

Airbus anuncia sus resultados de los nueve primeros meses de 2020

- Recuperación de los viajes en avión más lenta de lo previsto
- Contención del efectivo y adaptación del negocio según lo planeado
- Ingresos de 30.200 millones de euros durante los nueve primeros meses; EBIT ajustado de -100 millones de euros en este periodo
- EBIT (declarado) de -2.200 millones de euros durante los nueve primeros meses; pérdida por acción (declarada) de -3,43 euros en este periodo
- Provisión de -1.200 millones de euros para la reestructuración incorporada al EBIT (declarado)
- Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de -11.800 millones de euros durante los nueve primeros meses
- La fuerte liquidez sostiene la resiliencia y la flexibilidad de la compañía
- Rendimiento durante el tercer trimestre: convergencia de producción y entregas, flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes de +600 millones de euros
- Se publica una previsión de FCL para el cuarto trimestre de 2020 antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes

Ámsterdam, 29 de octubre de 2020 – Airbus SE (símbolo bursátil: AIR) ha presentado sus resultados financieros consolidados correspondientes los primeros nueve meses del año (9m) que terminaron el 30 de septiembre de 2020.

“Tras los primeros nueve meses de 2020, ya podemos observar el avance en la adaptación de nuestro negocio al nuevo entorno de mercado originado por el covid-19. A pesar de que la recuperación de los viajes en avión va a ser más lenta de lo previsto, en el tercer trimestre hemos hecho converger la producción y las entregas de aviones comerciales, y hemos detenido el consumo de efectivo acorde con nuestro objetivo”, afirmó Guillaume Faury, Chief Executive Officer de Airbus. “Además, la provisión contabilizada en concepto de reestructuración refleja que nuestras conversaciones con los interlocutores sociales y las partes interesadas han avanzado positivamente. Nuestra capacidad para estabilizar el flujo de caja durante este trimestre nos permite emitir una previsión sobre flujo de caja libre para el cuarto trimestre”, añadió.

Los pedidos netos de aviones comerciales ascendieron a 300 (9m 2019: 127 aviones) con una cartera de pedidos que incluye 7.441 aviones comerciales a 30 de septiembre de 2020. Airbus Helicopters registró 143 pedidos netos (1S 2019: 173 unidades), entre ellos, 8 H160 y un H215 durante el tercer trimestre. Los pedidos recibidos en Airbus Defence and Space, que se incrementaron hasta los 8.200 millones de euros durante el tercer trimestre, incluyeron un A330 MRTT adicional y contratos de satélites de telecomunicación.

Los **ingresos** consolidados se redujeron hasta los 30.200 millones de euros (9m 2019: 46.200 millones de euros), debido al difícil entorno de mercado que afecta al negocio de los aviones comerciales y que supone alrededor de un 40% menos de entregas respecto al mismo periodo del año anterior. Se entregaron un total de 341 aviones comerciales (9m 2019: 571 aviones) que consistieron en 18 aviones A220, 282 aviones de la familia A320, 9 aviones A330 y 32 aviones A350. Durante el tercer trimestre de 2020 se entregaron un total de 145 aviones comerciales, 57 de ellos en septiembre. Airbus Helicopters registró unos ingresos estables en general debido a una cantidad inferior de entregas, que ascendieron a 169 unidades (9m 2019: 209 unidades), compensados en parte por una mayor facturación en servicios. Los ingresos de Airbus Defence and Space reflejaron principalmente unos volúmenes inferiores en Space Systems y para el A400M, así como por el impacto del covid19 en el escalonamiento de la actividad. Se entregaron en total 5 aviones militares A400M durante el periodo de nueve meses, y Luxemburgo se convirtió en un nuevo operador.

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 situó en -125 millones de euros (9m 2019: 4.133 millones de euros).

El EBIT ajustado de Airbus de -641 millones de euros (9m 2019: 3.593 millones de euros⁽¹⁾) reflejó principalmente unas entregas de aviones comerciales inferiores y una menor eficiencia de los costes. También incluyó -1.000 millones de euros de cargos relacionados con el covid-19. Se han tomado las medidas necesarias para adaptar la estructura de los costes a los nuevos niveles de producción y, según se ejecuta el plan, se están materializando sus beneficios. A finales de septiembre, el número de aviones comerciales que no se pudieron entregar a causa del covid-19 se había reducido a unas 135 unidades.

