

„WE MAKE
IT FLY“

DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2013



AIRBUS
GROUP

„WE MAKE
IT FLY“

INHALT

- 01 – EADS wird Airbus Group
- 02 – Profil
- 04 – Überblick 2013
- 06 – Das Jahr im Rückblick

/01

ENTWICKLUNG VORANTREIBEN

- 10 – Vorwort des Chairman des Board of Directors
- 12 – Das Board of Directors
- 14 – Der Chief Executive Officer zieht Bilanz
- 16 – Group Executive Committee
- 18 – Managementstruktur

/02

INTERNATIONALE WETTBEWERBS- FÄHIGKEIT STEIGERN

- 22 – Interview mit dem Chief Financial Officer
- 24 – Finanzkennzahlen
- 26 – Aktieninformationen
- 28 – Interview mit dem Chief Strategy
and Marketing Officer
- 30 – Strategie
- 32 – Märkte und Perspektiven

/03

ZIELE ERREICHEN

- 38 – Airbus Group Organisation
- 40 – Airbus
- 44 – Airbus Defence and Space
 - 45 – Airbus Military
 - 46 – Cassidian
 - 48 – Astrium
- 50 – Airbus Helicopters

/04

UNTERNEHMENSKULTUR ENTWICKELN

- 54 – Engagierte Mitarbeiter
- 56 – Ökoeffizienz
- 58 – Innovation
- 60 – Lieferkette / Programmmanagement

- 62 – Finanzkalender und Kontakt
- 63 – Fotowettbewerb
- 64 – Adressen

EADS

WIRD

AIRBUS GROUP

MIT DEN DREI DIVISIONEN:

AIRBUS

AIRBUS DEFENCE AND SPACE

AIRBUS HELICOPTERS

**1 NAME
3 DIVISIONEN
1 MISSION**

AIRBUS GROUP



PROFIL 2013

€ 686,7 Milliarden Auftragsbestand

€ 59,3 Milliarden Umsatz

€ 1,85 Gewinn je Aktie

€ 0,75 Dividende* je Aktie
*Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung.

990 Patentanmeldungen im Jahr 2013

144.061 Mitarbeiter

AIRBUS GROUP

— EADS IM JAHR 2013

Airbus Group ist ein weltweit führendes Unternehmen in der Luft- und Raumfahrt sowie den dazugehörigen Dienstleistungen.

UMSÄTZE NACH REGIONEN



AIRBUS GROUP – EADS

		2013	2012	Veränd.
Umsatz	(in Mio. €)	59.256	56.480	+5 %
Forschungs- und Entwicklungskosten	(in Mio. €)	3.160	3.142	+1 %
EBIT*	(in Mio. €)	2.661	2.144 ^(a)	+24 %
Konzernergebnis (Net Income) ⁽¹⁾	(in Mio. €)	1.465	1.197 ^(a)	+22 %
Ergebnis je Aktie ⁽¹⁾	€	1,85	1,46 ^(a)	27 %
Dividende je Aktie	€	0,75⁽²⁾	0,60	+25 %
Nettoliiquidität	(in Mio. €)	9.054	12.292	-26 %
Auftragseingang ⁽³⁾	(in Mio. €)	218.681	102.471	+113 %
Auftragsbestand ⁽³⁾	(in Mio. €)	686.734	566.493	+21 %
Mitarbeiter		144.061	140.405	+3 %

ERGEBNISSE 2013

Die Airbus Group erzielte im Geschäftsjahr 2013 einen Umsatz- und Gewinnzuwachs dank gestiegener Flugzeugauslieferungen und konzernweiter operativer Verbesserungen.

Der Auftragseingang⁽³⁾ stieg deutlich, getragen von einer starken Wachstumsdynamik im Zivilgeschäft von Airbus und größeren Auftragseingängen im Raumfahrtgeschäft.

UMSATZ

Der Konzernumsatz wuchs um fünf Prozent. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Zivilflugzeugauslieferungen und den A400M-Hochlauf zurückzuführen. Das Verteidigungsgeschäft des Konzerns verzeichnete einen stabilen Umsatz.

(a) Bestimmte Zahlen für das Jahresende 2012 wurden angepasst, um der veränderten Pensionsbilanzierung gemäß IAS 19 Rechnung zu tragen. Die Daten von Airbus spiegeln die Konsolidierung von ATR und Sogerma innerhalb von Airbus Commercial wider. In der Vergangenheit wurden ATR und Sogerma unter „Übrige Aktivitäten“ konsolidiert.

* Soweit nicht anders vermerkt, wird in diesem Geschäftsbericht das EBIT* (Gewinn vor Zinsen und Steuern) vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten angegeben.

(1) Die Airbus Group verwendet weiterhin den Begriff Konzernergebnis (Net Income). Das Konzernergebnis ist identisch mit dem Ergebnis, das den Eigentümern des Mutterunternehmens gemäß den IFRS-Regeln zusteht.

(2) Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung.

(3) Beiträge und Bestände aus dem zivilen Flugzeuggeschäft zum Auftragseingang bzw. Auftragsbestand basieren auf Listenpreisen.

NORDAMERIKA



2013
8.781
120.227

NAHER OSTEN



2013
5.459
122.861

AFRIKA / ZENTRAL- UND SÜDAMERIKA



2013
4.411
60.277

AIRBUS GROUP

— EADS

DAS JAHR IM RÜCKBLICK



1



2



3

27. März 2013

AKTIONÄRE BILLIGEN NEUAUSRICHTUNG DER FÜHRUNGSSTRUKTUR⁽²⁾

Bei der außerordentlichen Hauptversammlung von EADS stimmen die Aktionäre einer grundlegenden Überarbeitung der Unternehmensverfassung und der Ernennung neuer Mitglieder des Board of Directors zu. Außerdem genehmigt das Board of Directors ein Aktienrückkaufprogramm, um die Erhöhung des Streubesitzes auf mehr als 70 Prozent zu unterstützen.

31. Mai 2013

MITARBEITER ERHALTEN ZEHN GRATISAKTIEN

Das Board of Directors stimmt der Zuteilung von zehn Gratisaktien an jeden Mitarbeiter zu, um das große Engagement für den Erfolg des Konzerns zu würdigen.

11. Juni 2013

HYBRID-DEMONSTRATOR X³ STELLT GESCHWINDIGKEITSREKORD AUF

Der X³ bricht mit 255 Knoten (472 km/h) im Horizontalflug den inoffiziellen Geschwindigkeitsrekord für Hubschrauber. Mit dem Tempo eines Turboprop-Flugzeugs und den vollen Flugfähigkeiten eines Hubschraubers eröffnet der Technologiedemonstrator der Luftfahrt neue Dimensionen.

14. Juni 2013

JUNGFERNFLUG DER ERSTEN A350 XWB⁽³⁾

Die A350 XWB, das neue Langstreckenflugzeug von Airbus, absolviert erfolgreich den ersten Testflug. Damit tritt sie in die Endphase der Entwicklung ein und nimmt Kurs auf die Zulassung und Indienstellung Ende 2014.

18. Juni 2013

EADS UND SIEMENS VEREINBAREN LANGFRISTIGE FORSCHUNGSPARTNERSCHAFT

Gemeinsam mit Diamond Aircraft konzentrieren sich die Unternehmen auf neue elektrische Antriebstechnologien, die Treibstoffkosten und CO₂-Emissionen von Flugzeugen senken.

19. Juni 2013

FRANKREICH BESTELLT 34 NH90-MILITÄRHUBSCHRAUBER⁽¹⁾

Frankreichs Streitkräfte bestellen 34 taktische Transporthubschrauber vom Typ NH90 – nach intensiver Erprobung des Hubschraubers durch Spezialeinheiten unter Wüstenbedingungen. Der NH90 übertrifft die Erwartungen und zeigt, dass er überall und jederzeit einsetzbar ist.

31. Juli 2013

ÜBERNAHME DER MARKE AIRBUS UND UMSTRUKTURIERUNG ANGEKÜNDIGT

Nach einer Strategieüberprüfung kündigt der Konzern die Verschmelzung des Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäfts zur Division Airbus Defence and Space an. Zudem wird bekannt gegeben, dass der Konzern und seine Divisionen künftig unter dem weltweit bekannten Markennamen Airbus auftreten werden, um Integration und Zusammenhalt zu stärken.



4



5



6



7

A400M (Gewinnerbild des Fotowettbewerbs)

1. August 2013

AIRBUS MILITARY LIEFERT ERSTE A400M AN FRANZÖSISCHE LUFTWAFFE⁽⁷⁾

Nach zehnjähriger Entwicklungszeit und 5.000 Flugerprobungsstunden wird das hochmoderne Transportflugzeug A400M ausgeliefert. In dieses Programm sind knapp 40.000 Menschen eingebunden. Die A400M ist das kosteneffizienteste und vielseitigste Militärtransportflugzeug, das jemals entwickelt wurde.

29. August 2013

ARIANE 5 VERZEICHNET 57. ERFOLGREICHEN START⁽⁴⁾

Die Ariane 5 bringt zwei Telekommunikationssatelliten in den Orbit. Damit untermauert sie einmal mehr ihre Position als weltweit zuverlässigste Satelliten-Trägerrakete und setzt Maßstäbe für den garantierten Zugang zum Weltraum.

20. November 2013

AIRBUS NIMMT 160 BESTELLUNGEN UND KAUFABSICHTSERKLÄRUNGEN IM WERT VON 44 MILLIARDEN US-DOLLAR ENTGEGEN⁽⁶⁾

Bestellungen und Kaufabsichtserklärungen für insgesamt 160 Flugzeuge im Wert von rund 44 Milliarden US-Dollar auf der 13. Dubai Airshow zeugen von der großen Beliebtheit der Großraumflugzeuge von Airbus. Den größten Einzelauftrag erteilt Emirates: Die Fluggesellschaft bestellt 50 zusätzliche A380 im Wert von 20 Milliarden US-Dollar.

4. Dezember 2013

400. EUROFIGHTER AUSGELIEFERT⁽⁵⁾

Der 400. Eurofighter wird ausgeliefert und an die deutsche Luftwaffe übergeben. Das Flugzeug hat seine Einsatzeffizienz in mehr als zehn Jahren im Dienst unter Beweis gestellt und sichert heute rund um die Uhr den Luftraum von sechs Nationen.

14. Dezember 2013

ASTRIUM BAUT 18 NEUE ARIANE-5-TRÄGERRAKETEN

Arianespace, das weltweit führende Satellitenstartunternehmen, bestellt weitere 18 Trägerraketen vom Typ Ariane 5 ECA mit einem Wert von über zwei Milliarden Euro. Das unterstreicht die Effektivität eines Industriemodells, an dem über 550 Unternehmen mit mehr als 6.000 Mitarbeitern in zwölf Ländern Europas beteiligt sind.

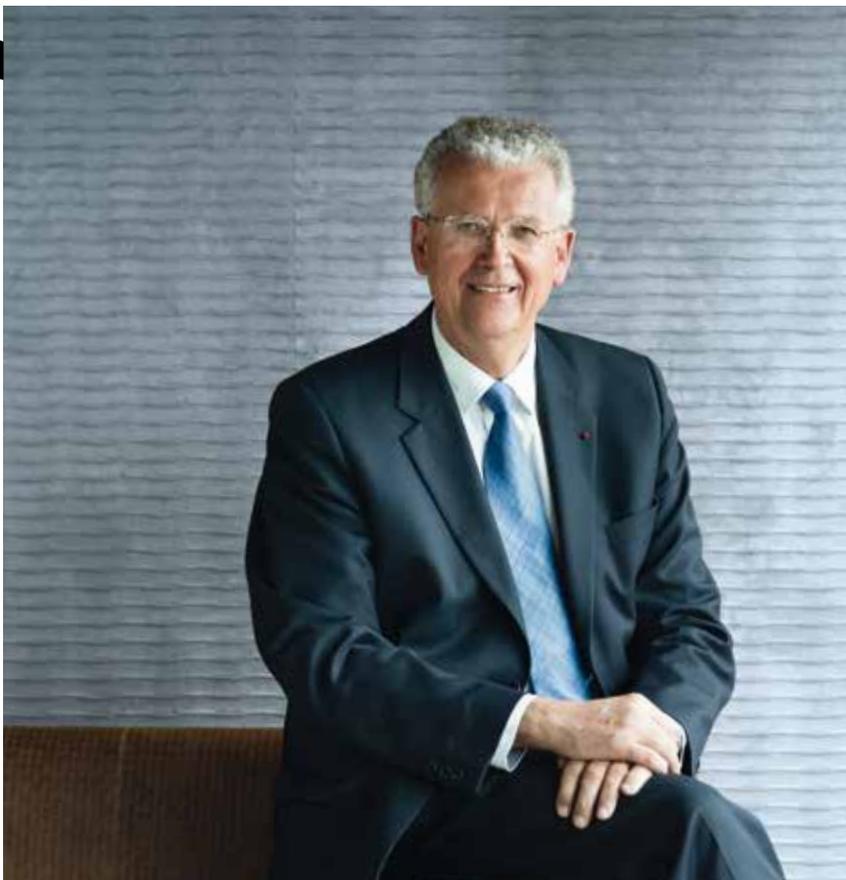


Scannen Sie diesen Bereich oder besuchen Sie www.reports.airbus-group.com

Management und Führungsstruktur. Das Board of Directors und das Management haben die Führungs- und Aktionärsstruktur des Konzerns grundlegend neu ausgerichtet und damit den Aktienstreubesitz wesentlich erhöht.

/ 01

„ENTWICK-
LUNG
**VORAN-
TREIBEN**“



Denis Ranque
Chairman des Board of Directors

„DAS BOARD
UNTERSTÜTZT
**DIE STRATEGIE-
DISKUSSION.**“

Sehr geehrte Aktionäre und Stakeholder,

im vergangenen Jahr wurde Eindrucksvolles erreicht. Es ist mir eine Ehre, in dieser Zeit der prägenden Veränderungen in der Unternehmensgeschichte Vorsitzender eines so hervorragenden Board zu sein.

Seit der außerordentlichen Hauptversammlung im März vergangenen Jahres sind tief greifende Veränderungen der Aktionärs- und Führungsstruktur nun in vollem Umfang in Kraft. Der Streubesitz ist auf über 70 Prozent gestiegen. Ziel dieser Veränderungen war es, die Führungsstruktur des Konzerns zu normalisieren und zu vereinfachen – mit dem Schwerpunkt, ein agiles Management in einem schnelllebigen Wettbewerbsumfeld optimal zu unterstützen. Vor allem gewährleisten wir damit, dass die Interessen unserer Aktionäre und Stakeholder grundsätzlich im Mittelpunkt des Geschäfts stehen.

Das Unternehmen hat den Übergang reibungslos vollzogen, dies verdient Anerkennung. Der Fokus des Konzerns auf den operativen Bereich wurde in keiner Weise beeinträchtigt, wie die Fortschritte bei Programmen und Ergebnissen zeigen.

AUSSCHÜSSE DES BOARD OF DIRECTORS

AUDIT COMMITTEE

Hermann-Josef Lamberti (Vorsitzender)
Anne Lauvergeon
Michel Pébereau
Joseph Piqué i Camps

VERGÜTUNGS- UND NOMINIERUNGS-AUSSCHUSS

Sir John Parker (Vorsitzender)
Jean-Claude Trichet
Lakshmi N. Mittal
Hans-Peter Keitel

2013 schrieb die Airbus Group eine Dividendenpolitik fest, die ein starkes Engagement für die Renditen der Aktionäre belegt.

Diese Politik zielt auf ein nachhaltiges Dividendenwachstum mit einer Ausschüttungsquote von 30 bis 40 Prozent ab.

DIVIDENDE JE AKTIE IM JAHR 2013:

€ 0,75*

*Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung.



Weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Rubrik „Corporate Governance“ im **Registrierungsdokument 2013**.

Wir freuen uns, der verbesserten finanziellen Leistung mit einer vorgeschlagenen Bruttodividende von 75 Cent je Aktie Rechnung tragen zu können. Das bedeutet eine Ausschüttungsquote von 40 Prozent und einen Anstieg der Dividende um 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, gemäß der im Dezember 2013 angekündigten neuen Dividendenpolitik. Diese neue Politik belegt ein starkes Engagement für die Renditen der Aktionäre und zielt auf ein nachhaltiges Dividendenwachstum mit einer Ausschüttungsquote von 30 bis 40 Prozent ab.

Darüber hinaus freue ich mich, sagen zu können, dass die erneuerte Unternehmensverfassung nicht nur ein überarbeitetes Regelwerk darstellt, sondern gelebte Realität ist. Die gegenwärtige Arbeit des Board of Directors ist geprägt von hohem Verantwortungsbewusstsein und starker Motivation, was sich an den gut besuchten Sitzungen von Board und Executive Committee ablesen lässt – und mehr noch an der Qualität der Diskussion und der behandelten Themen.

Die Beurteilung des Board of Directors nach zehnmonatiger Amtszeit bestätigt die große Offenheit und den Fokus innerhalb des Gremiums und in den Beziehungen zwischen Verwaltungsrat und Management.

Während der Frauenanteil eindeutig ein Aspekt ist, der bei der nächsten Neubesetzung stärker berücksichtigt werden muss, verkörpert das Board insgesamt eine eindrucksvolle Palette herausragender Kompetenzen und Erfahrungen sowie internationaler Vielfalt und Unabhängigkeit. Wenige Unternehmen in unserer und in jeder anderen Branche können hinsichtlich ihrer Vorstände und Verwaltungsräte eine Besetzung mit internationalen Persönlichkeiten dieses Kalibers vorweisen. Das ist ein starkes Signal für die globalen Ambitionen des Konzerns.

Das Board konnte seine Qualitäten bereits mehrfach unter Beweis stellen – sowohl beim Überwachen von Programmen als auch bei strategischen Fragen.

Im Laufe des Jahres 2013 hat das Board intensiv den Fortschritt wichtiger Flugzeug- und Hubschrauberprogramme wie A350 XWB, A380, A400M, NH90 und EC225-Nachrüstung verfolgt.

Ebenso wichtig war die zentrale Unterstützung des Board bei der Erarbeitung der Strategie 2.0. Die Entscheidung, Airbus Military, Astrium und Cassidian zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in einem schwierigen Geschäftsumfeld zur Division Defence and Space zu verschmelzen, wurde vom Board voll und ganz unterstützt – ebenso die Entscheidung, die starke Marke Airbus für den gesamten Konzern zu übernehmen.

Die Kompetenz des Board trug als wichtige Ressource dazu bei, die Haltung des Managements bei einer Vielzahl längerfristiger Kernthemen wie Innovation und internationale Präsenz, Incentives für Führungskräfte, Enterprise Risk Management, Compliance-Programme und Exportbeschränkungen sowie Angelegenheiten der Cyber-Sicherheit zu gestalten und zu hinterfragen.

Das Programm des Board für das kommende Jahr ist nicht minder ehrgeizig: Wir werden den Fortschritt der laufenden Umstrukturierung genau verfolgen. Denn davon hängt der langfristige Erfolg des Konzerns ab. Zudem werden wir die strategische Positionierung der Geschäfte des Unternehmens im Hinblick auf die laufenden und anstehenden langfristigen Investitions- und Produktionszyklen untersuchen.

Weitere Schwerpunkte werden die Umsetzung des Plans durch das Management sein, ferner die Verpflichtungen gegenüber den Kapitalmärkten, Leistungsziele und -bewertung sowie die Handhabung typischer operativer Risiken und Chancen im komplexen Konzerngeschäft.

Bei all unseren Aktivitäten werden wir eine ethische Arbeitspraxis weiter unterstützen und einfordern. Langfristig sind soziale Verantwortung und einwandfreies Verhalten eine wesentliche Basis für die Leistung des Unternehmens. Auch in diesem Punkt kann ich Ihnen versichern, dass wir im besten Interesse all unserer Stakeholder handeln werden.

Denis Ranque



DAS BOARD OF DIRECTORS

- 1. Hans-Peter Keitel (66)**
Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI)
Hans-Peter Keitel war von 2009 bis 2012 Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie. Zuvor arbeitete er rund 20 Jahre bei Hochtief. Dort war er zunächst Direktor für das Auslandsgeschäft und von 1992 bis 2007 Vorstandsvorsitzender.
- 2. Hermann-Josef Lamberti (58)**
Früheres Vorstandsmitglied der Deutschen Bank
Hermann-Josef Lamberti war von 1998 bis 2012 Chief Operating Officer (COO) der Deutsche Bank AG. Zuvor sammelte er bei IBM breite Erfahrungen in den Bereichen Controlling, interne Anwendungsentwicklung, Vertrieb, Personalsoftware, Marketing und Markenmanagement.
- 3. Ralph D. Crosby, Jr. (66)**
Ehemaliges Mitglied des Management-Board von EADS und Northrop Grumman
Ralph D. Crosby verfügt über 30 Jahre Erfahrung in der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, darunter in Führungspositionen wichtiger militärischer und ziviler Programme bei EADS und Northrop Grumman.
- 4. Sir John Parker (71)**
Chairman von Anglo American
Vor seiner jetzigen Position hatte Sir John Parker verschiedene Führungspositionen in der Maschinenbau-, Schiffsbau- sowie Verteidigungsindustrie inne. Er war bis Ende 2011 Chairman der National Grid PLC und blickt auf rund 25 Jahre Erfahrung als CEO zurück, unter anderem bei Harland & Wolff und der Babcock International Group.



5. Anne Lauvergeon (54)

**Partner von Efficiency Capital,
Chairman und CEO von A.L.P.S.A.**

Anne Lauvergeon war von 2001 bis 2011 CEO von Areva. Unter ihrer Leitung entwickelte sich der Konzern zum weltweit führenden Kerntechnikunternehmen und zu einem bedeutenden Ausrüstungsanbieter im Bereich erneuerbarer Energien. Zuvor arbeitete sie bei Lazard Frères und Alcatel. Von 1990 bis 1995 war sie stellvertretende Stabschefin des französischen Präsidenten François Mitterrand und persönliche Beauftragte für die Organisation der G7/G8-Gipfeltreffen.

