

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias Estados financieros consolidados auditados correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002

1 Introducción y presentación

El siguiente examen se basa en los estados financieros consolidados auditados de EADS correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002 (conjuntamente, los "Estados Financieros"). Los Estados Financieros se han elaborado de conformidad con las normas internacionales conocidas como International Financial Reporting Standards ("IFRS") publicadas por el Consejo de Normas Contables Internacional ("IASB"). En desacuerdo con la norma contable IAS 38, Inmovilizaciones Inmateriales, que exige que los costes de desarrollo se capitalicen si se cumplen ciertas condiciones, el Grupo contabiliza todos los gastos de actividades de desarrollo financiadas de forma interna cuando se incurrir en ellos.

Con un volumen de negocios consolidado de 29.900 millones de euros en 2002, EADS es el líder europeo de la industria aeroespacial y de defensa y es la segunda empresa más grande del sector en el ámbito mundial. En términos de cuota de mercado, EADS se encuentra entre los dos principales fabricantes de aviones comerciales, helicópteros civiles, lanzadores espaciales comerciales y misiles, y es uno de los proveedores más importantes de aviones militares, satélites y electrónica de defensa. En 2002, generó aproximadamente un 80% de su volumen de negocios total en el ámbito civil y un 20% en el ámbito militar. A 31 de diciembre de 2002, EADS contaba con una plantilla de personal en activo de 103.967.

EADS agrupa sus actividades en las cinco divisiones operativas siguientes:

- **Airbus:** Airbus: aviones comerciales de más de 100 plazas;
- **Aviación de Transporte Militar:** Aviación de Transporte Militar: aviones de transporte militar y de misión;
- **Aeronáutica:** helicópteros civiles y militares, aparatos militares de combate y entrenamiento, aviones regionales de turbo propulsión y aviones comerciales ligeros y servicios de reconversión y mantenimiento de los aparatos civiles y militares;
- **Sistemas de Defensa y Civiles:** sistemas de misiles, electrónica de defensa y de sistemas, servicios logísticos, de entrenamiento, de pruebas, de ingeniería y otros servicios relacionados y soluciones en materia de telecomunicaciones militares y civiles; y
- **Espacio:** satélites, infraestructuras orbitales y vehículos de lanzamiento, así como servicios de lanzamiento.

En general, estas actividades de fabricación se caracterizan por ciclos de producción de larga duración y se ven influenciadas por las tendencias a largo y medio plazo de los mercados de la aviación civil, la industria aeroespacial, la defensa y las telecomunicaciones. Otra característica significativa de estos negocios es su dependencia de los presupuestos estatales.

Actualmente, EADS posee una calificación A3 de Moody's con una perspectiva estable, y A/con una perspectiva negativa/A-1 de Standard and Poor's.

2 Consideraciones contables

2.1 Cambios en el perímetro de consolidación

Constitución de MBDA: El 18 de diciembre de 2001, EADS, BAE Systems y Finmeccanica constituyeron MBDA, una sociedad en la que se unen los negocios de MBD y de AMM, y las actividades de sistemas de misiles de AMS. EADS y BAE Systems controlan cada una un 37,5% de MBDA, mientras que Finmeccanica posee el 25% restante. En virtud de los acuerdos de accionistas relativos al grupo MBDA, EADS y BAE Systems ejercen conjuntamente determinados derechos de control sobre MBDA a través de MBDA Holdings, incluyendo el derecho que asiste a MBDA Holdings a nombrar el CEO, el Director General de Operaciones y el Director Financiero.

En 2001, la cuenta de resultados consolidada reflejaba la consolidación del 50% de MBD y la consolidación de la totalidad de AMM mediante la constitución de MBDA el 18 de diciembre. A partir del 18 de diciembre, tal y como se aprecia en el balance consolidado a 31 de diciembre de 2001, EADS ha consolidado proporcionalmente el 50% de MBDA en el seno de la División de Sistemas de Defensa y Civiles, en consonancia con su capacidad para influir en las operaciones, mientras que el control de Finmeccanica queda reflejado en una participación minoritaria del 12,5%. En 2002, EADS reconoció un ejercicio completo de la cuenta de resultados de MBDA en su cuenta de resultados consolidada.

Adquisición de Tesat Spacecom y Cogent: Tras las adquisiciones de Tesat Spacecom el 30 de noviembre de 2001 y Cogent Defence Systems el 1 de diciembre de 2001, las operaciones realizadas por dichas sociedades en 2002 fueron incluidas por primera vez de forma completa en la cuenta de resultados consolidada de EADS correspondiente a 2002.

Venta de Aircelle y EADS Matradatavision ("MDTV"): El 6 de marzo de 2002, EADS vendió su participación en la joint venture Aircelle a Snecma, obteniendo un beneficio por dilución de 63 millones de euros. El 20 de noviembre de 2002, IBM compró a EADS la sociedad MDTV (a excepción de dos filiales de la misma que se negociarán por separado) por 12 millones de euros. Las actividades de dichas empresas dejaron de incluirse en los Estados Financieros a partir de las fechas respectivas en que se realizaron las ventas.

2.2 Beneficios por dilución

Las operaciones realizadas en 2001 que dieron lugar a la constitución de Airbus S.A.S. y MBDA produjeron una dilución de la participación de EADS en Airbus, MBD y AMM. Estas operaciones requirieron una valoración de los negocios aportados, cuyo valor de mercado, calculado en el curso de las negociaciones, superaba al valor neto en libros del activo neto consolidado de EADS. Por consiguiente, EADS reconoció unos beneficios por dilución por importe de 2.537 millones de euros por un porcentaje de dilución del 20% en Airbus, y de 257 millones de euros por el 12,5% de MBD y el 62,5% de AMM, todos ellos netos de gastos relacionados con la operación. Estos beneficios por dilución se han incluido en la partida de "otros ingresos" y fueron considerados como partidas de naturaleza no recurrente por EADS. Véase "Resultado de las actividades ordinarias – Cuentas de resultados consolidadas – Utilización del EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y de los Gastos/Ingresos Extraordinarios".

2.3 Ajustes del valor razonable "fair value"

La fusión de las actividades de ASM, Dasa y CASA que derivó en la creación del grupo EADS en el año 2000 se registró utilizando el método contable del precio de adquisición, siendo ASM el comprador. Por consiguiente, el valor contable de ciertos elementos del activo y del pasivo, sobre todo inmovilizaciones materiales y existencias se ajustó mediante un importe total de 1.755 millones de euros, neto de impuestos, para asignar una parte de los respectivos valores razonables de mercado "fair market value" de Dasa y CASA en el momento de la fusión (los "Ajustes del Valor razonable fair value"). Dichos incrementos totales de valor se están amortizando por lo general durante un período de entre cuatro y quince años en lo que respecta a inmovilizaciones materiales y durante menos de 24 meses en cuanto a existencias. Asimismo, en 2001 en relación con la constitución de Airbus S.A.S., EADS ajustó el valor contable de las inmovilizaciones materiales y las existencias de Airbus mediante un importe total de 319 millones de euros, netos de impuestos sobre beneficios, para reflejar sus respectivos valores razonables de mercado. Los ajustes del valor razonable "fair value" se registran como amortización en las cuentas de resultados consolidadas, en la partida "coste de ventas". A efectos de presentación de informes a la dirección, EADS trata dichas amortizaciones como partidas no recurrentes. Véase "Resultados de las actividades ordinarias – Cuenta de resultados de EADS – Utilización del EBIT y del Resultado Neto antes de la amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios".

2.4 Depreciación extraordinaria de los activos

Cuando, en opinión de la Dirección, se produce un acontecimiento de importancia en los mercados o un cambio significativo de las previsiones o hipótesis, EADS realiza una prueba de depreciación extraordinaria sobre los activos netos del negocio o los negocios que se prevé puedan verse afectados. Las pruebas de depreciación extraordinaria se realizan normalmente utilizando el método de los flujos de caja descontados.

Al igual que en 2001, en 2002 EADS realizó revisiones de depreciación extraordinaria sobre los activos netos de los negocios de la División Espacio que dieron lugar a una aceleración de la amortización del fondo de comercio por 350 millones de euros en relación con las actividades espaciales comerciales. Véase "Resultado de las actividades ordinarias – Cuenta de resultados de EADS – Comparación de los ejercicios 2001 y 2002 – Amortización del fondo de comercio y pérdidas por amortización del fondo de comercio" y "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 10: Inmovilizaciones inmateriales".

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

2.5 Gastos de investigación y desarrollo

EADS contabiliza los costes de investigación y desarrollo financiados internamente como gastos del ejercicio en el que se hayan originado. Cuando la financiación de los gastos de investigación y desarrollo la realice total o parcialmente un cliente de acuerdo con un contrato, la parte objeto de financiación externa se contabilizará como ingresos. Mientras que los costes de investigación y desarrollo de EADS financiados internamente figuran en la cuenta de resultados consolidada en la partida gastos de investigación y desarrollo, los costes de investigación y desarrollo con financiación externa figuran en la cuenta de resultados en el apartado costes de ventas.

El tratamiento contable de los costes de investigación y desarrollo utilizado por EADS no está de acuerdo con las normas IFRS, que la Sociedad ha aplicado, salvo esta excepción, en la preparación de los estados financieros consolidados. Las normas IFRS exigen que los costes de desarrollo se capitalicen como inmobilizaciones inmateriales en el período en el que se produzcan si se cumplen ciertos criterios para el reconocimiento del activo. Esta excepción en la utilización de las normas IFRS hace que EADS pueda compararse de forma más directa con las empresas estadounidenses del sector y refleja la preferencia de la Dirección por dar un tratamiento más conservador a los gastos de I+D.

En 2002, la amortización del utillaje y herramientas se contabilizó en la partida coste de ventas de acuerdo con las normas IFRS, aunque en años anteriores, se había hecho en investigación y desarrollo. Para poder realizar las comparaciones pertinentes, se ha vuelto a elaborar la cuenta de resultados consolidada correspondiente al año 2001 con el fin de reflejar el importe de dicha amortización (205 millones de euros) en la partida coste de ventas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 6: Costes de ventas y otros gastos de explotación".

