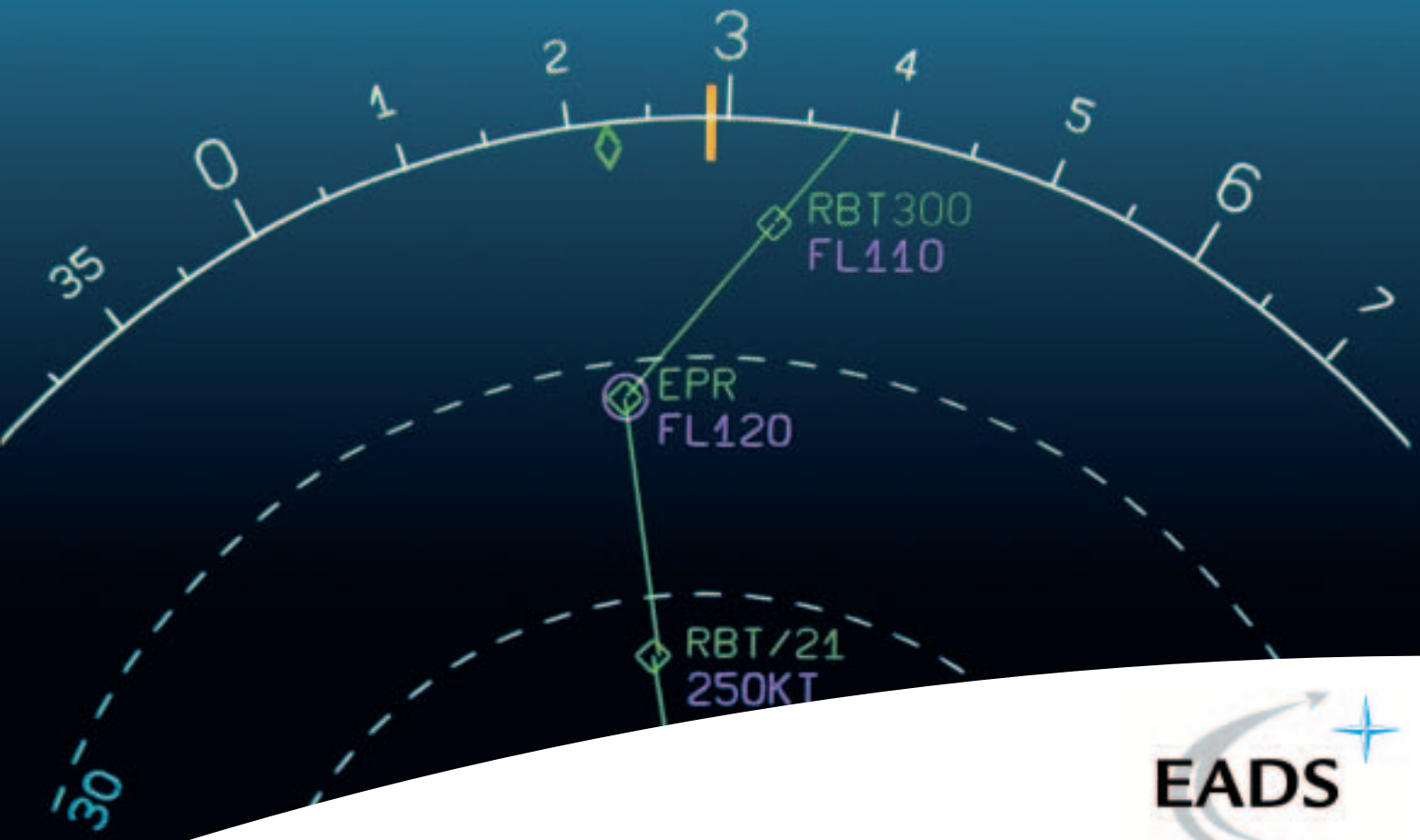




Messbare Erfolge



The step beyond



Airbus S. 22 – 27

Die Airbus-Familie umfasst Passagierflugzeuge mit 100 bis 555 Sitzen. Für 2003 erwartet Airbus, seine Stellung als weltweit führender Hersteller von Verkehrsflugzeugen auszubauen und auch nach Auslieferungen die Nummer eins zu werden. Im Jahr 2006 wird zudem die 555-sitzige A380 erstmals zum Einsatz kommen – das größte jemals konstruierte Zivilflugzeug, dessen Produktion 2002 begonnen hat.

A340-600



Military Transport Aircraft S. 28 – 29

Die Division baut die sehr erfolgreichen leichten und mittelschweren militärischen Transportflugzeuge C-212, CN-235 und C-295, die weltweit in rund 50 Ländern in Betrieb sind. Sie führt das Programm für die A400M, den neuen schweren, strategischen Militärtransporter, der auf Airbus-Technologie basiert. Der Programmstart wird für 2003 erwartet.

C-295



Aeronautics S. 30 – 33

Zu den Aktivitäten der Division gehören Eurocopter (der weltweit führende Hersteller von Zivilhubschraubern), das Kampfflugzeug Eurofighter, Regionalflugzeuge von ATR, Leichtflugzeuge, Dienstleistungen und Wartung, Umbauten von Passagier- zu Frachtflugzeugen und die Produktion von Flugzeugkomponenten.

EC135



Defence & Civil Systems S. 34 – 37

Zur Division zählt der weltweit zweitgrößte Lenkflugkörperhersteller MBDA. Zudem produziert sie anspruchsvolle Verteidigungselektronik sowie abhörsichere Kommunikationssysteme für zivile und militärische Zwecke. Die Business Unit EADS Services bedient den wachsenden Markt ausgliederter militärischer Dienstleistungen.

Taurus



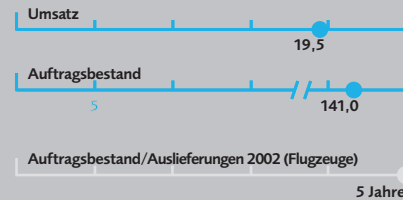
Space S. 38 – 41

Die Division Space ist in allen Bereichen der Raumfahrt tätig. Die Aktivitäten reichen von den Trägerraketen der Ariane-Familie bis zu Telekommunikations- und Forschungssatelliten von Astrium, die auch Dienstleistungen anbietet. Space ist an zahlreichen Großprojekten in der Raumfahrt beteiligt, darunter die internationale Raumstation ISS und Galileo, Europas weltumspannendes Satellitennavigations-System der Zukunft.

Envisat

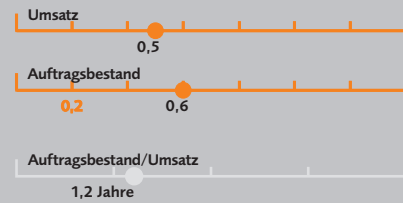
- Beginn der A380-Fertigung
- Größter Auftrag des Jahres 2002: easyJet bestellt 120 Flugzeuge vom Typ A319
- Vier bedeutende „Flag Carrier“ erteilen Erstaufträge
- Auftragsbestand entspricht Ende 2002 einer Produktionsauslastung von fünf Jahren

2002 (in € Mrd.)



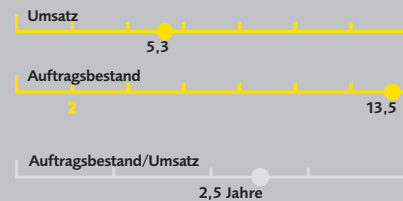
- CN-235 für das Deepwater-Programm der US-Küstenwache ausgewählt
- Entscheidung Brasiliens für mittelschwere Transportflugzeuge der EADS CASA zur Unterstützung des Systems zum Schutz des Amazonas
- Arbeitsanteile im Programm A400M beschlossen
- Entwicklungsstart für Luftbetankungs-Auslegersystem

2002 (in € Mrd.)



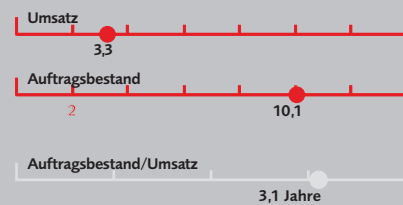
- Eurocopter erzielt 60% Weltmarktanteil bei Auslieferungen von Zivilhubschraubern
- Aufträge für den Tiger aus Australien und für den NH90 aus Norwegen
- Roll-out der ersten Serien-Eurofighter; Exportinitiativen in vollem Gange
- EADS EFW liefert das fünfzigste zum Frachter umgebaute Flugzeug an FedEx

2002 (in € Mrd.)



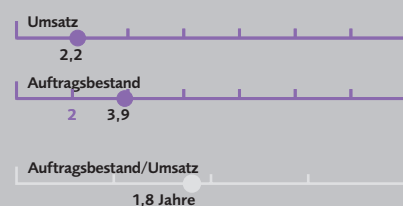
- MBDA erhält Auftrag für den Lenkflugkörper Meteor (EADS-Anteil: €0,9 Milliarden)
- EADS LFK unterzeichnet Vertrag in Höhe von €485 Millionen für Lenkflugkörper Taurus mit Deutschland
- Bevorzugter Bieter für das Bundeswehr-Programm Herkules
- Bundesmarine wählt für die Korvette K130 Kommando- und Feuerleitsystem der EADS
- Strategische Restrukturierung führt in die Gewinnzone zurück

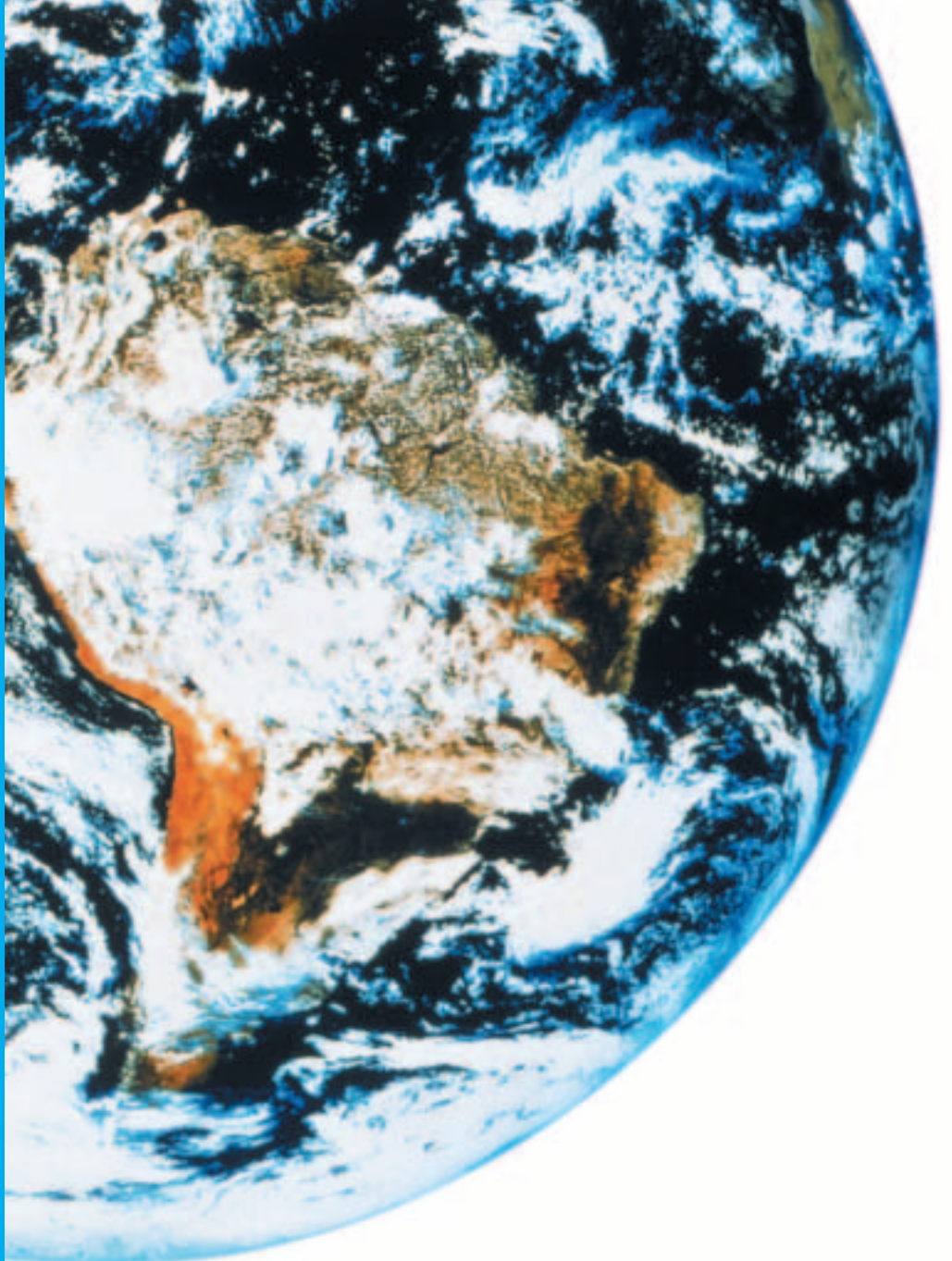
2002 (in € Mrd.)



- Paradigm als bevorzugter Bieter für das Verteidigungsprogramm Skynet 5 ausgewählt
- Ariane gewinnt elf von weltweit 15 kommerziellen Startaufträgen
- Rückläufige Marktentwicklung verschärft die Situation in der Raumfahrt
- Übernahme aller Astrium-Anteile angekündigt

2002 (in € Mrd.)





Inhalt

Die EADS auf einen Blick (Aufklapp-Seite)

- | | | | |
|-----------|-----------------------------------|------------|--|
| 02 | Messbare Erfolge | 48 | Finanzbericht |
| 08 | Brief der Chairmen | 48 | Finanzmanagement |
| 10 | Die CEOs nehmen Stellung | 50 | Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation |
| 14 | Executive Committee | 70 | Konzernabschluss |
| 16 | Kennzahlen 2002 | 74 | Konzernanhang |
| 18 | Die Märkte der EADS | 106 | Wesentliche Beteiligungen |
| 21 | Geschäftsstruktur | 109 | Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer |
| 22 | Airbus | 110 | Adressen |
| 28 | Military Transport Aircraft | 112 | Informationen für Aktionäre |
| 30 | Aeronautics | | |
| 34 | Defence and Civil Systems | | |
| 38 | Space | | |
| 42 | Corporate Governance | | |
| 46 | Verantwortung in der Gesellschaft | | |

Von oben nach unten

A380
A400M
Eurofighter
NH90
Meteor
Ariane 5

European Aeronautic Defence and Space Company

Die EADS ist mit einem Umsatz von € 29,9 Milliarden und rund 104.000 Beschäftigten im Jahr 2002 das weltweit zweitgrößte Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen. Sie zählt zu den Marktführern in der zivilen Luftfahrt, bei Verteidigungstechnologie, Hubschraubern, Raumfahrt, militärischen Transport- und Kampfflugzeugen sowie damit verbundenen Dienstleistungen. Zur EADS gehören der zivile Flugzeugbauer Airbus, der weltweit größte Hubschrauberhersteller Eurocopter, der zweitgrößte Lenkflugkörperproduzent der Welt MBDA und das führende europäische Raumfahrtunternehmen Astrium. Die EADS ist der größte Partner im Eurofighter-Konsortium und entwickelt das militärische Transportflugzeug A400M.

Das Unternehmen verfügt über mehr als 70 Standorte in Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Spanien. Es ist weltweit tätig, unter anderem auch in den USA, Osteuropa und Asien.

Die Verpflichtung der EADS an Aktionäre, Mitarbeiter und Kunden weltweit lautet: Wir liefern messbare Erfolge.

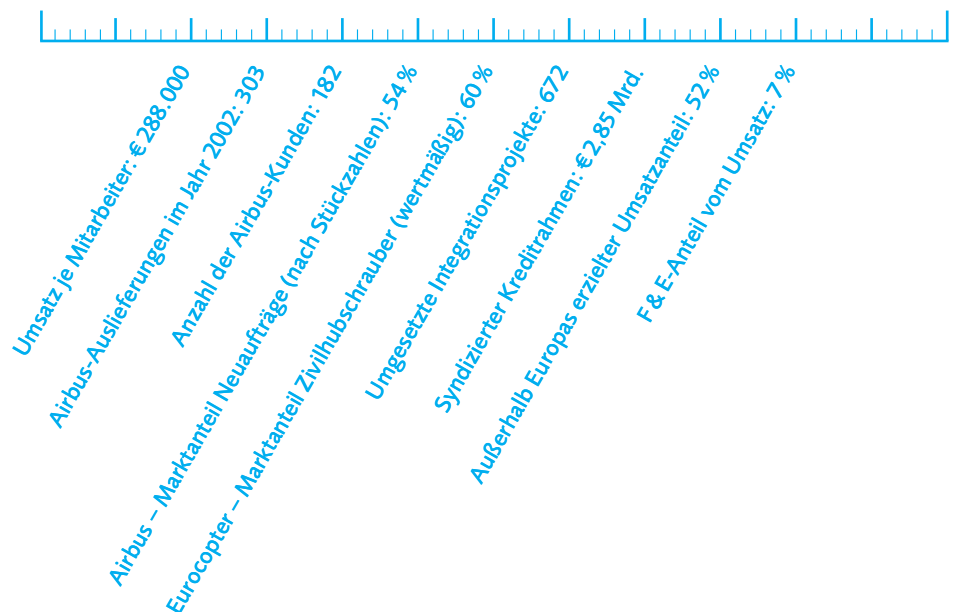
		2002	2001***	2000
Umsatz	€ Mio.	29.901	30.798	24.208
EBIT* (Gewinn vor Zinsen und Steuern)	€ Mio.	1.426	1.694	1.399
Gewinn je Aktie**	€	0,87	1,00	–
Dividende je Aktie	€	0,3	0,5	0,5
Nettoliiquidität (Net cash position)	€ Mio.	1.224	1.533	2.143
Auftragseingang	€ Mio.	31.009	60.208	49.079
Auftragsbestand	€ Mio.	168.339	183.256	131.874
Beschäftigte (Anzahl der Mitarbeiter)		103.967	102.967	88.879

*Falls nicht anders vermerkt, werden in diesem Geschäftsbericht die EBIT-Zahlen vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten angegeben.

**vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

***Airbus ab 2001 zu 100% konsolidiert

Messbare Erfolge im Jahr 2002



Wir liefern leistungsstarke Produkte

Die EADS liefert Passagierjets, Militärflugzeuge, Hubschrauber, Verteidigungs- und zivile Systeme, Trägerraketen, Satelliten sowie Raumfahrt-Infrastruktur auf höchstem technischen Niveau an Kunden auf fünf Kontinenten.

In nahezu allen Bereichen des Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsmarktes leisten Produkte der EADS unseren Kunden entscheidende Dienste.

Das Produktportfolio reicht vom leichten Zivilflugzeug bis zu modernen militärischen Waffensystemen, vom Hubschrauber bis zu Dienstleistungen in der Raumfahrt und vom Passagierflugzeug bis zum Flottenmanagement. Diese Produkte nehmen eine zunehmend starke Wettbewerbsposition auf einigen der weltweit anspruchsvollsten Märkte ein – oftmals sogar die Führungsrolle.

Die Technik mag kompliziert sein, klar hingegen ist die Ursache des Erfolges: Unsere Produkte liefern Technologien, welche die Ansprüche der Kunden hinsichtlich Konkurrenzfähigkeit, Kosteneffizienz und Innovation erfüllen.

Ein Beispiel dafür ist die Airbus-Familie, eine Reihe von Passagierflugzeugen vom Firmenjet bis hin zur A380, dem mit 555 Sitzen größten Passagierflugzeug aller Zeiten. Die A380 wurde weitestgehend in Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und Flughafenbehörden konzipiert.

Die Erwartungen seiner Kunden erfüllt Airbus, indem es innovative Technologie zum Einsatz bringt, z. B. Fly-by-Wire und Verbundstoffstrukturen. Auf diese Weise erzielt Airbus in puncto Wirtschaftlichkeit, Umwelteigenschaften, Betriebsfreundlichkeit sowie Passagierkomfort messbare, praxisgerechte Fortschritte. Diese Orientierung am Kundenbedarf zahlt sich aus: Airbus konnte seinen Anteil an den weltweiten Flugzeugauslieferungen von 29% im Jahr 1998 auf 44% im Jahr 2002 steigern. Für 2003 rechnet Airbus damit, erstmals mehr Flugzeuge auszuliefern als sein Hauptkonkurrent.

Ganz ähnlich ist die Erfolgsgeschichte von Eurocopter: Das Unternehmen verzeichnet auf dem zivilen und halbstaatlichen Hubschraubermarkt einen weltweiten Marktanteil nach Umsatz von 60%. Diesen Anstieg verdankt Eurocopter in erster Linie seinen hochwertigen Produkten – aber auch der Tatsache, dass sein Angebot mehr als 80% aller denkbaren Kundenanforderungen abdeckt.

Im Verteidigungsbereich stehen die Regierungen unter immer größerem Druck, die Kosten der nationalen Verteidigung wirksam zu bündeln und dabei wechselnden Bedrohungen zu begegnen. Auf diesem Gebiet ist die EADS Weltklasse – und der Markt für Verteidigungsgüter stellt einen wachsenden Anteil unserer Geschäftstätigkeit dar.

Der Eurofighter/Typhoon ist Europas größtes gemeinschaftliches Wehrbeschaffungsprogramm. Es umfasst Aufträge und Kaufoptionen über mehr als 700 Flugzeuge und beschäftigt 400 Zulieferer in ganz Europa. Die ersten Serien-Maschinen dieses vielseitigen Kampfflugzeuges werden derzeit für Trainingszwecke bei der Deutschen Luftwaffe eingesetzt.

Eurocopter produziert einige der leistungsstärksten Militärhubschrauber unserer Zeit, darunter den Kampfhubschrauber Tiger und den Transporthelikopter NH90, für die bereits Aufträge von acht Regierungen vorliegen.

Das künftige militärische Schwerlast-Transportflugzeug A400M wurde trotz harter internationaler Konkurrenz von sieben europäischen Regierungen ausgewählt. Die A400M ist die Wegbereiterin neuer gesamteuropäischer Beschaffungsmöglichkeiten.

Auch im Bereich Lenkflugkörper, Systeme und Verteidigungselektronik sind die Produkte der EADS kaum zu übertreffen, so z. B. der neue Luft-Luft-Lenkflugkörper Meteor, der mit seinem Staustrahltriebwerk Zielen kaum Fluchtmöglichkeiten bietet, die Aufklärungsdrohne Eagle MALE (Medium Altitude Long Endurance) und das abhörsichere digitale Telekommunikationssystem Tetrapol.

Die Produkte der EADS leisten unseren Kunden bei der Erfüllung ihrer Missionen wertvolle Dienste. Dies wird auch sichtbar in der zunehmenden Bedeutung der Satellitentechnik für integrierte netzgestützte Verteidigungssysteme und der in Europa beispiellosen Kompetenz der EADS im Bereich Trägersysteme für Raumtransporte und ballistische Flugkörper.



Entwicklung

Die Produkte der EADS entspringen direkt dem technologischen Fortschritt. Neue Rotorblattsysteme werden einen leiseren, angenehmeren und wirtschaftlicheren Betrieb von Hubschraubern ermöglichen.



Produktion

Der Eurofighter ist heute eines der technisch ausgereiftesten Waffensysteme weltweit und wird über viele Jahre hinweg das Herzstück der europäischen Verteidigung bilden.



Lieferung

Zu Frachtmaschinen umgebaute Airbus-Flugzeuge sind nicht nur die perfekte Antwort auf aktuelle Transportbedürfnisse; sie steigern auch die Lebensdauer – und den Wert – der Kundenflotten.

Unsere Produkte erzielen messbare Erfolge

Produktsicherheit

Wartungsfreundlichkeit

Einsatzvielfalt

Kommunalität

Passagierkomfort

Treibstoffersparnis

Leiserer Betrieb

Hoher Restwert



Wir optimieren unsere Organisation

Synergien in der Organisation und verbesserte Arbeitsweisen maximieren den Nutzen unserer Technologien, Kompetenzen und Mitarbeiter für den Kunden. Sie lassen einen Konzern entstehen, der es mit den Besten der Welt aufnehmen kann – in jedem seiner Tätigkeitsfelder.

Mit der Gründung der EADS haben sich Unternehmen aus mehreren Ländern zu einer strategischen Allianz zusammengeschlossen – jedes mit seiner eigenen Geschichte, seinen eigenen Fähigkeiten und Ressourcen.

Diese Gemeinschaft entstand aus Partnern mit bewährten Fähigkeiten in allen Sparten der Luft- und Raumfahrt – ob in Grundlagenforschung, Entwicklung, Herstellung, Vermarktung oder Kundenbetreuung.

Diese Kooperation hat es ermöglicht, Wissen, Technologie und Vertriebsaktivitäten zusammenzulegen und dadurch Effizienz sowie Produktivität erheblich zu steigern. Diesen Weg wollen wir auch in Zukunft konsequent weitergehen.

Hierzu haben wir z. B. mit der EADS International eine spezialisierte Marketing- und Vertriebsorganisation aufgebaut, die über weitreichende nationale und internationale Erfahrungen verfügt. Ihre Aufgabe ist es, das Exportgeschäft aller Teile des Konzerns zu fördern. Dies ist bereits auf einigen neuen Märkten mit großem Erfolg gelungen.

Wir haben uns frühzeitig dafür entschieden, weitere Synergien zu heben und so zusätzliche Wertsteigerungen zu generieren. So wurden 672 Projekte gestartet, um Kosten zu senken, Arbeitsmethoden zu verbessern und die Rentabilität zu steigern.

Forschung und Entwicklung ist ein Teil davon – ein besonders wichtiger Bereich der EADS, dessen Zukunftsaussichten untrennbar mit der Fähigkeit verbunden sind, innovative Technik und Produkte auf den Markt zu bringen. Unsere „Industrial Research and Technology“-Gruppe hat sämtliche Fähigkeiten innerhalb der EADS ausgiebig geprüft und damit begonnen, eine ausgewogene Struktur mit zentralen und dezentralen Ressourcen zu schaffen, die dieses Leistungsvermögen voll ausschöpft.

Wir haben ein Division-übergreifendes Forschungs- und Technologienetzwerk geschaffen, das Entwicklungen mit breitem Anwendungsgebiet in unseren Geschäftseinheiten erkennen und Möglichkeiten erarbeiten soll, wie sie diese der EADS im Gesamten zur Verfügung stellen kann. Dies erlaubt es uns, unsere Investitionen auf Innovationen mit dem höchsten Ertragspotenzial zu konzentrieren.

Zugleich haben wir unsere Einkaufsstrategie grundlegend umgestaltet. Zugekaufte Werkstoffe und Komponenten stellen bei unseren Produkten den weitaus bedeutendsten Kostenfaktor dar, und dank eines integrierten Ansatzes erreichen wir durch Mengenvorteile die größtmöglichen Kostenvorteile beim Einkauf.

Unser Hauptaugenmerk liegt auf der Entwicklung engerer Beziehungen zu unseren Lieferanten. Sie wollen wir künftig stärker an die EADS und deren weltweite Geschäftsorientierung binden. Hierzu werden wir sie bereits in einer früheren Phase, auf Basis einer „risk and revenue sharing“ Partnerschaft (Risiko und Umsatz mittragende Partner), in Projekte involvieren und einer laufenden Leistungsbewertung unterziehen.

Mit dem Ziel, die Effizienz des Konzerns zu maximieren, setzt die EADS im Einkauf derzeit mehr als 300 Projekte um. Diese haben bisher Einsparungen in Höhe von rund € 190 Millionen erbracht – und werden 2004 geschätzte € 300 Millionen zum EBIT der EADS beitragen.

**Entwicklung**

Indem sie die ergiebigen technologischen Ressourcen über Division- und Landesgrenzen hinweg nutzt, hat die EADS einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

**Produktion**

Die Führung internationaler Partnerschaften – wie beim Eurofighter – erfordert besondere Fähigkeiten. Dieses Know-how in vollem Umfang zu mobilisieren ist ein Wettbewerbsvorteil, der die EADS am Markt auszeichnet.

**Lieferung**

Das richtige Teil zur richtigen Zeit am richtigen Ort – und zum richtigen Preis. Optimierte Einkaufsstrukturen sind eine der Hauptstärken der EADS.

Wir wollen immer noch besser werden

Umsetzung von Best Practices

Division-übergreifende Initiativen

Interdisziplinäre Teamarbeit

Zielgerichtete Forschung und Entwicklung

Konzernweiter Einkauf

Partnerschaften mit Lieferanten

Internationale Kundenbetreuung

Orientierung am Kundenbedarf

Management von Komplettangeboten



Der Erfolg von morgen hängt von unserer Fähigkeit ab, die Bedürfnisse unserer Kunden proaktiv zu erkennen und zu erfüllen. Dies gelingt uns, indem wir Technologietrends aufgreifen, sie professionell im Sinne des Konzerns steuern und ein Arbeitsumfeld schaffen, in dem sich die Besten der Besten entfalten können. All dies – und noch weit mehr – ist für die EADS Pflicht.

Heute gute Geschäfte zu machen, heißt nicht automatisch, auch morgen noch erfolgreich zu sein.

Auf der soliden Basis unserer bisherigen Erfolge sehen wir es als eine unserer wichtigsten Aufgaben an, Aufbau und Ausrichtung des Konzerns und seine Produkte fortwährend zu verbessern.

Unsere strategische Planung ist darauf ausgerichtet, das Geschäftsportfolio zu optimieren, neue Geschäftsmöglichkeiten durch Produkte, die wir Division-übergreifend herstellen, zu unterstützen und die Konzentration auf besonders wichtige Länder und Regionen zu fördern – derzeit sind dies die USA, Großbritannien, Russland und China.

Ein weiterer Faktor, der über unsere künftigen Erfolge entscheidet, ist Forschung und Technologie. Die Kosteneffizienz unserer F&E-Programme zählt zu den besten im Branchenvergleich. Wir haben im Laufe des Jahres 2002 mehr als 350 Erfindungen patentieren lassen. Unter den zahlreichen Leistungen des Jahres 2002 sind insbesondere zu nennen: Test eines innovativen, geräuschärmeren Hubschrauber-Rotorblatts, eine Mikro-Drohne („fliegendes Auge“) für Aufklärungs- und Überwachungszwecke und ein modernes, benutzerfreundliches Ultraschall-Testsystem für Montage- und Wartungsvorgänge.

Strategische Planung und Technologie sind für ein Unternehmen unverzichtbar. Doch letztlich entscheiden die Menschen, die dort arbeiten, über Erfolg oder Misserfolg. Der Garant für künftiges Wachstum ist unsere Fähigkeit, die besten Wissensträger unserer Branche zu gewinnen, zu halten und zu fördern.

Auch hier können wir beachtliche Erfolge vermelden:

Die unabhängige jährliche Umfrage „Universum Graduate Survey“ hat im Jahr 2002 ermittelt, dass die EADS in der Rangliste der gefragtesten Arbeitgeber für Hochschulabgänger der Ingenieur- und Naturwissenschaften einen Sprung vom 23. auf den neunten Platz gemacht hat. Dies bestätigt, dass wir als Arbeitgeber ein immer deutlicheres „Markenimage“ entwickeln – und erklärt auch, warum wir 2.326 der besten europäischen Absolventen des Jahrgangs 2002 für uns gewinnen konnten.

Wir haben unseren Personalbereich massiv umstrukturiert, um die Vielfalt der Kulturen und Qualifikationen in unserer Belegschaft in vollem Umfang zu nutzen. So schufen wir einen gemeinsamen, allen Mitarbeitern offen stehenden Stellenmarkt. Dort können sie nach der Funktion suchen, die ihren jeweiligen Fähigkeiten und Ambitionen am gewünschten Arbeitsort am besten entspricht. Ein weiteres Angebot ist eine große Auswahl an Seminaren, die sie bei der Entwicklung ihrer beruflichen Laufbahn unterstützen.

Mit unseren viel beachteten, flexiblen Arbeitszeitvereinbarungen haben wir personalwirtschaftliches Neuland betreten und konnten damit sogar in Zeiten des Abschwungs unsere Kapazitäten ohne großen Stellenabbau anpassen. Wir haben konzernweit einheitliche Lohn- und Gehaltsstrukturen sowie Anreiz- und Aktienoptions-Programme umgesetzt, um zu gewährleisten, dass unsere Mitarbeiter am Erfolg des Unternehmens teilhaben.

Mit herausragenden Produkten, einer klaren Strategie und fähigen, hoch motivierten Beschäftigten ist die EADS bestens darauf vorbereitet, die Herausforderungen von morgen zu meistern.

Dadurch werden wir auf Jahre hinaus unseren Kunden, Mitarbeitern, Aktionären und der Öffentlichkeit weiterhin messbare Erfolge liefern.



Entwicklung

Verteidigungstechnik kann zivile Produkte verbessern – und umgekehrt. Die EC135 ist nur eines der Produkte, die Eurocopter zum Weltmarktführer machen.



Produktion

Airbus hat die Herstellung von Großflugzeugen in puncto Effizienz und Flexibilität revolutioniert. Hier werden Tragflächen vom Supertransporter Beluga ausgeladen, der unsere Produktionsstandorte logistisch verbindet.



Lieferung

Studenten zu Gast bei Astrium. Die EADS wird zunehmend als einer der besten Arbeitgeber in Europa wahrgenommen, der den begabtesten Nachwuchsfachkräften glänzende Zukunftsaussichten bietet.

Im Fokus: unsere technologische Stärke

Integrierte intelligente Produkte

Virtuelles Produkt Engineering

„Friendly Airframe“

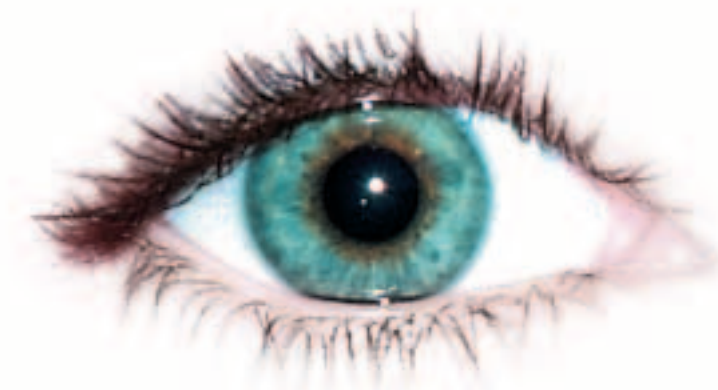
Unbemannte Luftfahrzeuge

Umweltgerechte Entwicklung

Raumsonden

Satellitenkommunikation

„Robust Intelligent Systems“



Manfred Bischoff (rechts)

Chairman

Jean-Luc Lagardère † (links)

Chairman



Ergebnisse des Jahres 2002

Wir freuen uns, berichten zu können, dass die EADS die schwierige Marktsituation aufgrund der weltweiten Konjunkturschwäche gemeistert hat und den ernsten politischen wie militärischen Unsicherheiten erfolgreich begegnet ist.