6. Lakshmi N. Mittal (63)

**Chairman und Chief Executive Officer
von ArcelorMittal**

Der Unternehmer Lakshmi N. Mittal gründete 1976 die Mittal Steel Company, die sich über die Jahre zum weltweit größten Stahlhersteller – heute unter dem Namen ArcelorMittal bekannt – entwickelt hat. Aufgrund seiner führenden Rolle bei der Umstrukturierung der weltweiten Stahlindustrie genießt er hohes Ansehen.

7. Denis Ranque (62)

**Chairman des Board of Directors
der Airbus Group**

Denis Ranque war von 1998 bis 2009 Chairman und CEO von Thales, Europas größtem Verteidigungselektronikunternehmen. Zuvor war er dort in verschiedenen Managementpositionen tätig. Er begann seine Laufbahn im französischen Industrieministerium. Seit 2010 hatte er verschiedene Positionen als Non-Executive Director in Unternehmen und gemeinnützigen Organisationen der Industrie inne.

8. Michel Pébereau (72)

Ehrenpräsident von BNP Paribas

Michel Pébereau war bis Ende 2011 Präsident von BNP Paribas. Als Leiter der Bank BNP war er verantwortlich für die Fusion, durch die BNP Paribas im Jahr 2000 entstand. Zuvor leitete er die Bank Crédit Commercial de France und übte im französischen Finanzministerium verschiedene hochrangige Funktionen aus.

9. Manfred Bischoff (71)

**Aufsichtsratsvorsitzender
von Daimler**

Manfred Bischoff war CEO von Daimler-Benz Aerospace (Dasa), Chairman von EADS und Vorstandsmitglied der Daimler AG. Der diplomierte Volkswirt verfügt über umfangreiche Erfahrungen in der Automobilindustrie und der Luft- und Raumfahrtbranche.

10. Tom Enders (55)

**Chief Executive Officer
der Airbus Group**

Bevor er seine heutige Position bekleidete, war Tom Enders von 2007 bis 2012 CEO von Airbus. Zuvor war er Co-CEO von EADS, leitete die EADS-Division Defence and Security Systems und hatte zahlreiche Top-Management-Positionen bei MBB und Dasa inne.

11. Jean-Claude Trichet (71)

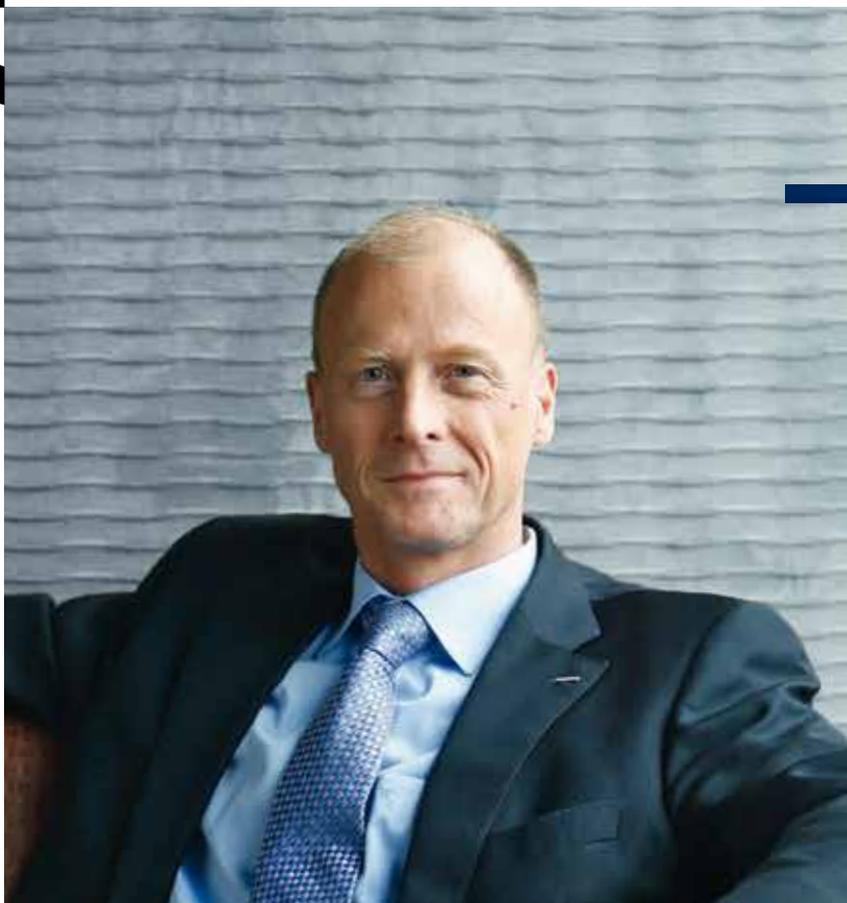
**Ehrengouverneur
der Banque de France**

Jean-Claude Trichet war von 2003 bis 2011 Präsident der Europäischen Zentralbank. Zuvor stand er der französischen Zentralbank als Gouverneur vor, leitete das französische Schatzamt und war in verschiedenen Positionen im französischen Wirtschafts- und Finanzministerium tätig.

12. Josep Piqué
i Camps (59)

**Vice-Chairman und CEO
von Obrascón Huarte Lain**

Josep Piqué i Camps ist Vice-Chairman und CEO von Obrascón Huarte Lain (OHL). Er bekleidete zahlreiche politische Senats- und Ministerämter in aufeinanderfolgenden spanischen Regierungen und verfügt über umfassende politische Erfahrung.



Tom Enders
Chief Executive Officer

**„2013 GAB ES
ZAHLREICHE
GESCHÄFTS-
ERFOLGE.“**

Das Jahr 2013 war für die Airbus Group in vielerlei Hinsicht ein entscheidendes. Was waren die wichtigsten Entwicklungen?

Ja, es war zweifellos ein spannendes Jahr. Zwei Entwicklungen waren für mich besonders wichtig: Zunächst einmal hat der Umbau unserer Aktionärs- und Führungsstruktur den Weg zum heutigen leistungsorientierten Unternehmen geebnet. Das bedeutet, dass wir uns nun voll und ganz auf kontinuierliches rentables Wachstum konzentrieren können. Dies wird in den nächsten Jahren allen unseren Stakeholdern zugutekommen. In diesem Zusammenhang möchte ich auch den wertvollen Beitrag unseres Board of Directors erwähnen, das mit seiner Erfahrung, internationalen Denkweise und finanziellen Kompetenz seinesgleichen sucht. Die zweite große Entwicklung war die strategische Neuausrichtung des Konzerns. Nach einer eingehenden Überprüfung im Jahr 2013 haben wir neue Strategziele definiert, die die veränderte Marktdynamik reflektieren. Uns ist bewusst, dass unsere Kernstärke in der Luftfahrt liegt, und wir stellen uns den starken Wachstumsimpulsen im zivilen Geschäft. Zugleich stärken wir durch die Gründung von Airbus Defence and Space unsere Wettbewerbsfähigkeit im budgetär stärker eingeschränkten staatlichen Sektor. Ich bin überzeugt: Diese Division wird aus der laufenden Neustrukturierung gestärkt hervorgehen.

„Wir werden daran arbeiten, unser Unternehmen für die Zukunft noch wettbewerbsfähiger aufzustellen.“

Die Umbenennung des Konzerns ist die logische Konsequenz dieser Strategie. Wir fassen unsere Teilunternehmen unter der stärksten Marke zusammen – einer, die für Internationalisierung, Innovation und Integration steht. Mit dem Namen Airbus Group unterstreichen wir die Botschaft: „We make it fly“. Ich glaube, das ist eine Marke, die wir alle mit Stolz verwenden können.

Welche operativen Entwicklungen würden Sie hervorheben?

Im Jahr 2013 gab es zahlreiche Geschäftserfolge, die letztlich zu einer erneuten Umsatzsteigerung und zu weiteren Fortschritten geführt haben, um unser Rentabilitätsziel für 2015 zu erreichen. 2013 war ein hervorragendes Jahr für das Verkehrsflugzeuggeschäft. Airbus hat 626 Flugzeuge ausgeliefert – eine beachtliche Leistung! Daneben absolvierte Airbus den Erstflug der A350 XWB und lieferte die ersten A400M aus. Vier Ariane-5-Trägerraketen brachten insgesamt sechs vom Unternehmen gebaute Satelliten ins All. Auch der Verteidigungsbereich demonstrierte in den Programmen gute Leistungen, insbesondere beim Eurofighter. Der Flugbetrieb der EC225-Hubschrauberflotte wurde bei allen Betreibern weltweit wieder aufgenommen – ein wichtiger Erfolg nach den kürzlich aufgetretenen technischen Ausfällen.

Der Auftragseingang war bei Airbus mit der Rekordzahl von 1.619 Bruttobestellungen für Verkehrsflugzeuge besonders hoch, und auch die starke Leistung im Raumfahrtgeschäft mit einem „Book to Bill“-Verhältnis von über eins ist bemerkenswert. Zum Jahresende erreichte der Konzern einen Rekordauftragsbestand von 687 Milliarden Euro. Dies verschafft uns eine Planungssicherheit, die nicht viele andere Fertigungsunternehmen vorweisen können.

Trotz der einmaligen Aufwendungen für das A350-XWB-Programm und die laufende Umstrukturierung konnten wir die Rentabilität deutlich steigern. Und diese Verbesserung war nicht nur dem starken zivilen Flugzeuggeschäft geschuldet: Dank unserer Transformationsmaßnahmen und eines guten Programmmanagements konnten wir die Rentabilität im Verteidigungsgeschäft trotz des schwierigen Marktumfelds verbessern. Im Raumfahrtgeschäft haben wir erstmals eine Umsatzrendite von sechs Prozent erzielt.

Was sind Ihre Prioritäten für das kommende Jahr?

Um es kurz zu sagen: 2014 dreht sich alles um die Umsetzung. Wir haben uns viel vorgenommen. Unser größtes Entwicklungsprogramm, die A350 XWB, befindet sich jetzt in seiner kritischsten Phase. Wir müssen nicht nur die ersten Auslieferungen managen, sondern auch den Hochlauf der Produktion in den kommenden Jahren. Es gilt auch, die A400M-Auslieferungen zu steigern und im Hubschraubergeschäft die EC175 an ihre Erstkunden zu übergeben.

Über die Programmmeilensteine hinaus werden wir daran arbeiten, das Unternehmen für die Zukunft wettbewerbsfähiger aufzustellen. Die Division Airbus Defence and Space spielt hier eine wichtige Rolle, und auch bei Airbus Helicopters werden wichtige Maßnahmen umgesetzt.

Daneben genießt die Qualitätsinitiative Quest im Jahr 2014 konzernweit Priorität – damit werden wir Leistung, Kundenzufriedenheit und Ergebnis verbessern. Künftig müssen wir ungeplante Belastungen im Konzern verringern, gleich ob es sich um einmalige Aufwendungen oder strukturell bedingte Ausgaben handelt.

Mit der neuen Führung und Struktur ist die Verpflichtung gegenüber den Aktionären eindeutig zur Priorität geworden. Was ist mit den anderen Stakeholdern?

Wir sind ein normales Unternehmen und werden von unseren Aktionären nach unserer Leistung beurteilt. Das ist eine schlichte Tatsache. Aber seien wir ehrlich: Leistung ist nur mit dem vollen Einsatz der Menschen möglich, die Tag für Tag unser Geschäft vorantreiben. Damit meine ich vor allem unsere Beschäftigten, unsere kompetenten, engagierten und hochprofessionellen Mitarbeiter. Durch ihren Einsatz, ihre Impulse und ihre Innovationen kann sich der Konzern immer weiter verbessern und so erfolgreich sein wie im vergangenen Jahr.

2013 haben die Mitarbeiter der Airbus Group als Anerkennung für ihr Engagement je zehn Gratisaktien erhalten. Ich halte es für angemessen, Mitarbeiter am Konzern zu beteiligen. Wir sind alle Teil des Unternehmens, und wir alle wollen seinen Erfolg.

KONZERNZIELE 2014 – ZENTRALE PUNKTE

:: Zukunft gestalten und Innovation vorantreiben:

Technologie-Roadmaps in einer konzernweiten F&T-Strategie zusammenführen.

:: **Internationalisierung:** „Alles unter einem Dach“-Prinzip in den Schlüsseländern anwenden. Internationale Präsenz steigern und ausbauen.

:: **Airbus Group zum Erfolg führen:** Defence and Space auf Wettbewerbsfähigkeit ausrichten. Das Hubschraubergeschäft stärken. Herausforderungen bei der Umsetzung von Zivilflugzeugprogrammen meistern.

:: **Mitarbeiter:** Mitarbeiter während der Restrukturierung des Konzerns unterstützen. In zukunfts-kritische Fähigkeiten und Verhaltensweisen investieren.

:: **Höhere Kundenzufriedenheit anstreben:** Produkte und Leistungen termin-, kosten- und qualitätsgerecht liefern.

:: **Leistungsfähigkeit steigern:** Operative Planungsverpflichtungen einhalten und den Schwerpunkt auf Rentabilität und Cash-Management setzen.

:: **Ethik und Compliance:** Integritätsgrundsätze einhalten und Bedenken offen äußern, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und den Ruf zu schützen.

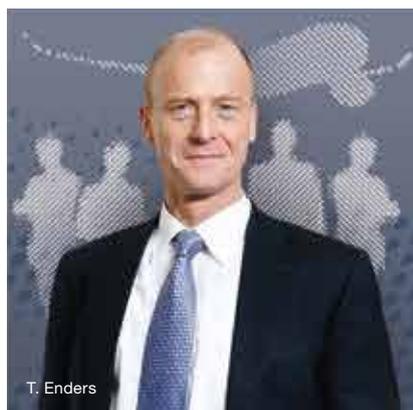
:: **Cyber-Sicherheit und Schutz der Ressourcen:** Geistiges Eigentum, Unternehmenswerte und -produkte schützen.



H. Wilhelm



F. Brégier



T. Enders



G. Faury



M. Lahoud



B. Gerwert

GROUP EXECUTIVE COMMITTEE

Tom Enders

Chief Executive Officer der Airbus Group

Tom Enders ist Vorsitzender des Executive Committee der Airbus Group und einziges Executive-Mitglied des Board of Directors.

Harald Wilhelm

Chief Financial Officer von Airbus Group und Airbus

Harald Wilhelm obliegt es, die finanzielle Leistung der Airbus Group zu sichern, die Liquiditätsversorgung des Konzerns und die Kundenfinanzierung auf eine solide Grundlage zu stellen, Investor Relations zu optimieren, Chancen und Risiken zu managen, finanzielle Transparenz zu gewährleisten und für die Aktionäre des Konzerns Mehrwert zu generieren.

Guillaume Faury

Chief Executive Officer von Airbus Helicopters

Guillaume Faury ist mit der Umsetzung eines ehrgeizigen Transformationsvorhabens betraut, das die industrielle Leistung von Airbus Helicopters steigern und den kommerziellen Erfolg sowie die Kundenzufriedenheit in allen Programmen und in den zugehörigen Servicebereichen gewährleisten soll.

Fabrice Brégier

Chief Executive Officer von Airbus

Als President und CEO von Airbus ist Fabrice Brégier zuständig für den Gesamterfolg aller Aktivitäten von Airbus und für die nachhaltige Positionierung des Unternehmens als einen der weltweit führenden Anbieter auf den kommerziellen Märkten.

Marwan Lahoud

Chief Strategy and Marketing Officer der Airbus Group

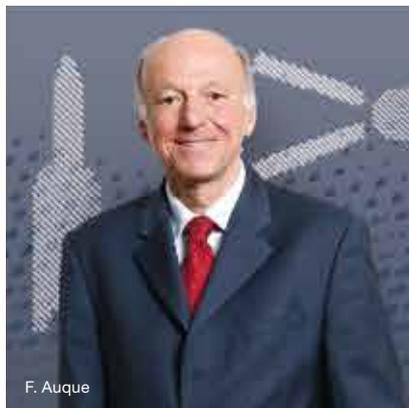
Marwan Lahouds Mandat besteht darin, die Konzernstrategie zu gestalten. Er verantwortet zudem die internationale Entwicklung und das Marketing des Konzerns.

Bernhard Gerwert

Chief Executive Officer von Airbus Defence and Space

Bernhard Gerwert ist damit beauftragt, die Division Airbus Defence and Space neu zu strukturieren, für die Zukunft aufzustellen und ihre operative Leistungsfähigkeit nachhaltig zu sichern.

AIRBUS GROUP



F. Auque



J. Botti



T. Baril



D. Ureña-Raso



J. Leahy



G. Butschek



S. O'Keefe

Thierry Baril

Chief Human Resources Officer von Airbus Group und Airbus

Thierry Baril gewährleistet die effiziente Organisation, das Engagement und die Kompetenz der Belegschaft der Airbus Group. Außerdem ermittelt er den für das Wachstum des Unternehmens erforderlichen Kompetenzbedarf für die Zukunft. Er übernimmt eine Schlüsselrolle in den Bereichen Leadership, Culture Change und Diversity.

John Leahy

Chief Operating Officer – Customers von Airbus

John Leahys Verantwortlichkeiten erstrecken sich auf alle kaufmännischen Aktivitäten von Airbus, darunter die Bereiche Verkauf, Marketing, Vertragswesen, Geschäftskontrolle, Asset Management, Leasingmärkte und Geschäftsentwicklung.

François Auque

Leiter Space Systems bei Airbus Defence and Space

François Auque ist zuständig für die neue Business Line Space Systems von Airbus Defence and Space. Space Systems ist der führende europäische Anbieter in den Bereichen Raumtransport, orbitale Infrastrukturen und Satelliten und leistet entscheidende Beiträge für Frankreichs nukleare Streitkräfte.

Domingo Ureña-Raso

Leiter Military Aircraft bei Airbus Defence and Space

Als Leiter von Military Aircraft ist Domingo Ureña-Raso insbesondere für das A400M-Programm, den Eurofighter und die UAV-Programme verantwortlich. Er berichtet an den CEO von Airbus Defence and Space.

Günter Butschek

Chief Operating Officer von Airbus

Als Chief Operating Officer von Airbus hat Günter Butschek die Gesamtverantwortung für das operative Geschäft sowie für Engineering, Beschaffung, Lieferkettenmanagement, Qualität und Informationstechnologie der Division.

Sean O'Keefe

Chief Executive Officer der Airbus Group, Inc.

In Abstimmung mit den drei Divisionen der Airbus Group trägt Sean O'Keefe die Verantwortung für das Management und das operative Geschäft der Airbus Group in den USA. In Zusammenarbeit mit den drei Divisionen der Airbus Group baute er die Präsenz des Konzerns auf diesem Markt aus.



Allan McArtor

trat zum 1. März 2014 die Nachfolge von Sean O'Keefe an.

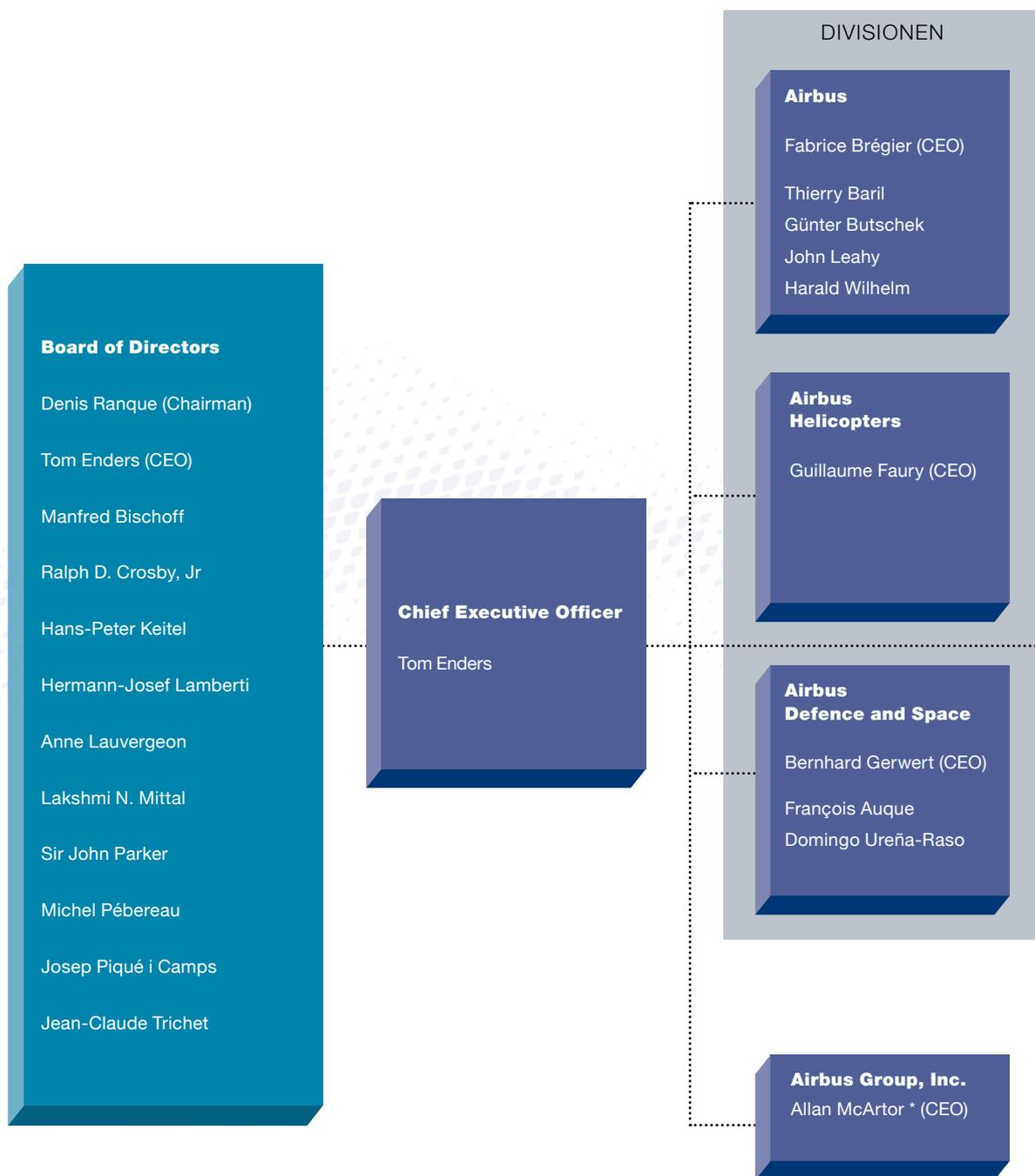
Jean Botti

Chief Technical Officer der Airbus Group

Jean Botti steuert die konzernweite Forschungs- und Technologiestrategie. Er ist zuständig für IT sowie Initiativen bezüglich Cyber-Sicherheit, Qualität, Programmmanagement und die Bereitstellung von Fertigungsmitteln für die Zukunft des Unternehmens.