2.6 IAS 39 – Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisa

Históricamente, la cartera de instrumentos de cobertura del riesgo divisas de EADS estaba compuesta tanto por instrumentos de micro como macro cobertura. Como consecuencia de la estricta aplicación de la norma IAS 39, EADS garantiza que las variaciones significativas en el resultado financiero que se experimentaron en el año 2000 se reducen en gran medida y que las variaciones del resultado neto estén más en consonancia con las variaciones de los ingresos de explotación que en el pasado. A partir del 1 de enero de 2001, y en cumplimiento de la norma IAS 39, todos los instrumentos derivados deben reconocerse en el balance a su valor razonable de mercado "fair market value".

Instrumentos de micro cobertura. . Cuando los instrumentos de cobertura forman una unidad de cobertura con los pedidos con los que tienen una relación directa, debe aplicárseles el tratamiento contable que establece la norma IAS 39 y se denominan "micro" coberturas. Los ingresos procedentes de esos pedidos de clientes se registran en euros al tipo de cambio cubierto y el impacto de los instrumentos de cobertura se registra en el margen bruto y en los ingresos de explotación en el momento de la contabilización del ingreso. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de micro cobertura en vigor se cierra teóricamente en el balance al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los instrumentos de micro cobertura con un cierre teórico en valores positivos antes de impuestos se contabilizan en otros activos, mientras que los que tienen un cierre teórico con valor negativo antes de impuestos se incluyen en provisiones para instrumentos financieros. Los cambios registrados en los cierres teóricos antes de impuestos de los instrumentos de micro cobertura con respecto al período contable anterior se contabilizan como ajustes del Beneficio/ pérdidas acumuladas ("**AOCI**"), un componente de los fondos propios consolidados. Todas estas partidas se encuentran netas de las variaciones relativas a (i) impuestos anticipados (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valores negativos) y de impuestos diferidos (correspondientes a instrumentos de cobertura con cierres teóricos con valor positivo) y (ii) participaciones minoritarias (cuando el contrato de cobertura tiene como titular a una entidad no controlada totalmente por EADS, como, por ejemplo, Airbus). Véase "Estado de Fondos Propios Consolidados – Beneficio/pérdidas acumuladas ("**AOCI**")".

Los instrumentos de micro cobertura relacionados con pedidos cancelados resultan en excsos de coberturas y se consideran realizados a efectos contables. La suma de (i) los cambios en el valor razonable "fair value" de dichos instrumentos de cobertura desde el 1 de enero de 2002 y (ii) la anulación de la partida Beneficio/ pérdidas acumuladas ("AOCI") correspondiente a esas coberturas antes del 1 de enero de 2002 se registraría en ingresos financieros e ingresos de impuestos diferidos en la cuenta de resultados. En 2002, no se realizó ningún asiento contable de este tipo.

Aunque ese tratamiento contable cumple estrictamente la norma IAS 39, no refleja las operaciones de tesorería reales con respecto a esos instrumentos de cobertura, que son aplazados. Los instrumentos de cobertura que se aplazan se vinculan entonces a los ingresos en efectivo de los pedidos previstos en una fecha posterior, y se registran como nuevos instrumentos de micro cobertura con un tipo cubierto apropiado para el tipo de futuro correspondiente a esa fecha. Véase "Gestión del riesgo en divisa – Aplazamientos".

Instrumentos de cobertura macro Los instrumentos de cobertura que no están relacionados con un pedido concreto se denominan "macro" coberturas y no se les puede aplicar el tratamiento contable de coberturas que establece la norma IAS 39. Cuando vencen, se contabilizan en el apartado resultado financiero, y su efecto no se contabiliza como margen bruto ni como ingresos de explotación, a pesar de que su objetivo inicial sea cubrir los flujos de caja de las entregas. Al final de cada período contable, el valor de cada contrato de macro cobertura en vigor se cierra teóricamente al tipo de cambio a plazo/futuro vigente en ese momento. Los cambios en el cierre teórico antes de impuestos con respecto al período contable anterior se contabilizan en otros resultados financieros. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 8: Resultados financieros".

El 1 de enero de 2001, la mayor parte de los instrumentos de macro cobertura pendientes se asociaron a pedidos concretos y, por consiguiente, cumplen los requisitos de tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39. Estos instrumentos de cobertura tienen un tipo de cambio implícito que se corresponde con el tipo de cambio a plazo/futuro dólar-euro congelado a 31 de diciembre de 2000.

A 31 de diciembre de 2002, ya no existe ningún instrumento de macro cobertura pendiente que no esté asociado a pedidos concretos.

Los ingresos en divisas distintas al euro que no están cubiertas mediante instrumentos financieros se convierte a euros al tipo de cambio al contado vigente en la fecha en que se produce la transacción subyacente.

3 Políticas

3.1 Política de gestión de tipos de cambio

La mayor parte de los ingresos de EADS están denominados en dólares estadounidenses (aproximadamente 20.000 millones de dólares en 2002), de los cuales aproximadamente la mitad de dicha exposición dispone de "cobertura natural" gracias a los costes denominados en dólares estadounidenses. El resto de los costes se realizan fundamentalmente en euros y, en menor medida, en libras esterlinas. Por consiguiente, si EADS no utilizase instrumentos financieros que le permitan cubrir el riesgo de divisas entre el momento del pedido y su entrega, sus resultados se verían afectados por la evolución en el mercado de las paridades de cambio entre el dólar y las divisas mencionadas. De acuerdo con la política de EADS de que sus resultados provengan fundamentalmente de sus actividades, la Sociedad recurre a estrategias de cobertura concebidas para gestionar la incidencia de la volatilidad del dólar sobre sus resultados.

La exposición neta al riesgo se define como la exposición total a la divisa (la cifra de negocios denominada en dólares estadounidenses), neta del porcentaje que cuenta con una "cobertura natural" como consecuencia de los costes denominados en dólares.

EADS pretende cubrir la mayoría de su exposición neta al riesgo basándose en la cartera de pedidos en firme y presupuestados. En el caso de productos como los aviones, EADS utiliza normalmente una cobertura de los flujos de caja netos en dólares relacionados con contratos en firme correspondientes al año siguiente hasta 2010. Las posiciones cubiertas se definen como los primeros ingresos en efectivo previstos altamente probables para un mes determinado, basándose en los pagos finales en el momento de la entrega. El importe de esos primeros ingresos lo decide un comité de tesorería y normalmente cubre hasta el 100% de la exposición neta en dólares estadounidenses equivalente prevista para los cinco años siguientes. Por lo que respecta al A380, la política de EADS es cubrir el 100% de los flujos de caja derivados de pedidos en firme.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Durante el año 2002, llegaron a su vencimiento instrumentos de cobertura de ventas denominados en dólares estadounidenses por valor de unos 9.000 millones de dólares. El tipo de cambio al que se contabilizó la cifra de negocio en dólares estadounidenses en 2002 fue 0,98 dólares por euro. La siguiente tabla muestra el importe nominal de instrumentos de cobertura de divisas en vigor a 31 de diciembre de 2002 y los tipos de cambio del dólar aplicables a los volúmenes de negocio correspondientes.

| (en miles de millones de dólares estadounidenses) | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Total |
|---|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|
| Total de instrumentos de cobertura | 10,9 | 8,3 | 6,3 | 5,7 | 4,6 | 4,2 | 1,7 | 0,6 | 42,2 |
| Euro-Dólar estadounidenses | 9,1 | 6,8 | 5,2 | 4,8 | 3,8 | 3,5 | 1,4 | 0,5 | 35,1 |
| Libra-Dólar estadounidenses | 1,8 | 1,4 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,3 | 0,1 | 7,1 |
| Tipos futuros | | | | | | | | | |
| Euro-Dólar estadounidenses | 0,98 ¹ | 0,94 | 0,94 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,95 | 0,98 | |
| Libra-Dólar estadounidenses | 1,53 | 1,53 | 1,47 | 1,46 | 1,46 | 1,46 | 1,46 | 1,49 | |

¹ Teniendo en cuenta la realización de una provisión a cierre teórico derivada de los instrumentos de cobertura anteriores, el tipo aplicable para el EBIT es de 0,96 euro-dólar estadounidense.

Aplazamientos posteriores al 11 de septiembre de 2001. Las revisiones a la baja de las entregas de aviones comerciales, relacionadas con los atentados del 11 de septiembre de 2001, han derivado en una descompensación entre las posiciones de cobertura y los flujos netos de efectivo previstos. Dicha posición descompensada se aplazará para años posteriores. Los aplazamientos no se realizan inmediatamente cuando se produce una situación de este tipo, sino en la fecha en que vencen tales instrumentos de cobertura descompensados. Los instrumentos de cobertura renovados tienen vencimientos en consonancia con los nuevos ingresos de efectivo previstos de los pedidos con los que forman relaciones de cobertura.

3.2 Política de gestión de tipos de interés

EADS emplea una técnica de gestión de activos y pasivos cuyo objetivo es minimizar los riesgos de tipo de interés. El Grupo pretende lograr una estructura de deuda que se corresponda con el perfil de riesgo de sus activos. La exposición neta a riesgos de tipos de interés se gestiona mediante diversos tipos de instrumentos con el fin de reducir dichos riesgos y sus repercusiones financieras. Por lo tanto, el grupo EADS puede utilizar instrumentos derivados de tipos de interés con el propósito de obtener cobertura.

Los instrumentos de cobertura que se asignan específicamente a instrumentos de deuda tienen como máximo los mismos importes nominales, así como las mismas fechas de vencimiento que los elementos cubiertos, con la excepción de un pequeño número de posiciones residuales con efectos positivos a efectos del cierre teórico no significativos. En general, EADS sólo invierte en instrumentos a corto plazo y/o instrumentos que están relacionados con un tipo de interés variable para minimizar aún más cualquier riesgo de tipo de interés en su tesorería y cartera de inversiones financieras temporales.

3.3 Política de financiación de ventas

EADS prefiere el pago en efectivo de las ventas, y fomenta que los clientes obtengan financiación independiente, con el fin de evitar conservar un riesgo de crédito o de activos en relación con los productos entregados.