2002 haben wir das zweite Jahr in Folge unsere Finanzziele übertroffen und unsere Wettbewerbsposition ausgebaut. Dies beweist unser hohes Zukunftspotenzial und unsere Fähigkeit, mit Weitblick auf herausfordernde Marktbedingungen zu reagieren. Kostensenkungsprogramme, neue Unternehmensstrukturen und die Reorganisation der Zentrale führen zu Effizienzsteigerungen. Die Integration dreier Unternehmen zu einem einzigen ist vollzogen – die Vorteile werden immer deutlicher sichtbar.

Der Board of Directors befasste sich ausführlich mit der Entwicklung der Finanzsituation des Konzerns, dem Konzernportfolio und der Geschäftsentwicklung jeder Division. Die Diskussion und Entscheidungsfindung zu Themen wie Restrukturierung, Rechnungslegungsgrundsätzen, Personal, Organisation sowie weiterer wichtiger Geschäftsangelegenheiten erfolgten dabei stets in einer Atmosphäre der Partnerschaft und des Vertrauens.

Höhepunkte der Divisions

Airbus lag mit 303 Flugzeugauslieferungen leicht über seiner Prognose; der Auftragsingang übertraf den Umsatz. Für 2003 dürften sich die Produktionszahlen in der Größenordnung von 2002 bewegen, unter der Annahme, dass sich das Branchenumfeld nicht nennenswert ändert. Airbus zeigt sich in der Lage, weiterhin Neukunden zu gewinnen. Sobald das Flugverkehrsaufkommen wieder ansteigen wird, befindet sich Airbus in einer hervorragenden Position, dies als Chance optimal zu nutzen. Bis dahin wird auch die A380 kurz vor ihrem Ersteintritt stehen und damit unsere Wettbewerbsposition noch zusätzlich verbessern.

Im Verteidigungsgeschäft stehen die Zeichen auf Wachstum: Die Verteidigungshaushalte Großbritanniens und Frankreichs wurden aufgestockt und bei einer Reihe europäischer Militärprogramme wurden Einigungen erzielt – so beim Luft-Luft-Lenkflugkörper Meteor, dessen Entwicklungsvertrag Ende 2002 unterzeichnet wurde. Des Weiteren laufen für das Transportflugzeug A400M, das im Rahmen exterritorialer Einsätze unentbehrliche Dienste leisten wird, die abschließenden Kundenverhandlungen. Der Kampfhubschrauber Tiger sowie der Transporthubschrauber NH90 stehen kurz vor dem Anlauf der Serienfertigung und das Kampfflugzeug Eurofighter kurz vor der Auslieferung. Die tief greifenden Umstrukturierungen und die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung im Raumfahrtbereich werden fortgesetzt. Dies soll dazu beitragen, die Division Space nach dem Einbruch des Träger- und Satellitengeschäfts der vergangenen Jahre bis 2004 wieder in die Gewinnzone zu führen.

Finanzen

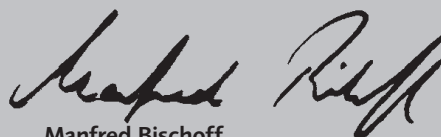
Unsere strategische Flexibilität wird durch hohe Liquidität noch zusätzlich verbessert. Zudem haben wir damit begonnen, die EADS auf den Anleihemärkten als zuverlässigen Partner auf dem Kapitalmarkt zu etablieren, und Vorkehrungen getroffen, um den Konzern für die absehbare Zukunft gegen schwankende US-Dollar/Euro-Wechselkurse abzusichern.

Seit ihrer Gründung vor zweieinhalb Jahren ist die EADS auf dem Weg, ein Unternehmen mit zweistelligen EBIT-Margen zu werden. Wir bleiben zuversichtlich, das angestrebte Ziel erreichen zu können, vorausgesetzt das wirtschaftliche und politische Umfeld gewinnt wieder an Stabilität. Die derzeitige ungünstige Situation bedeutet einen vorübergehenden Rückschlag, ändert aber nichts an unserer Entschlossenheit, unsere hochgesteckten Ziele in naher Zukunft zu erreichen.

Ausblick

Die EADS befindet sich heute in ausgezeichneter Verfassung: Unser Angebot an Produkten und Dienstleistungen ist Weltklasse, unsere Technologien sind richtungsweisend, unsere multinationalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hochqualifiziert und motiviert. Wir sind international tätig und freuen uns über zufriedene Kunden – in immer mehr Ländern der Welt. Unsere strategischen Ziele verfolgen wir weiterhin – trotz aller gebotener Vorsicht – mit äußerster Entschlossenheit: Aufbau einer breiten Produktpalette im zivilen wie im militärischen Bereich und Festigung unserer stetig verbessernden Position als Global Player auf allen unseren Märkten. Wir erzielten im vergangenen Jahr beachtliche Ergebnisse, auch wenn die Wertentwicklung der EADS-Aktie dies derzeit nicht hinreichend widerspiegelt. Wir erwarten jedoch, dass der Aktienkurs zu einer realistischen Darstellung der Lage unseres Unternehmens zurückkehren wird, sobald die Konjunktur wieder anspringt.

Am 14. März 2003 ist Jean-Luc Lagardère in Paris im Alter von 75 Jahren gestorben. Als herausragende Führungspersönlichkeit der Industrie und großer Visionär der Luft- und Raumfahrt hatte Jean-Luc Lagardère in den vergangenen 40 Jahren bei fast allen bedeutenden Entwicklungen der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie eine Schlüssel-funktion inne. Als treibende Kraft hinter der Fusion von Matra Hautes Technologies und Aerospatiale war Lagardère Wegbereiter für die Integration der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie auf europäischer Ebene. Bei der Gründung der EADS im Jahr 2000 spielte er eine zentrale Rolle.



Manfred Bischoff
Chairman

Jean-Luc Lagardère †
Chairman

In einem für die weltweite Luft- und Raumfahrtindustrie schwierigen Jahr bewies die EADS große Stärke und hohes Potenzial auf all ihren Märkten. Wir sind konsequent darauf ausgerichtet, Kosten zu senken, neue Aufträge zu gewinnen und Shareholder Value für die Zukunft zu schaffen. Wegen der unsicheren Weltsituation bleiben wir wachsam und flexibel.

Schildern Sie uns bitte im Überblick, wie die EADS das Jahr 2002 bewältigt hat?

2002 war zweifellos ein hartes Jahr für unsere Branche. Die gesamte Weltwirtschaft wurde von der globalen konjunkturellen Abschwächung und der instabilen geopolitischen Lage beeinträchtigt, die von neuen Bedrohungen durch Terrorakte geprägt war. Wir blieben vom wirtschaftlichen Rückgang nicht verschont: Unsere operativen Geschäftseinheiten waren seit Ende 2001 durch den Rückgang der Fluggastzahlen und vom Nachfrageeinbruch auf dem Markt für kommerzielle Satelliten besonders betroffen.

Gleichzeitig konnten wir im vergangenen Jahr große Erfolge verbuchen. Trotz eines schwierigen Umfeldes ist es uns gelungen unsere Prognosen zu übertreffen. Wir haben erneut bewiesen, dass wir schnell auf Veränderungen reagieren und uns auf sie einstellen können. Dabei halten wir unseren strategischen Kurs, weltweit Führungspositionen anzustreben.

Zum einen haben wir sämtliche Finanzziele erreicht oder sogar übererfüllt. Mit über € 1,2 Milliarden konnten wir die Nettoliquidität auf Vorjahresniveau halten und wir haben unser EBIT-Ziel leicht übertroffen.

Zum anderen sind wir den bereits eingeschlagenen Weg konsequent weitergegangen, die EADS zu einem starken und integrierten Unternehmen mit einheitlicher Managementstruktur und klarer Strategie auszubauen. Auf diese Weise wird es uns gelingen, auf die Nachfrage von morgen optimal vorbereitet zu sein und unser künftiges Potenzial für wachsende Gewinne zu steigern. Dies zeigte sich an unseren fortlaufenden Investitionen in neue Entwicklungen. Wichtige Beispiele sind der 555-sitzige Airbus A380 sowie neue Produkte als Reaktion auf wachsende Bedrohungen, wie die europäische Kampfdrohne Eurohawk, das Luft-Boden-Überwachungssystem AGS und den seegestützten Marschflugkörper Scalp Naval. Die Integration der EADS ist nun abgeschlossen, und wir sind gut gewappnet, um die künftigen Herausforderungen zu meistern.

Im vergangenen Jahr sagten Sie, der Ausbau des Verteidigungsgeschäfts besitze strategische Priorität. Wie geht es hier voran?

Wir müssen berücksichtigen, dass Konzeption, Marketing und Management von Verteidigungsprojekten viele Jahre benötigen, um zu reifen. Gleichzeitig unterliegen sie vielfältigen politischen Unsicherheiten und Veränderungen. Dessen ungeachtet zeigen unsere Anstrengungen, das Verteidigungsgeschäft auszubauen, erste Erfolge.

Im vergangenen Jahr haben wir gemeinsam mit unseren Partnern BAE Systems und Finmeccanica die Gründung der MBDA abgeschlossen, des weltweit zweitgrößten Produzenten von Lenkflugkörpern. Einer der Meilensteine des Jahres war der Abschluss des Entwicklungsvertrages für das europäische Lenkflugkörperprogramm Meteor (EADS-Anteil: € 0,9 Milliarden) Ende Dezember. Dieser staustrahlgetriebene Luft-Luft-Lenkflugkörper wird allen europäischen Kampfflugzeugen hohe Luftüberlegenheit verleihen. Die Entscheidung des britischen Verteidigungsministeriums, unsere Konzerntochter Paradigm als bevorzugte Bieterin für das Projekt Skynet 5 auszuwählen, dürfte unsere Position auf allen Märkten Europas und sogar der NATO erheblich beeinflussen. Das A400M-Programm scheint gesichert, da die deutsche Regierung, aufgrund der schwierigen Haushaltslage, die Stückzahl insgesamt zwar gesenkt, für 60 Maschinen aber grünes Licht gegeben hat. Das Programm im Volumen von € 17,7 Milliarden wird unser Gewinnwachstum beschleunigen und Synergien mit den zivilen Aktivitäten von Airbus ermöglichen. Weitere Erfolge im Verteidigungsgeschäft konnten wir bei den Hubschraubern verbuchen: Australien – ein Referenzmarkt in der Rüstungsbeschaffung – bestellte 22 Maschinen vom Typ Tiger, und Norwegen gab 14 NH90 in Auftrag.

Zudem haben wir neue Märkte erschlossen, besonders in den USA. Dies belegen zwei Beispiele: Die EADS hat als bedeutender Zulieferer an Lockheed Martin für das Programm Deepwater der US-Küstenwache den Zuschlag erhalten. Zudem wurden wir aufgefordert, im Rahmen eines Tankflugzeug-Programms der US Air Force mit einem Volumen von US \$ 20 Milliarden ein Angebot abzugeben. Diese Erfolge unterstreichen unsere Glaubwürdigkeit als potenzieller Anbieter auf dem US-Verteidigungsmarkt. Die Gründung einer nordamerikanischen EADS-Holding verstärkt unsere dortige Präsenz, erleichtert unseren Marktzugang und ist ein klares Bekenntnis zu unserer US-Strategie.



Philippe Camus (links)
Chief Executive Officer
Rainer Hertrich (rechts)
Chief Executive Officer

Inwieweit hat der Konjunkturabschwung das Zivilgeschäft der EADS beeinflusst?

Fast alle unsere zivilen Geschäftsfelder verzeichneten Fortschritte. Dennoch gab es Rückschläge, wie den missglückten Erstflug der neuen Ariane 5 ESCA. Im Jahr 2002 konnte Airbus erneut seine Führungsposition und die Überlegenheit seiner Produkte unter Beweis stellen. Indem es seine Produktion an die gesunkene Nachfrage anpasste, konnte Airbus sehr schnell auf eine Marktsituation reagieren, die von Rückgängen im Luftverkehr und finanziellen Schwierigkeiten der Fluggesellschaften geprägt war. So erzielte Airbus eine hohe Rentabilität und solide Finanzergebnisse – und lag mit 303 ausgelieferten Maschinen sogar leicht über der Prognose.

Mit einem Brutto-Auftragseingang von 551 Flugzeugen im Jahr 2002 ging das Marktvolumen gegenüber 2001 um 22% zurück – dennoch stellte Airbus mit einem Auftragseingang von 300 Flugzeugen (233 netto, d. h. nach Stornierungen) seine gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit unter Beweis. Der aktuelle Konjunkturabschwung ist schmerzhaft, und ein Ende ist zurzeit nicht abzusehen. Er ist zwar nicht der erste, den Airbus im Laufe seiner 30-jährigen Geschichte erlebt, aber Airbus ist heute besser aufgestellt als jemals zuvor. Das EADS-Management kann aufgrund wachsender Marktanteile und eines hohen Auftragsbestandes auch in einem schwierigen Umfeld für Stabilität sorgen und Größenvorteile nutzen, wobei wir unsere Produktivität laufend und mit Erfolg steigern.

Ungeachtet des Abschwungs im Luftverkehr konnte Airbus seine Flugzeugfamilie mit der Aufnahme des Flugbetriebs der A340-600 und der Zertifizierung der Typen A340-500 und A318 erweitern. Mit Air New Zealand, South African Airways oder der britischen Fluggesellschaft easyJet konnte Airbus auch Neukunden gewinnen. Die Entwicklung des künftigen Großraumflugzeuges A380 liegt voll im Zeitplan. Im Jahr 2006 wird es erstmals zum Einsatz kommen. Gegenwärtig beginnt die Phase mit den höchsten F&E-Ausgaben und Investitionen, und Airbus ist in der Lage, das A380-Programm aus eigener Kraft zu finanzieren. Eurocopter hat im vergangenen Jahr auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt erneut glänzend abgeschnitten und konnte davon profitieren, dass nach den Ereignissen des 11. September 2001 von Sicherheitsbehörden – insbesondere von US-amerikanischen – ein erhöhter Bedarf an Hubschraubern zu verzeichnen war. Eurocopter hat mit einem Weltmarktanteil von 60% auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt seine weltweite Führungsposition ausgebaut und seinen Marktanteil, der 1995 noch 34% betragen hatte, konstant erhöht.

So viel zu den Erfolgen. Wie wurden die Herausforderungen angegangen?

Das Raumfahrtgeschäft ist zweifellos unsere größte Herausforderung. Seit nunmehr zwei Jahren kämpfen wir in dieser Branche mit Überkapazitäten auf einem Markt, der schlichtweg in sich zusammengebrochen ist: Nach einstmals 20 bis 25 zivilen Satellitenaufträgen pro Jahr waren es 2002 nur noch sechs. Wir müssen unsere Organisation an diese rückläufige Nachfrage anpassen, die Konsolidierung der Raumfahrtindustrie dabei jedoch weiterhin anführen. Die Schwierigkeiten auf dem Markt für Telekommunikationssatelliten haben auch unmittelbare Auswirkungen auf das Geschäftsfeld Trägersysteme. Wir arbeiten gegenwärtig mit aller Kraft daran, die Probleme mit unserer neuen Träger Rakete Ariane 5 ESCA zu beheben.

Aufgrund des anhaltend schwachen Marktes in der Raumfahrt setzt das Management der Division Space derzeit ein weitreichendes Restrukturierungs-Programm um. Ziel ist es, bis 2004 die Rentabilität wieder zu erreichen. Der Erwerb der bislang im Besitz von BAE Systems befindlichen Kapitalanteile von 25% an Astrium erleichtert die Umstrukturierung der Raumfahrtaktivitäten. Und wir erwarten neue Raumfahrtprogramme mit hohem Wachstumspotenzial, wie Paradigms abhörsicheres Kommunikationssystem für das britische Verteidigungsministerium und das europäische Navigationssystem Galileo.

Lassen Sie uns zusammenfassen: Unsere Verteidigungsprodukte bieten die Chance zu kurzfristigem Wachstum durch Programme wie die Militärhubschrauber Tiger und NH90, das Kampfflugzeug Eurofighter und die Lenkflugkörper Aster, Storm Shadow, Taurus und Meteor. Die große Herausforderung sehen wir darin, dieses Wachstum zu beschleunigen, indem wir Anteile auf dem US-Markt gewinnen und mit anderen führenden Akteuren der Verteidigungsbranche strategische Allianzen bilden.



Die A320-Familie



Ein Galileo-Satellit



Eurofighter im Formationsflug

Abschließend ein Blick in die Zukunft: Wo liegen die größten Stärken der EADS?

Neben unseren erfolgreichen Produkten ist nach wie vor die Qualität unserer Mitarbeiter entscheidend. Wir haben ein Team aus talentierten, hochmotivierten Mitarbeitern und qualifizierten Ingenieuren. Auf dieses Kapital bauen wir, indem wir unsere Mitarbeiter fördern und ihnen interessante berufliche Perspektiven bieten. Wir haben zwei weitere Mitglieder in das Executive Committee berufen: Ralph Crosby, einen erfahrenen Topmanager der US-amerikanischen Luftfahrtindustrie, der unsere Aktivitäten in den USA ausweiten soll, sowie den Finnen Jussi Itävuori als Leiter Human Resources.