AIRBUS GROUP MANAGEMENTSTRUKTUR

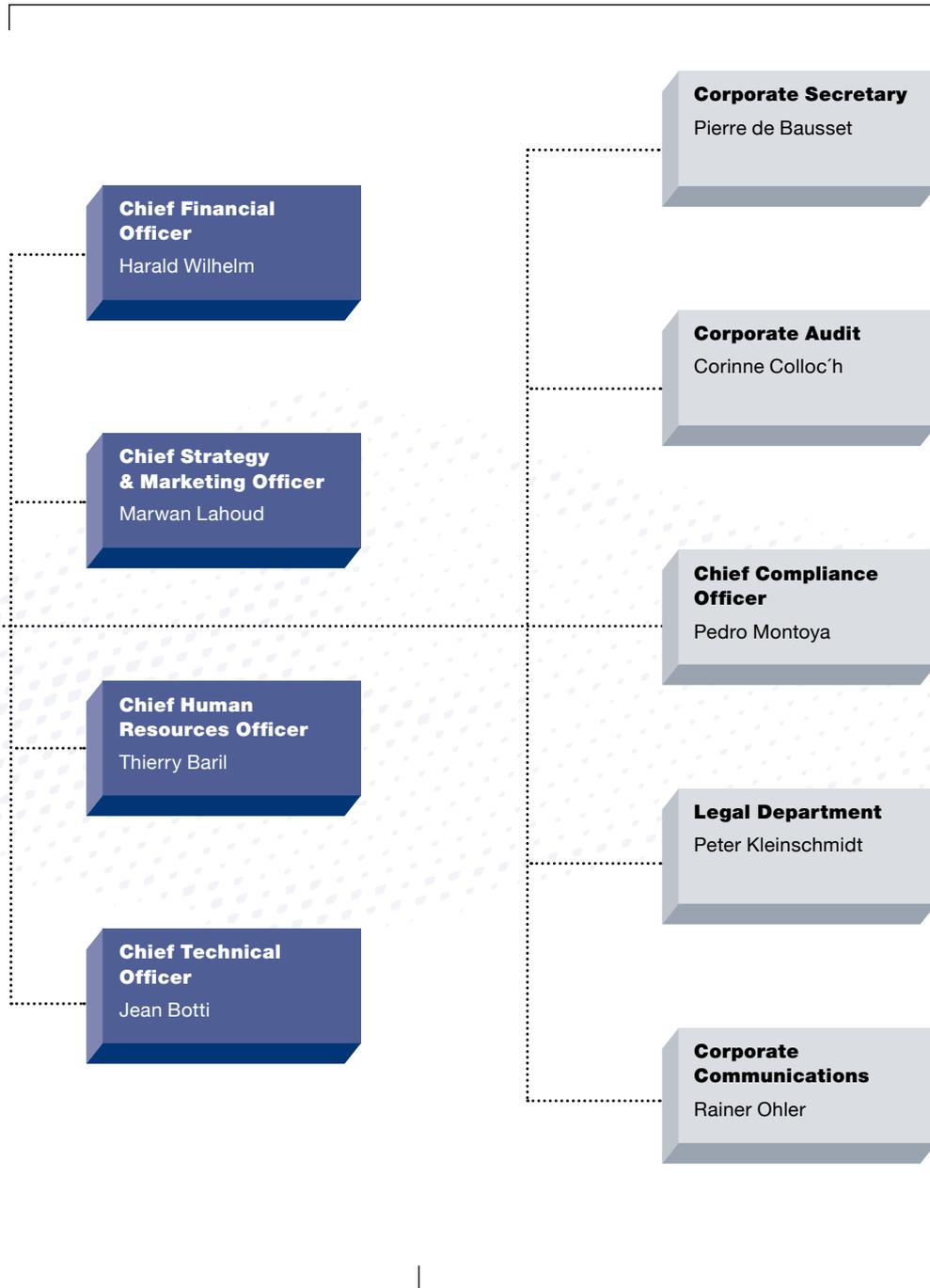
zum 1. März 2014



MITGLIEDER DES GROUP EXECUTIVE COMMITTEE

*Allan McArtor trat zum 1. März 2014 die Nachfolge von Sean O'Keefe an.

KONZERNFUNKTIONEN



Finanzübersicht, Strategie, Märkte und Perspektiven.

Die Airbus Group strebt als marktführendes Zivilluftfahrtunternehmen mit optimierter Positionierung im Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft eine gezielte Verbesserung des Finanzergebnisses an.



/ 02

„INTERNATIO-
NALE WETT-
BEWERBS-
FÄHIGKEIT
STEIGERN“

WE MAKE IT FLY – DAS UNTERNEHMEN IM JAHR 2013

„Wir kommen unserem Rentabilitätsziel näher.“



Harald Wilhelm
Chief Financial Officer

**„WIR
KONZENTRI-
EREN UNS
VOLL AUF DIE
PROGRAMM-
AUSFÜHRUNG.“**

Würden Sie uns die wichtigsten finanziellen Aspekte des Geschäftsjahres 2013 erläutern?

Die wichtigste Botschaft lautet: Wir kommen unserem Rentabilitätsziel näher. Im Vergleich zum Vorjahr konnten wir unseren Umsatz um 5 Prozent und unsere Rentabilität mit einem EBIT* vor Einmaleffekten von 3,6 Milliarden Euro um 21 Prozent steigern. Dies entspricht einer Umsatzrendite von sechs Prozent und ist ein weiterer Schritt zur Verwirklichung unseres angestrebten Umsatzrenditeziels von sieben bis acht Prozent bis 2015 (siehe Grafiken auf Seite 24–25).

Was steht hinter der vorgeschlagenen Dividende?

Die Ausschüttung resultiert aus einer verbesserten Rentabilität und wird durch unsere Ende 2013 bekannt gegebene neue Dividendenpolitik gestützt. Die vorgeschlagene Bruttodividende von 0,75 Euro je Aktie bedeutet eine Ausschüttungsquote von 40 Prozent und einen Anstieg der Dividende um 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Wie ist die Cash-Entwicklung zu sehen?

Wir befinden uns zurzeit in einer Phase, in der wir stark in Produktions- und Entwicklungsprogramme investieren, insbesondere für den Hochlauf von A400M und A350 XWB. Demzufolge fiel der Free Cash Flow für das Gesamtjahr zwar negativ aus, er war aber dennoch deutlich besser als noch vor einigen Monaten erwartet. Er spiegelt ein hohes Niveau an zivilen Auslieferungen und unsere verstärkten Liquiditätsmaßnahmen im letzten Quartal wider. Unsere Nettoliquidität belief sich Ende 2013 auf sehr solide



neun Milliarden Euro – nach Berücksichtigung von 1,9 Milliarden Euro zur Finanzierung des Aktienrückkaufprogramms sowie der Dividendenzahlung in Höhe von 469 Millionen Euro. Damit gewährleisten wir die für unser Geschäft und Wachstum erforderliche finanzielle Flexibilität und Sicherheit. Zudem untermauern unsere Bonitätsnoten die finanzielle Stabilität des Konzerns.

Ich werde die Cash-Generierung auch in Zukunft genau im Blick behalten. 2014 und 2015 müssen wir unsere Entwicklungsprogramme vorantreiben und einen ausgeglichenen Free Cash Flow vor Übernahmen anstreben. Danach erwarte ich eine Verbesserung.

Was sagen Sie zu den für die A350 im Jahr 2013 verbuchten Einmalaufwendungen?

Das A350-Programm stellt uns vor große Herausforderungen. Doch wir haben aus der Vergangenheit viel gelernt. Voriges Jahr haben wir weitere Maßnahmen ergriffen, um einen robusten Produktionshochlauf und die Auslieferung ausgereifter Flugzeuge zu gewährleisten. Dank dieser Maßnahmen ist das Programm auf Kurs für die geplante Indienststellung Ende 2014. Der zusätzliche Aufwand ist jedoch mit Kosten verbunden. Der Abgleich der tatsächlichen Kostendatenpunkte mit unseren Kostenkonvergenzziele führte 2013 zu Aufwendungen in Höhe von 434 Millionen Euro für die höheren laufenden Kosten der ersten A350-Flugzeuge. Vor einem Jahr haben wir bereits ein Kostenkonvergenzprojekt gestartet, um den Hauptursachen mittel- und langfristig durch risikomindernde Maßnahmen zu begegnen. Ich bin überzeugt, dass das Programm einen

wesentlichen Beitrag zur künftigen Leistung des Konzerns beitragen wird. Mit derzeit über 800 Bestellungen wird die A350 XWB auf viele Jahre hinaus ein Eckpfeiler der Konzernleistung sein.

Welche Performance dürfen wir vom Konzern in nächster Zeit erwarten?

Basierend auf einem angenommenen Dollar-/Euro-Wechselkurs von 1,35 dürfte der Konzernumsatz 2014 im Vergleich zum Vorjahr weitgehend stabil bleiben, und die Airbus-Auslieferungen dürften sich in etwa auf Vorjahresniveau bewegen. Zudem erwarten wir für 2014 einen moderaten Anstieg der Rentabilität und bekräftigen unser Umsatzrenditeziel von sieben bis acht Prozent für 2015. Zu beachten ist, dass dieses Umsatzrenditeziel auf einem Dollar-/Euro-Wechselkurs von 1,35 basiert und den Verwässerungseffekt durch erste A350-Auslieferungen berücksichtigt.

Darüber hinaus konnten wir aufgrund des starken Zivilgeschäfts bei Airbus die für das Jahr 2016 geplante Single-Aisle-Produktionsrate von aktuell 42 auf 46 Maschinen pro Monat erhöhen. Zudem bietet unser solider und weltweit ausgewogener Auftragsbestand von derzeit etwa 687 Milliarden Euro eine hervorragende Basis für die kommenden Jahre.

Welche Hauptrisiken bestehen für die Rentabilität?

Risikomanagement und Kostentreue sind oberste Prioritäten des Konzerns. Ich bin der Überzeugung, dass unser diszipliniertes Vorgehen in dieser Hinsicht Früchte trägt. Einmaleffekte dürften sich nach derzeitigem Stand auf folgende potenzielle Belastungen beschränken: auf das A350-XWB-Programm, das nun in seine kritischste Phase tritt, auf Währungseffekte aufgrund der Differenz von Dollar-Zu- und -Abflüssen zu unterschiedlichen Zeitpunkten sowie auf bilanzielle Neubewertungen.

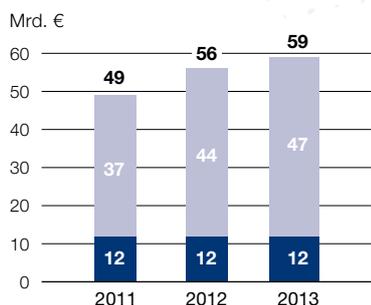
Letzte Frage: Wie viel höher kann der Aktienpreis noch steigen?

In der Tat hat der Aktienkurs mit einem Anstieg um 89 Prozent im Jahr 2013 einen sehr beeindruckenden Verlauf genommen. Dennoch werde ich mich hüten, eine Prognose abzugeben. Ich betrachte den Anstieg als ein Zeichen der hohen Erwartungen, die der Markt in unser Unternehmen setzt. Und er ist eine Messlatte für unsere Lieferversprechungen. Dass sie eingehalten werden, dafür werden das Managementteam und ich mit allem Nachdruck sorgen.

FINANZ- KENNZAHLEN

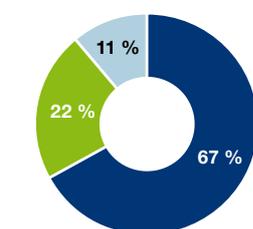
KONTINUIERLICHES UMSATZWACHSTUM

UMSATZWACHSTUM



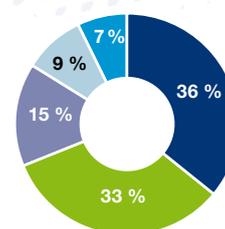
■ Zivil
■ Militärisch

UMSATZ NACH DIVISION



■ Airbus
■ Airbus Defence and Space
■ Airbus Helicopters

UMSÄTZE NACH REGIONEN



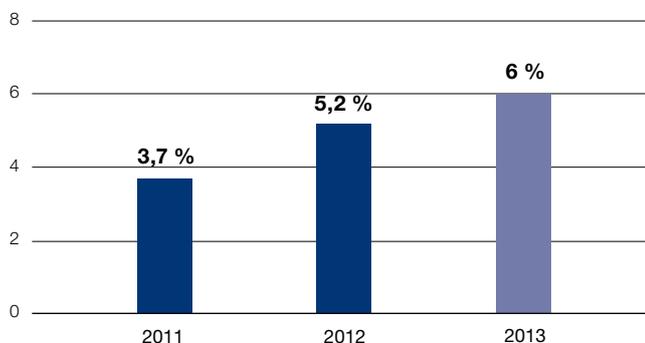
■ Europa
■ Asiatisch-pazifischer Raum
■ Nordamerika
■ Naher Osten
■ Afrika / Zentral- und Südamerika

Pro forma gemäß Bekanntgabe der Geschäftszahlen 2013

Das Umsatzwachstum wurde vom zivilen Geschäft getragen; besonders starke Impulse kamen aus dem asiatisch-pazifischen Raum und dem Nahen Osten. Die Umsätze im Verteidigungsgeschäft blieben trotz knapper Haushalte stabil.

RENTABILITÄTZWACHSTUM

Umsatzrendite (EBIT* vor Einmaleffekten als prozentualer Anteil an den Umsatzerlösen)

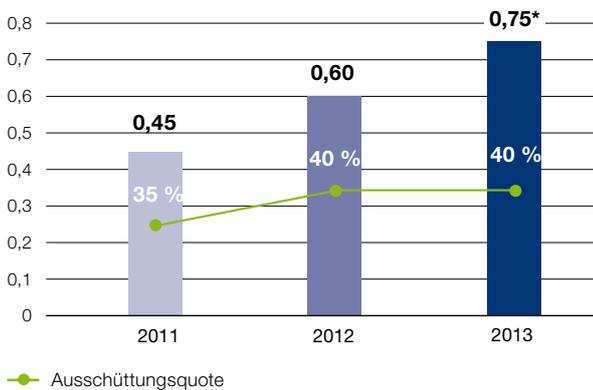


Die Umsatzrendite der Airbus Group verbessert sich weiter. Der Konzern liegt nach wie vor auf Kurs, das Umsatzrenditeziel für das Jahr 2015 zu erreichen.

* Vor Goodwill-Wertminderungen und außerordentlichen Posten.

AIRBUS-GROUP-DIVIDENDE

Bruttodividende je Aktie (in €)

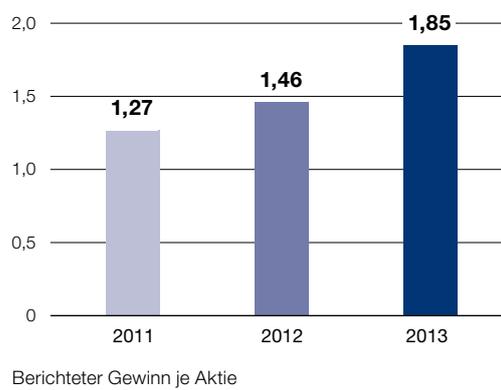


Die vorgeschlagene Bruttodividende von 0,75* Euro je Aktie bedeutet einen Anstieg der Dividende um 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

*Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung.

ERGEBNIS JE AKTIE

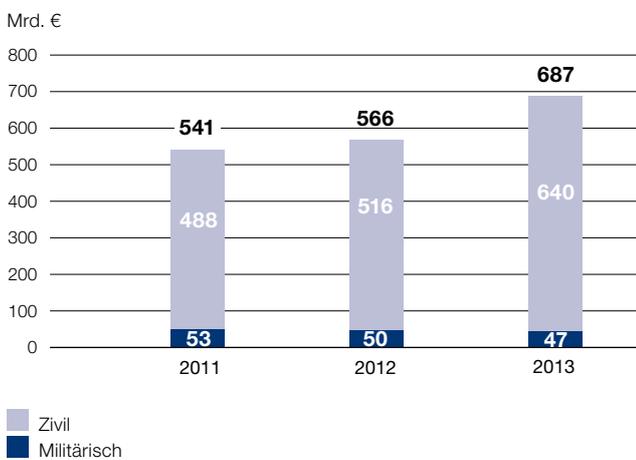
(in €)



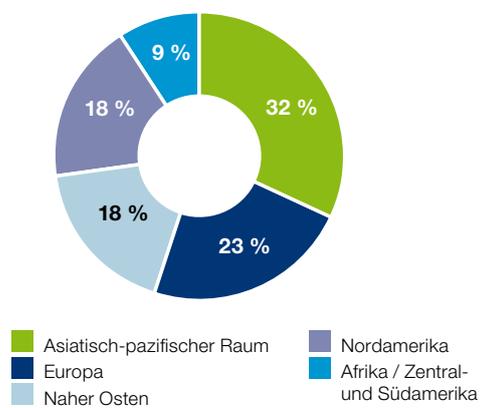
Das Konzernergebnis stieg im Geschäftsjahr 2013 um 22 Prozent auf 1,5 Milliarden Euro. Basierend auf der durchschnittlichen Anzahl ausstehender Aktien im Jahr 2013 entspricht dies einem Ergebnis je Aktie von 1,85 Euro.

ANHALTENDES WACHSTUM DES AUFTRAGSBESTANDS

AUFTRAGSBESTAND NACH AKTIVITÄT



AUFTRAGSBESTAND NACH REGION



Dank der starken Wachstumsdynamik im zivilen Geschäft und einer äußerst wettbewerbsfähigen Produktpalette ist der Auftragsbestand der Airbus Group in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Der Auftragsbestand ist breit über die für uns wirtschaftlich wichtigen Regionen der Welt gestreut.

AKTIEN- INFORMATIONEN

Nach einem Anstieg von 22 Prozent im Jahr 2012 legte die Aktie des Konzerns im Jahresverlauf 2013 insgesamt um 89 Prozent zu.

Der CAC 40 verbesserte sich im selben Zeitraum um 18 Prozent, der DAX um 25 Prozent und der MDAX um 36 Prozent. Der MSCI-Index für den Luft- und Raumfahrtsektor gewann 50 Prozent.

Bis Mitte März 2013 verzeichnete die Aktie einen Aufwärtstrend. Gestützt wurde er durch die Bekanntgabe verbesserter Jahresergebnisse Ende Februar und den Aufstieg der Gesellschaft in den Leitindex EuroStoxx50.

Am 15. März 2013 erreichte der Kurs einen Höchststand von 42,59 Euro. In den folgenden Wochen durchliefen die Aktie des Konzerns wie auch der europäische Markt eine Baisse – eine Folge der Unsicherheit darüber, wie sich die Konjunktur in der Eurozone entwickeln würde. Nach Abschluss einer Reihe von Verkäufen durch die großen Hauptaktionäre des Konzerns – Daimler und Lagardère – und wegen des laufenden Rückkaufprogramms des Unternehmens legte das Papier am 2. April 2013 zunächst auf 41,12 Euro zu. Erneute Sorgen um die Wirtschaft der Eurozone ließen den Aktienkurs Mitte April auf 37,50 Euro sinken.

Nach der Veröffentlichung starker Geschäftszahlen für das erste Quartal und Halbjahr am 14. Mai beziehungsweise 31. Juli 2013 stieg der Kurs zunächst wieder an, bevor er aus Sorge um eine mögliche Kreditverknappung in China und geringere monetäre Impulse aus den USA auf 42 Euro zurückging.

Zu Beginn des Global Investor Forum am 11. Dezember 2013 gab der Konzern eine neue Dividendenpolitik bekannt, mit einer Ausschüttungsquote von 30 bis 40 Prozent, und bestätigte sein Umsatzrenditeziel von sieben bis acht Prozent für das Jahr 2015. Diese Bekanntgabe trieb den Aktienkurs nach oben; mit 56,20 Euro erreichte er einen neuen historischen Höchststand.

Am 31. Dezember 2013 schloss die Aktie bei einem Kurs von 55,80 Euro. Seit dem 2. Januar 2014 sind die Papiere des Konzerns unter dem Börsennamen Airbus Group und dem Börsenkürzel „AIR“ notiert.