El EBIT ajustado de Airbus Helicopters se incrementó hasta los 238 millones de euros (9m 2019: 205 millones de euros), reflejando un mix favorable, un incremento de los servicios, la contribución positiva de la ejecución del programa y unos gastos inferiores en I+D. Durante el tercer trimestre, se entregó el primer helicóptero H145 de 5 palas tras su certificación por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea en el segundo trimestre.

El EBIT ajustado de Airbus Defence and Space disminuyó hasta los 266 millones de euros (9m 2019: 355 millones de euros), reflejando principalmente el menor volumen en Space Systems –en especial en la actividad de lanzadores– debido al impacto del covid-19, una caída compensada en parte por las medidas de reducción de costes implantadas. El plan de reestructuración de la división actualizado en el primer semestre de 2020 está en marcha y las negociaciones con los interlocutores sociales siguen avanzando. La provisión relacionada se ha registrado en el tercer semestre como parte de los ajustes en el EBIT.

Los **gastos de I+D autofinanciado** consolidados sumaron un total de 2.032 millones de euros (9m 2019: 2.150 millones de euros).

El **EBIT** (declarado) consolidado fue de -2.185 millones de euros (9m 2019: 3.431 millones de euros), incluyendo ajustes por un total neto de -2.060 millones de euros. Estos ajustes comprendieron:

- -1.200 millones de euros contabilizados en el tercer trimestre relativos al plan de reestructuración de toda la compañía, de los cuales -981 millones de euros fueron para Airbus, y -219 millones de euros fueron para Airbus Defence and Space. Esta cantidad tiene en cuenta las medidas gubernamentales de apoyo. Refleja el estado más actual de las negociaciones con los interlocutores sociales, por lo que puede ser revisado;
- -358 millones de euros relacionados con el coste del programa A380, de los que -26 millones de euros correspondieron al tercer trimestre;
- -374 millones de euros relacionados con el desajuste de pagos previos a la entrega en dólares y a la valoración del balance, de los que -209 millones de euros correspondieron al tercer trimestre;
- -128 millones de euros de otros costes, como los de cumplimiento, de los que -11 millones de euros correspondieron al tercer trimestre.

La **pérdida por acción** consolidada declarada de -3,43 euros (beneficio por acción de 9m 2019: 2,81 euros) incluye el resultado financiero de -712 millones de euros (9m 2019: -233 millones de euros). El resultado financiero refleja principalmente -291 millones de euros netos relacionados con los instrumentos financieros de Dassault Aviation, así como la revaluación de la inversión inicial reembolsable (RLI) de -236 millones de euros, principalmente debido a la modificación de los contratos de Francia y España para ajustarse a los tipos de interés y referencias de evaluación de riesgos que la Organización Mundial del Comercio considera adecuados. También incluye el deterioro de un préstamo a OneWeb reconocido en el primer trimestre. La **pérdida neta** consolidada⁽²⁾ se situó en -2.686 millones de euros (beneficio neto 9m 2019: 2.186 millones de euros).

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes** ascendió a -11,798 millones de euros (9m 2019: -4,937 millones de euros) de los cuales +600 millones de euros correspondieron al tercer trimestre. El rendimiento del flujo de caja libre del tercer trimestre de 2020 refleja un nivel mayor de entregas comparadas con el trimestre anterior, las iniciativas de contención de efectivo y la especial atención a la gestión del capital circulante.

Los gastos de capital durante los primeros nueve meses se situaron en unos 1.200 millones de euros, unos 300 millones de euros menos con respecto mismo periodo del año anterior, debido a la reducción del gasto en el tercer trimestre, en línea con las iniciativas de contención de efectivo de la compañía. El **flujo de caja libre** consolidado fue de -12.276 millones de euros (9m 2019: -5.127 millones de euros). La **posición de deuda neta**

consolidada a 30 de septiembre de 2020 se situó en -242 millones de euros (posición de deuda neta cierre ejercicio 2019: 12.500 millones de euros), con una **posición de tesorería bruta** de 18.100 millones de euros (cierre ejercicio 2019: 22.700 millones de euros).

Perspectivas

En el mes de marzo se retiró la previsión de la compañía para el ejercicio 2020. Dado que persiste el impacto del covid-19 en la actividad y debido a los riesgos asociados, no se publican nuevas previsiones sobre entregas de aviones comerciales o EBIT.