Eine weitere Stärke ist unsere klare Vision, wie wir unser Wachstum in Zukunft steigern können. Hierzu haben wir z. B. die EADS International gegründet – unsere Marketingorganisation, die Division-übergreifend operiert, um die Business Units durch wirkungsvolles weltweites Produktmarketing zu unterstützen. Da die EADS International die nationalen Märkte und Kunden sehr gut kennt, stärkt sie unser Wissen in Technologie und Fertigung. Im Jahr 2002 konnte sie z. B. entscheidend zu Exporterfolgen der EADS in Australien, Russland, Vietnam, Südkorea, Malaysia und einem Dutzend weiterer Länder beitragen.

Und nicht zuletzt verfolgen wir ein sehr realistisches Geschäftsmodell. Wir streben danach, auf einer Reihe von Märkten die weltweite Nummer eins zu werden und zu bleiben. Dennoch ist uns bewusst, dass die Entwicklung der Weltsituation, besonders in der heutigen Zeit, nicht vorhersehbar ist. Deshalb setzen wir unseren Managern, wo immer Wachstumsaussichten erkennbar sind, anspruchsvolle Entwicklungsziele. In Bereichen, in denen zusätzliches Wachstum nicht erreicht werden kann, lauten unsere Ziele zur Wertsteigerung: Kosten reduzieren und Liquidität generieren. Liquidität und Auftragsbestand entsprechen derzeit voll unseren Erwartungen, und wir haben entscheidende Maßnahmen für weitere Kostensenkung und Liquiditätskontrolle auf den Weg gebracht.

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

Executive Committee

Philippe Camus Chief Executive Officer (CEO)

war zuvor Chairman des Board of Management von Aerospatiale Matra. Im Jahr 1982 trat Camus in das Management der Lagardère-Gruppe ein, wo er bis 1992 dem Finanzausschuss des Matra-Konzerns vorstand. 1993 wurde er zum Chairman und Managing Director des Finanzausschusses der Lagardère-Gruppe und 1998 zum Managing Partner von Lagardère ernannt. Camus ist Absolvent der Ecole Normale Supérieure de Paris mit Abschlüssen in Physik und Versicherungsmathematik; er studierte am Institut d'Etudes Politiques de Paris.

Rainer Hertrich Chief Executive Officer (CEO)

begann seine Laufbahn 1977 bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB). 1994 wurde er Leiter des Konzern-Controllings der Deutschen Aerospace (Dasa). 1996 übernahm er bei der Dasa die Leitung des Geschäftsbereiches Antriebe Luftfahrt und damit auch den Vorsitz der Geschäftsführung der Motoren- und Turbinen-Union München (MTU). Im März 2000 wurde Hertrich zum Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler Aerospace berufen. Hertrich studierte Betriebswirtschaft an der TU Berlin und der Universität Nürnberg und hat einen Abschluss als Diplom-Kaufmann.

Hans Peter Ring Chief Financial Officer (CFO)

trat 1977 als diplomierter Betriebswirt bei MBB ein und übernahm 1987 die Leitung des Controllings der Bereiche Lenkflugkörper und Verteidigung. Später wurde er bei der Dasa zum Leiter Controlling der Bereiche Luftfahrt und Verteidigung ernannt. Von 1992 bis 1995 war Ring CFO und Mitglied der Geschäftsführung Dornier Luftfahrt, einer Dasa-Tochter. 1996 wurde er zum Senior Vice President Controlling der Dasa und später der EADS berufen.



Rainer Hertrich, Philippe Camus, Hans Peter Ring



Noël Forgeard, Gustav Humbert

Noël Forgeard Leiter der Division Airbus, President und CEO von Airbus kam 1987 als Senior Vice President für die Bereiche Verteidigung und Raumfahrt zu Matra. 1992 folgte seine Ernennung zum Generaldirektor der Lagardère-Gruppe und CEO von Matra Hautes Technologies. 1998 wechselte er als Generaldirektor zu Airbus Industrie und wurde im Jahr 2001 erster President sowie CEO des integrierten Unternehmens Airbus. Forgeard ist Absolvent der Ecole Polytechnique und der Ecole des Mines in Paris.

Gustav Humbert Chief Operating Officer (COO) von Airbus war zuvor als Leiter des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge Mitglied des Dasa-Vorstands. Seine Karriere begann er 1980 bei MBB. 1994 wurde er zum President und CEO der Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH ernannt. Humbert studierte Maschinenbau und Fertigungstechnik an der TU Hannover und promovierte im Fach Maschinenbau an der Universität Hannover.

Jean-Louis Gergorin Leiter Strategic Coordination

war Generaldirektor Strategic Coordination von Aerospatiale Matra. Er begann seine Karriere bei der französischen Regierung als Planungschef im Außenministerium und Mitglied des deutsch-französischen Sicherheits- und Verteidigungsausschusses. Ab 1984 nahm er eine Reihe strategischer Leitungsfunktionen bei Matra und Lagardère wahr. Gergorin ist Absolvent der Ecole Polytechnique und der Ecole Nationale d'Administration in Paris sowie Alumnus des Stanford Executive Programms.

Jussi Itävuori Leiter Human Resources

kam im September 2001 zur EADS. 1982 begann er seine berufliche Laufbahn bei Kone Corporation und wurde 1989 Personaldirektor sowie Mitglied des Executive Committee von Kone Elevators. 1995 wurde er Leiter Human Resources und Mitglied des Executive Committee der Kone Corporation. Itävuori diente in der finnischen Luftwaffe als Pilot und Offizier. Er ist Absolvent der finnischen Vaasa School of Economics.



Jean-Louis Gergorin, Jussi Itävuori

Das Executive Committee unterstützt die CEOs bei der Erfüllung ihrer operativen Aufgaben. Es umfasst die Leiter der fünf operativen Divisions, den Leiter von EADS North America und die Leiter der vier wichtigsten Zentralbereiche des Unternehmens. Das Executive Committee unter Vorsitz der CEOs besteht aus 13 Mitgliedern.

Ralph D. Crosby Jr. Chairman und CEO von EADS North America zuvor Präsident des Bereichs Integrated Systems bei Northrop Grumman, Corporate Vice President und General Manager des Bereichs Verkehrsflugzeuge in der B-2 Division. Crosby erwarb an der US-Militärakademie seinen Bachelor of Science und je einen Master im Fach Internationale Beziehungen am Graduate Institute of International Studies in Genf sowie im Fach Public Administration an der Harvard Universität.

Jean-Paul Gut Leiter EADS International war vor Gründung der EADS Executive Chairman bei Aerospatiale Matra Lagardère International und Group Managing Director für den Geschäftsbereich Verteidigung und Raumtransporte bei Aerospatiale Matra. Zuvor zeichnete er als Managing Director des Board of Management der Lagardère-Gruppe, für das Auslandsgeschäft und den Bereich Hochtechnologie verantwortlich. Gut hat einen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften des Institut d'Etudes Politiques (IEP) in Paris.



Jean-Paul Gut, Ralph D. Crosby



Dietrich Russell, Francisco Fernández Sainz

Francisco Fernández Sainz Leiter der Division Military Transport Aircraft war früher General Manager von Airbus España. Er trat 1971 als Konstruktionsingenieur in die CASA ein und übernahm nacheinander die Aufgaben eines Produktleiters Engineering (1975), Projektleiters (1979), Entwicklungsleiters Engineering in der technischen Direktion (1982), Vice President of Engineering (1984) und Executive Vice President Programs (1997). Fernández Sainz, der einen Abschluss in Betriebswirtschaft der Icade-Universität in Madrid besitzt, ist ein erfahrener Luftfahrtingenieur.

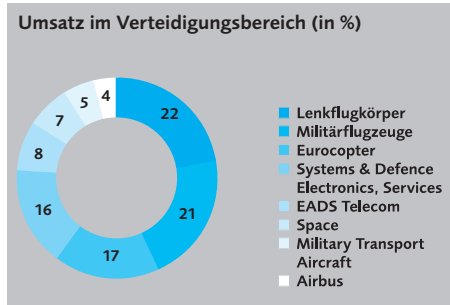
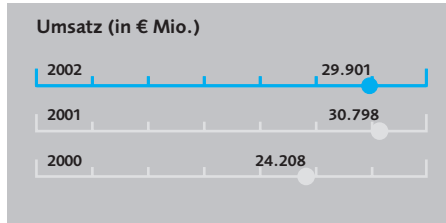
Dietrich Russell Leiter der Division Aeronautics zuvor Chief Operating Officer von Airbus Industrie. Russell kam 1995 zur Dasa, wo er als Vorstandsmitglied für das Geschäftsfeld Luftfahrt zuständig war. Er ist Absolvent der Fachbereiche für Wirtschaftswissenschaften und Hütteningenieurwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen. Dort promovierte er zum Dr. Ing. Bei seinem Eintritt in die Dasa konnte Russell auf eine 24-jährige Laufbahn bei Mannesmann zurückblicken.

François Auque Leiter der Division Space wurde 1991 zum CFO und Group Managing Director für den Geschäftsbereich Satelliten von Aerospatiale Matra ernannt und 1999 in das Management Board von Aerospatiale Matra berufen. Auque ist Absolvent der Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), der Ecole Nationale d'Administration (ENA) und des Institut d'Etudes Politiques (IEP) in Paris.

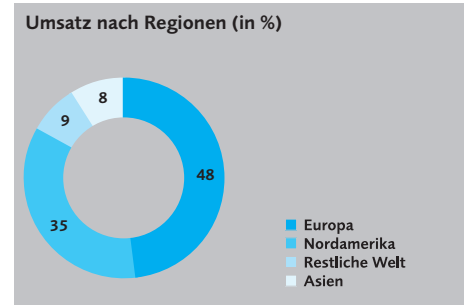
Thomas Enders Leiter der Division Defence and Civil Systems kam nach verschiedenen Positionen in internationalen Forschungsinstituten, im Deutschen Bundestag und im Planungsstab des Bundesministeriums für Verteidigung 1991 zur MBB/Dasa. Nach einigen Jahren im Marketingbereich des Unternehmens wurde er 1995 zum Corporate Secretary der Dasa ernannt. Von 1996 bis 2000 war er für den Bereich Konzernstrategie und Technologie zuständig. Enders besitzt Abschlüsse in Volkswirtschaft, Geschichte und Politikwissenschaft der Universität Bonn sowie der University of California in Los Angeles. Er hat zum Dr. rer. pol. promoviert.



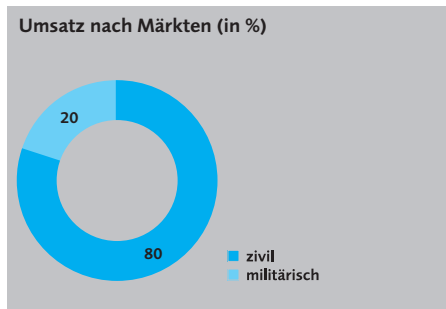
Thomas Enders, François Auque



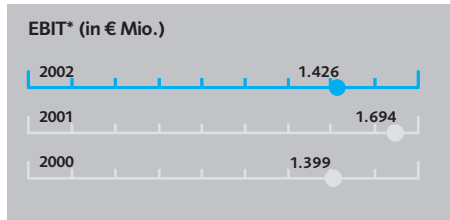
Wir haben die Herausforderungen des Marktes erfolgreich bewältigt und unser Umsatzziel für 2002 erreicht. Der Umsatz in Höhe von €29,9 Milliarden (-3% gegenüber 2001) ist wie erwartet Ausdruck der rückläufigen Airbus-Auslieferungen und der Auswirkungen des gesunkenen US-Dollarkurses. Bei gleichbleibendem Dollar/Euro-Wechselkurs hätte der Umsatz dem Vorjahresniveau entsprochen.



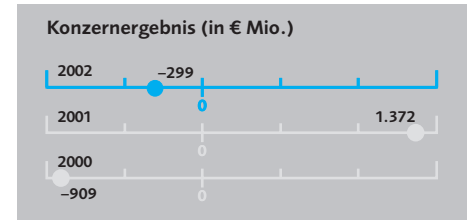
Die EADS erzielte 2002 im Verteidigungsgeschäft einen Umsatz von rund €6 Milliarden – mit militärischen Transportflugzeugen, Kampfflugzeugen, Militärhubschraubern, Lenkflugkörpern, Verteidigungselektronik, abhörsicheren Kommunikationsanlagen und militärischer Raumfahrttechnik.



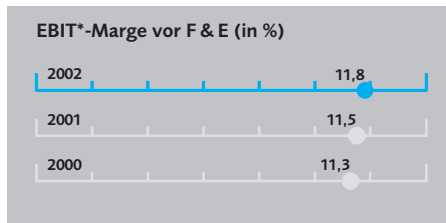
Durch Kooperationsvereinbarungen und Übernahmen marktführender Unternehmen – wie Cogent, des wichtigsten Anbieters auf dem britischen Markt für abhörsichere Kommunikationstechnik, oder Finnlands führenden Aerospace-Unternehmens Patria – erzielte die EADS regional ausgewogene Umsatzanteile. Über 50% des Umsatzes wurden außerhalb Europas erwirtschaftet. Dies unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit der Produkte und den globalen Geschäftsansatz der EADS.



20% ihres Umsatzes generiert die EADS derzeit im Verteidigungsgeschäft. Dies entspricht rund €6 Milliarden – damit rangiert die EADS europaweit an zweiter Stelle. Das strategische Ziel ist es, diesen Anteil langfristig auf 30% zu erhöhen. Auf diese Weise wollen wir unser Portfolio ausgeglichener gestalten, um Schwankungen auf den zivilen Märkten zu kompensieren.



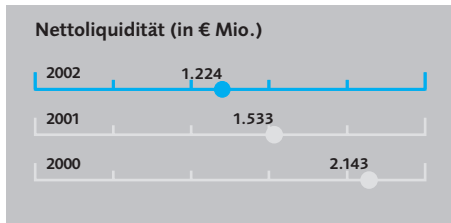
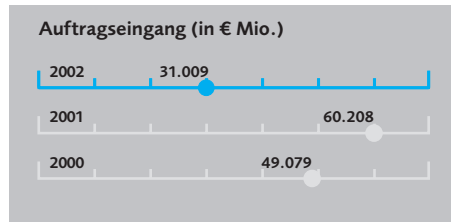
Das für 2002 gesteckte EBIT-Ziel (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten) erreichten wir mit €1.426 Millionen (2001: 1.694 Millionen). Dieses Ergebnis spiegelt gestiegene F & E-Aufwendungen insbesondere für das Programm Airbus A380 wider. Den größten Beitrag zum EBIT steuern die Divisions Airbus und Aeronautics bei. Die Division Defence and Civil Systems schaffte den Turnaround und übertraf ihr Break-even-Ziel. Die Division Space verzeichnete – wie angekündigt – durch Bildung von Rückstellungen für Risiken und Abschreibungen einen erheblichen Verlust. Das Ergebnis der Division Military Transport Aircraft wurde durch Einmalaufwendungen infolge der Insolvenz von Fairchild Dornier beeinflusst.



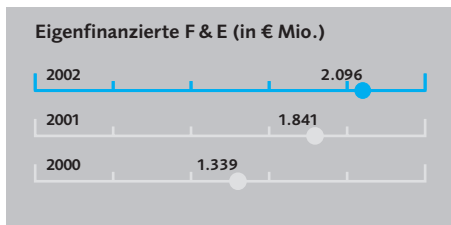
Die EBIT*-Marge vor Forschung und Entwicklung (F & E) wurde leicht verbessert – ein Beweis für erfolgreiche Kostensenkungen.

Nach Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten betrug das Konzernergebnis (Net Income) €-299 Millionen. Ergebnismindernd wirkten dabei Goodwill-Abschreibungen in Höhe von €936 Millionen, darunter €350 Millionen infolge von Werthaltigkeitsprüfungen bei der Division Space wegen der weiteren Abschwächung des Raumfahrtmarktes. Im Konzernergebnis im Jahr 2001 wirkten sich hingegen Einmaleffekte in Höhe von rund €600 Millionen aus der Gründung der Airbus SAS positiv aus.

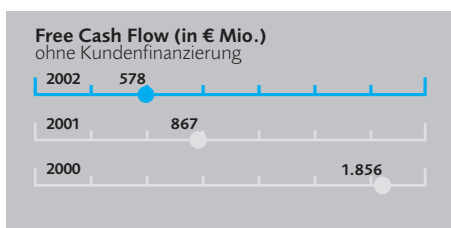
Alle Zahlen für 2000: Airbus zu 80% konsolidiert. Alle Zahlen für 2001 und 2002: Airbus zu 100% konsolidiert.
*vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten



Mit € 1,2 Milliarden Ende 2002 lag die Nettoliiquidität über den Erwartungen. Dies erreichten wir, indem wir das Kundenfinanzierungsvolumen konsequent begrenzten, unterstützt durch aktives Liquiditätsmanagement und positive Wechselkurseffekte.