PROFIL

AUSGEGEBENE AKTIEN ZUM 31. DEZEMBER 2013

783.157.635

ISIN-KENNUNG

NL0000235190

BRUTTODIVIDENDE JE AKTIE

€ 0,75*

HÖCHSTSTAND 2013 AN DER PARISER BÖRSE:

AM 27. DEZEMBER 2013

€ 56,24

TIEFSTAND 2013 AN DER PARISER BÖRSE:

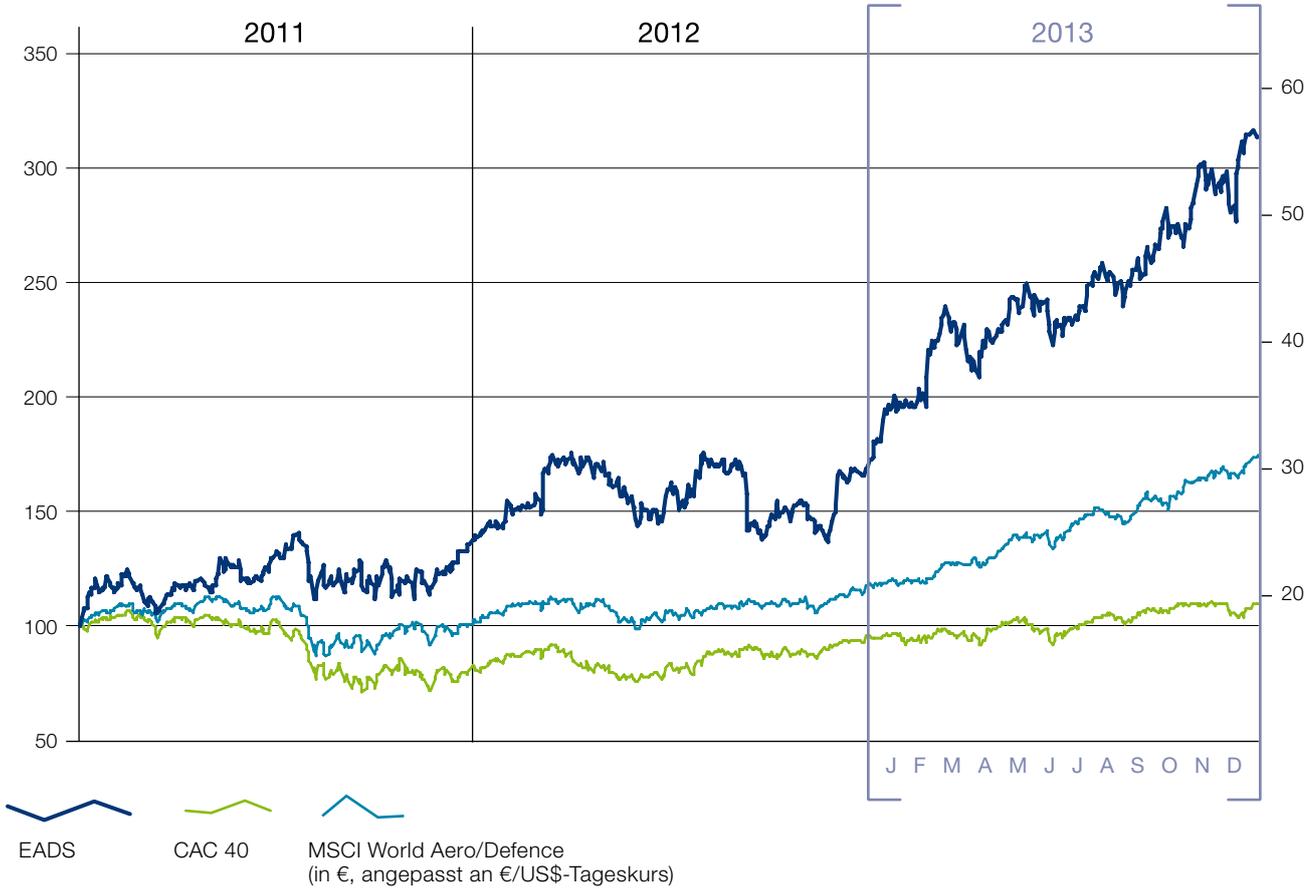
AM 2. JANUAR 2013

€ 30,07

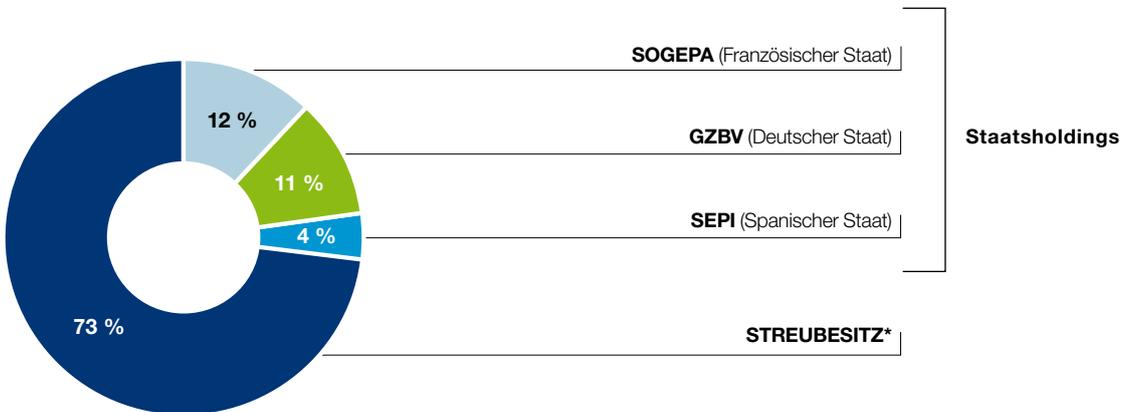
**KURSENTWICKLUNG
BIS ZUM 31. DEZEMBER 2013**

Basiswert von 100 zum Stichtag 3. Januar 2011

EADS-Aktienkurs in €



**KAPITALSTRUKTUR
ZUM 31. DEZEMBER 2013**



* Zusammensetzung: Privatanleger und Institutionen: 72,6 % und zurückgekaufte eigene Aktien (Aktien ohne Stimmrecht und Dividendenanspruch): 0,4 %



Marwan Lahoud
Chief Strategy and Marketing Officer

„DIE ZIVILE LÜFTFAHRT BLEIBT UNSER WICHTIGSTER WACHSTUMS- MOTOR.“

2013 schloss der Konzern seine Strategieüberprüfung ab und brachte die „Strategie 2.0“ auf den Weg. Können Sie die wichtigsten Ergebnisse zusammenfassen?

Im Zentrum der bisherigen Konzernstrategie, der 2007 ins Leben gerufenen „Vision 2020“, standen in erster Linie Wachstum und Rentabilität sowie die Ausgewogenheit von kommerziellem Geschäft einerseits und Geschäft mit Institutionen und Regierungen andererseits. Im Rückblick lässt sich sagen, dass große Fortschritte erzielt wurden. Unser Konzern konnte ein starkes Wachstum verzeichnen, das schneller einsetzte als erwartet. Wir sind internationaler aufgestellt als je zuvor und erzielen einen Großteil unseres Absatzes außerhalb Europas; von dort kommen auch die meisten Aufträge. Die Beschaffung

außerhalb Europas hat ebenfalls beträchtlich zugenommen. Unser Servicegeschäft hat sich innerhalb von fünf Jahren verdoppelt.

Trotz des starken Wachstums auf einem europäischen Verteidigungs- und Raumfahrtmarkt, der in den zurückliegenden Jahren nur mäßig vorankam, war es uns nicht möglich, ein ausgewogeneres Gesamtportfolio zu erreichen. Die Strategie 2.0 berücksichtigt das. Die zivile Luftfahrt, in der wir heute knapp zwei Drittel unseres Umsatzes erzielen, bleibt unser wichtigster Wachstumsmotor. Dem müssen wir Rechnung tragen. In unserem Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft müssen wir uns ebenfalls auf unsere Stärken konzentrieren, weil in unseren Heimatmärkten in nächster Zeit kein Aufschwung zu erwarten ist. Da wir über ein breites, gut entwickeltes Produktportfolio verfügen, können wir uns auf unsere gute Position im Preiswettbewerb konzentrieren und neuen Kunden bewährte Lösungen mit geringem Risiko anbieten. *(Weitere Einzelheiten finden Sie auf Seite 30–31.)*

Welche Überlegung steht hinter der Verschmelzung von Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäft des Konzerns?

Wir erwarten in unseren Heimatmärkten, zumindest in naher Zukunft, kein großes Wachstum im Verteidigungs- und Raumfahrtbereich. Für eine weitere Wertschöpfung müssen wir daher unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken, unsere Ressourcen sehr effizient nutzen und unseren Zugang zu den Wachstumsmärkten verbessern. Durch die Verschmelzung unserer Verteidigungs- und Raumfahrtaktivitäten, die zuvor getrennt geführt wurden, bietet sich uns die einzigartige Gelegenheit, nicht nur bei den Kosten, sondern auch in den Bereichen Produktion und Vertrieb Synergien zu nutzen. Seit der Gründung von EADS im Jahr 2000 hat sich der

„Die neu entstandene Division Airbus Defence and Space wird unsere Position als Marktführer stärken.“



Gesamtumsatz von Cassidian, Astrium und Airbus Military mehr als verdoppelt. Viele dieser Aktivitäten gab es vor 14 Jahren noch gar nicht. Es ist normal, dass es zu Parallelentwicklungen der Geschäftsfelder kommt. Daher bin ich überzeugt, dass die Schaffung der neuen Division Airbus Defence and Space jetzt der richtige Schritt ist und dass diese Integration unsere Position als Marktführer festigen wird. Die Division ist in ihrem Sektor in Europa führend bei „allem, was fliegt“, nimmt weltweit in vielen Segmenten (Transport, Tankflugzeuge, Trägeraketen) eine Spitzenposition ein und bietet mit ihren Lösungen für Raumfahrt, Luftverkehr und Bodeneinrichtungen sichere Kommunikation aus einer Hand an.

Welche internationalen Markterfolge waren im Rückblick auf das vergangene Jahr besonders wichtig?

Im asiatisch-pazifischen Raum, einschließlich China und Indien, erzielte der Konzern mit Aufträgen im Wert von mehr als 50 Milliarden Euro hervorragende Ergebnisse. Großaufträge für Verkehrsflugzeuge kamen unter anderem aus China, von Air AsiaX (Malaysia), Lion Air (Indonesien), SriLankan Airlines und Singapore Airlines. Die Bestellung von Japan Airlines über 31 Flugzeuge der A350-XWB-Familie ist als strategischer Durchbruch in einem bisher für Airbus sehr schwierigen Markt zu werten. Große Hubschrauberbestellungen waren in Südkorea, Japan und Thailand zu verbuchen, Aufträge für ATR-Flugzeuge erteilten Kunden aus Indonesien, Laos, Taiwan und Thailand. Erwähnenswert ist auch der in Singapur erteilte Zuschlag für das Mehrzwecktank- und Transportflugzeug vom Typ A330 MRTT. Im Nahen Osten erlebten wir ebenfalls ein erfolgreiches Jahr: Von besonderer Bedeutung sind der Großauftrag von Etihad für 50 A350 XWB und die Bestellung von 50 A380 durch Emirates. Aus Saudi-Arabien kamen wichtige Aufträge für unseren Bereich Sicherheit und Verteidigung.

In Südamerika erhielt der Konzern nicht nur einen Großauftrag der mexikanischen VivaAerobus für Single-Aisle-Flugzeuge, sondern auch Hubschrauberbestellungen aus Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile und Peru. Unser Joint Venture ATR verbuchte Aufträge aus Kolumbien, Brasilien, Antigua und Uruguay. In Europa gingen ein großer Single-Aisle-Auftrag von Turkish Airlines sowie eine Bestellung für Hubschrauber ein. Kunden aus Zentralasien und dem Kaukasus orderten Hubschrauber und Militärtransportflugzeuge, aus Russland kam ein Auftrag über zivile Flugzeuge für den amerikanischen Versicherungskonzern AIG sowie über einen Telekommunikationssatelliten. Durch den Erfolg des Konzerns auf den internationalen Märkten ist unser Auftragsbestand von aktuell rund 687 Milliarden Euro sehr gut über verschiedene Regionen der Welt verteilt.

Gibt es Pläne, die bestehende internationale Präsenz des Konzerns auszubauen?

Die Stärkung unserer industriellen Präsenz kann eine höchst effektive Methode sein, unseren Marktanteil in großen Wachstumsmärkten zu steigern, wie wir an unserem A320-Standort in China gesehen haben. Zurzeit laufen die Arbeiten an der neuen Endmontagelinie in Alabama, USA, wo ab 2016 Flugzeuge der A320-Familie gebaut werden sollen. Darüber hinaus verstärken wir unsere Tätigkeit in Mexiko, wo wir kürzlich ein Hightech-Werk für Hubschrauberkomponenten eröffnet haben. Aktuell prüfen wir intensiv einen möglichen Ausbau unserer industriellen Präsenz in Polen.

Wie ist der aktuelle Stand der Services-Strategie des Konzerns?

Unser Servicegeschäft hat sich in den zurückliegenden Jahren gut entwickelt. Die Airbus Group erzielt heute rund 15 Prozent ihres Umsatzes mit Dienstleistungen, im Hubschrauberbereich sind es bis zu 42 Prozent. Auch hier müssen wir uns auf unsere größte Stärke konzentrieren: auf unser einzigartiges Plattform-Know-how. Mit einer Verdoppelung der Airbus-Flotte in den nächsten 20 Jahren und 800 neuen militärischen Plattformen, die allein in den kommenden fünf Jahren in Dienst gestellt werden, bietet sich uns eine einzigartige Chance, ein langfristig profitables Geschäft aufzubauen und zu gestalten, das unseren Kunden Mehrwert rund um unsere Produkte liefert.

Wie sieht es mit Übernahmen aus?

Übernahmen sind ein Mittel, unsere strategischen Ziele zu erreichen, und wir verfügen über die dafür nötigen Ressourcen – sollte sich die Gelegenheit bieten. Allerdings sind in absehbarer Zukunft keine größeren Übernahmen geplant. Wir müssen uns nun auf unsere Stärken und auf die erfolgreiche Umsetzung unserer Programme konzentrieren. Zudem wollen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit weltweit verbessern. Das hat oberste Priorität. Ich bin überzeugt, dass wir mit unserem strategischen Fokus, unserem starken Produktportfolio und unserem einzigartigen Luftfahrt-Know-how auch in den kommenden Jahren auf den internationalen Märkten erfolgreich sein können.

STRATEGIE

Im Fokus der Strategie der Airbus Group stehen die kommerzielle Führungsposition, die Optimierung des Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäfts und die Wertschöpfung.

Nach einer Strategieprüfung im Jahr 2013 hat die Airbus Group eine Reihe strategischer Konzernprioritäten festgelegt, die für die kommenden Jahre richtungsweisend sind.

STRATEGISCHE KONZERNPRIORITÄTEN

- ⌘ Verbesserung von Marktposition und Rentabilität bei Fortsetzung des Erfolgskurses im zivilen Flugzeuggeschäft

- ⌘ Sicherung der Führungsposition auf den europäischen Märkten für Verteidigung, Raumfahrt und sonstiges Regierungsgeschäft

- ⌘ Schrittweise Erschließung von Innovationspotenzial in laufenden Produktprogrammen und Vorbereitung auf neue Produktgenerationen

- ⌘ Fokus auf Rentabilität, Wertschöpfung und Marktposition statt Wachstum um jeden Preis; aktives Portfoliomanagement

- ⌘ Anpassung an die zunehmende Globalisierung und größere Nähe zu den internationalen Märkten

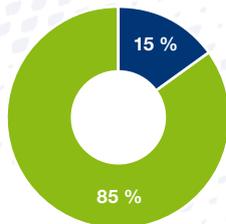
- ⌘ Fokussierung des Servicegeschäfts auf das Plattformportfolio

- ⌘ Stärkung der Wertschöpfungskette

UNSERE IDENTITÄT

„WE MAKE IT FLY“

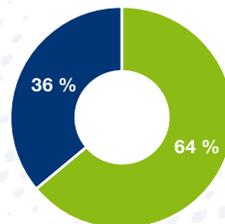
Wir sind in erster Linie ein Luftfahrtunternehmen.



■ Luftfahrt
■ Nicht-Luftfahrt

UMSATZ AUSSERHALB EUROPAS

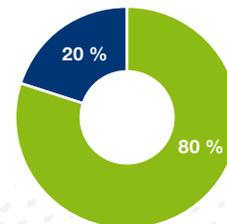
Der Großteil des Konzernumsatzes 2013 wurde außerhalb Europas generiert.



■ Außerhalb Europas
■ In Europa

UMSATZSTÄRKE IM ZIVILEN BEREICH 2013

Der Konzern ist im Wesentlichen ein ziviles Unternehmen.



■ Zivil
■ Militärisch

Die Airbus Group hat in den vergangenen Jahren ein hohes Wachstum verzeichnet. Alle Divisionen haben zugelegt, insbesondere das zivile Luftfahrtgeschäft. Heute erstrecken sich die Geschäftsaktivitäten des Konzerns vor allem auf die Luftfahrt und den kommerziellen Bereich, wobei der außereuropäische Umsatzanteil überwiegt.

STRATEGISCHE AUSWIRKUNGEN

- ⌘ Wir schaffen ein Portfolio starker Divisionen.

- ⌘ Wir konzentrieren uns auf unser Luftfahrtgeschäft (zivil und militärisch) und auf die Raumfahrt.

- ⌘ Wir nutzen die Stärke des zivilen Airbus-Geschäfts für den gesamten Konzern.

- ⌘ Wir bündeln den Großteil unseres Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäfts in einer Division.

- ⌘ Wir behalten unser Hubschraubergeschäft aufgrund der technischen Besonderheiten und Marktgegebenheiten als separate Division bei.

- ⌘ Wir benennen EADS in Airbus Group um und treten unter dem weltweit bekannten Markennamen Airbus auf.

MÄRKTE UND PERSPEKTIVEN

Mit der allmählichen Erholung der Weltwirtschaft wächst auch der Luftverkehr, angetrieben insbesondere von den Schwellenländern.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage in Europa und den USA wird für diese Regionen auf kurze bis mittlere Sicht bestenfalls mit unveränderten Staatsausgaben gerechnet.

Stabiler Wachstumstrend im Luftverkehr

LANGSAME ERHOLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Der Internationale Währungsfonds (IWF) meldete in seinem „World Economic Outlook“ vom Oktober 2013 ein schwaches weltweites Wachstum für 2013 und prognostizierte für das Gesamtjahr eine Wachstumsrate von 2,9 Prozent (2012: 3,2 Prozent).

Die Industriestaaten verzeichneten 2013 ein durchschnittliches Wachstum von 1,2 Prozent (2012: 1,5 Prozent), wobei die Wirtschaft in den USA um 1,6 Prozent wuchs (2012: 2,8 Prozent) und im Euroraum um 0,4 Prozent zurückging (2012: -0,6 Prozent).

Das Wachstum der Schwellen- und Entwicklungsländer verlangsamte sich 2013 auf durchschnittlich 4,5 Prozent gegenüber einem Wachstum von 4,9 Prozent im Jahr 2012. Für China wird für 2013 mit einem Wachstum von 7,6 Prozent gerechnet (2012: 7,7 Prozent), für Indien mit 3,8 Prozent (2012: 3,2 Prozent) und für die fünf ASEAN-Gründerstaaten (Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand und Vietnam) mit 5,0 Prozent Wachstum (2012: 6,2 Prozent).

Der IWF erwartet auf kurze Sicht ein stärkeres Wachstum, mit einem prognostizierten Anstieg des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,6 Prozent im Jahr 2014. Die US-Wirtschaft soll demnach 2014 um 2,6 Prozent wachsen, und auch für den Euroraum wird mit einer Rückkehr zu einem moderaten Wachstum gerechnet, vermutlich 1,0 Prozent.

Die Volkswirtschaften der Entwicklungs- und Schwellenländer dürften 2014 um 5,1 Prozent zulegen, mit Raten von 7,3 Prozent in China, 5,1 Prozent in Indien und 5,4 Prozent in den ASEAN-5-Ländern. Der IWF verweist in seinem Bericht zudem auf Risiken für die Schwellenländer im Zusammenhang mit Wechselkursen und Finanzmärkten.

LANGFRISTIGE WIRTSCHAFTSTRENDS

Die PwC-Studie „The World in 2050“ aus dem Jahr 2013 geht für die Zeit bis 2050 von einem durchschnittlichen jährlichen Weltwirtschaftswachstum von etwas mehr als drei Prozent aus. Das Weltwirtschaftsvolumen würde sich damit bis 2032 verdoppeln und bis 2050 fast noch einmal auf den zweifachen Wert steigen.

Die Studie rechnet damit, dass die Schwellenländer wirtschaftlich weiter aufholen und schneller wachsen werden als die Industrieländer. Laut PwC dürfte China die USA als stärkste Volkswirtschaft überholen – gerechnet nach Kaufkraftparität im Jahr 2017 und bis 2027 auch auf nomineller Wechselkursbasis.

LUFTVERKEHR SETZT WACHSTUMSKURS FORT

Generell besteht ein Zusammenhang zwischen BIP-Entwicklung und Luftverkehrsnachfrage. In ihrem Finanz-Update vom März 2014 berichtete die International Air Transport Association (IATA) für das Jahr 2013 einen Anstieg des weltweiten Luftverkehrs – gemessen in umsatzrelevanten Passagierkilometern (RPK) – um 5,2 Prozent. 2012 hatte die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 5,3 Prozent betragen. In Nordamerika nahm der Luftverkehr um 2,2 Prozent zu (2012: 1,0 Prozent), in Europa um 4,0 Prozent (2012: 4,5 Prozent). Für den asiatisch-pazifischen Raum wird von einem deutlich

A380 von Singapore Airlines





Die IATA geht für das Jahr 2014 im asiatisch-pazifischen Raum von einer Zunahme des Passagierverkehrs um 7,4 Prozent aus.

höheren Luftverkehrswachstum von 7,2 Prozent ausgegangen (2012: 6,1 Prozent) und für den Nahen Osten von 11,9 Prozent (2012: 14,7 Prozent).