Sin embargo, con el fin de apoyar las ventas del producto, fundamentalmente en Airbus y ATR, EADS puede acordar participar en la financiación a clientes, dependiendo de cada caso, ya sea directamente o mediante garantías proporcionadas por terceros. Un equipo comprometido realiza un cuidadoso seguimiento de la exposición financiera y exposición al riesgo del valor del activo total de EADS y su evolución en términos de calidad, volumen y necesidades de tesorería. EADS tiene la intención de estructurar toda la financiación que proporciona a sus clientes en consonancia con las condiciones de mercado para un tipo de deuda de calificación similar, a fin de facilitar cualquier venta posterior o la reducción de dicho riesgo.

A la hora de determinar el importe y las condiciones de la operación financiera, Airbus y ATR tienen en cuenta la calificación crediticia de la línea aérea, así como factores de riesgo específicos del futuro entorno operativo del avión y su valor futuro previsto. Los rendimientos del mercado y las prácticas bancarias corrientes sirven de referencia para las condiciones de financiación que se ofrecen a los clientes, incluyendo el precio.

Las operaciones de financiación de ventas suelen garantizarse con el propio avión que es objeto de la venta. Asimismo, Airbus y ATR se benefician de cláusulas de protección y paquetes de garantías diseñados a medida de los riesgos percibidos y el entorno jurídico. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias" para consultar un análisis de las políticas de financiación de ventas y los procedimientos contables de las mismas.

Contabilización de Operaciones de Financiación de Ventas en los Estados Financieros

En el balance. Cuando tras una operación de financiación, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión financiado corresponden al cliente, la operación es considerada como un préstamo y como un arrendamiento financiero. En esos casos, el beneficio originado por la venta del avión se contabiliza en el momento de su entrega, mientras que los intereses financieros se registran a lo largo del tiempo como resultado financiero. El importe pendiente del principal se contabiliza en otros activos financieros a largo plazo del balance, neto de devaluaciones acumuladas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo".

Si, por el contrario, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión financiado siguen en manos de Airbus o ATR, la operación se considera como un arrendamiento operativo. La política de EADS es no participar en arrendamientos operativos en el caso de nuevos aviones que se vayan a entregar a los clientes. No obstante, esta situación puede darse en relación con la recomercialización de aviones recomprados o readquiridos. Los ingresos por arrendamientos de este tipo se contabilizan como beneficio durante la vigencia del arrendamiento. El aparato arrendado se registra a precio de coste en el balance como inmovilizado material y el correspondiente coste por amortización se registra como coste de ventas. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales".

Determinados contratos de venta pueden incluir una garantía del valor de los activos ("GVA"), de acuerdo con la cual Airbus o ATR garantizan una parte del valor de un avión en una fecha determinada posterior a la venta. Si el valor actual de la GVA supera el 10% del precio de venta de la aeronave, a la venta del avión en cuestión se le da el tratamiento de arrendamiento operativo en los estados financieros. Los pagos recibidos de los clientes tras la entrega del aparato se contabilizan como ingresos diferidos y se amortizan linealmente hasta la última fecha de ejercicio de la GVA. Los costes de producción del aparato se contabilizan como inmovilizado material y la diferencia entre el coste de producción y el importe de la GVA se amortiza hasta la fecha de ejercicio de la GVA. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizado material"; y "Nota 21: Ingresos diferidos".

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Fuera del balance – Compromisos contingentes. Ciertos compromisos de financiación de ventas, como las estructuras conocidas como lease in/lease out y ciertas GVA, no se incluyen en el balance. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

En virtud de las estructuras lease in/lease out, que Airbus y ATR aplicaron en el pasado para aprovechar los beneficios fiscales relacionados con el leasing existentes en ciertas jurisdicciones, los riesgos y beneficios derivados de la propiedad del avión corresponden normalmente a un tercero, al que se suele denominar arrendador principal. El arrendador principal arrienda el avión a Airbus o ATR, que a su vez lo subarriendan al cliente. En la medida de lo posible, las condiciones del arrendamiento principal y del subarrendamiento son idénticas en cuanto a los pagos y demás condiciones financieras. En la práctica, Airbus o ATR actúa como un reforzador del crédito para la operación, como si estuviera dando una garantía de arrendamiento al arrendador principal en nombre del subarrendatario. Esos compromisos de Airbus o ATR se contabilizan como pasivos contingentes fuera de balance.

Si el valor actual de una GVA es inferior al límite del 10%, la operación cubierta por la GVA no se registra en el balance consolidado, sino que se contabiliza como venta. En general no se espera que las GVA se ejerzan con un coste adicional para Airbus o ATR. Asimismo, para reducir la exposición en virtud de las GVA y para reducir al mínimo posible la probabilidad de que se ejerzan, Airbus y ATR las conceden con valores prudentes para los activos garantizados y condiciones restrictivas de ejercicio, incluyendo periodos de ejercicio limitados.

Exposición al riesgo derivada de actividades de financiación de ventas

EADS clasifica los riesgos derivados de sus actividades de financiación de ventas en dos categorías: (i) exposición al riesgo de financiación, en la que el riesgo lo constituye el crédito del cliente (su capacidad para cumplir sus obligaciones en virtud de un acuerdo de financiación); y (ii) exposición al riesgo del valor del activo, en la que el riesgo está relacionado con el descenso del valor futuro del avión financiado.

Exposición bruta al riesgo. La exposición bruta al riesgo de financiación se calcula sumando (i) el valor neto contable de los aviones en virtud de arrendamientos operativos; (ii) el principal pendiente de los arrendamientos financieros o préstamos; (iii) los importes máximos de compromisos en virtud de garantías financieras; y (iv) hasta el 31 de diciembre de 2002, los valores de pérdida estipulados asociados con estructuras lease in/lease out (que se acuerda pagar en el caso de resolución anticipada de arrendamientos con beneficios fiscales).

La exposición bruta al riesgo de financiación derivada de arrendamientos operativos, arrendamientos financieros y préstamos difiere del valor de los activos relacionados del balance de EADS y de los compromisos contingentes relacionados fuera del balance por las siguientes razones: (i) los activos se contabilizan cumpliendo las normas IFRS, pero pueden referirse a operaciones en las que haya un recurso limitado a Airbus o ATR; (ii) el valor de los activos se devalúa o se amortiza en el balance consolidado; (iii) la exposición bruta fuera del balance se calcula al valor neto actual de los pagos futuros, mientras que en los Estados Financieros aparecen los pagos futuros totales al valor nominal; y (iv) la exposición al riesgo relativa a las GVA registradas como arrendamientos operativos en los estados financieros se clasifica como exposición al riesgo del valor del activo y no como exposición al riesgo de financiación.

La exposición bruta al riesgo del valor del activo se calcula sumando las cantidades máximas comprometidas en GVA y los compromisos de recompra.

Exposición neta al riesgo. La exposición neta al riesgo es la diferencia entre la exposición bruta al riesgo y el valor estimado de la garantía.

El valor de la garantía se calcula utilizando un modelo dinámico basado en el valor actual neto de las rentas futuras previstas del avión en el mercado de arrendamiento y en el coste potencial del impago. Este modelo de valoración proporciona resultados que suelen ser menores que los cálculos del valor residual realizados por fuentes independientes, con el fin de tener en cuenta la valoración conservadora de la Dirección de las condiciones del mercado.

En consonancia con su política conservadora de provisiones para el riesgo de financiación de ventas, EADS registra provisiones para cubrir totalmente su exposición neta a los riesgos de financiación y del valor del activo. Las provisiones relativas a la exposición al riesgo de financiación de ventas, ya sea en el balance o fuera del mismo, se registran como provisiones o como devaluación de los activos relacionados. Las provisiones contabilizadas como pasivo dentro de provisiones están relacionadas fundamentalmente con compromisos externos al balance y con la exposición a las GVA. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 18c): Otras provisiones". Las provisiones se contabilizan como devaluaciones de los activos relacionados si pueden relacionarse directamente con dichos activos. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos a largo plazo".

Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus

Exposición al riesgo de financiación de Airbus. Algunas empresas del grupo de EADS y BAE Systems ostentan responsabilidad solidaria por la exposición al riesgo de financiación de ventas en que Airbus incurrió antes de la constitución de Airbus S.A.S. La exposición de EADS al riesgo derivado de las obligaciones en que incurriera Airbus después del 1 de enero de 2001 está limitada por su condición de accionista en Airbus S.A.S., en la que posee el 80% de las acciones.

La exposición al riesgo derivado de financiación de Airbus a 31 de diciembre de 2002 está diversificada entre aproximadamente 150 aviones, operados por unas 40 líneas aéreas; el desglose por tipo de aparato está equilibrado entre la familia A300, 310, A320 y A330/340. Asimismo, se pueden utilizar como garantía otros activos relacionados con los aviones, como piezas de repuesto. El 75% de la exposición al riesgo de financiación de Airbus se encuentra diversificada entre más de 8 líneas aéreas de siete países.

Airbus ha reducido un 32% su exposición bruta total al riesgo de financiación, desde el máximo que alcanzó en 1998, 6.000 millones de dólares estadounidenses, hasta 4.100 millones de dólares estadounidenses (3.900 millones de euros) a 31 de diciembre de 2002, mientras que la flota Airbus operativa ha aumentado un 64%, pasando de 1.838 a 3.010 aviones durante el mismo período. La Dirección considera que el actual nivel de exposición bruta al riesgo mejora la capacidad de Airbus para asistir a sus clientes en el contexto de un mercado de financiación de aviones con mucha competencia.

A 31 de diciembre de 2002 y de 2001, la exposición neta al riesgo de financiación de Airbus, sin incluir las GVAs, era la siguiente:

| (en millones de euros) | 2002 | 2001 |
|---|--------------|--------------|
| Exposición bruta al riesgo de financiación – sin ajustar | 3.904 | 4.020 |
| Ajustes | (323) | (515) |
| Exposición al riesgo de financiación – ajustada | 3.581 | 3.505 |
| En el balance | 2.690 | 2.269 |
| Fuera del balance | 891 | 1.236 |
| Valor de garantía estimado | (2.061) | (1.988) |
| Exposición neta al riesgo antes de provisiones | 1.520 | 1.517 |
| Provisión/Devaluación para financiación a clientes | (1.520) | (1.517) |
| Exposición neta residual al riesgo | 0,0 | 0,0 |

A un tipo de cambio constante del dólar estadounidense, divisa en la que Airbus registra su exposición al riesgo de financiación de clientes, la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas de Airbus se incrementó aproximadamente en 600 millones de euros.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Con anterioridad al 1 de enero de 2003, la exposición bruta al riesgo de financiación con respecto a las estructuras lease in/lease out se cuantificaba mediante referencia al valor de pérdidas estipulado. Las eliminaciones incluían principalmente una corrección de la exposición bruta al riesgo de financiación de ventas para reflejar la continuación de las estructuras lease in/lease out hasta la fecha de vencimiento (p.ej., la diferencia entre el valor de pérdidas estipulado y el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal). A partir del 1 de enero de 2003, dejará de realizarse dicha corrección, puesto que la exposición bruta al riesgo de financiación de dichas estructuras se cuantificará como el valor neto actual de los futuros pagos al arrendador principal.