La compañía asume como base para su previsión de flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes del cuarto trimestre que no se producirán más perturbaciones en la economía mundial, en el tráfico aéreo, en las operaciones internas de Airbus o en su capacidad de entregar productos y servicios.

Sobre esta base, la compañía tiene como objetivo alcanzar, al menos, el punto de equilibrio en el flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes en el cuarto trimestre de 2020.

Acontecimientos clave posteriores al cierre

El 21 de octubre de 2020, la compañía firmó una nueva línea de crédito sindicada rotatoria de 6.000 millones de euros a fin de cancelar parcialmente 3.000 millones de la línea de crédito de 15.000 millones de euros y para refinanciar la actual línea de crédito sindicada rotatoria de 3.000 millones de euros.

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

El 29 de octubre de 2020 a las **8:15 horas (CET)** podrá escuchar **la conferencia telefónica con analistas sobre los resultados de los primeros 9 meses de 2020** con el **Chief Executive Officer Guillaume Faury** y el **Chief Financial Officer Dominik Asam** a través de la web de Airbus. La presentación a los analistas puede encontrarse en el sitio web de la empresa. A su debido tiempo habrá una grabación disponible. La conciliación de los KPI de Airbus con los “datos declarados según NIIF” puede consultarse en la presentación a los analistas.

Acerca de Airbus

Airbus es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2019, con una plantilla de alrededor de 135.000 empleados, generó unos ingresos de 70.000 millones de euros. Airbus ofrece la gama más completa de aviones de pasajeros. Airbus es asimismo líder europeo en la fabricación de aviones de repostaje, de combate, de transporte y para misiones, y además es una de las empresas espaciales líderes a nivel mundial. En helicópteros, Airbus proporciona las soluciones más eficientes del mundo en helicópteros civiles y militares.

Newsroom

Contactos para los medios

Guillaume Steuer

Airbus

+33 (0) 6 73 82 11 68

Email

Stefan Schaffrath

Airbus

+33 (0) 6 16 09 55 92

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

Rod Stone

Airbus

+33 (0) 5 31 08 58 26

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 de los nueve primeros meses (9m) de 2020

(Cifras en euros)

Consolidado Airbus	9m 2020	9m 2019	Variación
Ingresos , en millones de esta cifra Defensa, en millones	30.161 6.116	46.168 6.231	-35% -2%
EBIT ajustado , en millones	-125	4.133	-
EBIT (declarado) , en millones	-2.185	3.431	-
Gastos de investigación y desarrollo, en millones	2.032	2.150	-5%
Beneficio neto / pérdida neta ⁽²⁾ , en millones	-2.686	2.186	-
Beneficio / pérdida por acción	-3,43	2,81	-
Flujo de Caja Libre (FCL) , en millones	-12.276	-5.127	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones , en millones	-11.756	-4.902	-
Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones y financiación a clientes , en millones	-11.798	-4.937	-

Consolidado Airbus	30 sept. 2020	31 dic. 2019	Variación
Posición de tesorería / pérdida neta , en millones	-242	12.534	-
Empleados	134.071	134.931	-1%

Notas a pie: consúltese la página 11.

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	9m 2020	9m 2019 ⁽¹⁾	Variación	9m 2020	9m 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	20.271	35.572	-43%	-2.399	3.165	-
Airbus Helicopters	3.623	3.712	-2%	238	203	+17%
Airbus Defence and Space	6.936	7.706	-10%	-36	83	-
Eliminaciones	-669	-822	-	12	-20	-
Total	30.161	46.168	-35%	-2.185	3.431	-

Por segmento de negocio	EBIT ajustado		
	9m 2020	9m 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Airbus	-641	3.593	-
Airbus Helicopters	238	205	+16%
Airbus Defence and Space	266	355	-25%
Eliminaciones	12	-20	-
Total	-125	4.133	-

Por segmento de negocio	Pedidos recibidos (netos)			Cartera de pedidos		
	9m 2020	9m 2019	Variación	30 sept. 2020	30 sept. 2019	Variación
Airbus, en unidades	300	127	+136%	7.441	7.133	+4%
Airbus Helicopters, en unidades	143	173	-17%	669	681	-2%
Airbus Defence and Space, en millones de euros	8.214	6.064	+35%	N/A	N/A	N/A

Notas a pie: consúltese la página 11.