Laut IATA-Update vom März 2014 konnten Fluggesellschaften 2013 einen geschätzten Reingewinn von 12,9 Milliarden Dollar erzielen (2012: 6,1 Milliarden Dollar). Die nordamerikanischen Fluggesellschaften schlossen 2013 mit einem kollektiven Reingewinn von 6,8 Milliarden Dollar (2012: 2,3 Milliarden Dollar) ab. Fluglinien aus dem asiatisch-pazifischen Raum verzeichneten Gewinne von drei Milliarden Dollar (2012: 2,7 Milliarden Dollar), und europäische Fluggesellschaften verbuchten Schätzungen zufolge 1,2 Milliarden Dollar, nachdem sie im Vorjahr lediglich die Gewinnschwelle erreicht hatten. Laut IATA wächst der Passagierverkehr nach wie vor stärker als das Frachtgeschäft.

Für 2014 erwartet die IATA im Passagierverkehr eine Zunahme von 5,8 Prozent (nach RPK), mit einem Zuwachs von 2,7 Prozent in Nordamerika, 4,7 Prozent in Europa, 7,4 Prozent im asiatisch-pazifischen Raum und 13,0 Prozent im Nahen Osten.

Der IATA zufolge dürfte sich der Reingewinn der Branche im Jahr 2014 auf 18,7 Milliarden Dollar weiter erhöhen, wobei für alle Regionen mit einer Verbesserung der Gewinnlage gerechnet wird. Für 2014 wird für Fluggesellschaften in Nordamerika ein Reingewinn von 8,6 Milliarden Dollar prognostiziert, in Europa von 3,1 Milliarden Dollar und im asiatisch-pazifischen Raum von 3,7 Milliarden Dollar.

SOLIDE MITTELFRISTIGE AUSSICHTEN

Der „IATA Airline Industry Forecast 2013–2017“ vom Dezember 2013 geht für die Nachfrage im Prognosezeitraum von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 5,4 Prozent aus.

Der „Airbus Global Market Forecast 2013“ sieht für die nächsten 20 Jahre einen durchschnittlichen Anstieg des Passagierverkehrs um 4,7 Prozent voraus. Airbus rechnet damit, dass zur Deckung des wachsenden Bedarfs und zur Modernisierung veralteter Flotten bis 2032 mehr als 28.000 neue Passagierflugzeuge benötigt werden.

ZUNAHME DES PASSAGIERVERKEHRS LIEGT ÜBER DEM WIRTSCHAFTSWACHSTUM

Reales weltweites BIP und Passagieraufkommen (im Vergleich zum Vorjahr)



PASSAGIERVERKEHR UNBEEINFLUSST VON EXTERNEN FAKTOREN

(in Billionen RPK*)



* Revenue Passenger Kilometres – (umsatzrelevante) Passagierkilometer. ** Seit 2000.
Quelle: ICAO, Airbus



Dubai Air Show 2013

Trends im Verteidigungs-, Raumfahrt- und Hubschraubergeschäft

ANGESPANNTE VERTEIDIGUNGSBUDGETS IN DEN USA UND IN EUROPA

Die Notwendigkeit, die öffentlichen Finanzen zu konsolidieren, belastet insbesondere die Staatshaushalte in den USA und Europa. Wie das Stockholmer Friedensforschungsinstitut SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute) im April 2014 ermittelte, wurden 2013 weltweit 1.747 Milliarden Dollar für Rüstungsgüter ausgegeben, was einem Rückgang von real 1,9 Prozent entspricht.

Laut SIPRI fielen die Militärausgaben 2013 in den USA um real 7,8 Prozent auf 640 Milliarden Dollar, in Westeuropa und Mitteleuropa um 2,4 Prozent auf 312 Milliarden Dollar. Im Gegensatz dazu stiegen die Militärausgaben in Ostasien um 4,7 Prozent (282 Milliarden Dollar), um vier Prozent im Nahen Osten (150 Milliarden Dollar) und um 5,3 Prozent in Osteuropa (98,5 Milliarden Dollar).

Die McKinsey-Studie „The Future of European Defence“ zeigt das Dilemma der europäischen Regierungen: Auf der einen Seite steht die Notwendigkeit, die Ausgaben für die kollektive Verteidigung zu erhöhen, und auf der anderen Seite der Sparzwang. Europas zunehmende Abhängigkeit von den USA führt innerhalb der NATO zu Spannungen. Die Ausgaben der USA stellen gegenwärtig 72 Prozent der Gesamtausgaben im NATO-Verbund dar, gegenüber 63 Prozent im Jahr 2001.

Laut McKinsey wird die Situation in Europa außerdem durch strukturelle Ineffizienz erschwert: Europa unterhält zwar sechs Mal so viele unterschiedliche Waffensysteme wie die USA, gibt jedoch nur 40 Prozent des Militärhaushalts der USA aus. Der Studie zufolge hätte 2012 durch gemeinschaftliches Handeln und Kooperation ein Einsparpotenzial von fast 13 Milliarden Euro bestanden.

Im Dezember 2013 trafen sich die europäischen Regierungschefs zur Erörterung einer gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik. Die Europäische Verteidigungsagentur versprach in einer Erklärung im Anschluss an das Treffen, vier Schlüsselprogramme voranzutreiben: ferngesteuerte Flugsysteme, Luftbetankung, Satellitenkommunikation und Cyber-Sicherheit.

Cyber-Sicherheit gewinnt zunehmend an Bedeutung. Der Bericht „The Global Cybersecurity Market 2013–2023“ der Security Defence Intelligence vom Juli 2013 rechnet für besagten Zeitraum in Nordamerika mit Ausgaben in Höhe von 93,6 Milliarden Dollar für Cyber-Sicherheit. Die Region ist damit in diesem Bereich mit großem Abstand die Nummer eins.

AUSBLICK FÜR DIE RAUMFAHRTINDUSTRIE

Laut dem „Space Report 2013“ der Space Foundation wuchs der Weltraumsektor 2012 weltweit um fast sieben Prozent und erreichte damit ein neues Rekordhoch von 304,31 Milliarden Dollar. Knapp drei Viertel des Wachstums im Weltraumsektor entfielen demgemäß auf den kommerziellen Bereich, der übrige Anteil auf den staatlichen Bereich.

In Europa leitet die Europäische Weltraumorganisation ESA wichtige zivile Raumfahrtprogramme. Das ESA-Budget beläuft sich für 2014 auf 4,1 Milliarden Euro (2013: 4,3 Milliarden Euro).



NH90

Zu den wichtigsten Programmen, die 2014 vom ESA-Budget profitieren, gehören Erdbeobachtung mit 915,9 Millionen Euro (2013: 982,5 Millionen Euro), Navigation mit 630,2 Millionen Euro (2013: 708,8 Millionen Euro), Trägerraketen mit 617,4 Millionen Euro (2013: 684,1 Millionen Euro) und Wissenschaftsprogramme mit 506,5 Millionen Euro (2013: 507,9 Millionen Euro). Für die ESA-Ministerratskonferenz im Dezember 2014 werden wichtige Entscheidungen über die Rolle Europas im Bereich der wissenschaftlichen Erkundung und der Zukunft europäischer Trägerraketen erwartet.

KNAPPE STAATSHAUSHALTE BELASTEN AUFTRAGSEINGANG IM KAMPFHUBSCHRAUBERBEREICH

In den Industrieländern haben sich die Finanzkrise und die Sparzwänge der öffentlichen Hand negativ auf den Hubschrauberabsatz ausgewirkt. Während sich der Umsatz im Zivilbereich langsam erholt, wird für den militärischen Bereich in den USA und in Westeuropa auf kurze und mittlere Sicht weiterhin mit einer schwachen Entwicklung gerechnet – nach erheblichen Zuwächsen in den vergangenen zehn Jahren. Die Teal Group erwartet bei Militärhubschraubern für die nächsten zehn Jahre einen Bedarf an 16.126 neuen Hubschraubern im Wert von 193,1 Milliarden Dollar. Nach Wert gemessen werden Militärhubschrauber den weitaus größten Marktanteil haben.

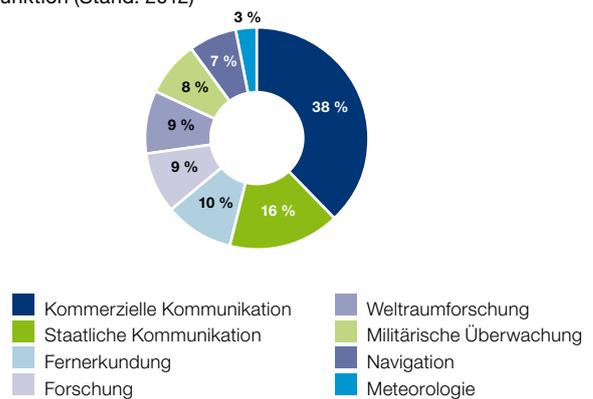
Laut der Zehnjahresprognose werden bis 2022 im zivilen und halbstaatlichen Markt 10.308 Hubschrauber im Wert von 60,3 Milliarden Dollar und 5.818 Hubschrauber im Wert von 132,8 Milliarden Dollar im militärischen Markt benötigt.

Das kommerzielle Geschäft sorgte 2013 für Wachstum im Weltraumsektor.



AKTIVE SATELLITEN

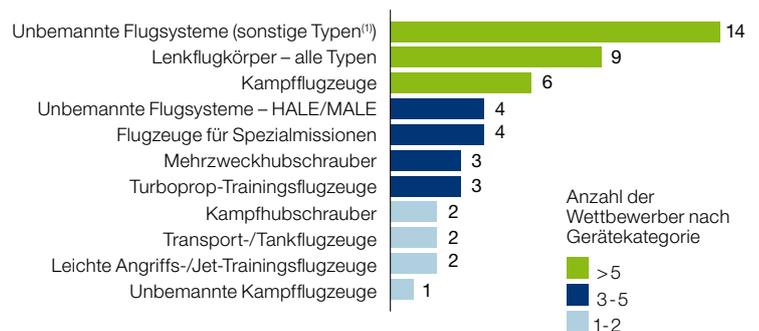
nach Funktion (Stand: 2012)



Quelle: Tauri Group Datenbank für Raumfahrzeuge und Raketenstarts

FRAGMENTIERUNG DES VERTEIDIGUNGSMARKTS

nach Luftfahrzeugkategorie in Europa



(1) taktisch, mini, micro, sonstige
Quelle: McKinsey-Studie

Die Divisionen im Überblick – 2013. Eine Zunahme der Flugzeugauslieferungen, hohe Auftragseingänge und eine Konzentration auf das operative Geschäft sorgen für verbesserte Leistungen.

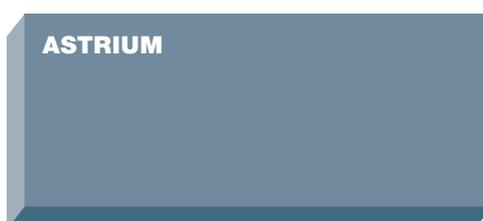
/ 03

„ZIELE ERREICHEN“

AIRBUS GROUP ORGANISATION

STAND 1. JANUAR 2014

EADS



Nach der Strategieüberprüfung im Jahr 2013 hat der Konzern sich eine vereinfachte Struktur mit drei starken Divisionen gegeben, die unter dem Markennamen Airbus auftritt. Airbus Military, Astrium und Cassidian wurden in der Division Airbus Defence and Space zusammengeführt. Die Division Airbus bleibt nach wie vor für das gesamte Zivillflugzeuggeschäft verantwortlich. Eurocopter wird in Airbus Helicopters umbenannt.

AIRBUS GROUP



AIRBUS

Umsatz	€ 39.889 Mio.
EBIT*	€ 1.595 Mio.

:: Große Verkehrsflugzeuge, Services



AIRBUS DEFENCE AND SPACE⁽¹⁾

Umsatz	€ 14.422 Mio.
EBIT*	€ 690 Mio.

:: Military Aircraft
 :: Space Systems
 :: Communications, Intelligence and Security
 :: Electronics



AIRBUS HELICOPTERS

Umsatz	€ 6.297 Mio.
EBIT*	€ 397 Mio.

:: Hubschrauber
 :: Services

(1) Geschäftsergebnisse 2013 angepasst

AIRBUS

Ziviles und militärisches Geschäft im Jahr 2013

„DURCH OPERATIVE VERBESSE- RUNGEN

konnte Airbus die Auslieferungen im Zivildbereich gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Prozent steigern.“



Die A350 XWB absolvierte ihren Erstflug im Juni 2013.



Scannen Sie diesen Bereich oder besuchen Sie www.reports.airbus-group.com

Die Division, die sowohl im Zivil- als auch im Militärbereich tätig ist, lieferte eine Rekordzahl von Flugzeugen aus. Die Neubestellungen für Zivilflugzeuge übertrafen die Zielvorgaben, und die Rentabilität konnte deutlich gesteigert werden.

Der Gesamtumsatz der Division Airbus (einschließlich der ehemaligen Division Airbus Military) stieg 2013 dank höherer Auslieferungszahlen auf 42,0 Milliarden Euro (2012: 39,3 Milliarden Euro^(a)).

Airbus lieferte 2013 insgesamt 626 Zivilflugzeuge aus (2012: 588) und erreichte damit einen neuen Spitzenwert. Es wurden 31 militärische Transportflugzeuge an den Kunden übergeben (2012: 29 Flugzeuge), darunter auch die ersten zwei A400M für die französische Luftwaffe.

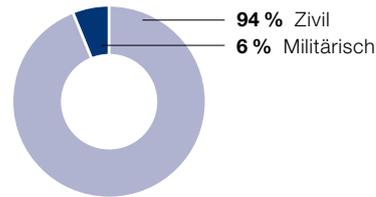
Das konsolidierte EBIT* der Division stieg auf 1.710 Millionen Euro (2012: 1.252 Millionen Euro^(a)), was vor allem auf die starke operative Performance im zivilen Flugzeuggeschäft zurückzuführen ist. Insgesamt wurden Entwicklungskosten für die A350 XWB in Höhe von 354 Millionen Euro gemäß IAS 38 aktiviert.

Der Netto-Auftragseingang stieg deutlich auf 202,3 Milliarden Euro an (2012: 88,9 Milliarden Euro^(a)). Getragen wurde diese Entwicklung von der starken Nachfrage nach Zivilflugzeugen. Zum Jahresende verzeichnete Airbus einen konsolidierten Auftragsbestand in Höhe von 647,4 Milliarden Euro (Jahresende 2012: 525,5 Milliarden Euro^(a)), was rechnerisch einer Produktionsauslastung von mehr als acht Jahren entspricht.

OPERATIVE VERBESSERUNGEN

Airbus konnte durch operative Verbesserungen die Auslieferungen von Zivilflugzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Prozent steigern, ohne dabei die industrielle Struktur oder das Produktportfolio zu ändern. Die verbesserte Produktion ist in erster Linie zurückzuführen auf gemeinsame Investitionen in die

UMSATZ NACH MÄRKTEN (IN % DES AUSSENUMSATZERLÖSES)



AIRBUS COMMERCIAL UND MILITARY

in Mio. €	2013	2012	Veränd.
Umsatz	42.012	39.273 ^(a)	+7 %
F&E-Aufwendungen ⁽¹⁾	2.444	2.439	0 %
EBIT*	1.710	1.252 ^(a)	+37 %
Auftragseingang	202.260	88.909 ^(a)	+127 %
Auftragsbestand	647.410	525.482 ^(a)	+23 %

(1) Aktivierte F&E-Kosten: € 364 Mio. 2013 und € 445 Mio. 2012.

(a) Die Zahlen für 2012 sind Pro-forma-Angaben. Sie wurden angepasst, um IAS 19 und dem veränderten Konsolidierungskreis Rechnung zu tragen.



Mitglieder der Besatzung für den Erstflug der A350 XWB

Lieferkette, die Vereinfachung von Prozessen und die Stärkung der Position der operativen Einheiten.

Der Aufbau der Endmontagelinie in Mobile, Alabama (USA), schritt planmäßig voran. Der Standort Mobile soll 2015 den Betrieb aufnehmen, die ersten Auslieferungen sollen ab 2016 erfolgen. Bei den Gesprächen über eine Erweiterung der erfolgreichen Endmontagelinie-Partnerschaft in China konnten ebenfalls Fortschritte verzeichnet werden.

INKREMENTELLE INNOVATION

Airbus setzte seine Strategie der schrittweisen Innovation fort und investierte in die Weiterentwicklung existierender Serienflugzeuge. Dieser Ansatz minimiert Entwicklungsrisiken bei maximalem Kundennutzen. 2013 lieferte Airbus 250 mit neuen „Sharklets“ ausgestattete A320-Flugzeuge aus. Die innovativen Vorrichtungen an den Flügelspitzen können den Treibstoffverbrauch um mindestens vier Prozent senken. Die Entwicklung der A320neo (new engine option) steuert die geplante Indienststellung Ende 2015 an.

Die neue 242-Tonnen-Variante der A330 bietet eine um mehr als 500 Seemeilen größere Reichweite und einen bis zu zwei Prozent niedrigeren Treibstoffverbrauch als das aktuelle Modell; sie wird voraussichtlich ab Mitte 2015 ausgeliefert. Eine weitere regionale A330-Variante, die mit einer hohen Sitzplatzkapazität für Inlandstrecken optimiert ist, soll Anfang 2015 in Dienst gehen.



A321 mit Sharklets



Der Umsatz von Airbus Commercial (seit 2014: Airbus Division) stieg auf 39,9 Milliarden Euro (2012: 37,6 Milliarden Euro^(a)), was insbesondere auf die hohen Auslieferungszahlen bei Serienflugzeugen zurückzuführen war.

Das berichtete EBIT* der Division Airbus belief sich auf 1,6 Milliarden Euro (2012: 1,1 Milliarden Euro^(a)), das EBIT* vor Einmaleffekten auf 2,2 Milliarden Euro (2012: 1,7 Milliarden Euro). Das berichtete EBIT* der Division Airbus umfasst Netto-Aufwendungen in Höhe von 434 Millionen Euro für die höheren Kosten des A350-XWB-Programms. Das EBIT* vor Einmaleffekten der Division Airbus profitierte dabei von einer besseren operativen Performance mit günstigen Volumeneffekten und einigen Preissteigerungen.

Die Division Airbus verbuchte 2013 im Zivilbereich 1.619 Brutto- und 1.503 Nettobestellungen nach Stornierungen (2012: 914 Brutto- und 833 Nettobestellungen). Der Auftragsbestand der Division Airbus lag bei 627,1 Milliarden Euro (Jahresende 2012: 505,3 Milliarden Euro^(a)). Dies entspricht einer Stückzahl von 5.559 Flugzeugen (Jahresende 2012: 4.682 Flugzeuge).

Der Auftragseingang der Division entspricht einem Marktanteil von 51 Prozent der weltweiten Brutto-Flugzeugbestellungen

und 53 Prozent der Nettobestellungen nach Stückzahlen (2012: 41 Prozent der Brutto- und 42 Prozent der Nettobestellungen).

STARKE NACHFRAGE NACH SINGLE-AISLE-FLUGZEUGEN

Die Nachfrage nach Single-Aisle-Flugzeugen war weiterhin hoch und lag bei 1.253 Brutto- und 1.162 Nettobestellungen (2012: 783 Brutto- und 739 Nettobestellungen). Die Bruttobestellungen von Single-Aisle-Flugzeugen umfassen auch 876 Maschinen der Familie A320neo und 377 Maschinen der Familie A320ceo (current engine option). Beispielsweise hat die indonesische Fluggesellschaft Lion Air als Airbus-Neukunde eine Festbestellung über 234 A320 platziert, darunter 109 A320neo, 65 A321neo und 60 A320ceo.

Die anhaltend starke Marktnachfrage hat uns dazu bewogen, die Produktion von Single-Aisle-Flugzeugen ab 2016 auf 46 Flugzeuge pro Monat zu erhöhen.

Insgesamt wurden im Jahresverlauf 493 Single-Aisle-Flugzeuge ausgeliefert (2012: 455). Der Auftragsbestand für die A320-Familie belief sich zum Jahresende 2013 auf 4.298 Maschinen, davon 2.610 A320neo und 1.688 A320ceo.



A380 (Gewinnerbild des Fotowettbewerbs)

MODERNISIERTE A330-VARIANTEN

Die A330 war nach wie vor gefragt, auch dank der Einführung neuer Varianten mit größerer Reichweite und für den Regionalverkehr. Airbus konnte 2013 insgesamt 77 Bruttobestellungen und 69 Nettobestellungen für die A330 verbuchen (2012: 82 Brutto- und 58 Nettobestellungen). Aufgrund der Produktionssteigerung auf zehn Maschinen pro Monat konnte Airbus 2013 insgesamt 108 A330 ausliefern (2012: 103, einschließlich zwei A340). Ende 2013 lag der Auftragsbestand bei 267 Flugzeugen.

A380 IN SERIENFERTIGUNG

2013 hat Airbus die Produktion aufgrund der Implementierung der neuen Flügel-Verbindungsklammerlösung leicht heruntergefahren und lieferte insgesamt 25 A380 aus (2012: 30). British Airways wurde neuer A380-Betreiber und nahm im Juli 2013 seine erste A380 entgegen.

Die Fluggesellschaft Emirates bestellte 50 A380. Doric Lease Co. (jetzt: Amedeo) unterzeichnete eine Absichtserklärung für den Kauf von 20 A380. Ende des Jahres lagen für die A380 insgesamt 182 Bestellungen vor; zu diesem Zeitpunkt waren bereits 122 Flugzeuge bei zehn Fluggesellschaften im Einsatz.

AIRBUS COMMERCIAL

(in Mio. €)	2013	2012	Veränd.
Umsatz	39.889	37.624 ^(a)	+6 %
F&E Aufwendungen	2.438	2.428	0 %
EBIT*	1.595	1.147 ^(a)	+39 %
Auftragseingang	199.867	87.283 ^(a)	+129 %
Auftragsbestand	627.113	505.333 ^(a)	+24 %

In Stückzahlen	2013	2012	Veränd.
Auslieferungen	626	588 ⁽¹⁾	+6 %
Auftragsbestand	5.559	4.682	+19 %

(1) Drei A330 wurden unter Operating-Leasing ausgeliefert.