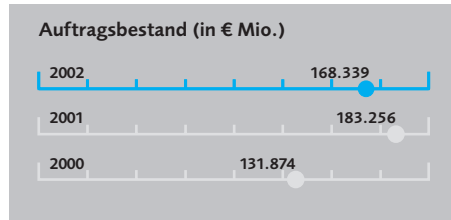


Wie erwartet stiegen die F & E-Aufwendungen auf € 2,1 Milliarden (2001: € 1,8 Milliarden), vor allem aufgrund des A380-Programms.

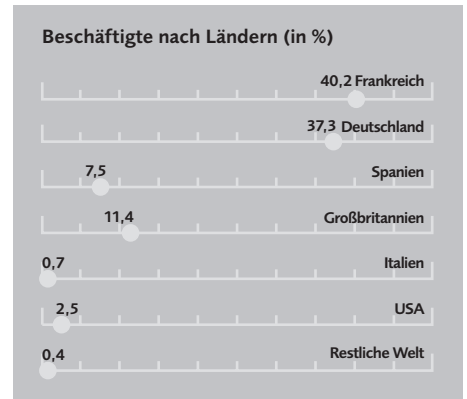


Der Free Cash Flow ohne Kundenfinanzierung blieb trotz hoher Investitionsausgaben insbesondere für die A380 im positiven Bereich. Dies beweist die Fähigkeit des Unternehmens, dieses Programm selbst zu finanzieren.

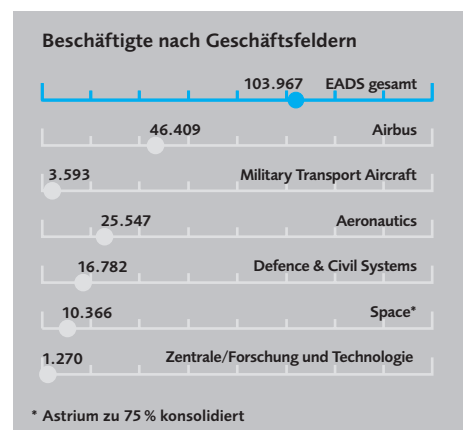
Mit € 31 Milliarden lag der Auftragseingang erneut über dem Umsatz. Dies gelang trotz eines schwachen Marktes für Zivilflugzeuge und der verzögerten Auftragsbestätigung für das militärische Transportflugzeug A400M, die nunmehr für 2003 erwartet wird. Airbus verzeichnete einen Netto-Auftragseingang über 233 Flugzeuge, gegenüber 274 im Jahr 2001. Im Auftragseingang 2002 sind Stornierungen und der Festauftrag von easyJet über 120 Maschinen berücksichtigt. Wertmäßig bezifferte sich der Airbus-Auftragseingang auf € 19,7 Milliarden. Im Vorjahr waren es dank 85 Aufträgen für die im obersten Preissegment angesiedelte A380 insgesamt € 50,3 Milliarden. Durch das militärische Trägerraketen-Geschäft und den spanischen Telekommunikationssatelliten Amazonas ist der Auftragseingang der Division Space massiv angestiegen. Auch die Division Defence and Civil Systems verzeichnete eine starke Zunahme ihres Bestelleingangs, was auf ihre Erfolge bei den Lenkflugkörperprogrammen Meteor und Taurus sowie in der Verteidigungselektronik zurückzuführen ist.



Der Auftragsbestand der EADS blieb mit knapp € 170 Milliarden auf einem hohen Niveau, jedoch musste das Auftragsbuch für den Airbus neu bewertet werden: Auf der Basis des US-Dollar/Euro-Wechselkurses, der zum Jahresende auf 1,05 gesunken war, errechnete sich ein Abwertungsbeitrag von rund € 14 Milliarden. Der EADS-Auftragsbestand umfasst unter anderem mehr als 1.500 Airbus-Flugzeuge und 723 Hubschrauber. Er entspricht weiterhin dem Umsatz von mehr als fünf Jahren und ist in der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie weltweit unerreicht.



Die EADS beschäftigt Mitarbeiter in allen Ländern der Welt. Rund 11% der Gesamt-Belegschaft sind an Standorten in Großbritannien tätig. Dies unterstreicht die wachsende Bedeutung dieses Marktes für die EADS. Die Divisions Airbus und Space beschäftigen jeweils 17% ihrer Belegschaft in Großbritannien, bei DCS sind es 12%. In den USA ist die Division Aeronautics von allen EADS-Einheiten mit 1.525 Mitarbeitern (6%) am stärksten vertreten.



Zum Jahresende 2002 beschäftigte die EADS 103.967 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2001: 102.967). Der Anstieg ist auf den Programmhochlauf von A380 (rund 3.000 neue Mitarbeiter), NH90, Tiger und Eurofighter zurückzuführen. Dies wurde teilweise kompensiert durch Anpassungen an die niedrigere Produktionsrate bei Airbus und einen Rückgang in anderen Divisions sowie der Zentrale.

Die EADS ist mit ihren Produkten und Dienstleistungen in einer Vielzahl von Märkten vertreten. Unser Kundenkreis reicht von Regierungen und Behörden wie z. B. Polizei bis zu Fluggesellschaften und anderen gewerblichen sowie privaten Kunden. Auf Veränderungen von Nachfrage und Marktbedingungen wirkungsvoll zu reagieren ist unverzichtbar. Zugleich investieren wir in die Bereiche mit dem stärksten Wachstumspotenzial.

Nr. 1 Auftragsbestand weltweit
Nr. 1 Hubschrauber
Nr. 1 kommerzielle Trägersysteme
Nr. 1 leichte/mittelschwere militärische Transportflugzeuge
Nr. 2 Zivilflugzeuge
Nr. 2 Lenkflugkörpersysteme
Nr. 3 Satelliten
Nr. 4 Kampfflugzeuge

Alle Ränge – mit Ausnahme des Auftragsbestandes – nach Umsatz



Oben: Niedrigpreis-Airlines entwickeln sich zu einem wichtigen Segment des Luftfahrtmarktes

Unten: Grenzkontrolle der US-Küstenwache

Zivile Luftfahrt

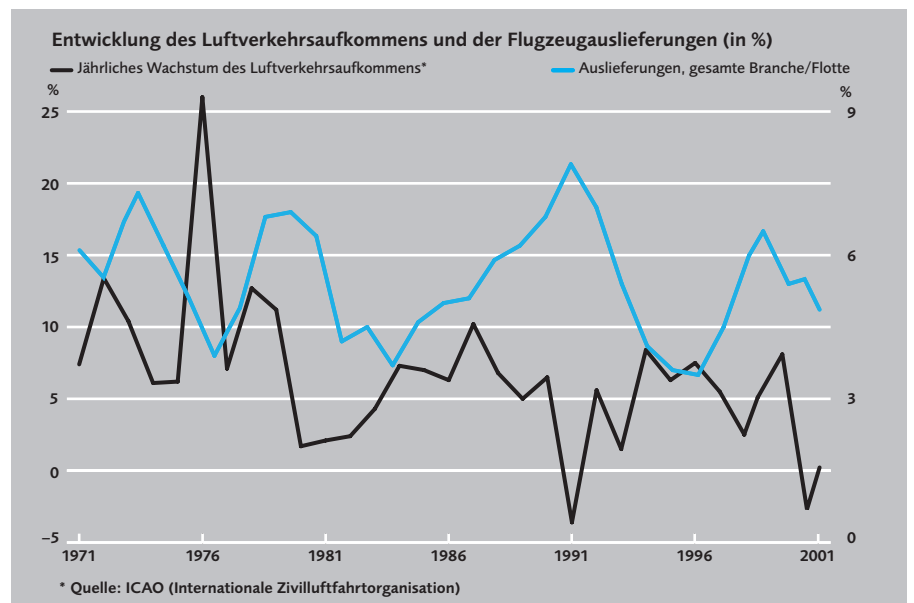
Das zentrale Thema der Branche ist unverändert der Konjunkturabschwung – von einem weltweit abflauenden Wirtschaftswachstum verursacht und durch die Terroranschläge des 11. September 2001 verschärft. Die Passagierzahlen blieben 2002 erneut weit hinter dem Aufkommen zurück, das vor der Krise verzeichnet werden konnte. Innerhalb der USA sowie auf den transatlantischen und transpazifischen Routen sank das Fluggastaufkommen besonders deutlich, was die Gesamtnachfrage schrumpfen ließ. Zudem gingen die ertragreicheren Business-Class-Verkäufe zurück – eine Folge des geschärften Preisbewusstseins dieser Kundengruppe.

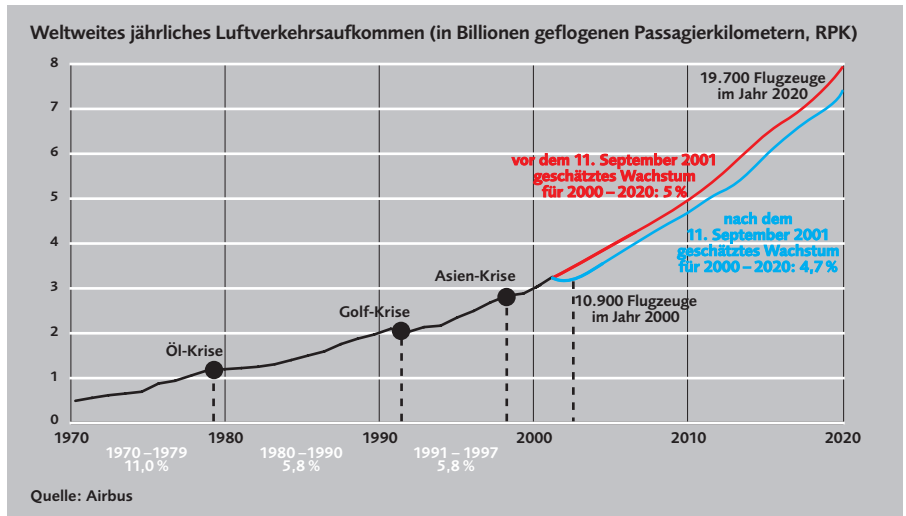
Doch liegt hierin auch eine Chance für die EADS: Die Niedrigpreis-Airlines avancieren zu einem bedeutenden Segment des gesamten Flugverkehrsmarktes. Ihre Erfolge in den USA und Europa verdanken sie einem Geschäftsmodell, das konsequente Kostensenkung verfolgt und mit Billig-Tickets für oftmals nicht ausgelastete Kurz- und Mittelstrecken die Nachfrage ankurbelt.

Der Markt für Passagierflugzeuge ist in erster Linie von der bestehenden Nachfrage im Flugverkehr abhängig, die ihrerseits vom Wachstum der Volkswirtschaften bzw. Bruttoinlandsprodukte, den Ticketpreisen und der demographischen Entwicklung bestimmt wird. Gemessen in geflogenen Passagierkilometern ist das Luftverkehrsaufkommen von 1967 bis 2000 mit Ausnahme von 1991, dem Jahr des ersten Golf-Kriegs, jährlich um durchschnittlich 7,9% gestiegen. Im Jahr 2002 prognostizierte Airbus ein Wachstum des Luftverkehrs von durchschnittlich 4,7% pro Jahr für den Zeitraum von 2000 bis 2020. Obwohl die Branche das langfristige Wachstum des Luftverkehrs als gesichert ansieht, weist der Flugzeugmarkt zyklische Schwankungen auf. Diese lassen sich auf die hohe Volatilität der Airline-Gewinne und die zyklische Entwicklung der Weltwirtschaft zurückführen.

Als eine Konsequenz der Deregulierungs-Politik müssen Fluggesellschaften ihre Flotten-, Streckennetz- und Vertriebsstrategien ständig auf die Markterfordernisse ausrichten. Dieser Anpassungsprozess kann nur mit neuen Flugzeug-Modellen erfolgen, welche die gesteigerten Kundenerwartungen an Kosteneffizienz und Leistung erfüllen. Um den Preisvorstellungen der Fluggäste zu entsprechen und den Wettbewerb mit neuen Niedrigpreis-Airlines aufnehmen zu können, haben bedeutende Fluggesellschaften ihren Betrieb an bestimmten strategisch gelegenen Verteilerflughäfen („hub“ airports) organisiert. So können sie mehr Städteverbindungen anbieten und zugleich die Preise senken. Dies beeinflusst auch die Nachfrage, denn solche „Drehscheiben“ gestatten den Airlines, ihre Flotten auf zwei Flugzeugtypen zu reduzieren: kleinere Maschinen wie z. B. die A320-Familie für häufige Kurzstreckenflüge mit geringem Passagieraufkommen zu den Verteilerflughäfen sowie große Flugzeuge wie die zukünftige A380 für die stark frequentierten Langstreckenflüge zwischen den einzelnen Drehscheiben.

Ein weiterer Trend ist die Aufteilung langer und sehr langer Flugrouten als Folge neu entstehender Verbindungen zwischen regionalen Ballungszentren. Sie wird durch die Verfügbarkeit





immer modernerer, effizienterer Flugzeuge unterstützt. Beispielsweise dürfte durch neue Nonstop-Verbindungen zwischen solchen Städten im transatlantischen Flugverkehr die Nachfrage nach mittelgroßen Maschinen wie der A330 steigen.

Hubschrauber

Nach aktuellen Schätzungen wird sich das weltweite Marktvolumen – Zivil- und Militärgeschäft – im Laufe der nächsten zehn Jahre auf über € 10 Milliarden mehr als verdoppeln.

Dank neuer Großprogramme wie dem NH90 und dem Tiger, die zudem ein hohes Exportpotenzial aufweisen, wächst der Markt für Militärhubschrauber in Europa derzeit jährlich um rund 10%. Zusätzliches Wachstum bieten neue Geschäftsfelder wie das Angebot für Rettungsdienste oder Krisenreaktionskräfte. Die USA sind weltweit der größte Markt für Militärhubschrauber, gewähren jedoch den Herstellern aus Europa kaum Zutritt.

Auf dem zivilen und halbstaatlichen Markt sind die Umsätze aller Hersteller zusammengekommen binnen zwei Jahren um 20% zurückgegangen. Weltweit werden derzeit pro Jahr 400 bis 450 Maschinen in Auftrag gegeben. Die Rückkehr in die Wachstumszone wurde durch die Ereignisse vom 11. September 2001 verzögert, dürfte aber im Jahresverlauf 2003 allmählich sichtbar werden. Für den Zeitraum bis 2012 lauten die Schätzungen auf ein jährliches Wachstum von 4%. Neue Geschäftschancen entstehen dabei durch die Gebiets- und Grenzschutzinitiativen der USA im Golf von Mexiko sowie der EU im Nordseegebiet.

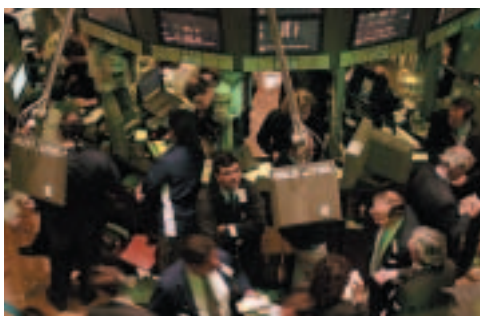
Verteidigung

Die globale Sicherheitslage prägen derzeit hauptsächlich weltweite „asymmetrische Bedrohungen“ durch Terrorismus und die unkontrollierte Ausbreitung von Massenvernichtungswaffen. Hierdurch entsteht ein erhöhter Bedarf an exterritorialen Einsätzen von Polizei- (law enforcement) und Streitkräften – nicht nur von Kampfaufträgen im engeren Sinne, sondern auch Maßnahmen zur Abschreckung, Konfliktvermeidung und Friedenssicherung. Hierzu bedarf es gemeinsamer Einsatz-Infrastrukturen, der Zusammenarbeit auf internationaler Ebene und zwischen einzelnen Regierungsstellen und insbesondere kürzerer Reaktionszeiten. Entscheidend sind heute Zeit, Geschwindigkeit und Präzision. Diese Faktoren werden sowohl die Vorgaben für die zukünftige militärische Ausstattung als auch die Modernisierungsanforderungen an bestehende Systeme definieren. Denn für den Erfolg künftiger Einsätze gilt, dass angemessene und interoperable Führungs- und Informations-, Gefechtsführungs- und Kommunikationsstrukturen bereitgestellt werden, die sämtlich dem Ziel unterstellt sind, militärische Informationsüberlegenheit zu gewährleisten.

Gegenwärtig fließt ein großer Anteil der Verteidigungshaushalte in den USA und Europa in Luftkampf-, Lenkflugkörper- und Lufttransportsysteme. Angesichts der veränderten Bedrohungslage werden allerdings auch immer höhere Ausgaben getätigt: für Flugabwehr-, Flugkörperabwehr-, Nachrichten- bzw. Überwachungssysteme sowie Unterstützungsleistungen wie Kommunikations-, Betankungs- und Transportdienste. Zunehmend vernetzte Strukturen werden die Systemeffizienz erhöhen und die Entwicklung neuer netzwerkbasierender Fähigkeiten vorantreiben.

US-Präsident Bush hat für das Jahr 2004 einen Verteidigungshaushalt in Höhe von US\$ 379,9 Milliarden vorgelegt, dies entspricht einer Zunahme von 4,2% gegenüber 2003. Der Militäretat dürfte bis zu einem Spitzenwert von US\$ 483,6 Milliarden im Jahr 2009 mit einer jährlichen Steigerungsrate von 4,9% ansteigen. Die Ausgaben für F & E werden 2005 ihren Höhepunkt erreichen, diejenigen für Beschaffung ab 2006 und darüber hinaus stark zunehmen. Der US-Sonderhaushalt für Ausgaben zur Steigerung der Inneren Sicherheit beträgt US\$ 38 Milliarden.