Consolidado Airbus - Resultados del tercer trimestre (3T) de 2020 (cifras en euros)

Consolidado Airbus	3T 2020	3T 2019	Variación
Ingresos , en millones	11.213	15.302	-27%
EBIT ajustado , en millones	820	1.604	-49%
EBIT (declarado) , en millones	-626	1.338	-
Beneficio neto / pérdida neta ⁽²⁾ , en millones	-767	989	-
Beneficio / pérdida por acción (BPA)	-0,98	1,27	-

Por segmento de negocio	Ingresos			EBIT (declarado)		
	3T 2020	3T 2019 ⁽¹⁾	Variación	3T 2020	3T 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus	7.738	11.529	-33%	-591	1.159	-
Airbus Helicopters	1.290	1.341	-4%	86	79	+9%
Airbus Defence and Space	2.385	2.691	-11%	-109	98	-
Eliminaciones	-200	-259	-	-12	2	-
Total	11.213	15.302	-27%	-626	1.338	-

Por segmento de negocio	EBIT ajustado		
	3T 2020	3T 2019 ⁽¹⁾	Variación
(Cifras en millones de euros)			
Airbus	666	1.400	-52%
Airbus Helicopters	86	80	+8%
Airbus Defence and Space	80	122	-34%
Eliminaciones	-12	2	-
Total	820	1.604	-49%

Notas a pie: consúltese la página 11.

Los ingresos del tercer trimestre de 2020 disminuyeron en un 27% debido, principalmente, a la reducción de las entregas de Airbus y a unos menores ingresos de Airbus Defence and Space.

El EBIT ajustado del tercer trimestre de 2020 de 820 millones de euros refleja principalmente una cifra de aviones entregados inferior y un menor número de actividades en el área del espacio.

El EBIT (declarado) del trimestre de 2020 de -626 millones de euros incluye los ajustes netos de -1.446 millones de euros, de los que -1.200 millones de euros están vinculados a la provisión para la reestructuración. Los ajustes netos en el tercer trimestre de 2019 ascendieron a -266 millones de euros.

Las **pérdidas netas del tercer trimestre de 2020** de -767 millones de euros reflejan principalmente el EBIT (declarado), -283 millones de euros del resultado financiero y un bajo tipo impositivo efectivo.

Conciliación EBIT (declarado) / EBIT ajustado

El cuadro siguiente concilia el EBIT (declarado) con el EBIT ajustado

Consolidado Airbus (Cifras en millones de euros)	9m 2020
EBIT (declarado)	-2.185
de esta cifra:	
Provisión para la reestructuración	-1.200
Coste del programa A380	-358
Desajuste pagos \$ ant. entrega / revaluación del balance	-374
Otros	-128
EBIT ajustado	-125

Glosario

KPI	DEFINICIÓN
EBIT	La compañía sigue usando el término EBIT (Beneficios antes de intereses e impuestos). Es idéntico a Beneficio antes del resultado financiero 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 declarado, 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	Para la definición de la medida alternativa de rendimiento posición de tesorería neta, véase el Documento de Registro Universal, sección MD&A 2.1.6.
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 provisiones financieras, en particular, cuando existe más incertidumbre en torno a las actividades de financiación a clientes.

Notas a pie de página:

- 1) Las cifras del año anterior se han reformulado para reflejar la adopción de una nueva estructura de segmentos en los informes relativa a las actividades “transversales” a partir del 1 de enero de 2020. Las actividades relacionadas con la innovación y con la transformación digital, que antes se incluían en los informes como “transversales” ahora se incluyen en el segmento de negocio “Airbus” formando parte de la nueva estructura de segmentos. Las “eliminaciones” se siguen registrando de forma separada.
- 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.

-
- El impacto total de la pandemia de covid-19 y la crisis sanitaria y económica derivada.

Como consecuencia, los resultados reales de Airbus SE pueden diferir considerablemente de los planes, objetivos y expectativas expuestos en dichas declaraciones “forward-looking”.

Para el análisis de los factores que podrían hacer que los resultados futuros difieran de dichas declaraciones “forward-looking”, véase “Documento de Registro Universal de Airbus SE de 2019” de fecha 23 de marzo de 2020, incluyendo la sección de Factores de Riesgo. Para más información sobre el impacto de la pandemia de covid-19, consulte la nota 2 “Impacto de la propagación de la pandemia de covid-19” de las Notas de la Información Financiera intermedia condensada no auditada y consolidada según las NIIF del periodo de nueve meses que finalizó el 30 de septiembre de 2020 publicado el 29 de octubre de 2020.

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.