Los 2.700 millones de euros de la exposición al riesgo de financiación de clientes del balance que aparece en el cuadro anterior difieren del valor contable de 2.400 millones de euros de los activos correspondientes reflejados en el balance de EADS. Dicha diferencia se debe a (i) la consolidación de los activos de acuerdo con las normas IFSR en los casos en los que no existe ningún recurso para Airbus (600 millones de euros) y (ii) la amortización de los activos relacionados (900 millones de euros). Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados – Nota 11: Inmovilizaciones materiales; y Nota 12: Inversiones y activos financieros a largo plazo" para obtener una descripción del valor contable de los activos de financiación a clientes, incluido Airbus (2.400 millones) y 50% ATR (400 millones de euros).

El importe de la exposición al riesgo de financiación de clientes fuera del balance que aparece anteriormente refleja fundamentalmente el valor neto actual de estructuras lease in/lease out, neto de depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased). El valor nominal acumulado de los futuros pagos correspondiente a la exposición registrada fuera del balance asciende a 1.452 millones de euros; en el balance de EADS existe una provisión correspondiente de 617 millones de euros. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados Auditados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

El descenso de la exposición registrada fuera del balance en comparación con el ejercicio anterior se debe esencialmente a la influencia del debilitamiento del dólar estadounidense sobre el importe en euros de dicha exposición.

Exposición al riesgo del valor del activo de Airbus. Una parte significativa de la exposición al riesgo derivada del valor de los activos de Airbus procede de las GVAs pendientes. La Dirección de Airbus considera que el riesgo financiero asociado a estas garantías es controlable. Tres factores contribuyen a esta valoración: (i) la garantía sólo cubre un tramo del valor futuro estimado del avión, y su nivel se considera prudente en comparación con el valor futuro estimado de la misma; (ii) la exposición al riesgo relacionada con la GVA está diversificada entre un elevado número de aviones y clientes; y (iii) las fechas de vencimiento de las GVAs pendientes están repartidas en distintos años hasta 2017, con lo que el nivel de exposición a vencimientos anual es bajo. Por ejemplo, para el período que abarca los años 2003 y 2007, la exposición al riesgo bruta anual derivada de las GVAs asciende aproximadamente a 280 millones de euros, reflejando el nivel máximo de la fecha de ejercicio de la GVA en 2007. En comparación con el año anterior, la exposición al riesgo del valor del activo, denominada en dólares estadounidenses, registrada en 2002 prácticamente no presentó cambios en relación con 2001. La exposición neta pendiente al riesgo de GVAs a finales del ejercicio 2002 de 526 millones de euros está totalmente cubierta mediante provisiones en el balance, por lo que la exposición neta residual es cero. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 18c): Otras provisiones"

Dado que las fechas de ejercicio de las GVAs finalizan por término medio diez años después de la entrega del aparato, las GVAs emitidas en 2003 no podrán ejercerse antes de 2013 y, por tanto, no se espera un incremento en la exposición al riesgo a corto plazo.

Exposición al riesgo derivada de las actividades de financiación de ventas de ATR

EADS consolida proporcionalmente sólo el 50% de ATR y comparte el riesgo con su socio, Alenia. La exposición al riesgo derivado de clientes de ATR a 31 de diciembre de 2002 está distribuida entre 257 aviones, 60 líneas aéreas y 35 países.

ATR 100% ha reducido la exposición bruta al riesgo aproximadamente un 28%, desde el máximo que alcanzó en 1997, 1.800 millones de dólares estadounidenses, hasta algo menos de 1.300 millones de dólares estadounidenses a 31 de diciembre de 2002, a pesar de las dificultades que presenta el mercado de los aviones turbopropulsados.

A 31 de diciembre de 2001 y de 2002, la exposición neta al riesgo de financiación a clientes de ATR se estimaba de la siguiente forma:

| (en millones de euros) | ATR 50% | |
|---|------------|------------|
| | 2002 | 2001 |
| Exposición bruta al riesgo financiero | 610 | 828 |
| En el balance | 454 | 654 |
| Fuera de balance | 156 | 174 |
| Valor de garantía estimado | (538) | (710) |
| Exposición neta al riesgo antes de provisión | 72 | 118 |
| Provisión | (72) | (118) |
| Exposición neta residual al riesgo | 0,0 | 0,0 |

Compromisos de garantía de compra Aunque también se incurre en compromisos para proporcionar financiación relacionada con pedidos de la cartera de pedidos de Airbus y ATR, esos compromisos no se consideran parte de la exposición bruta al riesgo hasta que se otorga realmente la financiación, lo que ocurre cuando se entrega el avión. Esto se debe a que (i) la experiencia anterior sugiere que es poco probable que esas operaciones de financiación propuestas se pongan realmente en práctica, (ii) hasta que se entrega el avión, Airbus o ATR retienen el activo y no incurrir en ningún riesgo inusual en relación con el mismo, y (iii) es posible que terceros participen en la financiación. Con el fin de atenuar la exposición de Airbus y ATR a créditos inaceptables, esos compromisos suelen incluir condiciones financieras que deben cumplir las partes a las que se concede la garantía para beneficiarse de la misma. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

3.4 Política de gestión de la tesorería

Cash Pooling – Gestión de la tesorería

En 2002, se terminó de elaborar el marco técnico y jurídico de un sistema de cash pooling transfronterizo totalmente automatizado (que abarcaba Francia, Alemania, España y el Reino Unido). La introducción de dicho sistema en todo el Grupo está prevista para finales de 2003. El sistema de cash pooling mejora la capacidad de la Dirección para evaluar de un modo instantáneo y fiable la posición de tesorería de cada una de las filiales del Grupo y le permite distribuir la tesorería de la forma más óptima dentro del Grupo dependiendo de las cambiantes necesidades a corto plazo.

El procedimiento de gestión de tesorería diseñado para proporcionar a la Dirección una previsión mensual actualizada de la generación y el consumo de efectivo de cada filial durante el siguiente período de doce meses, introducido a modo de prueba en 2001, se encuentra ahora totalmente operativo.

Financiación

EADS sigue gozando de una sólida posición de tesorería. En 2002, se contrató una línea de crédito de apoyo sindicada de 2.850 millones de euros y se estableció una línea de crédito de 700 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones. A 31 de marzo de 2003, dichos saldos todavía no se habían utilizado. En febrero de 2003, EADS inició un Programa de Pagares a Medio Plazo de 3.000 millones de euros, con la consiguiente emisión inicial de 1.000 millones de euros de Eurobonos a siete años al 4,625%. Los objetivos de esa emisión inicial consisten en refinanciar la deuda existente aumentar el vencimiento de la deuda de la Sociedad. La Dirección considera que la creación de dichos planes de financiación ampliará su presencia y su posición global en los mercados de capital e incrementará su flexibilidad para responder a las exigencias de financiación variables.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

4 Resultados de las actividades

4.1 Cuenta de resultados consolidada

El cuadro siguiente recoge una síntesis de la cuenta de resultados consolidada de EADS para el período de doce meses indicado.

| (en millones de euros, excepto EPS) | Ejercicio cerrado a 31 de diciembre | |
|--|--|--------------|
| | 2002 | 2001 |
| Ingresos de explotación | 29.901 | 30.798 |
| Coste de ventas | (24.465) | (25.440) |
| Margen bruto | 5.436 | 5.358 |
| Gastos de ventas, administración y otros | (2.251) | (2.186) |
| Gastos de investigación y desarrollo | (2.096) | (1.841) |
| Otros ingresos | 248 | 3.024 |
| Otros gastos | 241 | 375 |
| Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del inmovilizado | (936) | (1.466) |
| Resultado antes del resultado financiero e impuestos e intereses minoritarios | 160 | 2.514 |
| Beneficios (pérdidas) procedentes de inversiones financieras | 87 | (342) |
| Ingresos por intereses (pérdidas) neto | (81) | 63 |
| Otros resultados financieros | 21 | (234) |
| Resultado antes de impuestos sobre beneficios e intereses minoritarios | 187 | 2.001 |
| Impuestos sobre beneficios | (453) | (646) |
| Intereses minoritarios | (33) | 17 |
| Beneficio (pérdida) neto | (299) | 1.372 |
| Beneficios por acción (en Euros) | (0,37) | 1,70 |

Utilización del EBIT antes de amortización del fondo de comercio y de los Resultados Extraordinarios

EADS utiliza el EBIT antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios como indicador clave de sus resultados económicos. El término "Resultados extraordinarios" se refiere a los ingresos o gastos de carácter no recurrente, como los gastos de amortización de los ajustes del valor razonable "fair value" extraordinario relativos a la fusión de EADS, la constitución de Airbus S.A.S. y la constitución de MBDA, y las pérdidas por depreciación extraordinaria. Esto no se corresponde con la definición de "Resultados extraordinarios" que establecen las normas IFRS.