(a) Die Zahlen für 2012 sind Pro-forma-Angaben. Sie wurden angepasst, um IAS 19 und dem veränderten Konsolidierungskreis Rechnung zu tragen.

Das Programm ist weiter auf gutem Weg, einen ausgeglichenen EBIT*-Beitrag bei einem Auslieferungsvolumen von 30 Flugzeugen jährlich zu erreichen.

FORTSCHRITTE BEI DER A350-XWB-PRODUKTION

Das A350-XWB-Programm konnte gute Fortschritte verzeichnen; der erste Testflug fand im Juni 2013 statt, der Erstflug des zweiten Testflugzeugs erfolgte im Oktober. Ende des Jahres hatte die Maschine etwa 800 Flugstunden absolviert. Das Flugtestprogramm und die Zertifizierung werden insgesamt 2.500 Flugstunden erfordern. Die Indienststellung ist für das vierte Quartal 2014 geplant. Verstärkter Aufwand zur Vorbereitung des industriellen Hochlaufs sowie das Bestreben, ein ausgereiftes Produkt an die Kunden auszuliefern, haben die Kosten 2013 leicht erhöht.

Der Gesamtauftragsbestand für die A350 XWB lag Ende 2013 nach 239 Brutto- und 230 Nettobestellungen (2012: 40 Brutto- und 27 Nettobestellungen) bei insgesamt 812 Flugzeugen.

AUSBLICK

Seit Beginn des Jahres 2014 ist Airbus Military in die neue Division Airbus Defence and Space integriert (siehe Seite 44), während sich Airbus vollständig auf das zivile Flugzeuggeschäft konzentriert. 2014 rechnet Airbus mit einem ähnlich hohen Auslieferungsniveau bei Verkehrsflugzeugen wie 2013. Die Rentabilität (EBIT* vor Einmaleffekten) dürfte sich weiter verbessern. Im anspruchsvollen A350-XWB-Programm richtet das Management seine volle Aufmerksamkeit weiterhin auf die Erteilung der Zulassung, die Vorbereitungen für einen reibungslosen Produktionshochlauf und die geplanten Erstausslieferungen im vierten Quartal 2014. Die Zahl der 2014 eingehenden Bruttobestellungen für Verkehrsflugzeuge wird die der Auslieferungen voraussichtlich übertreffen.

AIRBUS DEFENCE AND SPACE

Airbus Defence and Space,
die durch die Verschmelzung von Cassidian, Astrium und Airbus Military entstandene neue Division, setzt auf verbesserte Wettbewerbsfähigkeit, Marktpräsenz und Leistung.

Die Division Airbus Defence and Space, die im Januar 2014 ihre Arbeit aufgenommen hat, vereint ein weltweit führendes Portfolio von Unternehmenswerten und Kompetenzen.

Die neue Division ist das führende Verteidigungs- und Raumfahrtunternehmen Europas, das zweitgrößte Raumfahrtunternehmen der Welt und eines der zehn größten Verteidigungsunternehmen weltweit. Die aus den früheren Divisionen Cassidian und Astrium sowie dem Bereich Airbus Military hervorgegangene Division Airbus Defence and Space erzielt – basierend auf den Ergebnissen von 2013 – einen Umsatz von rund 14 Milliarden Euro.

Die Division umfasst vier Business Lines mit Ergebnisverantwortung, die durch komplett integrierte zentrale Funktionen für Marketing und Vertrieb, Beschaffung, Finanzen sowie Personal unterstützt werden.

⚡ **Military Aircraft** ist zuständig für alle Starrflügler, einschließlich Kampf-, Transport- und Einsatzflugzeugen sowie unbemannten Flugsystemen.

⚡ **Space Systems** managt das Satelliten- und Trägerraketengeschäft.

⚡ **Communication, Intelligence and Security (CIS)** bündelt die Kompetenzen im Bereich Kommunikationstechnologie, einschließlich sicherer Satellitenkommunikation, Public Mobile Radio (PMR) und Grenzsicherungssysteme.

⚡ **Electronics** besitzt als Kompetenzzentrum für Subsysteme die notwendige kritische Größe, um die übrigen Business Lines der Division zu unterstützen und gegenüber externen Kunden als wettbewerbsfähiger Lieferant aufzutreten.

SYNERGIEN

Von der neuen Divisionsstruktur werden bedeutende Synergien in den Bereichen Operations, Kosten und Vertrieb erwartet, die die Wettbewerbsfähigkeit in den kommenden Jahren stärken sollen.

Im Rahmen der Umstrukturierungsmaßnahmen strebt die Division eine deutliche Konsolidierung ihrer Standorte in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien an. Die Division plant den Abbau von 5.300 Stellen, in erster Linie durch freiwillige Maßnahmen und die Weiterbeschäftigung der betroffenen Mitarbeiter in anderen Bereichen des Konzerns.

AUSBLICK

In Zukunft rechnet Airbus Defence and Space mit einem Umsatz von 13 Milliarden Euro; die A400M-Auslieferungen sind hier mitberücksichtigt. Aufgrund einer Änderung in den Rechnungslegungsvorschriften wird die MBDA-Beteiligung nach der Equity-Methode bilanziert.

Mit Unterstützung durch das Restrukturierungsprogramm strebt Airbus Defence and Space für das Jahr 2015 eine Rendite von acht Prozent an, die im weiteren zeitlichen Verlauf auf zehn Prozent gesteigert werden soll.



„GESTEIGERTE UMSÄTZE

durch A400M-Produktionshochlauf
sowie höhere Auslieferungszahlen bei
Tankflugzeugen sowie bei leichten und
mittelschweren Transportern.“

Der Umsatz der ehemaligen Division Airbus Military stieg auf 2,9 Milliarden Euro (2012: 2,1 Milliarden Euro) bei einem EBIT* von 166 Millionen Euro (2012: 93 Millionen Euro). Es wurden insgesamt 31 militärische Transport- und Tankflugzeuge ausgeliefert (2012: 29 Flugzeuge).

Der Netto-Auftragseingang lag bei 17 Maschinen (2012: 32 Maschinen). Der Auftragsbestand von Airbus Military belief sich zum Jahresende auf 20,8 Milliarden Euro (2012: 21,1 Milliarden Euro).

A400M IN DIENST GESTELLT

Nach Erteilung der zivilen Musterzulassung und der militärischen Bestätigung der vorläufigen Einsatzfähigkeit (Initial Operating Clearance – IOC) wurde der A400M 2013 in Dienst gestellt. Zwei A400M wurden an die französische Luftwaffe ausgeliefert und erstmals in Mali eingesetzt.

Ende 2013 befanden sich zehn Flugzeuge in der Endmontage und 16 Maschinen in weiteren Fertigungs- und Montagephasen. Die militärischen Fähigkeiten des A400M sollen nun – in Abstimmung mit den Kunden – schrittweise ausgebaut werden.

Die europäische Beschaffungsbehörde OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) hat im Namen Frankreichs bereits ein erstes 18-monatiges Support-Service-Paket für den A400M unterzeichnet. Mit weiteren Kunden laufen Gespräche über die Erbringung von Support-Dienstleistungen.

Das A400M-Auftragsbuch umfasst derzeit 172 Flugzeuge, 168 davon für die sieben Erstkundennationen und vier für den Exportkunden Malaysia. Airbus sieht für die nächsten 30 Jahre ein Marktpotenzial von rund 400 Exportaufträgen.

FORTSCHRITTE IM TANKERBEREICH

2013 wurden sieben Tank- und Transportflugzeuge des Typs A330 MRTT ausgeliefert (2012: fünf Flugzeuge), drei davon an die Vereinigten Arabischen Emirate. Die britische Royal Air Force begann das Luftbetankungstraining mit dem in Großbritannien unter der Bezeichnung „Voyager“ bekannten A330 MRTT.

Die indische Luftwaffe wählte den A330 MRTT als bevorzugtes Angebot aus. Die letzten Vertragsverhandlungen für

AIRBUS MILITARY

(in Mio. €)	2013	2012	Veränd.
Umsatz	2.893	2.131	+36 %
F&E Aufwendungen	6	11	-45 %
EBIT*	166	93	+78 %
Auftragseingang	2.592	1.901	+36 %
Auftragsbestand	20.814	21.139	-2 %

In Stückzahlen	2013	2012	Veränd.
Auslieferungen	31	29	+7 %
Auftragsbestand	206	220	-6 %



Die erste A400M wurde 2013 an Frankreich ausgeliefert.

voraussichtlich sechs Tankflugzeuge sind im Gange. Das französische Verteidigungsministerium hat seine Absicht bekannt gegeben, zwölf MRTT zu bestellen; auch in anderen Ländern laufen weitere Kampagnen.

Ende 2013 waren 17 A330 MRTT in vier Ländern in Betrieb. Eine Neubestellung aus Singapur über sechs Maschinen brachte den Auftragsbestand zum Jahresende 2013 auf 17 Flugzeuge. Airbus schätzt den gesamten potenziellen Exportmarkt ohne die USA auf mehr als 100 Tankflugzeuge.

AUSLIEFERUNGEN BEI LEICHTEN UND MITTELSCHWEREN FLUGZEUGEN

2013 wurden 22 leichte und mittelschwere Flugzeuge ausgeliefert (2012: 20), darunter zwei Seeaufklärer vom Typ CN235 für die US-Küstenwache, drei CN235-Transporter und 14 C295. Drei modernisierte P-3 Orion wurden an die brasilianische Luftwaffe übergeben. Es wurden zehn Neubestellungen verbucht, eine CN235 und neun C295.

Gegenwärtig laufen mehrere Exportkampagnen, einschließlich einer Kampagne zum Austausch von 56 veralteten Transportflugzeugen der indischen Luftwaffe durch ebenso viele neue C295.

AUSBLICK

Die ehemalige Division Airbus Military ist seit 2014 vollständig in die neue Division Airbus Defence and Space integriert; auf Seite 44 finden Sie weitere Details und einen Ausblick.

„OPERATIVE VERBESSE- RUNGEN

und Ende 2012 angestoßene
Restrukturierungsinitiativen haben sich sehr
positiv auf die Rentabilität ausgewirkt.“



Der 400. Eurofighter wurde 2013 an Deutschland ausgeliefert.
(Gewinner des Fotowettbewerbs)



Scannen Sie diesen Bereich oder besuchen Sie
www.reports.airbus-group.com

Die ehemalige Division Cassidian meldete bessere Ergebnisse und passt ihr Geschäft an das veränderte Marktumfeld im Verteidigungssektor an. Seit 2014 sind die Aktivitäten der Division in Airbus Defence and Space integriert.

Der Umsatz der ehemaligen Division Cassidian stieg 2013 um vier Prozent auf 6,0 Milliarden Euro (2012: 5,7 Milliarden Euro) bei einem EBIT* von 432 Millionen Euro (2012: 128 Millionen Euro^(a)). Die operative Leistung spiegelt das gute Programmmanagement in der gesamten Division wider.

Die Projekte in den Bereichen integrierte Systeme und Elektronik entwickelten sich positiv, und die Programme im Militärflugzeugbereich stützten weiterhin Umsatz und Rentabilität. Operative Verbesserungen und Ende 2012 angestoßene Restrukturierungsinitiativen haben sich sehr positiv auf die Rentabilität ausgewirkt.

Der Netto-Auftragseingang belief sich ebenso wie im Vorjahr auf 5,0 Milliarden Euro. Der Auftragsbestand lag zum Jahresende 2013 bei 14,3 Milliarden Euro (Jahresende 2012: 15,6 Milliarden Euro).

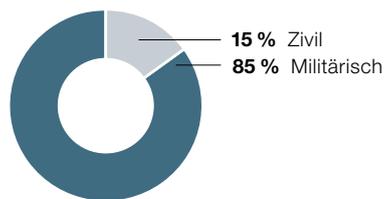
Der 2012 gewonnene Eurofighter-Auftrag aus Oman wurde Anfang des Jahres verbucht. Außerdem unterzeichnete das Eurofighter-Konsortium einen Vertrag zur Integration des Luft/Luft-Lenkflugkörpersystems Meteor in den Eurofighter. Im Exportbereich liegt der Schwerpunkt im Nahen Osten und in Asien sowie auf weiteren Modernisierungsmaßnahmen der Eurofighter-Partnerländer. Exemplarisch für die anhaltend hohen Leistungen bei der Flugzeugauslieferung und im Kunden-Support ist die Übergabe des vierhundertsten Eurofighters im Dezember 2013.

Das Gemeinschaftsunternehmen MBDA verzeichnete hohe Auftragseingänge aus Europa und aus Exportmärkten. Mit Frankreich wurde ein Entwicklungs- und Produktionsvertrag für den Nachfolger des Lenkflugkörpers Milan unterzeichnet. Nach der Unterzeichnung des Produktionsvertrags für das Luft/Luft-Lenkflugkörpersystem Meteor mit Deutschland haben nun alle sechs europäischen Partnerländer Produktionsaufträge für das Meteor-System platziert.

Für die Abstandslenkwaffe Storm Shadow, das Luftverteidigungssystem Aster und für Mistral-basierte Luftverteidigungssysteme wurden im Nahen Osten und in Asien Exportaufträge gewonnen. Das Luftverteidigungssystem



UMSATZ NACH MÄRKTEN (IN % DES AUSSENUMSATZERLÖSES)



CASSIDIAN

(in Mio. €)	2013	2012	Veränd.
Umsatz	5.976	5.740	+4 %
F&E Aufwendungen	248	234	+6 %
EBIT*	432	128 ^(a)	+238 %
Auftragseingang	4.974	5.040	-1 %
Auftragsbestand	14.296	15.611	-8 %

(a) Die Zahlen für 2012 sind Pro-forma-Angaben; sie wurden gemäß IAS 19 angepasst.



MEADS (Medium Extended Air Defense System) konnte bei seiner Erprobung Ende 2013 zwei gleichzeitig aus unterschiedlichen Richtungen anfliegende Ziele abfangen und zerstören.

Bei der Minimierung von Risiken bei Aufträgen im Bereich Grenzsicherung wurden weitere Fortschritte erzielt.

PRODUKT- UND SYSTEMENTWICKLUNG

Die Entwicklungsaktivitäten im Segment unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aerial Systems – UAS) wurden weiter vorangetrieben. Das spanische UAS Atlante, das sowohl für die militärische als auch für die zivile Nutzung konzipiert ist, absolvierte seinen Erstflug. Der Signalsensor ISIS wurde erfolgreich auf der Eurohawk-Plattform erprobt. Cassidian schloss sich außerdem mit Dassault Aviation und Finmeccanica zusammen, um eine europäische UAS-Lösung mit mittlerer Flughöhe und großer Flugdauer vorzuschlagen (Medium Altitude Long Endurance – MALE).

Im Bereich Cyber-Sicherheit wurden Portfolio und Marktposition durch den Erwerb einer Beteiligung von 83,9 Prozent an Arkoon Network Security gestärkt. Nach der Übernahme von Netasq im Jahr 2012 stellt die Übernahme von Arkoon Network Security

einen weiteren Schritt zum Aufbau einer europäischen Industrie für Produkte und Lösungen im Bereich Cyber-Sicherheit dar.

Die Division stellte außerdem ein neues X-Band-Marineradar zur Erfassung kleiner Objekte vor. Das System mit optimierter elektronischer Strahlschwenkung arbeitet mit modernster AESA-Technologie (Active Electronically Scanning Array) und soll Schiffe gegen Angriffe von Terroristen schützen.

Die Division hat mehrere Verträge zur Lieferung von PMR-Lösungen (Professional Mobile Radio) unterzeichnet, einschließlich eines Vertrags zur Modernisierung und Erweiterung des Tetra-Netzwerks der Behörden in Peking.

AUSBLICK

Die ehemalige Division Cassidian ist seit 2014 vollständig in die neue Division Airbus Defence and Space integriert; auf Seite 44 finden Sie weitere Details und einen Ausblick.

„VOLUMEN UND PRODUKTIVITÄT

in den Bereichen Trägerraketen, Verteidigung und Satelliten halfen, die geringeren Aktivitäten im Dienstleistungsgeschäft zu kompensieren.“

Die ehemalige Division Astrium verzeichnete einen anhaltend hohen Auftragseingang, insbesondere im Ariane-5-Geschäft. Die Raumfahrtaktivitäten des Konzerns sind seit Januar 2014 in die Division Airbus Defence and Space integriert (siehe Seite 44).

Die Umsätze der ehemaligen Division Astrium blieben 2013 mit 5,8 Milliarden Euro (2012: 5,8 Milliarden Euro) weitgehend stabil, gestützt insbesondere durch das Trägerraketen- und Satellitengeschäft.

Das EBIT* stieg auf 347 Millionen Euro (2012: 311 Millionen Euro^(a)). Die EBIT*-Zunahme spiegelt die guten Ergebnisse in den Segmenten Trägerraketen, Verteidigung und Satelliten wider, die den Rückgang der Aktivität im Servicebereich als Folge höheren Wettbewerbsdrucks und geringerer Staatsausgaben ausgleichen konnten.

Der Auftragseingang stieg 2013 deutlich auf 6,2 Milliarden Euro (2012: 3,8 Milliarden Euro). Zum Jahresende belief sich der Auftragsbestand auf 13,1 Milliarden Euro (2012: 12,7 Milliarden Euro).



2013 starteten vier Ariane-5-Trägerraketen erfolgreich ins All.



Scannen Sie diesen Bereich oder besuchen Sie www.reports.airbus-group.com

Die Ariane 5 stellte 2013 mit vier Starts erneut ihre Zuverlässigkeit unter Beweis. Insgesamt kommt die Trägerrakete damit über einen Zeitraum von elf Jahren auf 57 erfolgreiche Starts in Folge. In diesem Jahr wurden insgesamt sechs Ariane-5-Trägerraketen ausgeliefert (2012: sechs).

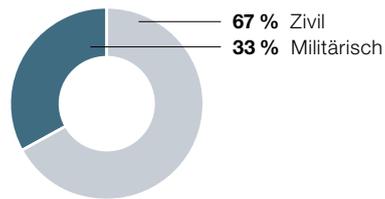
2013 wurden sechs vom Unternehmen gebaute Satelliten ausgeliefert (2012: neun). Dabei handelte es sich um drei Telekommunikations- sowie drei Erdbeobachtungs- und Wissenschaftssatelliten, darunter auch Gaia, das derzeit modernste Weltraumteleskop.

Der vierte von Astrium gebaute unbemannte Weltraumtransporter ATV (Automated Transfer Vehicle) beendete seine Versorgungsmission zur internationalen Raumstation ISS erfolgreich. Die Europäische Weltraumorganisation ESA erteilte der Division einen Auftrag über Betrieb und Wartung der ISS im Wert von 195 Millionen Euro.

Zu den wichtigen Neuaufträgen zählt auch ein Rahmenvertrag von Arianespace über 18 weitere Ariane-5-Trägerraketen, die ab 2017 starten sollen. Dieser Neuauftrag wurde 2013 mit einem Wert von einer Milliarde Euro verbucht. Zum Jahresende belief sich der Auftragsbestand für Ariane-5-Trägerraketen damit insgesamt auf 38.



UMSATZ NACH MÄRKTEN (IN % DES AUSSENUMSATZERLÖSES)



ASTRIUM

(in Mio. €)	2013	2012	Veränd.
Umsatz	5.784	5.817	-1 %
F&E Aufwendungen	127	128	-1 %
EBIT*	347	311 ^(a)	+12 %
Auftragseingang	6.169	3.761	+64 %
Auftragsbestand	13.077	12.734	+3 %

(a) Die Zahlen für 2012 sind Pro-forma-Angaben; sie wurden gemäß IAS 19 angepasst.



Um neue Marktanforderungen zu erfüllen, einschließlich des zunehmenden Transports von kleinen und mittleren Satelliten mit elektrischem Antrieb, arbeitet das Unternehmen an der leistungsstärkeren Ariane 5 Midlife Evolution (ME), die mehr Flexibilität bieten wird. Der erste Start könnte bereits 2018 erfolgen. Nach der Ariane 5 ME ist die Ariane 6 geplant, die mit niedrigen Kosten für den Transport sowohl großer als auch kleiner Satelliten die Anforderungen staatlicher und gewerblicher Kunden gleichermaßen erfüllen soll. 2013 erhielt das Unternehmen von der Europäischen Weltraumorganisation ESA Aufträge für die Entwicklung von Ariane-5-ME- und Ariane-6-Trägerraketen im Gesamtwert von 360 Millionen Euro.

Es wurden insgesamt fünf Satelliten bestellt (2012: drei), darunter drei Telekommunikationssatelliten für die Betreiber Telesat und DirecTV. Die Bundeswehr erteilte einen Auftrag zum Bau eines Radaraufklärungssatelliten im Wert von 344 Millionen Euro, was einen weiteren Durchbruch im Satellitengeschäft darstellt.

Die Erdbeobachtungssatelliten Pléiades 1B und SPOT 6 wurden im März 2013 nach ihrer Funktionsprüfung im Orbit in Dienst gestellt. Die Division kann nunmehr täglich hochauflösende Bilder von jedem Punkt der Erde anbieten.

Das britische Verteidigungsministerium stellte den vierten vom Unternehmen gebauten und betriebenen Skynet-5-Satelliten in Dienst. Mit dem Skynet-5-System und durch die Anmietung der Nutzlast des Satelliten Anik G1 kann Airbus Defence and Space heute als einziges kommerzielles Unternehmen eine militärische Kommunikationssatellitenkonstellation mit weltweiter Abdeckung anbieten.

Mit Inmarsat wurde eine strategische Vertriebspartnerschaft für Breitbanddienste unterzeichnet. Der neue „Global Xpress“-Dienst ist der erste über das Ka-Band-Satellitennetz erbrachte, weltweit verfügbare Highspeed-Breitbanddienst.

