

Previsiones financieras:

- EBIT adjusted:
 - 2025: 7.100M€
 - 2029: Entre 12.000 y 13.000M€
 - Tasa de crecimiento anual media del 17%-20% para los próximos 4 años.
- Remuneración al accionista:
 - 2022-2025: 7.200M€
 - 2026-2029: 25.000M€
 - 20.000M€ en dividendos (=50% del beneficio neto)
 - 5.000M€ en recompra de acciones

Nota: JP Morgan indica que 5.000M€ en recompra de acciones es insuficiente
- Inflación (quote de Thomas Toepfer):

“Todos nuestros contratos tiene fórmulas de escalación de precios que nos protegen, ligados a la inflación de la mano de obra y los materiales y han funcionado muy bien. Una de las lecciones aprendidas del covid, cuando la inflación subió tanto, fue incluir cláusulas de hiperinflación en todos nuestros contratos. Nuestra hipótesis es que la inflación estará en el rango previsto por los bancos centrales europeos y estadounidense a niveles similares a los actuales y esto se ha integrado en nuestras proyecciones”
- Gastos en R&D: Se mantendrán estables en torno al 5% de la facturación anual (es decir, unos 5.000M€ en 2029).

Airbus Commercial:

- Hay mucha demanda. Se prevee que se vendan 42.060 aviones entre 2026-2045.
- Backlog actual: Superior a 9.200 aviones
- A320:
 - Acabamos de inaugurar la 10ª FAL de A320, todas capaces de producir A321, que representa el 75% del backlog de esta familia..
 - Con este sistema industrial alcanzamos el rate 75/mes en 2028.
- A330/A350:
 - Estos dos programas tienen mucha demanda y son rentables desde 2022
 - A330: Se prevee pasar a rate 5/mes en 2029
 - A350: Se preveen doblar el rate actual de 8-9/mes

Nota: Se contesta a Jeffreys que un rate de A350 superior a 12/mes requeriría una nueva FAL

 - Se está valorando el lanzamiento de un A350-1100
- A220:
 - El programa será rentable cuando se alcance el rate 13 en 2028.
 - Se está valorando el lanzamiento de un A220-500

Nota: Se contesta a Bernstein que sería sin desarrollar un nuevo motor, a costa de reducir el rango. No constante los clientes están de acuerdo con este enfoque
- Servicios:
 - Se prevee un crecimiento en facturación del 14% anual hasta alcanzar 10b€ en 2029.
- Next Generation Aircraft: Se prevee el lanzamiento en 2029 y la entrada en servicio en 2035.

ADS:

- Backlog actual: 50b€
- Se van a acometer varios ramp-ups:
 - MRTT: Doblar la producción actual en 2030
 - Eurofighter: Pasar de rate 10 a rate 20 en 2028 y anticipar un posible rate 30 a partir de 2030
- Reorganización: ADS pasará ser una división centrada en Air Power con algo de Connected Intelligence y 3 UTES:
 - Bromo: 6,5b€/year
 - MBDA: 5,8b€/year
 - Ariane: 2,6b€/year
- Espacio:
 - La implementación de BROMO está yendo más rápido de lo planeado inicialmente.
 - La ESA acaba de aprobar el mayor presupuesto en años.
 - También hay mucha demanda del sector militar
- FCAS: Se están valorando un par de partners en Europa para continuar el proyecto con Alemania y España.

Airbus Helicopters:

- Mercado civil (48% del total): Airbus es el número 1 con el 51% de parte del mercado. El crecimiento anual medio para los próximos 5 años será del 5,1%
- Mercado militar (52% del total): Airbus tiene actualmente una cuota de mercado del 28% (históricamente ha sido de un 20%). Se aspira a consolidarla.
- Los servicios representan el 43% de la facturación de esta división.
- La división tiene actualmente 13 líneas de negocio incluyendo los drones, la más exitosa el H145 que está incrementando su producción:
 - 2023: 68 helicópteros
 - 2026: 120 helicópteros
 - 2030: 140 helicópteros
- Se va a abrir una nueva FAL de helicópteros en India, además de las existentes en USA y Brasil.