El cuadro siguiente muestra la conciliación de los resultados de EADS antes del resultado financiero e impuestos con sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios

| (en millones de euros) | Ejercicio cerrado a | |
|---|-------------------------|---------|
| | 31 de diciembre de 2002 | 2001 |
| Resultado antes del resultado financiero e impuestos | 160 | 2.514 |
| Ingresos derivados de inversiones financieras | 87 | (342) |
| Beneficio de dilución Airbus, MBDA | 0 | (2.794) |
| Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria | 936 | 1.466 |
| Amortización extraordinaria (activo fijo) | 227 | 260 |
| Amortización extraordinaria (activos financieros) | 0 | 315 |
| Amortización extraordinaria (inventarios) | 16 | 275 |
| Beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y los resultados extraordinarios | 1.426 | 1.694 |

4.2 Información por segmentos

El siguiente cuadro indica la distribución por división de la cifra de negocios consolidada y los beneficios antes de intereses e impuestos consolidados antes de la amortización del fondo de comercio y los gastos/ingresos extraordinarios por división correspondientes a los dos últimos años.

| (en millones de euros) | Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2002 | | Ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2001 | |
|--------------------------------|---|-----------------------|---|-----------------------|
| | Volumen de negocio | EBIT PGE ¹ | Volumen de negocio | EBIT PGE ¹ |
| Airbus | 19.512 | 1.361 | 20.549 | 1.655 |
| Aviación de Transporte Militar | 524 | (80) | 547 | 1 |
| Aeronáutica | 5.304 | 261 | 5.065 | 308 |
| Sistemas de Defensa y Civiles | 3.306 | 40 | 3.345 | (79) |
| Espacio | 2.216 | (268) | 2.439 | (222) |
| Subtotal | 30.862 | 1.314 | 31.945 | 1.663 |
| HQ/consolidación (2) | (961) | 112 | (1.147) | 31 |
| EADS | 29.901 | 1.426 | 30.798 | 1.694 |

¹ "EBIT PGE" hace referencia a los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

² Con respecto al volumen de negocio, HQ/consolidación incluye, concretamente, ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como la cifra de negocio en relación con los arrendamientos inmobiliarios. Con respecto al EBIT PGE, HQ/consolidación incluye fundamentalmente los resultados de las sedes, que engloban principalmente los ingresos derivados de la inversión en Dassault Aviation.

El EBIT PGE consolidado de EADS alcanzó los 1.426 millones de euros en 2002, lo cual supone un descenso de 268 millones de euros desde el año 2001. Los esfuerzos de reestructuración emprendidos en las actividades de defensa contribuyeron a la obtención de resultados positivos de 40 millones de euros en la División SDC, en comparación con las pérdidas de 79 millones de euros en 2001. Además de los cambios introducidos en la División SDC, EADS Headquarters, tras la reducción de la plantilla en un 50% aproximadamente, lograron un importante ahorro de costes en 2002, de manera que se han incrementado sus beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los resultados extraordinarios.

La influencia de las dificultades a las que se han enfrentado los mercados comerciales de EADS ha contrarrestado estas cifras positivas. Tras la quiebra de Fairchild Dornier en 2002, la División ATM registró la pérdida de 54 millones de euros de los activos asociados con el programa Do 728 del que era socio de riesgo compartido.

La División Espacio registró pérdidas superiores a las de 2001, ascendiendo a 268 millones de euros en 2002. Dichas pérdidas se deben esencialmente a las labores de reestructuración adicionales llevadas a cabo en Astrium, al continuo impacto del declive del mercado en el sector de telecomunicaciones comerciales (incluyendo la cancelación de un satélite), al coste de los programas no presupuestado y una mayor amortización de las inversiones.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Airbus y la división de Aeronáutica han sufrido el empeoramiento del tráfico de pasajeros y el consecuente descenso de las entregas de aviones comerciales en todo el mundo; el aumento de los costes de desarrollo del A380 y el descenso de entregas de aviones han limitado la rentabilidad de Airbus en 2002. Sin embargo, los recortes de gastos adicionales y la flexibilidad del índice de producción incorporados han contrarrestado parcialmente dichos factores y han permitido a Airbus obtener unos beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios en 2002 de 1.361 millones de euros, lo cual supone un descenso de 294 millones de euros desde 2001. Antes de tener en cuenta los gastos de I+D de Airbus, el margen antes de I+D para el EBIT PGE pasó del 15% en 2001 al 15,6% en 2002. Los beneficios antes de intereses e impuestos y antes de la amortización del fondo de comercio y de los ingresos/gastos extraordinarios de la División Aeronáutica descendieron ligeramente de 308 millones de euros en 2001 a 261 millones de euros en 2002. Dicho descenso se debió principalmente al aumento de los costes de I+D, comerciales, de marketing y funcionales en el negocio de la aviación militar y a la disminución de la actividad de aeroestructuras/mantenimiento como consecuencia del declive del sector comercial.

Reestructuración. Desde su constitución en el año 2000, EADS ha puesto y sigue poniendo en práctica una serie de planes de reestructuración para seguir mejorando su posición dentro de los mercados competitivos en los que participa. En la cuenta de resultados consolidada de 2002, se registraron en total gastos de reestructuración por un importe de 161 millones de euros. Esta cifra incluía los gastos del actual ejercicio y las nuevas provisiones relacionadas fundamentalmente con (i) los recortes de plantilla, los recortes presupuestarios y los problemas del Ariane V en la División Espacio (105 millones de euros); (ii) los recortes de plantilla y los planes de jubilación anticipada de la División SDC (31 millones de euros); y (iii) otras provisiones relativas a la reestructuración de las sedes (headquarters) y de la División de Aeronáutica.

El gasto de reestructuración asociado figura como provisión y como otras deudas.

Ahorro de costes derivado de las sinergias. A finales de 2002, la Dirección considera que había realizado aproximadamente 400 millones de euros en ahorro de costes recurrentes, tal como pretendía, gracias a las sinergias asociadas con actividades de negocio como el aprovisionamiento, las aeroestructuras y las sedes (headquarters). Actualmente, EADS está introduciendo medidas para generar otros 200 millones de euros de ahorro en costes recurrentes a partir del año 2004. En 2002, quedó disuelto el equipo de integración de la fusión que se formó en el momento de la constitución de EADS para perseguir y controlar el ahorro de costes, y sus responsabilidades fueron transferidas directamente a las respectivas unidades de negocio, manteniendo el deber de informar de forma centralizada a las sedes (headquarters).

4.3 Resultado de las actividades ordinarias de EADS – Comparación de los ejercicios 2001 y 2002

Las comparaciones sobre el resultado de las actividades ordinarias de cada ejercicio se basan en los Estados Financieros.

Volumen de negocios consolidado

El volumen de negocios consolidado de EADS en 2002 alcanzó los 29.901 millones de euros, lo cual supone un ligero descenso del 3% en relación con la cifra de 30.798 millones registrada en 2001.

- **Airbus.** En 2002, el volumen de negocios consolidado de Airbus alcanzó los 19.500 millones de euros un descenso de 1.037 millones de euros frente al año 2001. Dicho descenso se debió en gran medida al debilitamiento del dólar estadounidense y a la disminución de las entregas de aviones desde los 325 aparatos en 2001 a los 303 en 2002. Al igual que ocurrió en 2001, la mayor parte de las entregas se produjeron en los aviones de cabina estándar A319/A320/A321. Airbus entregó 236 unidades de este tipo de avión en 2002, en comparación con los 257 entregados en 2001. La variación de la paridad dólar estadounidense-euro también influyó en el volumen de negocios consolidado de Airbus durante los períodos en cuestión (tipo medio de cambio al contado euro-dólar estadounidense de 0,95 en 2002 en comparación con 0,90 en 2001). A un tipo de cambio constante desde 2001, el volumen de negocios de Airbus habría disminuido tan sólo un 2,5%. Se puede consultar un análisis sobre la influencia de las variaciones de los tipos de cambio

en los resultados de las actividades de EADS y sobre la gestión de los instrumentos de cobertura de riesgos en el apartado "Consideraciones contables – IAS 39-Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura del riesgo en divisas" y "Políticas – Gestión del riesgo en divisas".

- **Aviación de Transporte Militar.** El volumen de negocios consolidado de la División Aviación de Transporte Militar ("DATM") ascendió a 524 millones de euros en 2002, lo cual supone un descenso de 23 millones de euros frente al volumen de negocios consolidado registrado en 2001 de 547 millones de euros. Aunque en 2002, las entregas de aparatos CN-235 ascendieron a 8 unidades desde las 4 registradas en 2001 (más 2 aviones C-212), los retrasos producidos en el programa A310 VIP y el descenso de las cifras de ventas de su avión C-295 SAF en 2002 contrarrestaron dichas ganancias.

- **Aeronáutica.** El volumen de negocios consolidado de la División Aeronáutica se incrementó en un 5%, alcanzando los 5.300 millones de euros en 2002 frente a los 5.100 millones de euros de 2001. Este incremento refleja principalmente el mayor nivel de entregas de helicópteros de Eurocopter en 2002 (397 frente a 335 en 2001), así como de servicios post-venta. Este aumento se vio parcialmente contrarrestado por la influencia de la difícil situación por la que atraviesan las líneas aéreas comerciales en las actividades de aeroestructuras de la División.

- **Sistemas de Defensa y Civiles.** La División Sistemas de Defensa y Civiles generó un volumen de negocios consolidado de 3.300 millones de euros en 2002, lo cual supone un nivel relativamente estable con respecto al 2001. El ligero descenso refleja fundamentalmente el descenso en la participación en AMM tras la transacción de MBDA a finales de 2001, contrarrestada por (i) la consolidación del ejercicio completo de Cogent en 2002 y (ii) por un crecimiento aproximado del volumen de negocios del 10% en todas las unidades de negocio con excepción de MBDA. Véase "Consideraciones contables – Cambios en el perímetro de consolidación".

- **Espacio.** En 2002, el volumen de negocios consolidado de la División Espacio disminuyó un 9%, pasando de los 2.400 millones registrados en 2001 a los 2.200 millones de euros. Este descenso se debe principalmente a (i) los problemas derivados de los programas de telecomunicaciones civiles de Astrium y (ii) a que la preparación del programa Ariane V en el sector de lanzadores de EADS ha sido más lenta de lo esperado.

Coste de ventas consolidado

El coste de ventas consolidado descendió un 4% entre 2001 y 2002, pasando de 25.440 millones de euros en 2001 a 24.465 millones de euros en 2002. Este cambio refleja principalmente la disminución de entregas en Airbus, así como el importante descenso en la amortización de los ajustes del valor razonable "fair value" de las existencias derivados de la constitución de EADS (275 millones de euros en 2001 en comparación con 16 millones de euros en 2002). Véase "Consideraciones contables – Ajustes del valor razonable fair value".