AUSBLICK

Mit Jahresbeginn 2014 ist die frühere Division Astrium vollständig in der neuen Division Airbus Defence and Space aufgegangen; Einzelheiten und Ausblick siehe Seite 44.

„DIE RENTABILITÄT VERBESSERTE SICH

durch mehr Auslieferungen leichter
Hubschrauber und solide Lieferleistungen
bei schweren Hubschraubern und
im Servicegeschäft.“



Der Anteil von Airbus Helicopters am zivilen und halbstaatlichen Markt lag 2013 bei 46 Prozent.



Scannen Sie diesen Bereich oder besuchen Sie
www.reports.airbus-group.com

Airbus Helicopters steigerte 2013 die Zahl seiner Auslieferungen und startete unter dem neuen Namen Airbus einen Transformationsplan, der Kunden, Qualität, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit in den Mittelpunkt stellt.

Airbus Helicopters (früher Eurocopter) schloss das Jahr 2013 mit einem stabilen Umsatz von 6,3 Milliarden Euro ab. Die Zahl der Auslieferungen stieg auf 497 Hubschrauber (2012: 475 Hubschrauber). 58 Prozent des Umsatzes der Division wurden 2013 mit Plattformen erzielt, die verbleibenden 42 Prozent entfielen auf Dienstleistungen.

Basierend auf den Auslieferungszahlen von 2013 liegt der Marktanteil von Airbus Helicopters im zivilen und halbstaatlichen Markt bei 46 Prozent. Die Division bleibt damit nach Verkaufszahlen der weltweit führende Hubschrauberhersteller.

Erwähnenswert sind die Auslieferungen des ersten NH90 in Marineversion (NATO Frigate Helicopter – NFH) an die belgischen Streitkräfte und des ersten Kampf- und Unterstützungshubschraubers vom Typ Tiger HAD an Frankreich.

Das zivile Hubschraubergeschäft machte 55 Prozent des Umsatzes aus, 45 Prozent entfielen auf das Militärgeschäft.

Das EBIT* der Division belief sich auf 397 Millionen Euro (2012: 309 Millionen Euro^(a)). Die EBIT*-Performance gründete sich 2013

auf die gestiegene Zahl der Auslieferungen leichter Hubschrauber, gute Verkaufszahlen bei schweren Plattformen und ein aktives Support- und Servicegeschäft. Nach Korrekturmaßnahmen konnte die EC225/Super Puma ihren Dienst bei allen Betreibern wieder aufnehmen.

72 Prozent des Geschäfts wurden außerhalb von Frankreich, Spanien und Deutschland getätigt, was den verbesserten Zugang zu Schwellenmärkten und die Anpassung an lokale Einsatzanforderungen widerspiegelt.

Der Auftragseingang lag bei 5,8 Milliarden Euro (2012: 5,4 Milliarden Euro). Die Division verzeichnete 422 Netto-Hubschrauberbestellungen (2012: 469 Nettobestellungen). Für die Super-Puma-Familie gingen insgesamt 33 Aufträge ein. Frankreich erteilte einen Auftrag über 34 taktische Transporthubschrauber vom Typ NH90.

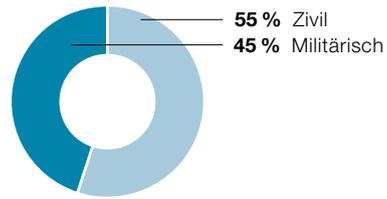
Die Division und die deutsche Bundesregierung unterzeichneten eine Absichtserklärung zur Reduzierung der Gesamtstückzahl der zu liefernden Hubschrauber vom Typ Tiger und NH90, die jedoch die Lieferung einer zusätzlichen Marineversion vorsieht. Ende 2013 belief sich der Auftragsbestand auf 12,4 Milliarden Euro (Jahresende 2012: 12,9 Milliarden Euro); dies entspricht 995 Hubschraubern (Jahresende 2012: 1.070 Hubschrauber).

INNOVATIONSKRAFT

Airbus Helicopters arbeitete weiterhin engagiert an der Modernisierung der bestehenden Produktpalette, um das Wachstum für die



**UMSATZ NACH MÄRKTEN
(IN % DES AUSSENUMSATZERLÖSES)**



EUROCOPTER

(in Mio. €)	2013	2012	Veränd.
Umsatz	6.297	6.264	+1 %
F&E Aufwendungen ⁽¹⁾	306	297	+3 %
EBIT*	397	309 ^(a)	+28 %
Auftragseingang	5.775	5.392	+7 %
Auftragsbestand	12.420	12.942	-4 %

(1) Aktivierte F&E-Kosten: 2013: 36 Mio. € und 2012: 22 Mio. €

(a) Die Zahlen für 2012 sind Pro-forma-Angaben; sie wurden gemäß IAS 19 angepasst.

Zukunft zu sichern. Sowohl der neue mittelschwere zweimotorige Hubschrauber EC175 als auch die neue leichte zweimotorige EC145 T2 sind mit modernster Helionix-Avionik ausgestattet. Die EC175 demonstrierte ihre Leistungsstärke mit zwei im Jahr 2013 validierten Steigzeitrekorden. Die Zertifizierung der EC175 durch die Europäische Flugsicherheitsbehörde EASA im Januar 2014 ebnet den Weg für die Indienststellung.

Fortgesetzt wurde die Entwicklungsarbeit am mittelschweren Hubschrauber X4, der sich durch verbesserte Leistung, geringeren Treibstoffverbrauch und reduzierte Geräuschsignatur auszeichnen wird. Mit dem X³-Demonstrator für einen hybriden Hochgeschwindigkeitshelikopter setzt das Unternehmen einen neuen Meilenstein in Sachen Innovation. Der X³ vereint herausragende vertikale Start- und Landeeigenschaften mit einer rekordprämiierten Reisegeschwindigkeit. Der auf einer EC145-Plattform basierende Demonstrator für einen wahlweise mit oder ohne Pilot fliegenden Hubschrauber stellte die Fähigkeit zum unbemannten Flug unter Beweis.

INTERNATIONALE PRÄSENZ

Die Division baute ihre internationale Präsenz weiter aus. Dazu gehörten die Ankündigung einer geplanten neuen Endmontagelinie in den USA und der mögliche Aufbau einer umfangreichen industriellen Präsenz in Polen, die vom Ausgang anstehender Strategieentscheidungen Polens im Verteidigungsbereich abhängig ist. In Mexiko wurde ein Hightech-Werk für Hubschrauberkomponenten eröffnet, in Norwegen eine EC225-Schulungseinrichtung.

AUSBLICK

Eine der wichtigsten Prioritäten für 2014 ist die erfolgreiche Indienststellung der neuen Hubschrauber EC175 und EC145 T2. Im Februar 2014 befanden sich 15 EC175 in Produktion, die im Jahresverlauf an die drei Erstkunden ausgeliefert werden sollen. Für 2014 wird mit einem Aufschwung bei den Neubestellungen für dieses Modell gerechnet. Die Produktionsraten der Militärhubschrauber NH90, Tiger und EC725 werden 2014 erhöht. Im Rahmen der Divisionsstrategie werden Verbesserungsinitiativen zur Umsetzung des Transformationsplans gestartet. Dieser soll Kundenzufriedenheit und Qualität als zentrale operative Zielsetzungen verankern, die industrielle Wettbewerbsfähigkeit verbessern und maximale Flugsicherheit gewährleisten. Außerdem wurden Pläne zur Kostensenkung, Cash-Optimierung und Wertschöpfung umgesetzt.

Zentrale Erfolgsfaktoren. Konzernweite Maßnahmen stärken die gemeinsame Unternehmenskultur, fördern die Integration und die langfristige Wertschöpfung.



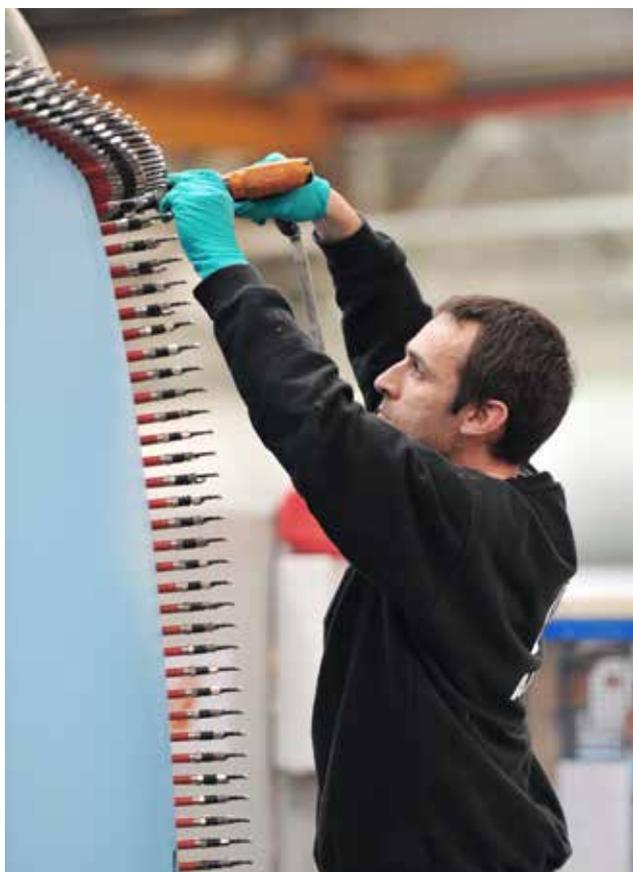
/ 04

„UNTER- NEHMENS- KULTUR ENTWICKELN“

Die Airbus Group betrachtet Mitarbeiterbindung als zentralen Faktor für den Unternehmenserfolg.

ENGAGIERTE MITARBEITER

Die Airbus Group setzt bei der Nachwuchsförderung auf Individualität und Vielfalt.



2013 stellte der Konzern weltweit 8.823 neue Mitarbeiter ein (2012: 11.080); 4.160 Angestellte verließen das Unternehmen (2012: 4.042). Ende 2013 beschäftigte die Airbus Group insgesamt 144.061 Mitarbeiter (Ende 2012: 140.405). Die Zunahme erklärt sich vor allem durch weitere Produktionssteigerungen im zivilen Flugzeuggeschäft.

Gute Wachstumsprognosen für den zivilen Flugzeugmarkt und die Notwendigkeit, zunehmender Konkurrenz mit dem Erhalt strategischer Kompetenzen und der Förderung von Innovation zu begegnen, lassen die Airbus Group bei der Nachwuchssicherung auf Individualität und Vielfalt setzen. In Umfragen von Trendence und Universum belegte der Konzern 2013 in Frankreich den Spitzenplatz als attraktivster Arbeitgeber für angehende Ingenieure. Der internationale Personaldienstleister Randstad setzte den Konzern in seinen Rankings der beliebtesten Arbeitgeber auf die Plätze eins (Spanien) und drei (Deutschland).

KULTURELLE VIELFALT UND INKLUSION

Die Airbus Group setzt sich aktiv für kulturelle Vielfalt und Inklusion ein. Damit trägt der Konzern der Notwendigkeit einer individuellen Förderung von herausragenden Talenten ebenso Rechnung wie den Vorteilen, die eine diversifizierte Belegschaft dem Unternehmen bringen kann. Ein Schwerpunkt der Diversitätsstrategie des Konzerns ist die Sensibilisierung von Führungskräften und Teams für den Nutzen der kulturellen Vielfalt am Arbeitsplatz. Konkret geht es darum, Prozesse, Richtlinien und Schulungen zu überprüfen, existierende Klischees zu überwinden, den Frauenanteil zu erhöhen, die kulturelle und soziale Vielfalt zu fördern und Mitarbeiter mit Behinderung einzustellen. Teil der Diversitätsstrategie sind auch Partnerschaften und ein Benchmarking mit externen Organisationen.

2013 waren 20,9 Prozent der neu eingestellten Mitarbeiter Frauen (2012: 21,4 Prozent); der Frauenanteil an der aktiven Belegschaft betrug 17 Prozent (2012: 17,3 Prozent). Die Airbus Group strebt an, den Frauenanteil bei Neueinstellungen bis 2020 auf 25 Prozent sowie auf Führungs- und Vorstandsebene auf 20 Prozent zu erhöhen.

Die Mehrzahl der Mitarbeiter ist weiterhin in Europa beschäftigt. 2013 stammten 37,1 Prozent der Belegschaft aus Frankreich (2012: 38,5 Prozent), 33,4 Prozent aus Deutschland (2012: 32,9 Prozent), 9,2 Prozent aus Großbritannien (2012: 9,3 Prozent) und 8,4 Prozent aus Spanien (2012: 8,2 Prozent). Der Anteil US-amerikanischer Staatsbürger lag wie 2012 bei 1,7 Prozent. Die verbleibenden 10,1 Prozent verteilen sich auf 130 weitere Länder.



Mitarbeiter der Airbus Group feiern den Erstflug der A350 XWB.



Mitarbeiteraktienplans Anteile der Airbus Group. Darüber hinaus erhielt jeder Angestellte zehn Gratisaktien.

Die Airbus Group unterstützt die berufliche Entwicklung der Belegschaft durch Weiterbildung und konzerninterne Karriereplanung. 2013 nutzten mehr als 10.000 Mitarbeiter die Möglichkeit, die Abteilung, den Standort oder das Land zu wechseln. 2013 führte die Airbus Group Mitarbeiterschulungen mit einem Gesamtumfang von mehr als 3,9 Millionen Stunden durch (2012: 3,2 Millionen Stunden).

SOZIALER DIALOG

Die Airbus Group unterhält konstruktive Beziehungen zu ihren Sozialpartnern. 2013 wurde die Konzernzentrale erfolgreich verlegt. Auch 2014 wird die Airbus Group in enger Kooperation mit den Sozialpartnern sicherstellen, dass die Restrukturierung von Airbus Defence and Space sowie der Zentralfunktionen in sozial verantwortlicher Weise verläuft.

Das Durchschnittsalter der Mitarbeiter lag 2013 konzernweit bei 43 Jahren. 12,8 Prozent der aktiven Belegschaft waren unter 30 Jahre und 29,2 Prozent über 50 Jahre alt. Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 13,5 Jahre (2012: 13,7 Jahre).

MITARBEITERBINDUNG

Die Airbus Group betrachtet Mitarbeiterbindung als zentralen Faktor für den Unternehmenserfolg. Der Konzern fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Mitarbeiterbindung auf Teamebene sowie den Austausch von Best Practices und legt besonderes Augenmerk auf Programme zur Führungskräfteentwicklung und Unternehmensrichtlinien mit Relevanz für die Mitarbeiterbindung. Zur Fortschrittskontrolle dient eine für 2014 geplante erneute Umfrage zur emotionalen Mitarbeiterbindung.

Als weiteres Mittel zur Erhöhung der Mitarbeiterbindung und des Engagements für den Unternehmenserfolg werden Arbeitnehmerbeteiligungen gefördert. 2013 kauften rund 22 Prozent der Belegschaft im Rahmen des

INTEGRITÄT IN DER PRAXIS

Das Top-Management der Airbus Group fördert zwar eine Kultur der Spitzenleistungen, berücksichtigt dabei jedoch nicht nur Ergebnisse, sondern auch die Art und Weise, wie sie erzielt werden. Integrität hat im Konzern einen herausragenden Stellenwert. 2013 wurden daher die Unternehmensgrundsätze (Standards of Business Conduct) überarbeitet und konzernweit eingeführt. Darüber hinaus wurden die wichtigsten Integritätsziele der Airbus Group in der Broschüre „Unsere Integritätsgrundsätze“ übersichtlich zusammengefasst und in Team-Meetings individuell erläutert. Die Airbus Group setzt sich für eine Kultur der Integrität ein und stellt Mitarbeitern entsprechende Werkzeuge und Verhaltensmodelle zur Verfügung.

ÖKO- EFFIZIENZ



Vereinbarung über Hybridantriebssysteme zwischen Airbus Group, Siemens und Diamond Aircraft.

Die Airbus Group investiert auch künftig in ökoeffiziente Innovationen, die Mehrwert für den Kunden schaffen und Emissionen senken.

2013 investierte die Airbus Group weiter in die Verbesserung der Treibstoffeffizienz von Luftfahrzeugen und die Erforschung neuer Energien wie nachhaltiger Flugtreibstoffe und Elektroantriebe. Zudem leitete das Unternehmen Maßnahmen zur Senkung des Abfall- und Emissionsaufkommens in den Produktionsprozessen ein.

FLUGZEUGE DER NÄCHSTEN GENERATION

Das wachsende Portfolio an Airbus-Flugzeugen der nächsten Generation unterstützt das zunehmende Flugverkehrsaufkommen und minimiert die Treibstoffkosten pro Sitzplatz sowie den Kohlendioxidausstoß (CO₂) und andere Emissionen wie Lärm.

Ende 2013 war die weltweite A380-Flotte auf 122 Maschinen gewachsen. Jede A380 fliegt um 20 Prozent treibstoffeffizienter als ihr direkter Wettbewerber. Zudem liegt die Lärmentwicklung der A380 beim Start um den Faktor zwei und bei der Landung um den Faktor drei bis vier unter der des direkten Wettbewerbers.

Die A350 XWB, die voraussichtlich im vierten Quartal 2014 in Dienst gestellt wird, verbraucht 25 Prozent weniger Treibstoff als das Konkurrenzmodell der Vorgängergeneration. Die A320neo, die ab 2015 ausgeliefert werden soll, verbraucht 15 Prozent weniger Treibstoff als heutige Single-Aisle-Maschinen, und die neuen Flügel-Sharklets der A320-Familie verringern den Treibstoffverbrauch schon jetzt um mehr als vier Prozent.

Laut „Airbus Global Market Forecast 2013–2032“ haben Innovationen im Flugzeubbereich in den vergangenen 40 Jahren im Treibstoffverbrauch und bei der Lärmemission zu Senkungen von 70 beziehungsweise 75 Prozent geführt. Nach Angaben des zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC) ist der Luftverkehr für etwa zwei Prozent aller von Menschen verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich.

Die Airbus Group erforscht neue Technologien für die alternative Energieversorgung an Bord von Flugzeugen. 2013 erhielt das Unternehmen für seine Forschungsarbeit zur Verwendung von Brennstoffzellen den renommierten „GreenTec Award“ in der Kategorie Luftfahrt. Brennstoffzellen erzeugen Strom durch eine Wasserstoff-Sauerstoff-Reaktion und ermöglichen den emissionsfreien und wesentlich leiseren Betrieb von Flugzeugen am Boden sowie Effizienzvorteile im Flugbetrieb. Durch die Integration und Nutzung von Nebenprodukten der Brennstoffzelle wie Wasser, Inertgas und Abwärme lassen sich das Gesamtgewicht verringern und die Energieeffizienz weiter erhöhen.

In Ländern wie Kanada, Russland und China hat Airbus zudem Forschungsvereinbarungen zur Entwicklung und Vermarktung nachhaltiger Flugtreibstoffe geschlossen.

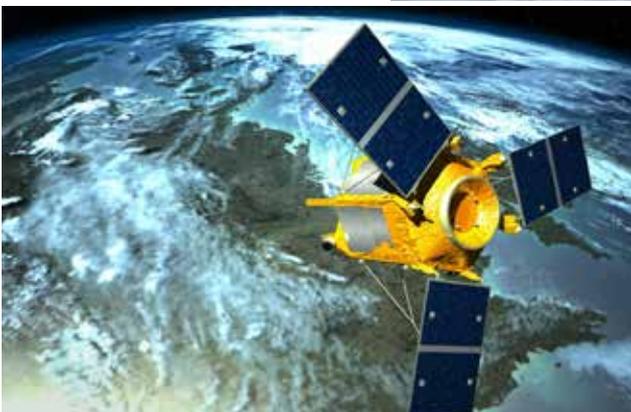
Auch durch Verbesserungen beim Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management – ATM) wird sich die Ökoeffizienz wesentlich erhöhen. Der Konzern ist maßgeblich an ATM-Programmen beteiligt, beispielsweise am „Single European Sky ATM Research“-Programm (SESAR) in Europa



Die Airbus Group erforscht neue Technologien für die alternative Energieversorgung an Bord von Flugzeugen.



A320neo



Erdbeobachtungssatellit SPOT 6

und an NextGen in den USA. Das Unternehmen Airbus ProSky, das Lösungen zur ATM-Verbesserung entwickelt, erhielt den Auftrag, kostengünstige Verfahren zu untersuchen, die den Treibstoffverbrauch in der Region Asien-Pazifik senken.

ÜBERWACHUNG DER UMWELT

Als führender Spezialist für Satellitensysteme verfügt die Division Airbus Defence and Space über umfangreiches Know-how und Missionserfahrungen im Bereich Erdbeobachtung. Von den Satellitenkonstellationen SPOT, Pléiades und TerraSAR-X gelieferte Bilddaten werden dazu eingesetzt, natürliche Ressourcen zu überwachen, von Abholzung und Waldschäden betroffene Waldgebiete zu erfassen und das Wachstum von Megastädten zu beobachten.

Gemeinsam mit Kunden und Partnern entwickelt Airbus Defence and Space neue Raumfahrzeuge und Technologien,

die zu einer stärker nachhaltig geprägten Gesellschaft beitragen. Die Division ist Hauptauftragnehmer in vier der sechs Living-Planet-Missionen der ESA: CryoSat-2, Swarm, Aeolus und EarthCARE. Das Swarm-Satelliten-Trio wurde 2013 in die Umlaufbahn gebracht und beobachtet von dort das Magnetfeld der Erde.