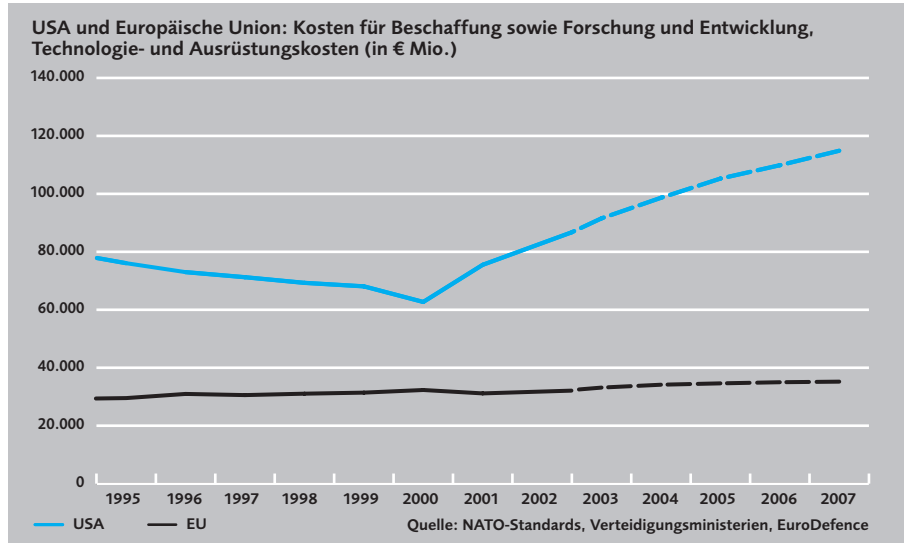
Der Gesamtwert der europäischen Verteidigungshaushalte wird auf € 150 Milliarden geschätzt, bei einem jährlichen Wachstum von 1–2%. Großbritannien bleibt Europas Wachstumsmotor, und auch Frankreich hat ein mehrjähriges Verteidigungsprogramm mit leicht erhöhter finanzieller Ausstattung aufgelegt. Der Haushalt der deutschen Bundeswehr steht



Oben: NATO-Erweiterung im Jahr 2002

Mitte: An den Börsen der Welt

Unten: Afghanistan war einer der weltpolitischen Brennpunkte des Jahres 2002



Oben: Skynet 5
Unten: Satelliten-Kontrollzentrum

hingegen unter Druck; dessen ungeachtet wurden jedoch Programme wie Eurofighter, Tiger und NH90 bestätigt, das Meteor-Programm im Dezember verabschiedet, und der Programmstart für die A400M steht kurz bevor. Unter dem Einfluss der EU-Erweiterung und europäischer Konvergenzkriterien zur Haushaltsdisziplin (Begrenzung des Staatsdefizites auf 3% des Bruttoinlandsprodukts) werden die verfügbaren öffentlichen Mittel für Verteidigungsausgaben künftig bescheidener ausfallen. Andererseits werden sich die politisch Verantwortlichen auf dem europäischen Kontinent zunehmend der Notwendigkeit bewusst, den Rückstand gegenüber Großbritannien und den USA im Hinblick auf die Ausrüstung für den einzelnen Soldaten aufzuholen – also weniger Soldaten, dafür mit besserer Ausrüstung. Auch geht der Trend hin zum Outsourcing nachgelagerter militärischer Funktionen, wodurch Mittel für Systeme und Ausrüstung freigesetzt werden dürften. Europa unternimmt heute die ersten Schritte in Richtung einer einheitlichen Verteidigungspolitik – gemeinsame Wartungs- und Beschaffungsvereinbarungen werden zunehmend übliche Praxis.

Raumfahrt

Die Märkte für kommerzielle Telekommunikationssatelliten bleiben eine Herausforderung. Die Branche erlebt eine Phase, die von Konsolidierungen, Überkapazitäten und einem verschärften Wettbewerb zwischen Satellitenherstellern geprägt ist. 2002 mussten zahlreiche Anbieter Auftragsstornierungen hinnehmen, worunter auch das Geschäft mit Trägersystemen litt.

Im Laufe der nächsten fünf Jahre müssen jedoch die bestehenden, alternden Satellitenflotten ersetzt werden, und dies allein entspricht einem Auftragswert von über €8 Milliarden zuzüglich verbundener Umsätze im Trägersystemgeschäft. Mittel- bis langfristig erwarten wir eine Wiederbelebung des IT-Marktes und infolgedessen einen erneuten Anstieg der Nachfrage nach Satelliten-Bandbreiten, u. a. für Breitband-Internetverbindungen, Satellitenfernsehen und Video-on-Demand.

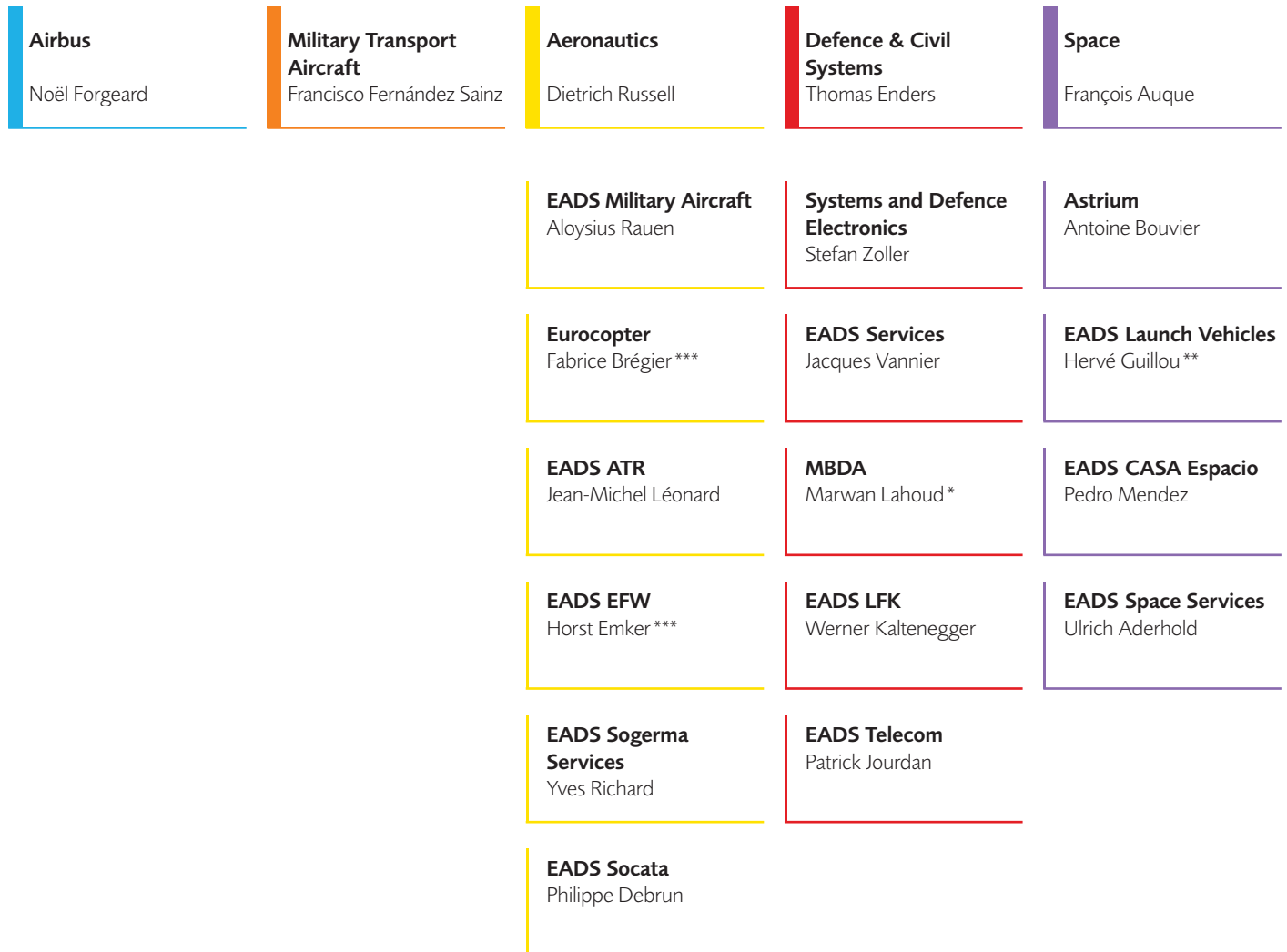
Im institutionellen Sektor ist die Finanzausstattung der europäischen Raumfahrtagentur ESA und der nationalen Raumfahrtagenturen weitgehend stabil geblieben, allenfalls aufgrund von Inflationsbereinigungen leicht zurückgegangen – woran sich auch nichts ändern dürfte.

Die Märkte für militärische Raumfahrtanwendungen sind hingegen weltweit im Wachstum begriffen. Die USA stehen an der Spitze der Entwicklung netzwerkfähiger Ressourcen zur sofortigen Erfassung und Verbreitung hoher Informationsmengen in weltweitem Maßstab. Hierzu werden große Bandbreiten benötigt, die zeitnah, flexibel und sicher verfügbar gemacht werden müssen, ferner Aufklärungs- und Telekommunikationssatelliten. Ein weiterer bedeutender Wachstumsbereich ist das Flugkörperabwehrprogramm Ballistic Missile Defence (BMD), an dem Zulieferer über Kooperationsvereinbarungen beteiligt werden.

Der militärische Raumfahrtmarkt in Europa ist im Vergleich zum US-amerikanischen klein, wächst aber ebenfalls. Die erwartete Harmonisierung der europäischen Ausgaben für Forschung, Entwicklung und Beschaffung im Verteidigungsbereich sollte den Weg zu weiteren BMD-Demonstratorprogrammen ebnen und schließlich zu Aufträgen für Komponenten in Form von Satelliten und Trägersystemen führen. Einige Regierungen haben bestätigt, dass Europa einen unabhängigen Zugang zum Weltraum braucht. Dies wird voraussichtlich europäische Hersteller von Trägersystemen, Telekommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten favorisieren. Zudem besteht sowohl im institutionellen als auch im Verteidigungssektor eine erhöhte Nachfrage nach Public Private Partnerships und Private Finance Initiatives für Telekommunikationslösungen. Hierzu zählen in näherer Zukunft die Militärprojekte Skynet 5 für das britische Verteidigungsministerium und die erwarteten Programme DmilSatcom und NATO 2000. Im Zivilbereich bereiten EU und ESA – nachdem die Entwicklungsgelder für das Satellitennavigations-System Galileo gesichert sind – zurzeit die Umsetzungsphase dieses Gemeinschaftsprojekts mit einem Gesamtwert von €3 Milliarden vor.

Geschäftsstruktur

Die EADS ist in fünf Divisions gegliedert. Jede Division ist nach den spezifischen Bedürfnissen der Kunden in ihrem Geschäftsfeld ausgerichtet. Gleichzeitig ermöglicht die Integration des Konzerns einen optimalen Austausch von Informationen, Technologien und Arbeitstechniken, um das Produkt- und Leistungsangebot jeder Division zusätzlich aufzuwerten.



* seit 1. Januar 2003

** seit 15. März 2003

*** seit 1. April 2003

Airbus erzielte 2002 solide Finanzergebnisse. In einem für seine Kunden schwierigen Jahr übertraf Airbus mit 303 Flugzeugen leicht sein Auslieferungsziel und sicherte sich mit 300 Neuaufträgen von 29 Kunden einen Anteil von 54% aller Aufträge für Zivilflugzeuge.

in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	19.512	20.549	- 5 %
EBIT	1.361	1.655	- 18 %
Auftragseingang	19.712	50.279	- 61 %
Auftragsbestand	140.996	156.075	- 10 %

Anzahl der Flugzeuge	2002	2001	Veränderung
Auslieferungen	303	325	- 7 %
Auftragsbestand	1.505	1.575	- 4 %

Ergebnisse 2002

Mit einem Umsatz von € 19,5 Milliarden unterstrich Airbus seine Erfolge im Jahr 2002. Trotz des Rückgangs der Auslieferungen um 7% und des schwachen Dollars sank der Umsatz gegenüber dem Vorjahr nur leicht um 5%. Nach Ausgaben für eigenfinanzierte F&E in Höhe von € 1,7 Milliarden erreichte Airbus ein EBIT von € 1,361 Milliarden. Somit blieb die EBIT-Marge vor F&E über 15% und konnte gegenüber 2001 ungeachtet der Marktschwäche sogar gesteigert werden – ein Beweis für den Erfolg der Kostensenkungsprogramme.

Auslieferungen 2002

Nach Prüfung seines Auftragsbestandes und Rückmeldungen der Kunden hatte Airbus im Januar 2002 die Anzahl seiner Auslieferungen auf rund 300 Flugzeugen geschätzt. Diese Prognose, die zunächst einige Beobachter als zu optimistisch bezeichnet hatten, wurde mit 303 Flugzeug-Auslieferungen sogar übertroffen. Damit lieferte Airbus im vergangenen Jahr 44% aller Großraum-Verkehrsflugzeuge. Mit den im Jahr 2002 an mehr als 60 Betreiber ausgelieferten 303 Flugzeugen, darunter 236 Single-Aisle-Flugzeuge, neun A300-600 und 58 Verkehrsflugzeuge der A330/A340-Familie, stieg die Gesamtzahl der Airbus-Auslieferungen an Kunden aus der ganzen Welt auf 3.127.

Neuaufträge

Airbus erhielt im Jahr 2002 Neuaufträge für mehr als 300 Flugzeuge im Wert von insgesamt € 26 Milliarden (auf der Basis von Listenpreisen). Dies entspricht wertmäßig einem Marktanteil von 54%. Nach Stornierungen, die im Jahr 2002 geringer ausfielen als 2001, betrug der Auftragseingang netto 233 Maschinen. Per Ende 2002 wies Airbus einen soliden Auftragsbestand von über 1.500 Flugzeugen auf, was beim derzeitigen Fertigungstakt einer Produktionsauslastung von fünf Jahren entspricht und die Zahl der Konkurrenz um mehr als 300 Maschinen übertrifft.

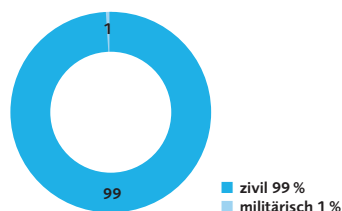
Den größten Einzelauftrag im Jahr 2002 erhielt Airbus von der Fluggesellschaft easyJet über 120 Maschinen vom Typ A319. Die auf hohe Kosteneffizienz ausgelegte Airbus-Familie ist für Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment besonders attraktiv. Weitere Neukunden konnte Airbus im vergangenen Jahr gewinnen, darunter einige bedeutende „Flag Carrier“ (Airlines mit starker staatlicher Bindung) wie KLM, die sechs A300 bestellte und sich Kaufoptionen für weitere 18 Maschinen sicherte, und Swiss International, die 13 A340 in Auftrag gab. Auch Air New Zealand trat in den „Airbus-Club“ ein, und mit der offiziellen Entscheidung für den Kauf von 41 Airbus-Flugzeugen zur Erneuerung ihrer Flotte im Laufe der nächsten zehn Jahre kam von South African Airways der umfassendste Auftrag für Linienflugzeuge, der auf der Südhalbkugel jemals erteilt wurde.

Bedeutende Folgeaufträge bestehender Kunden erhielt EADS unter anderem von China Eastern, die 20 weitere A320-Flugzeuge bestellte. International Lease Finance Corporation – der größte Airbus-Kunde überhaupt – erwarb zusätzlich 13 Flugzeuge, und die Lufthansa orderte ihre ersten zehn A330, womit sie bald sämtliche verfügbaren Airbus-Typen betreiben wird.

Schließlich erreichte Airbus mit dem Festauftrag von Federal Express über zehn Frachtmaschinen vom Typ A380-400F sein Ziel, nach dem A380-Programmstart den Auftragsbestand für dieses Flugzeug jedes Jahr zu erhöhen: Damit lag die Anzahl der Festaufträge für die A380 zum Jahresende 2002 bei 95 Flugzeugen.

Diese Verkaufserfolge belegen, dass die Vorzüge der Airbus-Produkte weithin geschätzt werden: Passagierkomfort, Zuverlässigkeit, Umweltfreundlichkeit und niedrige Betriebskosten. Dies schlägt sich in einer gesteigerten Effizienz und Flexibilität nieder. Hinzu kommt ein Erfolgsplan, den allein Airbus-Flugzeuge besitzen und der ihren Betreibern beim Training der Crews viel Geld spart: echte Kommunalität.

Umsatz nach Märkten in 2002





„Umsicht und Reaktionsfähigkeit werden auch 2003 entscheidende Erfolgsfaktoren sein. Airbus wird gewiss zahlreiche Herausforderungen meistern müssen, aber unsere bewährten, hochwertigen Produkte, unsere leistungsbereiten Mitarbeiter und unsere Fähigkeit, Hindernisse zu überwinden, stimmen uns zuversichtlich für die Zukunft.“

Noël Forgeard

Noël Forgeard

President und Chief Executive Officer von Airbus
Mitglied des Executive Committee der EADS
Mitglied des Board of Directors der EADS

Finanzen

Trotz eines schwierigen Konjunkturmehrfeldes konnte Airbus die Erhöhung seines Finanzierungsvolumens für Kunden begrenzen. Der Nettozuwachs an Kundenfinanzierungen von unter US\$ 600 Millionen entspricht weniger als 3% des Jahresumsatzes. Dies gelang dank der gezielten Kontrolle des Netto-Zuwachses und des aktiven Weiterverkaufs von Risiken, so dass Airbus von den 90 im Jahr 2002 an nordamerikanische Airlines gelieferten Flugzeugen zum Jahresende nur noch fünf finanzierte.