Margen bruto consolidado

En 2002, el margen bruto consolidado se incrementó en 78 millones, pasando de 5.358 millones de euros en 2001 a 5.436 millones de euros. Si no se tienen en cuenta los efectos de la amortización extraordinaria del valor razonable "fair value" de las existencias y los activos fijos en 2001, el margen bruto consolidado habría descendido 214 millones de euros desde 2001, en consonancia con el descenso registrado en el volumen de negocios en 2002. En términos de porcentaje, el porcentaje de margen bruto consolidado antes de la depreciación del valor razonable "fair value" se ha mantenido estable desde 2001 en un 19%. Esto estaría en consonancia con los continuos esfuerzos para recortar costes y paliar el impacto de los cambios de la demanda mediante la aplicación de la flexibilidad en el proceso de fabricación.

Gastos comerciales y de administración consolidados

Los gastos comerciales y de administración consolidados se incrementaron ligeramente, pasando de los 2.186 millones de euros registrados en 2001 a los 2.251 millones de euros de 2002. Este aumento se debió fundamentalmente a los incrementos de la plantilla y de las primas de seguros en Airbus y en la División Aeronáutica. Sin embargo, los continuos efectos de la reestructuración de las actividades administrativas y generales, tales como las reducciones de costes realizadas en las sedes (headquarters) contrarrestaron dichos incrementos.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Gastos de investigación y desarrollo consolidados

Los gastos de investigación y desarrollo consolidados de EADS se incrementaron un 14%, pasando de 1.841 millones de euros en 2001 a 2.096 millones de euros en 2002, debido fundamentalmente a los programas continuos que tienen lugar en Airbus (1.700 millones de euros en 2002). Los gastos de Airbus relacionados con el programa A380 alcanzaron los 819 millones de euros en 2002, lo cual supone un aumento de 435 millones de euros desde 2001. Desde el año 2001, los gastos totales en I+D del programa A380 ascienden a 1.300 millones de euros. Se prevé que entre 2003 y 2005, se produzcan unos gastos adicionales en I+D por un valor total de 3.000 millones de euros. A pesar del descenso de 130 millones de euros desde 2001, los gastos en I+D relacionados con la certificación de vuelo del programa A340 500/600 obtenida en diciembre de 2002 (248 millones de euros en 2002), así como las ampliaciones adicionales de los programas existentes también contribuyeron al aumento de los gastos generales en I+D relativos a este ejercicio. Aparte del aumento de los gastos de I+D de la División Aeronáutica, relacionados fundamentalmente con el programa A380, los gastos de I+D consolidados no relacionados con Airbus permanecieron relativamente estables con respecto a 2001. Con excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en gastos de I+D consolidados de 400 millones anuales en relación con sus actividades en curso.

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados

Otros ingresos (y otros gastos) consolidados incluyen fundamentalmente las pérdidas y ganancias registradas en la venta de inversiones y los ingresos derivados de arrendamientos. En 2002, el importe neto de esta partida disminuyó hasta los 7 millones de euros desde los 2.649 millones registrados en 2001. Los beneficios no recurrentes por dilución derivados de la constitución de Airbus S.A.S (2.537 millones de euros) y MBDA (257 millones de euros) fueron incluidos en otros ingresos consolidados en 2001. Véase "Consideraciones contables – Beneficios por dilución". Si se excluye el efecto de los beneficios por dilución en 2001, la partida otros ingresos neta se incrementó en 152 millones, reflejando la venta de la participación del 50% en Aircelle a Snecma (63 millones de euros), la venta de MDTV a IBM y el descenso de los gastos en las sedes (headquarters) en 2002.

Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria del fondo de comercio consolidadas

Se produjo un descenso del 36% en la amortización del fondo de comercio y las pérdidas por depreciación del fondo de comercio consolidadas, pasando de los 1.466 millones de euros en 2001 a los 936 millones de euros en 2002. Si se excluyen las pérdidas por depreciación extraordinaria, el descenso de la amortización del fondo de comercio consolidada descendería en 90 millones de euros, de los 676 millones de euros de 2001 a los 586 millones de euros registrados en 2002. Esta variación se debe al descenso del valor contable del fondo de comercio derivado de las depreciaciones extraordinarias registradas en 2001. Véase "Consideraciones contables – Depreciación de activos". El fondo de comercio de la División Espacio estuvo sometido a prueba adicional sobre depreciación extraordinaria que derivó en una pérdida de 350 millones de euros en 2002.

| (en millones de euros) | 2002 | | 2001 | |
|------------------------|---|--|---|--|
| | Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria | De los cuales Amortización del fondo de comercio | Amortización del fondo de comercio y pérdidas por depreciación extraordinaria | De los cuales Amortización del fondo de comercio |
| Airbus | 373 | – | 372 | – |
| DATM | – | – | – | – |
| Aeronáutica | 54 | – | 51 | – |
| SDC | 107 | – | 739 | 580 |
| Espacio | 397 | 350 | 255 | 210 |
| Sedes (headquarters) | 5 | – | 49 | – |
| EADS | 936 | 50 | 1.466 | 790 |

Beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones

Los beneficios (pérdidas) consolidados procedentes de inversiones incluyen fundamentalmente los resultados de sociedades puestas en equivalencia y los resultados asociados con participaciones no consolidadas (p.ej., amortizaciones, dividendos recibidos). En 2002, EADS registró unos ingresos consolidados derivados de inversiones financieras de 87 millones, frente a los 342 millones de pérdidas consolidadas registradas en 2001. Este cambio refleja fundamentalmente la depreciación extraordinaria registrada en 2001 de 315 millones en las inversiones en telecomunicaciones civiles (joint ventures de Nortel, contabilizadas al coste desde el 1 de octubre de 2001) y 63 millones de euros de la amortización de las inversiones en actividades espaciales comerciales (Nahuelsat) en 2001. Al igual que en 2001, EADS contabilizó una amortización adicional de 29 millones de euros de sus inversiones en Arianespace en 2002. Actualmente, el valor contable de esta participación es cero.

La participación del 46% que EADS posee en Dassault Aviation, consolidada mediante el método de puesta en equivalencia, supuso una contribución de 111 millones de euros de ingresos por inversiones (tras haber deducido 25,6 millones relacionados como amortización del fondo de comercio). Dado que todavía no se dispone de datos financieros sobre Dassault Aviation con respecto al ejercicio 2002, los ingresos netos derivados de esta inversión se han registrado sobre la base de los resultados netos del año anterior de dicha sociedad.

Ingresos (gastos) consolidados por intereses

Los ingresos (gastos) consolidados por intereses reflejan el importe neto de ingresos y gastos por intereses derivados de activos o pasivos financieros. En 2002, EADS registró un gasto neto consolidado por intereses de 81 millones de euros, frente a los 63 millones de euros de ingresos netos consolidados por intereses registrados en 2001. Esta variación se debe fundamentalmente (i) al aumento en 2002 de las tasas de interés sobre los anticipos gubernamentales reembolsables recibidos (incremento de gastos por valor de 45 millones relacionados principalmente con el A380); (ii) al aumento de la diferencia en cuanto a tipo de interés entre la retribución de los depósitos en efectivo y el coste de la deuda; y (iii) a un descenso del nivel medio de efectivo neto en 2002, en comparación con 2001.

Otros resultados financieros consolidados

La partida otros resultados financieros consolidados se incrementó hasta alcanzar los 21 millones de euros en 2002, frente a los (234) millones de euros registrados en 2001. Este cambio se debe fundamentalmente a la ganancia de 117 millones de euros derivada de la reevaluación del cierre teórico y del vencimiento de instrumentos de macro cobertura en 2002, frente a la pérdida de 153 millones de euros registrada en 2001 con respecto a dichos instrumentos de macro cobertura. Dado que a 1 de enero de 2003, no quedaba ningún instrumento de macro cobertura en vigor, la revalorización del cierre teórico y el vencimiento de los mismos no deberían seguir influyendo en esta partida.

Impuestos sobre beneficios consolidados

Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 9: Impuestos sobre beneficios".

Resultado neto consolidado

Como consecuencia de los factores mencionados anteriormente, en 2002, EADS registró una pérdida neta consolidada de 299 millones de euros, frente a los ingresos netos consolidados por un valor de 1.372 millones registrados en 2001.

Beneficios por acción

Los beneficios por acción disminuyeron 2,07 euros por acción, pasando de 1,70 euros por acción en 2001 a (0,37) euros por acción en 2002. El número de acciones en circulación a 31 de diciembre de 2002 era 800.957.248. El denominador utilizado en los beneficios por acción fue el número medio de acciones en circulación de 804.116.877 acciones. La disminución observada en 2001 es consecuencia de la recompra de 10.241.252 acciones, contrarrestada por la emisión de 2.022.939 acciones a través del plan de oferta de acciones para empleados de octubre de 2002.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

5 Movimiento de los fondos propios consolidados

El siguiente cuadro presenta una síntesis de los movimientos de los fondos propios consolidados correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero de 2002 y el 31 de diciembre de 2002.

(en millones de euros)

| | |
|--|---------------|
| Saldo a 1 de enero de 2002 | 9.877 |
| Ampliación de capital | 16 |
| Pérdida neta | (299) |
| Dividendo | (403) |
| Compra de acciones propias | (156) |
| Beneficios/pérdidas acumulado ("AOCI") | 3.730 |
| Saldo a 31 de diciembre de 2002 | 12.765 |

Los fondos propios consolidados se incrementaron en 2.888 millones de euros, pasando de 9.877 millones de euros a 31 de diciembre de 2001 a 12.765 millones de euros a 31 de diciembre de 2002. Este incremento se debe fundamentalmente a la mayor solidez de los tipos de cambio al contado euro-dólar estadounidense registrados en 2002 (1,05 euro-dólar estadounidense), en comparación con los observados en 2001 (0,88 euro-dólar estadounidense), que han influido de manera decisiva en la partida Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCI"). Este efecto positivo se vio contrarrestado en parte por la pérdida neta consolidada, el reparto de dividendos y la recompra por parte de EADS de sus propias acciones.

Aumento de capital

En relación con el plan de oferta de acciones para empleados de 2002, EADS emitió 2.022.939 acciones, obteniendo aproximadamente 16 millones de euros.