Ein von der Division entwickelter Dienst zur Messung von Treibhausgasemissionen wurde während des Caring for Climate Business Forum im November 2013 auf der Vertragsstaatenkonferenz in Warschau als Unternehmensinitiative im Bereich Energie und Klimaschutz präsentiert. Der neue Überwachungsdienst ermöglicht es Regierungen, Städten und lokalen Behörden, die Wirksamkeit ihrer Emissionssenkungsmaßnahmen direkt zu messen. Nach einem ersten Testbetrieb in London hat der neue Dienst bereits damit begonnen, Emissionen in Paris und Rotterdam zu kartieren.

UMWELTVERTRÄGLICHE PRODUKTION

Der Konzern arbeitet divisionsübergreifend daran, die Umweltauswirkungen industrieller Aktivitäten zu reduzieren. Airbus hat die Umweltinitiative blue5 weitergeführt, die unter anderem folgende Ziele hat: Bis zum Jahr 2020 sollen (im Vergleich zu 2006) die CO₂-Emissionen, der Wasserverbrauch, die Abfallmenge und der Ausstoß von flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds) um 50 Prozent, der Energieverbrauch um 30 Prozent und die Industrieabwassermenge um 80 Prozent reduziert werden.

Die Airbus Group hält weltweit rund 37.000 Patente.

INNOVATION

Die Airbus Group bleibt dem Ziel verpflichtet, bahnbrechende Luft- und Raumfahrttechnologien zu entwickeln.

Bei der Entwicklung neuer Produkte konzentriert sich der Konzern darauf, den Wert bestehender Plattformen zu maximieren.

Die Entwicklung bahnbrechender Luft- und Raumfahrttechnologien ist ein wichtiger Bereich des Konzerns. 2013 blieben die Ausgaben für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung (F&E) mit 3.160 Millionen Euro stabil (2012: 3.142 Millionen Euro). Die Investitionen in die Grundlagenforschung und -technologie lagen absolut gesehen auf dem Niveau des Vorjahres und machten fast ein Drittel der gesamten F&E-Ausgaben aus. 2013 aktivierte der Konzern Entwicklungskosten in Höhe von 354 Millionen Euro für das A350-XWB-Programm.

Die Entwicklungstätigkeit im zivilen Flugzeuggeschäft wurde vom A350-XWB-Programm dominiert, wo wesentliche Fortschritte in der Flugerprobung erzielt wurden. Darüber hinaus setzte Airbus seine Strategie der schrittweisen Verbesserung bestehender Plattformen fort. Die Entwicklung der A320neo lag weiterhin exakt auf Kurs. Neu auf dem Plan steht eine leichtere A330-Version für Regional- und Inlandsflüge.

Bei Airbus Helicopters konzentrierte sich die Entwicklungsarbeit auf die mittelschwere, zweimotorige EC175 und die neue leichte zweimotorige EC145 T2, die beide 2014 in Dienst gehen sollen. Auch die Entwicklung des neuen mittelschweren Hubschraubers X4 macht Fortschritte.

GEISTIGES EIGENTUM UND TECHNOLOGIELIZENZIERUNG

2013 reichten Mitarbeiter des Konzerns insgesamt 990 Patentanmeldungen mit Prioritätsanspruch ein. Thomson Reuters nahm den Konzern aufgrund seiner hervorragenden weltweiten Forschungs- und Entwicklungsbilanz in die Top 100 Global Innovators auf; bei Booz & Co rangiert er in den Top 50.



Start der Initiative für Cyber-Sicherheit im Jahr 2013



Das elektrisch angetriebene Trainingsflugzeug E-Fan.

Airbus Group hält weltweit rund 37.000 Patente. Im Rahmen der Technologielizenzierung vermarktet der Konzern sein geistiges Eigentum in Bereichen wie Verbund- und Metallwerkstoffe, umweltverträgliche Technologien, Sicherheitstechnik und Kommunikationsinfrastruktur.

GRUNDLAGENFORSCHUNG

Konzernweite Forschungs- und Technologieprojekte werden vom Forschungsnetzwerk Airbus Group Innovations gesteuert, das mehr als 1.000 Wissenschaftler und Ingenieure beschäftigt, darunter Doktoranden und Werkstudenten, an Standorten in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Spanien, USA, Kanada, Singapur, Indien und China. Airbus Group Innovations entwickelt das technische Potenzial dieser Projekte vom Reifegrad eins bis drei, das heißt von der Erforschung zugrunde liegender technischer Prinzipien über Laborversuche bis zur physischen Validierung analytischer Prognosen.

Zu den technischen Highlights des zurückliegenden Jahres gehörte die Präsentation des E-Fans, eines Trainingsflugzeuges für die Allgemeine Luftfahrt mit vollelektrischem Antrieb, entwickelt von Airbus Group Innovations und verschiedenen Partnern. Der E-Fan verfügt über zwei elektrisch getriebene Mantelpropeller. Eine weitere Innovation ist das Hauptfahrwerk: Es ermöglicht elektrisch angetriebenes Rollen am Boden ohne den Einsatz der Haupttriebwerke und übernimmt außerdem die Startbeschleunigung bis zu einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde.

CYBER-SICHERHEIT

2013 wurde eine konzernweite Initiative zur Cyber-Sicherheit gestartet, die sowohl das Bewusstsein für Cyber-Sicherheit als auch das Sicherheitsniveau deutlich verbessern wird.

Implementiert wurde außerdem ein Cyber-Security-Improvement-Plan für die Bereiche Informations- und Kommunikationstechnik, Produktsicherheit und industrielle Steuerungssysteme.

ERHÖHUNG DER QUALITÄT

Ein weiterer Schwerpunkt des Konzerns ist die Entwicklung innovativer Lösungen zur Optimierung von Fertigungsprozessen und Produktqualität. Das 3-D-Imaging-Tool MiRA (Mixed Reality Application), ursprünglich für den Handheld-computerunterstützten Einbau von Klammern entwickelt, wird mittlerweile auch in der Produktion im Raumfahrt- und Hubschrauberbereich eingesetzt. Bei Airbus ist MiRA bereits seit 2012 erfolgreich im Einsatz.

Auf breiterer Ebene hat der Konzern eine Qualitätsinitiative gestartet, die Leistungs- und Wettbewerbsvorteile schaffen soll und zu den wichtigsten Prioritäten für 2014 zählt.



LIEFERKETTE/ PROGRAMM- MANAGEMENT

Die Airbus Group überwacht die Lieferkette aufmerksam;
dies ist ein wesentlicher Beitrag zum Erfolg des Unternehmens.

Die externe Lieferkette hat einen beträchtlichen Anteil am Wert der Produkte der Airbus Group. Es wird erwartet, dass die externe Beschaffung 2013, wie im Vorjahr, bei rund 70 Prozent des Konzernumsatzes liegt. Der Beschaffungsumsatz beinhaltet Zahlungen an direkte Zulieferer gemäß in Rechnung gestellten Lieferungen und Leistungen einschließlich Gebühren.

Im Jahr 2012, dem bislang letzten Jahr, für das konsolidierte Daten vorliegen, belief sich der externe Beschaffungsumsatz des Konzerns auf rund 39,5 Milliarden Euro. Die Zunahme um rund 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr war in erster Linie durch Produktionssteigerungen im zivilen Flugzeuggeschäft bedingt. 30 Prozent der Ausgaben für externe Beschaffung entfielen auf Flugzeugtriebssysteme, 15 Prozent auf Flugzeugstruktur und -zelle, 14 Prozent auf Systeme und Ausrüstung, zehn Prozent auf Produktionsmaterial und acht Prozent auf produktbezogene

Leistungen. Indirekte Materialien, also Lieferungen und Leistungen, die nicht direkt verkauften Produkten und Leistungen zuzuordnen sind, machten 23 Prozent des externen Beschaffungsumsatzes aus.

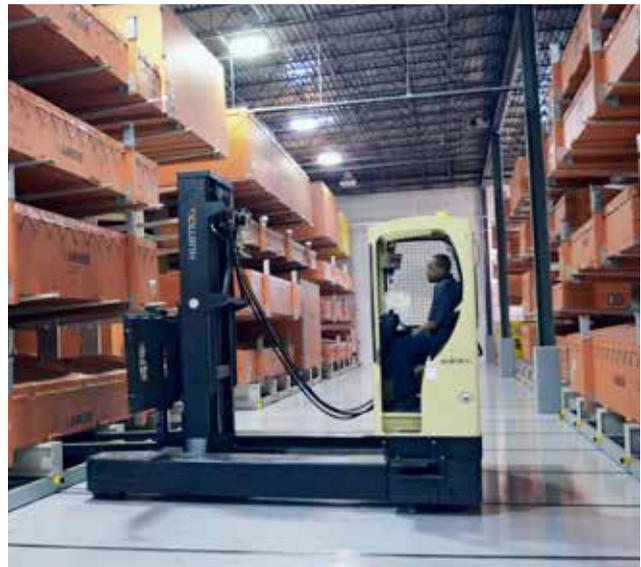
Der größte Anteil der Ausgaben für externe Beschaffung entfiel 2012 mit 71 Prozent weiterhin auf Europa. 26 Prozent des externen Beschaffungsumsatzes wurden in Nordamerika getätigt.

Für den Konzern bleibt es ein strategisches Ziel, den Beschaffungsanteil in US-Dollar zu steigern, um sich gegen das Wechselkursrisiko abzusichern. Rund 49 Prozent des externen Beschaffungsumsatzes wurden 2012 in US-Dollar verbucht (2011: 47 Prozent), 44 Prozent in Euro (2011: 46 Prozent); sechs Prozent entfielen auf Pfund Sterling und ein Prozent auf andere Währungen.



Das erste A350-XWB-Bugsegment wird aus einem Beluga-Transportflugzeug ausgeladen.

Die Erhöhung des Beschaffungsanteils in US-Dollar bleibt ein strategisches Ziel des Konzerns.



2012 bestellte der Konzern Lieferungen und Leistungen im Wert von rund 39,9 Milliarden Euro – eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Die Auftragsvolumen umfassen den Gesamtwert aller mit Lieferanten geschlossenen Verträge (nicht lediglich die Rechnungsbeträge) und basieren auf den Bestellungen.

Der Anteil der in US-Dollar fakturierten Aufträge am Volumen der Neubestellungen bei Zulieferern lag 2012 bei 54 Prozent; 39 Prozent entfielen auf Euro-Aufträge, sechs Prozent auf Pfund Sterling und ein Prozent auf andere Währungen.

INTERNATIONALE BESCHAFFUNG

Der Konzern entwickelte die Lieferkettenpräsenz außerhalb Europas weiter – als Mittel, Zugang zu Wachstumsmärkten zu erlangen und die natürliche Fremdwährungssicherung zu verbessern.

Die lokalen Einkaufsniederlassungen in Indien, China, den USA und Brasilien erhielten größere Verantwortung für den jeweiligen Aufbau der Lieferkettentätigkeit im Nahen Osten, Ostasien, Nordamerika und Südamerika. Die Entwicklung des privaten Luftfahrtsektors unterstützte die zunehmende Lieferkettentätigkeit in Schwellenländern.

MANAGEMENT VON LIEFERANTENRISIKO UND -QUALITÄT

Der Konzern verfolgt einen proaktiven Ansatz, um potenzielle Lieferkettenprobleme bereits im Vorfeld zu erkennen und aufzufangen, insbesondere im Hinblick auf Produktionssteigerungen und die anspruchsvolle Serienfertigung der A350 XWB. Konzernweite Beschaffungsgremien tauschten sich weiterhin über Best Practices aus, überwachten die Lieferantenleistung und trafen sich mit gemeinsamen Zulieferern.

2013 erfolgte eine Compliance-Risikobewertung der Lieferkette, um eine Risikokartierung des Beschaffungsprozesses durchzuführen. Dabei wurde eine Vielzahl von Themen berücksichtigt: geopolitische Lage, sensible Länder, Korruptionsrisiko, Steueroasen, sensible Rohstoffe und Beschaffungsprozess-Compliance. Diese Bewertung erlaubte es, den Beschaffungsprozess zu stärken und zusätzliche Leistungskennzahlen (KPIs) für Beschaffungs-Compliance einzuführen.

PROCUREMENT ACADEMY

Die Procurement Academy wurde 2013 auf die gesamte Airbus Group erweitert, um Tätigkeitsprofile, Kompetenzen und Kenntnisse im Beschaffungsbereich konzernweit zu harmonisieren. Im Zentrum der Maßnahmen der Academy steht die Einführung einer Reihe zentraler Schulungen, die das gesamte Lieferkettenumfeld abdecken.

PROGRAMMMANAGEMENT

Ein professionelles Programmmanagement ist ein wesentlicher Faktor der operativen Leistung der Airbus Group. In den vergangenen Jahren hat der Konzern eine Initiative für kontinuierliche Verbesserung im Programmmanagement gestartet, um modernste Richtlinien für Entwicklung und Erhaltung der notwendigen Kompetenzen zu definieren und einzuführen. Im Rahmen des kulturellen Wandels wurde das Programmmanagement als Kerndisziplin mit klarem Berufsweg definiert. Die Fortschritte in einer Reihe von Schlüsselprogrammen des Konzerns unterstreichen den Erfolg dieser Initiativen. Um die Effektivität zu verbessern, strebt der Konzern die Förderung berufsspezifischer Programmmanagement-Richtlinien bis in die Lieferkette hinein an.



FINANZKALENDER UND KONTAKT

www.airbus-group.com

FINANZKALENDER

JAHRESERGEBNISSE 2013

26. Februar 2014

ERGEBNISSE ERSTES QUARTAL 2014

13. Mai 2014

HAUPTVERSAMMLUNG

27. Mai 2014, Amsterdam, Niederlande

INFORMATIONSTREFFEN FÜR AKTIONÄRE

1. Juli 2014, Paris, Frankreich

3. Juli 2014, München, Deutschland

HALBJAHRESERGEBNISSE 2014

30. Juli 2014

NEUNMONATSERGEBNISSE 2014

14. November 2014

Das „Investor Relations and Financial Communications“-Team der Airbus Group legt Wert darauf, Investoren und sonstige Akteure auf den Finanzmärkten umfassend über Strategie, Geschäftstätigkeiten und Finanzergebnisse zu informieren.

2013 fanden weltweit 860 Treffen mit institutionellen Anlegern statt, in deren Händen sich etwa 70 Prozent der Aktien im Streubesitz befinden. Das jährliche Global Investor Forum des Konzerns, das im Dezember 2013 in London stattfand und an dem mehr als 160 institutionelle Investoren und Analysten teilnahmen, wurde live auf der Website des Unternehmens übertragen.

Zudem konnte sich das Investor-Relations-Team mit den einzelnen Aktionären in mehr als 20 Informationsveranstaltungen und bei Standortbesuchen in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien austauschen.

Zahlreiche Unternehmensinformationen und -dokumente, einschließlich Geschäftsbericht, Quartalsberichte, Unterlagen zur Hauptversammlung und Aktionärs-Newsletter „aero-notes“, stehen in englischer, französischer, deutscher und spanischer Sprache bereit.

KONTAKT INVESTOR RELATIONS

Gebührenfreie Telefonnummern

Deutschland: 00 800 00 02 2002

Frankreich: 0 800 01 2001

Spanien: 00 800 00 02 2002

Internationale Telefonnummer + 33 800 01 2001

E-Mail: airbus-group.ir@eads.com

iPad Application: Airbus Group Investors

FOTO WETTBEWERB

Die Airbus Group forderte Luftfahrtbegeisterte auf, ihr Talent in dem zweimonatigen Fotowettbewerb „Through Your Eyes“ zu zeigen, der am 15. Januar 2014 endete.

Die drei Siegerfotos wurden im Geschäftsbericht veröffentlicht. Die Gewinner heißen Ramon Jordi, Christian Böhme und Robert Oram.

NR. 1 A400M (SEITE 07)

Aufgenommen von Ramon Jordi
am 11. April 2013 in Toulouse
Blagnac, Frankreich



NR. 2 A380 (SEITE 42)

Aufgenommen von Christian Böhme am 29. September 2013
in Dresden, Deutschland



NR. 3 EUROFIGHTER (SEITE 46)

Aufgenommen von Robert Oram am 20. Juli 2013
in Fairford, Großbritannien

ADRESSEN

EINGETRAGENER FIRMENSITZ

Airbus Group

Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande
Tel. + 31 71 524 56 00

KONZERNZENTRALE

Airbus Group

Bâtiment Auriga
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 – Blagnac cedex – Frankreich
Tel. +33 5 81 31 75 00
Fax + 33 5 81 31 79 00

AIRBUS

1, rond-point Maurice Bellonte
31707 Blagnac cedex
Frankreich
Tel. + 33 5 61 93 33 33

AIRBUS

DEFENCE AND SPACE

Landshuter Straße 26
85716 Unterschleißheim*
Deutschland
Tel. + 49 89 3179 0

*Umzug vorbehalten.

AIRBUS

HELICOPTERS

Aéroport International
Marseille Provence
13725 Marignane cedex
Frankreich
Tel. + 33 4 42 85 85 85

WEITERE CORPORATE OFFICES

Frankreich

37, bd de Montmorency
75781 Paris cedex 16
Frankreich
Tel. + 33 1 42 24 24 24

Deutschland

81663 München
Deutschland
Tel. + 49 89 607 0

Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien
Tel. + 34 915 85 70 000

USA

Airbus Group, Inc.
2550 Wasser Terrace,
Suite 9000
Herndon, VA 20171 – USA
Tel. + 1 703 466 5600

STRATEGY AND MARKETING ORGANISATION DER AIRBUS GROUP

TEL. + 33 1 42 24 24 24 – FAX + 33 1 42 24 26 19

Repräsentanzen

Europa

Brüssel, Belgien
Tel. + 32 2 504 78 11

Berlin, Deutschland
Tel. + 49 30 259 269 11

London, Großbritannien
Tel. + 44 207 845 84 00

Oslo, Norwegen
Tel. + 47 22 00 95 50

Warschau, Polen
Tel. + 48 22 627 05 28

Moskau, Russland
Tel. + 7 495 797 53 67

Ankara, Türkei
Tel. + 90 312 439 89 64

Naher Osten

Kairo, Ägypten
Tel. + 20 2 279 486 71

Doha, Katar
Tel. + 974 4 411 0752

Muskat, Oman
Tel. + 968 244 92 760

Riad, Saudi-Arabien
Tel. + 966 1 88 07 420

Abu Dhabi, VAE
Tel. + 971 2 657 89 00

Afrika

Algier, Algerien
Tel. + 213 21 92 77 28

Centurion, Südafrika
Tel. + 27 12 6868 900

Nordamerika

Ottawa, Kanada
Tel. + 1 613 230 39 02

Lateinamerika

São Paulo, Brasilien
Tel. + 55 11 3093 2800

Santiago de Chile, Chile
Tel. + 56 23 33 43 33

Mexico City, Mexiko
Tel. + 52 55 47 77 51 00

Zentralasien

Astana, Kasachstan
Tel. + 771 72 99 05 01

Asien

Sydney, Australien
Tel. + 61 2 88 64 05 00

Peking, China
Tel. + 86 10 64 61 12 66

Bangalore, Indien
Tel. + 91 80 4031 2500

Neu-Delhi, Indien
Tel. + 91 11 4580 1100

Jakarta, Indonesien
Tel. + 62 21 57 97 36 15

Kuala Lumpur, Malaysia
Tel. + 60 3 2163 0233

Singapur, Singapur
Tel. + 65 63 25 03 80

Seoul, Südkorea
Tel. + 82 2 327 96 702

Taipeh, Taiwan
Tel. + 886 2 2712 15 94

Bangkok, Thailand
Tel. + 662 610 4300

Hanoi, Vietnam
Tel. + 844 39 43 68 85

www.reports.airbus-group.com

Der vollständige Geschäftsbericht der AIRBUS GROUP für das Jahr 2013 umfasst:

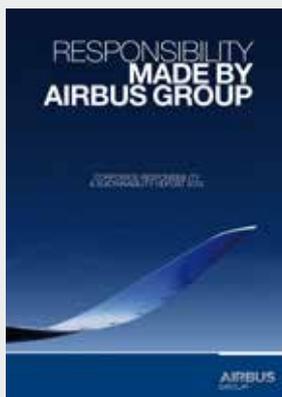


Das Unternehmen im Jahr 2013
„WE MAKE IT FLY“



Registrierungsdokument 2013
Finanzbericht

Die AIRBUS GROUP bedankt sich bei allen, die an der Erstellung dieses Geschäftsberichts beteiligt waren.



Bitte beachten Sie auch den beiliegenden Corporate Responsibility and Sustainability Report 2013 der AIRBUS GROUP.

Gestaltung und Produktion:  – Text: The Clerkenwell Consultancy – Druck: Chirat.

Geschäftsbericht – Fotos © Airbus, © Airbus/ A. Doumenjou, © Airbus Group, © Airbus Group/Bilfinger Dannenberg © Airbus Group/CAPA pictures, © Airbus Group/Nicolas Gouhier, © Airbus Group/LCL Production – Sylvain Pascaud, © Airbus Group/Sven Marquardt, © Airbus Helicopters, © Ramon Jordi, © Airbus Defence and Space, © Airbus Defence and Space/Astrium, Astrium SAS, © Airbus Defence and Space/Dannenberg, © Airbus Military, © Airbus China, © Airbus Group Inc., © Astrium, © EADS/C. Guibbaud 2010, © Christian Böhme, © Robert Oram, © ESA, © ESA-CNES-ARIANESPACE/Optique Vidéo du CSG, © Eurofighter GmbH/Andreas Zeitler, © Getty Images/themosse, Marc Volk, Westend61, X.

Fotos der Mitglieder des Executive Committee und des Board of Directors der Airbus Group: © Airbus Group/Andreas Pohlmann.

Alle Rechte vorbehalten.

www.airbus-group.com

**European Aeronautic Defence
and Space Company EADS N.V.**

Mendelweg 30
2333 CS Leiden
Niederlande

Bâtiment Auriga
4, rue du Groupe d'Or – BP 90112
31703 Blagnac cedex – Frankreich

AIRBUS
GROUP