 de marzo de 2023 (final de 2022: 23.6 mil millones de euros), con una **posición de tesorería neta** consolidada de 8.4 mil millones de euros (final de 2022: 9.4 mil millones de euros).

Perspectivas

Se mantiene sin variación la previsión anunciada en febrero de 2023.

La compañía asume como base de sus previsiones para 2023 que no se producirán más perturbaciones en la economía mundial, en el tráfico aéreo, en la cadena de suministro, en las operaciones internas de la compañía o en su capacidad de entregar productos y servicios.

Las previsiones de la compañía para 2023 se refieren a cifras antes de fusiones y adquisiciones.

Sobre esta base, la compañía se propone conseguir en 2023 aproximadamente:

- La entrega de 720 aviones comerciales;
- Un EBIT ajustado de 6.0 mil millones de euros;
- Un flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de 3.0 mil millones de euros.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

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

El **3 de mayo de 2023** a las **19:30 horas (CEST)** podrá seguir la **conferencia telefónica con analistas sobre los resultados del primer trimestre de 2023** 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](#)

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Consolidado Airbus – Resultados del primer trimestre (1T) de 2023

(cifras en euros)

Consolidado Airbus	1T 2023	1T 2022	Variación
Ingresos , en millones	11.763	12.000	-2%
de esta cifra Defensa, en millones	2.381	2.392	0%
EBIT ajustado , en millones	773	1.263	-39%
EBIT (reportado) , en millones	390	1.429	-73%
Gastos de investigación y desarrollo , en millones	683	586	+17%
Beneficio neto⁽²⁾ , en millones	466	1.219	-62%
Beneficio por acción	0,59	1,55	-62%
Flujo de caja libre (FCL) , en millones	-886	161	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-886	167	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes , en millones	-889	213	-

Consolidado Airbus	31 de marzo de 2023	31 de diciembre de 2022	Variación
Posición de tesorería neta , en millones de euros	8.359	9.431	-11%
Número de empleados	137.715	134.267	+3%

Notas a pie: consúltese la página 10.

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (reportado)		
	1T 2023	1T 2022	Variación	1T 2023	1T 2022	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	8.110	8.541	-5%	197	1.242	-84%
Airbus Helicopters	1.598	1.265	+26%	156	90	+73%
Airbus Defence and Space	2.299	2.453	-6%	36	95	-62%
Eliminaciones	-244	-259	-	1	2	-50%
Total	11.763	12.000	-2%	390	1.429	-73%

Por segmento de negocio	EBIT ajustado		
	1T 2023	1T 2022	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Airbus	580	1.065	-46%
Airbus Helicopters	156	90	+73%
Airbus Defence and Space	36	106	-66%
Eliminaciones	1	2	-50%
Total	773	1.263	-39%

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos (netos)			Cartera de pedidos		
	1T 2023	1T 2022	Variación	31 de marzo de 2023	31 de marzo de 2022	Variación
Airbus, en unidades	142	83	+71%	7.254	7.023	+3%
Airbus Helicopters, en unidades	39	56	-30%	725	756	-4%
Airbus Defence and Space, en millones de euros	2.521	3.211	-21%	N/A	N/A	N/A

Follow us



If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Conciliación EBIT (reportado) / EBIT ajustado

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

Consolidado Airbus (Cifras en millones de euros)	1T 2023
EBIT (reportado)	390
de esta cifra:	
Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance	-360
Transformación de Aerostructures	-9
Otros	-14
EBIT ajustado	773

Follow us

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

Glosario

KPI	DEFINICION
EBIT	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.
Ajuste	Ajuste, una medida alternativa de rendimiento , 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.
EBIT ajustado	La Sociedad utiliza una medida alternativa de rendimiento , 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.
BPA ajustado	El BPA ajustado es una medida alternativa de rendimiento 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.
Posición de tesorería bruta	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).
Posición de tesorería neta	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).
FCL	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento 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.
FCL antes de fusiones y adquisiciones	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 medida alternativa de rendimiento y un indicador clave que refleja el flujo de caja libre, excluyendo los flujos de caja resultado de enajenaciones y adquisiciones de empresas.
FCL antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes	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 medida alternativa de rendimiento y un indicador que la Sociedad puede utilizar ocasionalmente en sus previsiones 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
 If you no longer wish to receive communications from Airbus, 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) 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.

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 tres meses que finalizó el 31 de marzo de 2023. Para más información sobre el impacto del Entorno Macroeconómico, consulte la nota 3 “Entorno Macroeconómico” de las Notas de los Estados financieros intermedios condensados no auditados y consolidados según las NIIF del período de tres meses que finalizó el 31 de marzo de 2023. Para más información sobre los factores que podrían provocar que los resultados futuros difieran de dichas declaraciones “forward-looking”, puede consultar el informe anual de Airbus SE más reciente, incluyendo los estados financieros y sus notas, el Documento de Registro Universal más reciente 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

Follow us

If you wish to update your preferences to Airbus Communications, media@airbus.com
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com

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
If you no longer wish to receive communications from Airbus, media@airbus.com