Dividendo

El 17 de mayo de 2002, la junta general de accionistas decidió repartir un dividendo en efectivo con relación al ejercicio económico 2001 de 0,50 euros por acción. Dicho dividendo, que en total ascendió a 403 millones de euros, se repartió el 28 de junio de 2002.

Compra de acciones propias

En 2002, EADS adquirió 10.241.252 acciones propias por un importe total de 156 millones de euros. A 31 de diciembre de 2002, el número de acciones en circulación era de 800.957.248.

Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCI")

En 2002, la partida Beneficios/pérdidas acumulados ("AOCI") se incrementó en 3.730 millones de euros. Las variaciones observadas en el AOI se debieron a (i) al cierre teórico al final del ejercicio de aquella parte de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas, en virtud de la norma IAS 39 (2.700 millones de euros) y (ii) los ajustes de conversión de divisas originados por la consolidación de filiales que no elaboran sus estados financieros en euros (1.000 millones).

A 31 de diciembre de 2002, el importe nominal de la cartera de instrumentos de cobertura en vigor que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 ascendía aproximadamente a 42.000 millones de dólares estadounidenses cubiertos frente a los cambios frente al euro y la libra esterlina. El aumento del importe nominal de la cartera de instrumentos de cobertura desde los 35.300 millones de dólares a 31 de diciembre de 2001 refleja la aprobación por parte del Consejo de Administración de EADS de ampliar la cartera de instrumentos de cobertura hasta 2010, para cubrir los cambios registrados en la cartera de pedidos en firme en 2002, incluyendo los pedidos en firme del A380. La valoración del cierre teórico al final del ejercicio de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS que cumplían los requisitos para recibir el tratamiento contable de coberturas en virtud de la norma IAS 39 tuvo como consecuencia

un variación positiva de la valoración de 5.224 millones de euros desde el 31 de diciembre de 2001, sobre la base de un tipo de cierre euro-dólar estadounidense de 1,05.

Como consecuencia de este cambio positivo en el valor razonable "fair value" de la cartera de instrumentos de micro cobertura, las provisiones relacionadas con la partida AOCI realizadas en 2001 por importe de 2.405 millones de euros se redujeron y los otros activos asociados con la partida AOCI se incrementaron hasta los 2.819 millones de euros. El correspondiente efecto fiscal de 1.879 millones de euros redujo la partida de activos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI de 828 millones de euros en 2001, e incrementó la partida de pasivos de impuestos diferidos relacionados con el AOCI a 1.051 millones de euros a 31 de diciembre de 2002. Se registró un ajuste de 632 millones de euros en las participaciones minoritarias para reflejar fundamentalmente la variación positiva del 20% de BAE Systems en el cierre teórico después de impuestos de la cartera de instrumentos de cobertura. Como consecuencia de este ajuste, las participaciones minoritarias relacionadas con el AOCI ascendían a 416 millones de euros, a 31 de diciembre de 2002, en comparación con los (216) millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001.

El aumento del AOCI en 2.713 millones de euros a 31 de diciembre de 2002, atribuible a cambios en el valor razonable "fair value" o de los instrumentos de cobertura, representa la variación neta del cierre teórico de la cartera de instrumentos de cobertura de EADS, tras haber cubierto los impuestos diferidos y las participaciones minoritarias. Véase "Consideraciones contables – IAS 39- Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura de divisas" y "Políticas – Gestión del riesgo en divisa."

En 2002, la influencia de los ajustes por conversión de divisas en el AOCI ascendió a una cifra positiva de 1.027 millones de euros, reflejando una mayor solidez del tipo de cambio al contado del euro frente a otras divisas a 31 de diciembre de 2002.

6 Movimiento de la posición neta de tesorería

Por lo general, EADS financia las actividades de fabricación y los programas de desarrollo de productos, y especialmente el desarrollo de nuevos aviones comerciales, mediante la combinación de los flujos generados por las actividades de explotación, los anticipos realizados por los clientes, las asociaciones de riesgo compartido con subcontratistas y los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos. Asimismo, las actividades militares de EADS se benefician de contratos de investigación y desarrollo financiados con fondos públicos.

El siguiente cuadro presenta la variación de la posición neta de tesorería consolidada durante los períodos indicados. Véase también "Estados Financieros – Estados de Cash Flow Consolidados".

| (en millones de euros) | Ejercicio cerrado | |
|--|-------------------|--------------|
| | 2002 | 2001 |
| Posición de tesorería neta consolidada a 1 de enero | 1.533 | 2.143 |
| Primera Consolidación de Airbus U.K. /GIE 20% | | (838) |
| Posición de tesorería neta al principio del período | 1.533 | 1.305 |
| Flujos de caja brutos relacionados con la explotación | 1.862 | 2.654 |
| Variaciones en el capital circulante | 804 | 2 |
| Flujos de caja relacionados con actividades de inversión | (2.953) | (1.882) |
| De los cuales, relacionados con las inversiones en capital | (2.093) | (1.311) |
| De los cuales, relacionados con la financiación de clientes | (865) | (93) |
| De los cuales, relacionados con otros asuntos | 5 | (478) |
| Flujos de caja libres ¹ | (287) | 774 |
| De los cuales, flujos de caja libres antes de financiación de clientes | 578 | 867 |
| Recompra de acciones propias | (156) | 0 |
| Dividendo repartido entre los accionistas | (403) | (404) |
| Aumento de capital | 16 | 21 |
| Otros cambios en la posición financiera | 521 | (163) |
| Posición de tesorería neta consolidada a 31 de diciembre | 1.224 | 1.533 |

¹ No incluye las inversiones financieras temporales disponibles para la venta (264 millones de euros en 2002; 390 millones de euros en 2001), que se clasifican como efectivo y no como inversiones.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

En 2002, la posición de tesorería neta consolidada registró un descenso del 20% hasta alcanzar los 1.224 millones de euros a 31 de diciembre. EADS calcula su posición de tesorería neta consolidada como la diferencia entre (i) la tesorería y activos financieros líquidos equivalentes e inversiones financieras temporales y (ii) las obligaciones financieras (tal como se registran en el balance consolidado). Los esfuerzos emprendidos en Airbus para limitar el aumento de la exposición al riesgo de financiación de ventas y la concentración en todos los ámbitos de la Sociedad en la gestión de la tesorería, en combinación con los nuevos anticipos reembolsables recibidos de los gobiernos europeos (relacionados principalmente con el programa A380), los niveles sostenidos de pago previo a la entrega por parte de los clientes en Airbus y los efectos positivos del debilitamiento del dólar estadounidense sobre la cartera de deuda de EADS denominada en euros se vieron contrarrestados por las importantes inversiones en capital, el consumo de las provisiones para instrumentos de macro cobertura anteriores que fueron reclasificados como micro coberturas y por el reparto de dividendos registrados en 2002.

Flujos de caja brutos relacionados con la explotación

En 2002, el factor que contribuyó principalmente a la obtención de un flujo de caja bruto relacionado con la explotación de 1.900 millones de euros fue el vencimiento de algunos instrumentos de cobertura que soportaban tipos de cambio del dólar estadounidense desfavorables. Este efecto negativo sobre la tesorería se vio contrarrestado en el resultado de la explotación por el consumo de las provisiones realizadas el 31 de diciembre de 2000, con respecto al cierre teórico de las macro coberturas reclasificadas como micro coberturas usando los tipos a plazo/futuro en vigor en aquel momento. Véase "Consideraciones contables – IAS 39 – Tratamiento contable de los instrumentos de cobertura en divisas". El consumo de dichas provisiones supuso aproximadamente 1.000 millones de euros en 2002. Las provisiones restantes para dichos instrumentos de cobertura, que se espera se agoten por completo durante los próximos dos años, ascienden aproximadamente a 300 millones de euros. Cuando se hayan consumido por completo, no se espera que se produzca ningún impacto adicional en el flujo de caja bruto relacionado con las explotaciones. La depreciación de los activos fijos sin incluir los ajustes del valor razonable "fair value" ascendió a 1.600 millones en 2002, ligeramente por encima de la cifra registrada en 2001 de 1.500 millones de euros.

Variaciones en el capital circulante

El capital circulante está compuesto por la suma de las partidas deudoras, existencias netas, otros activos y los gastos anticipados frente a la suma de acreedores comerciales, otras deudas e ingresos a distribuir en varios ejercicios. Las variaciones en el capital circulante resultaron en 804 millones de euros, que influyeron positivamente en la posición de tesorería neta en 2002. Las principales contribuciones netas a la positiva cifra sobre capital circulante fueron el incremento de los anticipos reembolsables de los gobiernos europeos relacionados con el A380, registrados en otras deudas, y la disminución de deudores como consecuencia de la concentración de EADS en la gestión de tesorería. Esto se vio parcialmente contrarrestado por un mayor aumento de las existencias de 500 millones de euros aproximadamente en todas las divisiones con excepción de Airbus. A 31 de diciembre de 2002, el importe de los anticipos reembolsables recibidos de gobiernos europeos registrado en el balance en otras deudas, ascendía a 4.300 millones de euros. De dicha cantidad, 2.600 millones de euros están relacionados con aviones Airbus de largo alcance, 1.100 millones de euros con el A380, y el resto corresponde a otros programas. En 2002, los importes recibidos en concepto de anticipos reembolsables de los gobiernos europeos ascendieron en total a 980 millones de euros y los reembolsos por anticipos reembolsables de los gobiernos europeos fueron en total de 250 millones de euros. Los intereses devengados con relación a dichos importes en 2002, 170 millones de euros, se registraron en el balance en otras deudas.

En 2002, el importe total de anticipos recibidos de clientes ascendía a 13.700 millones de euros, en comparación con los 14.700 millones de euros registrados a 31 de diciembre de 2001. La diferencia entre ambos ejercicios refleja fundamentalmente la influencia del cambio de divisas, debido al debilitamiento del dólar estadounidense. A un tipo de cambio constante del dólar, el nivel de anticipos recibidos al final del ejercicio 2002 sería prácticamente el mismo que en 2001. A los 9.500 millones de euros en concepto de anticipos recibidos se les restaron las existencias a 31 de diciembre de 2002, con un saldo resultante de 3.600 millones de anticipos recibidos registrados en el balance en otros pasivos y 600 millones de euros en deudores.