Beträchtliche Fortschritte machte Airbus auch bei seinem Ziel, die Produktivität jährlich um 5% (nicht inflationsbereinigt) zu steigern, wobei die im Anschluss an die Airbus-Integration gestarteten Wertsteigerungs-Projekte einen Beitrag von 1,5% leisteten. Das Ziel, im Jahr 2002 Kosteneinsparungen von € 130 Millionen zu erreichen, wurde sogar übertroffen.

Die Rahmenbedingungen waren ungünstig: unsichere Marktlage, hohe Investitionen in die A380 und eine Aufstockung der F & E-Ausgaben. Trotzdem gelang es Airbus, vor Kundenfinanzierungen und Dividendenausschüttungen einen positiven Free Cash Flow zu erwirtschaften – eine Folge des disziplinierten Finanzmanagements.

Geschäftstätigkeit und Belegschaft

Diese beträchtlichen Kostensenkungen konnten erreicht und zeitnah umgesetzt werden, weil Airbus wirtschaftliche Herausforderungen und organisatorische Veränderungen entschlossen und professionell meisterte.

Die Belegschaftsstärke ist insgesamt stabil geblieben und entspricht annähernd 46.000 Vollzeit-arbeitsplätzen. Seine flexible Beschäftigungsstruktur ermöglichte Airbus Einsparungen bei den Personalkosten ohne Stellen abbauen zu müssen – trotz des Produktionsrückgangs von 325 im Jahr 2001 ausgelieferten Flugzeugen auf 303 im Jahr 2002. Zugleich wurden für die Programme A380 und A400M annähernd 1.000 Ingenieure eingestellt.

Mit der Eröffnung eines Konstruktionsbüros in Wichita, Kansas, und der Vereinbarung mit der Kaskol-Holding zur Gründung eines gemeinsamen Entwicklungszentrums in Moskau hat Airbus seine Auslandskapazitäten weiter ausgebaut. Airbus North America Engineering, Inc. in Wichita, wo derzeit rund 100 Ingenieure an der Tragflächenkonstruktion der A380 arbeiten, und die Konstruktionszentrale für die A380-Tragflächen in Großbritannien sind in Echtzeit miteinander verbunden. Durch die Zusammenarbeit mit Kaskol wird die zukünftige Geschäftstätigkeit mit russischen Luft- und Raumfahrtunternehmen koordiniert und erweitert werden – bis hin zu Einkauf und Produktion von Komponenten.

A380

Das künftige doppelstöckige Großraumflugzeug Airbus A380 beinhaltet eine Vielzahl von bislang konkurrenzlosen technischen Fortschritten. Etwa 40% seiner Strukturen und Komponenten werden aus hochmodernen Verbundstoffen und neuartigen Metallen bestehen, die nicht nur leichter als herkömmliche Werkstoffe sind, sondern diesen auch hinsichtlich Betriebszuverlässigkeit, Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit überlegen sind. Eigens für das Programm wurden mehrere innovative Fertigungsverfahren entwickelt, und auch in Sachen Umweltfreundlichkeit wird die A380 neue Maßstäbe setzen – zum Beispiel, indem sie ca. 13% weniger Treibstoff verbraucht und einen niedrigeren Lärmpegel aufweist als ihre unmittelbare Konkurrentin, obwohl sie 30 bis 50% mehr Passagiere befördern kann.

Die Entwicklung der A380 geht planmäßig voran, und die Fertigung hat an allen Airbus-Standorten in Europa begonnen. Rund 6.500 Mitarbeiter arbeiten an dem Programm, und bis Ende 2002 waren mehr als 95% aller Zulieferer bereits ausgewählt worden, darunter wichtige Anbieter aus Japan wie Mitsubishi Heavy Industries, Fuji Heavy Industries, Shinmaya Industries und Yokohama Rubber. Die Entwicklungskosten blieben innerhalb ihrer Budgetgrenzen, und bis zum Jahresende war die Finanzierung durch Risikopartner, rückzahlbare Staatskredite und Airbus-eigene Liquidität gesichert.

In Toulouse und Hamburg entstehen zurzeit neue Werksanlagen. Ende März 2003 lagen insgesamt 103 Festaufträge und Kaufzusagen für die A380 vor.



Fertigung der A340 in Toulouse. Diese vierstrahligen Flugzeuge sind die bislang größten der Airbus-Familie.



Die Produktionsstätte in Hamburg. Die Erfolgsgeschichte von Airbus zeigt, wie transnationale Strukturen auf dem Weltmarkt erfolgreich sein können.



Start des neuen Langstrecken-Jets A340-600 in La Paz im Rahmen der Flugerprobung. Das Zertifizierungsprogramm wurde 2002 mit Erfolg abgeschlossen.

A340-500/-600

Nach dem erfolgreichen Abschluss ihres Testprogramms wurde die vierstrahlige A340-600 im August bei Virgin Atlantic in Dienst gestellt. Bis Ende 2002 waren der Airline vier Flugzeuge dieses Typs geliefert worden. Cathay Pacific und South African Airways erhielten je zwei Maschinen.

Nach ihrem Erstflug im Februar absolvierte die A340-500 für die Ultra-Langstrecke ihre Flugerprobung und wurde im Dezember zertifiziert. Die erste Maschine dieses Typs soll im zweiten Quartal 2003 an Air Canada ausgeliefert werden.

Im Rahmen der ersten jemals von den US-amerikanischen, kanadischen und europäischen Behörden gemeinsam durchgeführten Flugzeug-Zertifizierung wurden die Baureihen A340-500 und A340-600 jeweils der gleichen Pilotenlizenz wie die A340-300 zugeordnet. Dies stellte einen enormen Vorteil für unsere Kunden dar, denn sie können nun ihre Flotten erheblich flexibler und kosteneffizienter gestalten.

A318

Die A318 als kleinstes Mitglied der A320-Familie startete im Januar 2002 zu ihrem Erstflug. Bis August hatte sie schon mehr als die Hälfte ihres Zertifizierungsprogramms erfolgreich durchlaufen, und bis zum Jahresende waren über 500 Flugstunden absolviert. Die Zertifizierung der A318 wird für das erste Halbjahr 2003 erwartet, kurz danach wird sie bei Frontier Airlines in Dienst gestellt.

Ausblick

Die gegenwärtig unsichere politische und wirtschaftliche Situation trifft die zivile Luftfahrt besonders empfindlich. Auch 2003 wird zweifellos wieder ein schweres Jahr für die Fluggesellschaften werden, in dem sie sich auf niedrige oder gar rückläufige Wachstumszahlen im Luftverkehr und auf hohe Ölpreise einstellen müssen. Airbus hat sich für 2003 zum Ziel gesetzt, 300 Flugzeuge auszuliefern, was durch den aktuellen Bestand an Festaufträgen und bedeutende Anzahlungen von Kundenseite realistisch ist. Diese Zielsetzung ist abhängig von einer stabilen Weltsituation. Die schlanke Kostenstruktur erlaubt Airbus in Verbindung mit seinen hochwertigen Erzeugnissen, deutlich höhere Gewinnspannen zu erwirtschaften als sein Hauptkonkurrent. Dank seiner flexiblen Produktion kann Airbus die Fertigung schnell an eine veränderte Nachfrage anpassen.

Der Anstieg der F&E-Ausgaben für das Programm A380 wird die Rentabilität von Airbus weiterhin beeinflussen.



Die neuen Fertigungsanlagen für die A380 in Toulouse nehmen Gestalt an. An mehr als 20 Standorten auf der ganzen Welt – von den USA bis nach Japan – werden insgesamt 70 Zulieferer Komponenten, Systeme und Subsysteme herstellen.



Blick auf die neue Innenarchitektur der A380, die ab 2006 neue Maßstäbe für den Komfort und das Platzangebot auf Langstreckenflügen setzen wird. Bis Ende 2002 lagen insgesamt 95 Festaufträge von führenden Fluggesellschaften vor.



easyJet, eine der weltweit am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment, sichert sich immer bedeutendere Weltmarktanteile. Der Auftrag der Airline über 120 Airbus A319 verdeutlicht einmal mehr die Konkurrenzfähigkeit und Flexibilität der Airbus-Familie.

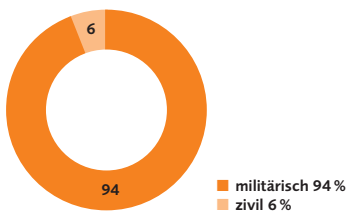
Der Umsatz wurde trotz des schwierigen Umfeldes annähernd auf dem Niveau von 2001 gehalten. Wir haben unsere Spitzenstellung auf dem Gebiet der mittelschweren Militärtransporter behauptet. Die Geschäftsfelder Spezialversionen und Missionsflugzeuge verzeichneten ein anhaltendes Wachstum, und der Bereich Flugzeugkomponenten erhielt mehrere große Aufträge.

in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	524	547	-4 %
EBIT	-80	1	-
Auftragseingang	403	993	-59 %
Auftragsbestand	633	1.320	-52 %

Die Division verzeichnete 2002 einen Umsatz von € 524 Millionen und blieb damit nur leicht hinter 2001 zurück. Vermehrte Auslieferungen der CN-235 und der C-295-Auftrag aus Polen kompensierten die rückläufigen Auslieferungen an Airbus und den Ausfall der Zulieferungen für den insolventen Hersteller Fairchild Dornier. Einmalaufwendungen in Höhe von € 54 Millionen zur Abschreibung der Investitionen im Zusammenhang mit dem Programm 728 von Fairchild Dornier und der verzögerte A400M-Vertragsabschluss belasteten das EBIT der Division.

Der Auftragseingang sank 2002 auf einen Wert von € 403 Millionen (2001: € 933 Millionen). Der Auftragsbestand fiel von € 1,32 Milliarden auf € 633 Millionen, einschließlich einer Wertberichtigung von € 479 Millionen im Zusammenhang mit Fairchild Dornier. Der aktuelle Auftragsbestand entspricht einer Produktionsauslastung von rund einem Jahr. Mit der für 2003 erwarteten Erteilung des € 18-Milliarden-Auftrags für die A400M dürfte der Auftragsbestand allerdings entscheidend anwachsen.

Umsatz nach Märkten in 2002



A400M

Die Verantwortung für das Entwicklungsmanagement in diesem wichtigen Programm wurde Airbus übertragen. Worksharing-Vereinbarungen wurden getroffen und die Ausschreibung für die Lieferung des Triebwerks erneut aufgenommen. Auch EADS CASA und die anderen als Programmpartner beteiligten EADS-Einheiten schlossen Abkommen. Die Bundesregierung hat nunmehr ihre Absicht bestätigt, 60 Flugzeuge in Auftrag zu geben.

Leichte und mittelschwere Militärtransporter

Die CN-235 wurde von der US-Küstenwache als Starrflügler-Plattform für das Seeüberwachungsprogramm „Deepwater“ ausgewählt – inklusive des vollständig integrierten taktischen Missionssystems FITS von der EADS CASA. Frankreichs Luftwaffe übte ihre Kaufoption über drei weitere CN-235 aus, und Kolumbiens Marine bestellte zwei Seeaufklärer-Versionen.

Brasilien wählte die C-295 für sein Programm CL-X für mittelschwere Transportflugzeuge aus. Weitere Erfolge waren der Auftrag von Jordanien über zwei C-295 und die Auslieferung von vier dieser Maschinen an die spanischen Luftstreitkräfte.

Ferner erteilte uns Mexikos Marine den Auftrag, acht C-212 durch Nachrüstung mit dem taktischen Missionssystem FITS zu modernisieren.

Spezialversionen

Brasilien beauftragte die EADS CASA, neun Flugzeuge vom Typ P3 Orion zu modernisieren, und Kanada schloss mit dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung einen Vertrag über die Umrüstung zweier A310 zu Tankflugzeugen.

Die NATO bildet gegenwärtig ein spezielles Gremium zum Thema Luftbetankung. Zudem wurde im September 2002 das Entwicklungsprogramm für ein Tankausleger-Luftbetankungssystem (Air Refuelling Boom System Development Programme) ins Leben gerufen.

Die Indienstellung des zukünftigen strategischen Tankflugzeugs im britischen Programm FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) ist für Januar 2008 geplant. Organisation und Aktionsstruktur von AirTanker wurden zugunsten einer besseren Zuständigkeitsverteilung optimiert. Die EADS hat innerhalb des Konsortiums eine Führungsrolle übernommen.

Im Dezember erfolgte der erste Testflug des A310-Prototyps VIP A310 für Spaniens Luftwaffe.

Flugzeugkomponenten

Die Insolvenz von Fairchild Dornier belastete dieses Geschäftsfeld, das als Zulieferer am Programm Dornier 728 beteiligt war. Die erste A340-600 (für die wir Triebwerksverkleidungen herstellen) kam zur Auslieferung, und wir konnten einige umfangreiche Aufträge von Airbus verbuchen, z. B. für die Metallstrukturen der unteren A380-Rumpfschale. Neben unseren laufenden Verträgen sichert uns dies für die Zukunft eine solide Geschäftsgrundlage.

Ausblick

Für 2003 wird die A400M-Vertragsunterzeichnung erwartet. Daneben dürfte die US-Küstenwache den Startschuss für ihr Programm Deepwater geben. Voraussichtlich wird auch das Programm Shaheen beginnen, in dessen Rahmen der Marine des Emirats Abu Dhabi mit dem Missionssystem MTAD ausgerüstete Flugzeuge vom Typ C-295 geliefert werden sollen. Die Möglichkeiten, am US-Programm Multi Mission Aircraft teilzunehmen, werden derzeit noch analysiert. Insgesamt erwarten wir für das laufende Jahr einen substantiellen Aufschwung mit einem positiven EBIT und einer kräftigen Zunahme des Auftragsbestandes durch die A400M-Order.



„Für einige unserer Hauptkunden war 2002 kein einfaches Jahr. Der anhaltende Erfolg unserer Transportflugzeuge CN-235 und C-295 sowie der erwartete Beginn des wichtigen Programms A400M dürften jedoch in den nächsten Jahren zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung führen.“

Francisco Fernández Sainz

Chief Executive Officer der EADS CASA
Leiter der Division Military Transport Aircraft
Mitglied des Executive Committee der EADS

Die Division hielt ihren Kurs des rentablen Wachstums. Für wichtige Programme wie den Tiger und den NH90 läuft die Serienfertigung an; der Eurofighter steht vor der Auslieferung. In allen unseren Geschäftsfeldern nimmt die Bedeutung des Wartungs- und Dienstleistungsgeschäfts zu.

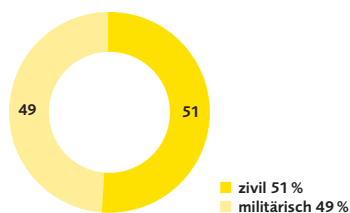
in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	5.304	5.065	5 %
EBIT	261	308	- 15 %
Auftragseingang	5.099	5.315	- 4 %
Auftragsbestand	13.458	13.722	- 2 %

Der Umsatz stieg von €5,1 Milliarden im Jahr 2001 auf €5,3 Milliarden im vergangenen Jahr, vor allem durch den Produktionshochlauf für das Kampfflugzeug Eurofighter und das starke Wachstum bei Eurocopter.

Das EBIT betrug €261 Millionen im Vergleich zu €308 Millionen im Jahr 2001. Dieser Rückgang ist unter anderem auf die negativen Folgen des Abschwungs in der zivilen Luftfahrt für das Wartungs- und Flugzeugkomponentengeschäft der Division und dem Anstieg der F & E Ausgaben zurückzuführen.

Der Auftragseingang erreichte einen Wert von €5,1 Milliarden, und der Auftragsbestand entsprach Ende 2002 mit €13,5 Milliarden einer Produktionsauslastung von mehr als zwei Jahren.

Umsatz nach Märkten in 2002



Eurocopter

Obwohl der zivile und halbstaatliche Hubschraubermarkt stagnierte, ist Eurocopters Anteil an den Auslieferungen von 45 % im Jahr 1999 bis auf 60 % im Jahr 2002 gestiegen. Wir haben unser umfassendes Leistungsspektrum weiter ausgebaut und lieferten die erste EC145 an Frankreichs Zivilschutz und Gendarmerie aus.

Im Verteidigungsgeschäft erzielten wir bedeutende Exporterfolge, wie mit dem norwegischen Auftrag für den militärischen Transporthubschrauber NH90, und erhielten aus Frankreich einen Auftrag über zehn EC725.

Wir fahren die Produktion derzeit intensiv hoch, damit die für Deutschland, Frankreich und Export bestimmten Tiger und die NH90 für Deutschland, Frankreich, Italien, die Niederlande und die skandinavischen Länder zur Auslieferung kommen können.

Das Flugsimulatoren-Trainingszentrum Helisim wurde eröffnet und erhielt von den königlich-niederländischen Luftstreitkräften den ersten großen Schulungsauftrag.