Flujos de caja relacionados con actividades de inversión

La Dirección clasifica los flujos de efectivo relacionados con actividades de inversión en tres grupos: (i) inversiones en capital, (ii) financiación de clientes e (iii) inversiones netas en filiales.

Inversiones en capital. En 2002, las inversiones en capital ascendieron a 2.100 millones de euros, frente a los 1.300 millones de euros registrados en 2001. La inversión en capital total asociado al A380 fue de 910 millones en 2002, en comparación con los 300 millones de euros contabilizados en 2001. EADS calcula que la inversión en capital correspondiente al programa A380 a partir de 2003 será aproximadamente de 2.500 millones de euros. El porcentaje restante de inversiones está relacionado con las medidas de integración adicionales emprendidas en Airbus por valor de 650 millones de euros (instalaciones de fabricación y sistemas comunes de tecnologías de la información) y con programas adicionales de otras divisiones por valor de 530 millones de euros. A excepción de Airbus, las demás divisiones de EADS incurren aproximadamente en una inversión anual de capital de 500 millones de euros en relación con sus continuas actividades. Las inversiones en arrendamientos de aviones se incluyen en financiación de clientes, y no en inversiones de capital, a pesar de que los activos subyacentes se registran en inmovilizaciones materiales.

Para el período comprendido entre 2003 y 2005, se estima que la mayor parte de la inversión en capital de EADS se producirá en relación con las actividades de Airbus, tales como el continuo establecimiento y ampliación de instalaciones de producción de aviones Airbus. Concretamente, el programa de desarrollo de un avión A380 de gran autonomía requerirá una importante inversión de capital.

Financiación de clientes. Los flujos de caja netos consolidados correspondientes al aumento de la financiación a clientes ascendieron a 865 millones de euros en 2002, incluyendo un impacto neto positivo de 29 millones de euros por parte de ATR. El total bruto de Airbus a la financiación a clientes en 2002 ascendió a 1.800 millones de euros. Este incremento se debe fundamentalmente a los nuevos préstamos y arrendamientos financieros. En 2002, EADS vendió a terceros aproximadamente 900 millones de exposición al riesgo de financiación de clientes, incluidos 400 millones de euros de nueva exposición al riesgo generados principalmente por préstamos concedidos a UAL en 2002. A 31 de diciembre de 2002, no existe ninguna exposición al riesgo relacionada con UAL en vigor. EADS pretende estructurar toda la financiación a fin de facilitar la futura venta a terceros o la reducción de su exposición al riesgo de financiación.

Existen aproximadamente 200 millones de euros de amortización de la exposición actual al riesgo (fundamentalmente, la amortización de aviones en régimen de arrendamientos financieros operativos) que no se han incluido en los totales netos añadidos a la financiación de clientes de ATR y Airbus en 2002. Dicha amortización se registra en la partida "flujos de caja relacionados con las operaciones". El incremento de la financiación a clientes, neto del importe de dicha amortización, se encuentra en consonancia con el incremento correspondiente en la exposición bruta al riesgo, a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas" y "Notas a los estados financieros consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

En respuesta al aumento de la demanda de financiación por parte de sus clientes, EADS espera realizar inversiones de capital adicionales asociados con la financiación de clientes del sector de la aviación comercial mediante préstamos y arrendamientos financieros. El objetivo de EADS sobre financiación adicional de clientes es inferior en 2003 que en 2002, y EADS pretende continuar con la práctica restrictiva de mantener las adiciones netas al mínimo nivel posible. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas".

Otros. En 2001, las inversiones netas en filiales estuvieron influenciadas fundamentalmente por las adquisiciones de Tesat Spacecom, Cogent y participaciones adicionales de Dornier, que supusieron aproximadamente 400 millones de euros. En 2002, los ingresos derivados de la venta de Aircelle y de MDTV contribuyeron a la obtención de un saldo positivo en las inversiones netas en filiales. Véase "Consideraciones contables – Cambios en el perímetro de consolidación".

Flujos de caja libres

Como consecuencia de los factores anteriormente citados los flujos de caja libres negativos ascendieron a 287 millones de euros, en 2002, en comparación con el saldo positivo de 774 millones registrado en 2001. Los flujos de caja libres positivos antes de la financiación de clientes fueron de 578 millones de euros en 2002, frente a los 867 millones de euros de 2001.

Examen y análisis por parte de la Dirección de la situación financiera y los resultados de las actividades ordinarias

Otros cambios en la posición financiera

"Otros cambios en la posición financiera" representa principalmente los cambios en la valoración del tipo de cambio de los instrumentos de tesorería, deuda y los movimientos en el efectivo y/o pasivos financieros como resultado de los cambios en el perímetro de consolidación de EADS. En 2001 se incluyeron, principalmente, (i) un incremento de 838 millones de euros de incremento de deuda vinculado a la consolidación del 100% de la posición de deuda de la antigua Airbus GIE a 1 de enero de 2001 (que a efectos del presente análisis se han presentado de forma individual en la posición de tesorería inicial), y (ii) un cambio negativo en la valoración de los instrumentos de deuda denominados en dólares estadounidenses de EADS (335 millones de euros). En cuanto a 2002, los factores que afectaron principalmente a esta partida fueron la variación positiva en la valoración de la deuda denominada en dólares estadounidenses de aproximadamente 782 millones de euros, contrarrestado por los dividendos repartidos entre los accionistas minoritarios (principalmente 125 millones de euros a BAE Systems con respecto a Airbus) y por los efectos de los tipos de cambio en la tesorería que ascendieron a unos 80 millones de euros.

7 Deudas financieras consolidadas

El saldo pendiente de deudas financieras era de 4.976 millones de euros en 2002, en comparación con los 6.500 millones de 2001. El descenso neto de las deudas financieras consolidadas de 742 millones de euros frente a 2001 (a un tipo de cambio constante del dólar estadounidense) se derivó fundamentalmente de la liquidación de bonos y del pago de la deuda a las instituciones financieras. El ajuste de 782 millones de euros reflejaba la influencia de la conversión de divisas, a causa del debilitamiento del dólar estadounidense, sobre las deudas financieras consolidadas.

El siguiente cuadro ilustra la composición de las deudas financieras consolidadas de EADS, incluyendo tanto la deuda a corto como a largo plazo, a 31 de diciembre de 2002 y 2001:

| (en millones de euros) | Importe del principal pendiente | |
|---------------------------------|---------------------------------|--------------|
| | 2002 | 2001 |
| Arrendamientos financieros | 1.566 | 1.746 |
| Bonos | 253 | 621 |
| Deudas con inst. financieras | 1.569 | 1.827 |
| Préstamos | 1.048 | 1.754 |
| Otros | 540 | 552 |
| Total deudas financieras | 4.976 | 6.500 |

El total de deudas financieras incluye la plena consolidación de la deuda financiera de Airbus por importe de 4.162 millones de euros. No obstante, EADS es responsable únicamente del 80% de dicha deuda financiera incurrida después del 1 de enero de 2001, en consonancia con su participación en Airbus. Véase "Políticas – Política de financiación de ventas – Exposición al riesgo de financiación de ventas de Airbus".

Los 4.976 millones de euros a los que ascienden las deudas financieras de EADS vencen de acuerdo con el siguiente calendario (en millones de euros):

| (en millones de euros) | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | A partir de esa fecha |
|------------------------|-------|------|------|------|------|-----------------------|
| | 1.185 | 193 | 325 | 393 | 715 | 2.165 |

EADS registra la tesorería depositada en la propia Sociedad que pertenece a socios de joint ventures y entidades no consolidadas como una deuda a corto plazo. Siempre que existan acuerdos de cash pooling, se pretende que dicho efectivo permanezca en depósito en la Sociedad y no deba reembolsarse de forma inmediata. En 2003, el perfil de vencimiento incluye 540 millones de euros de dichas deudas recurrentes a corto plazo, fundamentalmente relacionadas con MBDA y Astrium.

Más del 75% de los 4.976 millones de euros a los que asciende el total de deudas financieras a 31 de diciembre de 2002 proceden de la financiación de los activos de financiación de ventas de EADS, que tiene carácter de deuda a largo plazo y poseen fechas de pago predecibles. En el siguiente cuadro se desglosan las deudas financieras consolidadas relacionadas con la financiación de ventas:

| (en millones de euros) | Importe del principal pendiente | |
|---|---------------------------------|--------------|
| | 2002 | 2001 |
| Arrendamiento financiero | 1.566 | 1.746 |
| Deudas con entidades financieras | 1.266 | 1.425 |
| Préstamos | 958 | 1.526 |
| Total de obligaciones por financiación de ventas | 3.790 | 4.697 |

De los 3.790 millones de euros a los que asciende el total de obligaciones por financiación de ventas, 747 millones de euros se encuentran en forma de deuda con recursos limitados, por lo que las obligaciones de EADS con respecto a la devolución de dicha deuda se limitan al recibo de las mismas de las contrapartes de la operación y 1.146 millones están garantizadas por depósitos bancarios de reembolso anticipado (defeased) que se incluyen en el balance como activos financieros. Asimismo, una parte significativa de activos financieros que representan compromisos de clientes no cancelables tienen plazos acordes con los del pasivo financiero con el que se relacionan. Los compromisos sobre financiación de ventas y arrendamientos generalmente están avalados por el avión subyacente utilizado como garantía. Véase "Notas a los Estados Financieros Consolidados – Nota 24: Compromisos y contingencias".

La Dirección considera que el perfil de vencimiento del pasivo financiero consolidado es prudente y compatible con la estructura de activos y flujos de caja consolidados de EADS.

8 Tesorería y activos financieros líquidos equivalentes

A 31 de diciembre de 2002, el saldo pendiente de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes era de 6.200 millones de euros (incluidos 4.497 millones en inversiones financieras temporales), en comparación con los 8.033 millones de euros (incluidos 5.341 millones en inversiones financieras temporales) existentes a 31 de diciembre de 2001.

La partida total de tesorería y activos financieros líquidos equivalentes incluye la consolidación completa de la tesorería de Airbus por importe de 1.612 millones de euros. Sin embargo, la participación de EADS en la misma sólo asciende al 80%. Asimismo, EADS sólo posee una participación del 37,5% en los 1.332 millones de euros de efectivo de MBDA incluidos como consecuencia de la consolidación de dicha sociedad al 50%.