Unser internationales Netzwerk konnten wir mit Tochtergesellschaften in Rumänien und Malaysia sowie einem Joint Venture in China weiter ausbauen. Um einen leichteren Zugang zum halbstaatlichen Markt in den USA zu erhalten, haben wir uns entschlossen, ein neues Werk im Bundesstaat Mississippi zu eröffnen.

EADS Military Aircraft

Im Programm Eurofighter fanden 2002 der Erstflug des ersten voll instrumentierten Serienflugzeuges IPA, Taxi-Versuche (Roll-Versuche) am ersten Serien-Eurofighter und der Roll-out des ersten zweisitzigen GT001 aus der Serienfertigung statt. Ende des Jahres hatten Prototypen und instrumentierte Vorserienflugzeuge als Vorbereitung auf den für 2003 geplanten Auslieferungsbeginn insgesamt knapp 2.500 Flüge hinter sich. Das System Support Centre im bayerischen Manching wurde eröffnet und das erste Interim Training Device (ITD) der Luftwaffe übergeben. Im Exportgeschäft laufen derzeit Exklusiv-Verhandlungen mit der österreichischen Regierung. Die Vertriebsaktivitäten in anderen Ländern, etwa Griechenland, Singapur und Norwegen, werden wir fortsetzen.

Neue Entwicklungs- und Kampfwertsteigerungsprogramme für Tornados wurden in Deutschland, Großbritannien und Italien verabschiedet; zudem erteilte Italien seinen ersten Modernisierungs- und Umrüstungsauftrag. Das Programm zur Avionik-Modernisierung der griechischen F4-F-Phantom erhielt grünes Licht, und wir haben die ersten beiden Prototypen der F-5 mit modernisierter Avionik an Spaniens Luftstreitkräfte ausgeliefert.

Für das leichte Hochleistungs-Kampf- und -Trainingsflugzeug Mako hat die erweiterte Definitionsphase begonnen. Wir erhielten den Zuschlag für eine Machbarkeitsstudie zur Schulung fortgeschrittener Kampfpiloten in den zwölf EU-Ländern, bei der auch der Mako zum Einsatz kommen könnte.

Im Bereich Missions- und Transportflugzeuge wurden wir mit dem Einbau eines erweiterten elektronischen Kampfführungssystems in die C-160 Transall beauftragt. Zudem haben wir Deutschland und Italien Angebote für neue Seeaufklärungsflugzeuge auf Basis der Airbus-Baureihe A320 vorgelegt.

Zu den zukünftigen Projekten und technischen Vorhaben der Division gehört die Teilnahme am European Technology Acquisition Programme (ETAP) zur Entwicklung der fünften Generation europäischer luftgestützter Kampfsysteme und am US-Programm für das Forschungsflugzeug Vector/X31. Zudem sicherte sich das Werk der EADS Militärflugzeuge in Augsburg Zulieferaufträge für den Airbus A380.



„Die Division steht mit dem Hochlauf wichtiger Programme an einem bedeutenden Punkt ihrer Entwicklung. Wir stellen sicher, dass diese Programme einen steigenden Wertbeitrag für unser stark diversifiziertes Geschäft leisten.“

Russell

Dietrich Russell
Executive Vice President
Leiter der Division Aeronautics
Mitglied des Executive Committee der EADS

ATR: Regionalflugzeuge

Alle 19 neuen Flugzeuge, die ATR im Jahr 2002 auslieferte, gingen an bestehende Kunden – ein Beweis für die Qualität unserer Kundenbeziehungen. Ein wichtiger Bestandteil unseres Leistungsspektrums ist die Vermarktung gebrauchter Flugzeuge, die es Kunden gestatten, den Wert ihrer Flotten zu erhalten. 2002 haben wir 35 solcher Maschinen ausgeliefert.

Bei der Umrüstung zu Frachtflugzeugen haben wir zwei bedeutende Fortschritte erzielt: Dem schweizerischen Betreiber Farnair wurde die erste vollständig umgerüstete Maschine vom Typ ATR 72-200 übergeben, und FedEx wählte ATR-Flugzeuge als Standard-Plattform für Nutzlasten von vier bis neun Tonnen aus. Das Auftragsvolumen könnte sich bis auf 200 Flugzeuge summieren.

EADS Sogerma Services: Wartung

Sogerma hielt trotz des fortgesetzten wirtschaftlichen Abschwungs und der verschärften Wettbewerbslage den Umsatz stabil. Weltweit konnte Sogerma 2002 seine Rolle als Komplett-Dienstleister festigen und sein Rundum-Betreuungsangebot auf über 100 verschiedene Flugzeugtypen ausdehnen.

Unser europäisches Wartungs-, Reparatur- und Instandsetzungsgeschäft hat trotz einer rückläufigen Nachfrage von Kunden seine Ziele erreicht; das Werk in Lake Charles (USA) hat, wie prognostiziert, den Durchbruch geschafft und erhielt Aufträge in Höhe von US\$ 120 Millionen von „Ersten Adressen“ wie FedEx, DHL und Jet Blue.

Im Geschäftsfeld Komponenten-Support wurde Sogerma zur Unterstützung der A320-Flotte der südamerikanischen Fluggesellschaft Taca ausgewählt. Im Bereich Kabineneinrichtung und -ausstattung konnte der Marktanteil verdoppelt werden. Diese bietet Sogerma vor allem für den Firmenjet A319-CJ an, von dem 2002 zwei Maschinen ausgeliefert wurden. Darüber hinaus startete das Projekt zur VIP-Version der A330. Für die Fluggesellschaften China Eastern Airlines (CEA) sowie Air India wurde mit der Arbeit an der Kabinenausstattung der ersten Klasse begonnen.

Im Bereich Flugzeugkomponenten wurde mit dem Aufbau von spezialisierten Zentren für Verbundstoff- und Metallkonstruktionen die Organisation neu strukturiert.

Die neue Beschaffungspolitik der französischen Rüstungsagentur DGA (Délégation Générale pour l'Armement), fördert aktiven Wettbewerb. Dies führte bei der militärischen Flottenunterstützung zwar zum Verlust des Auftrags zur Unterstützung der von Frankreichs Luftstreitkräften eingesetzten C-130, bietet allerdings auch neue Möglichkeiten, wie der sehr dynamische Exportmarkt für die Generalüberholung und Modernisierung dieses Flugzeugtyps zeigt. Sogermas Know-how stellt in diesem Geschäft einen entscheidenden Vorteil dar und eröffnet neue Geschäftsperspektiven.

EADS Socata: Leichtflugzeuge und Flugzeugkomponenten

Trotz des Abschwungs auf dem Leichtflugzeugmarkt seit dem 11. September 2001 um 16% hat die EADS Socata ihre Prognosen erfüllt. Die neue TBM 700 C2 wurde am Markt gut aufgenommen. Die Entwicklung und Produktion von Komponenten für die A380 und die Falcon 7X haben begonnen; sie bilden eine solide Geschäftsgrundlage für die kommenden Jahre.

EADS EFW: Flugzeugumbauten

Die deutsche Tochtergesellschaft Elbe Flugzeugwerke (EADS EFW, Dresden) hat fünf zu Frachtflugzeugen umgebaute Passagiermaschinen vom Typ A300-600 und eine A310 ausgeliefert, inklusive des fünfzigsten Flugzeugumbaus für FedEx. Die Erteilung des „Design Organisation Approval“ durch das Luftfahrt-Bundesamt bestätigt die technische Spitzenstellung der EFW.

An Airbus wurden mehr als 300 Komponentensätze geliefert, und wir erhielten den Auftrag für die kugelfesten Sicherheitstüren der Airbus-Cockpits. Zum Jahresende waren über 1.500 umgerüstete Cockpittüren ausgeliefert worden.

Ausblick

Die Division ist auch aufgrund ihrer Beiträge zu den Programmen A380 und A400M zuversichtlich, ihre anspruchsvollen Ziele für 2003 zu erreichen. Das zivile Geschäft dürfte stabil bleiben, das Verteidigungsgeschäft weiter wachsen. Für die nächsten Jahre erwarten wir ein erhebliches EBIT-Wachstum, vor allem aufgrund steigender Auslieferungen in wichtigen Programmen wie dem Kampfflugzeug Eurofighter sowie den Militärhubschraubern Tiger und NH90.



Fertigungsstraße der TBM 700 bei der EADS Socata in Tarbes bei Toulouse. Die EADS Socata verzeichnet im Bereich Privatflugzeuge steigende Marktanteile. Derzeit sind weltweit rund 5.800 ihrer Maschinen in Betrieb.



Der Eurofighter wird über Jahrzehnte hinweg eine tragende Rolle für die europäische Verteidigungsstruktur spielen. Die Auslieferung an die vier Partnerländer Deutschland, Italien, Spanien und Großbritannien beginnt 2003. Auch weitere Staaten haben ihr Interesse am Eurofighter bekundet. Dadurch entsteht für dieses hochmoderne Kampfflugzeug ein viel versprechendes Exportpotenzial.



Eine EC135 im Einsatz für die Bergrettung – nur eine der zahlreichen lebenswichtigen Aufgaben, die Hubschrauber von Eurocopter weltweit erfüllen. Eurocopter hält derzeit einen Anteil von 60% am zivilen und halbstaatlichen Hubschraubermarkt. Tiger und NH90 tragen dazu bei, dass der Hubschrauberhersteller auch im Verteidigungsbereich eine zunehmend wichtige Position einnimmt.

Die Restrukturierung der vergangenen zwei Jahre zeigt Erfolge: Die Division erreichte ein positives EBIT, das sogar die Prognose übertraf. Der Auftragsbestand stieg auf einen Wert, der dem Umsatz von drei Jahren entspricht. Für die nächsten Jahre rechnen wir mit einer stark wachsenden Rentabilität.

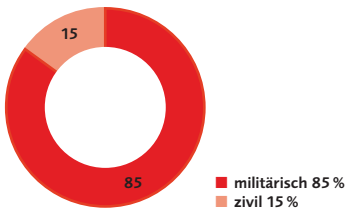
in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	3.306	3.345	- 1 %
EBIT	40	-79	-
Auftragszugang	4.410	3.081	43 %
Auftragsbestand	10.110	9.094	11 %

Im vorigen Jahr kamen von unseren wichtigsten europäischen Kunden unterschiedliche Signale. Der britische Verteidigungsmarkt ist nach wie vor der stärkste Wachstumsmotor in Europa. Die französische Regierung hat einen mehrjährigen Verteidigungshaushalt verabschiedet, der Möglichkeiten für neue und nachgerüstete Lenkflugkörper sowie Drohnen (UAVs) bietet. Dagegen steht der deutsche Verteidigungshaushalt unter starkem Druck. Dennoch wurden in Deutschland im Jahr 2002 zwei umfangreiche Lenkflugkörper-Programme bewilligt. Diese sichern der EADS Aufträge für die Lenkflugkörper Taurus (Wert: €0,5 Milliarden) und Meteor (Wert: €0,9 Milliarden für den 50%igen EADS-Anteil).

Der Umsatz der Division Defence and Civil Systems (DCS) stagnierte bei €3,3 Milliarden, hauptsächlich aufgrund von Einbußen im Bereich abhörsichere Telekommunikationstechnik. Im Jahr 2002 gingen Aufträge in Höhe von €4,4 Milliarden ein, womit sich der Auftragsbestand auf €10,1 Milliarden erhöhte.

Intern standen bei der Division im Jahr 2002 die fortgesetzte Integration, Restrukturierung und strategische Anpassung ihrer vier wichtigsten Geschäftsfelder Lenkflugkörpersysteme, Verteidigungselektronik, Dienstleistungen und Telekommunikation im Vordergrund. Diese Restrukturierung hat bereits in Form von Synergien auf Business-Unit- und länderübergreifender Ebene positive Wirkung gezeigt, z. B. in den Geschäftsfeldern C3I (Gefechtsführungs-, Kommunikations- und Informationssysteme) und ISR (Nachrichten-, Überwachungs- und Aufklärungssysteme), Luftabwehr, Abwehr ballistischer Flugkörper und Territoriale Sicherheit.

Umsatz nach Märkten in 2002



Lenkflugkörpersysteme

Die internationale Integration von MBDA macht gute Fortschritte. Die Schwerpunkte liegen dabei auf der Synergiebildung durch Rationalisierung von Prozessen und Strukturen sowie auf der grenzüberschreitenden Koordinierung der technischen und wirtschaftlichen Ressourcen. MBDA ist mit einem Umsatz von €1,8 Milliarden (entspricht 100%) und einem Auftragsbestand von mehr als €13 Milliarden der unangefochtene Marktführer in Europa und der zweitgrößte Lenkflugkörperhersteller weltweit. Zu den wichtigsten Programmen zählen der Luft-Luft-Lenkflugkörper Meteor, die Boden-Luft-Lenkflugkörperfamilie Aster und die Abstandswaffe Storm Shadow/Scalp EG. 2002 haben wir mit dem französischen Anbieter SNPE die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Roxel (Flugkörperantriebe) beschlossen und mit Thales eine Vereinbarung über die gemeinsame Herstellung von Suchköpfen für mehr als 6.000 Lenkflugkörper getroffen. Darüber hinaus erhielten wir von sechs europäischen Staaten einen Auftrag im Gesamtwert von €1,8 Milliarden (entspricht 100%) zur Entwicklung und Produktion von Meteor, dem Luftfernkampf-Lenkflugkörper der nächsten Generation.

Die EADS LFK, der deutsche Zweig unseres Lenkflugkörpergeschäfts, hat mit Erfolg ein Turnaround-Programm umgesetzt, das die Rentabilität des Unternehmens noch vor seiner geplanten Integration in MBDA sichert.

Zu den größten Erfolgen des Jahres zählten der Auftrag in Höhe von €0,5 Milliarden für die Serienfertigung des Lenkflugkörpers Taurus, des größten deutschen Lenkflugkörper-Vertrages seit mehr als zehn Jahren, und das Roll-out des Roland-Prototypen im Rahmen seines Modernisierungsprogramms nach halber Lebensdauer.

Systems and Defence Electronics

Mit dem Anstieg des Auftragseingangs um 16% im Jahr 2002 erreichte die Business Unit Systems and Defence Electronics (S&DE) eine starke Marktstellung in Europa. S&DE zählt heute zu den wichtigsten europäischen Herstellern von unbemannten Luftfahrzeugen (UAVs) mit einem Angebot, das von leichten taktischen UAVs bis zu strategischen Langstrecken-UAVs reicht. Derzeit entwickeln wir gemeinsam mit dem US-Unternehmen Northrop Grumman die Kampfdrohne EuroHawk. Zusammen mit Thales Netherlands haben wir ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, das im Rahmen von Marineprogrammen das Management von Kampfsystemen übernimmt, wie z. B. für das Fregattenprogramm F124/LCF.

Weitere Aufträge stellen unsere Kompetenz als Hauptauftragnehmer für komplette Systeme bzw. deren Subsysteme unter Beweis. Hierzu zählen das Kommando- und Feuerleitsystem der Korvette K130, das Defensive Aids Subsystem des Eurofighter sowie kürzlich zusammen mit Thales das Moss Socoa3, ein „System der Systeme“ für Luftaufsatzkommando und -leitung der französischen Luftstreitkräfte, das u. a. vorhandene und neue, hochmoderne Subsysteme zusammenführt.



„2002 haben wir nicht nur den angestrebten Turnaround erreicht, sondern auch bei der Ausrichtung unserer Division auf weiteres Wachstum sowie die Anforderungen neuer Kunden und Märkte erhebliche Fortschritte erzielt. Dank unserer Angebotspalette und unserer Systemkompetenz können wir bei der Vernetzung der Verteidigungs- und Sicherheitslösungen unserer Kunden eine Schlüsselfunktion übernehmen.“

Thomas Enders

Executive Vice President

Leiter der Division Defence and Civil Systems

Mitglied des Executive Committee der EADS

Auswertung von Tornado-Flugdaten

EADS Services

Diese Business Unit bedient den wachsenden Markt für militärische Outsourcing-Dienstleistungen wie den Betrieb und die Unterstützung von Infrastrukturen, Ausrüstungs-Unterstützung, Schulung und Telekommunikation. Wir erbringen auch Dienstleistungen in den Bereichen Testautomatik, Systemtechnik und Engineering-Lösungen.

Als Mitglied eines Konsortiums mit CSC Ploenzke und MobilCom wurden wir im Rahmen des Projekts Herkules mit einem Volumen von €6,5 Milliarden zur Auslagerung der Telekommunikations- und IT-Funktionen der Bundeswehr als bevorzugte Bieter ausgewählt. Der Auftrag soll 2003 vergeben werden und unser Anteil über die nächsten zehn Jahre bis zu €1,5 Milliarden betragen. Mit Aviation Defence Service Avdef, einem Anbieter von Schulungsleistungen für Streitkräfte, an dem wir 2001 die Kapitalmehrheit erworben haben, und dem kürzlich übernommenen Unternehmen GFD sind wir ein aussichtsreicher Bewerber um den Auftrag im britischen Programm CATS (Combined Aerial Target Services). GFD erhielt zudem vom Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung einen Auftrag über Flugbetriebsdienste, darunter Zieldarstellung und Schulungen in elektronischer Kampfführung (Eloka). 2003 wird uns ein zusätzlicher Auftrag mit einer Laufzeit von 2004 bis 2008 erteilt werden. Als führendes Mitglied des Konsortiums AirTanker übernehmen wir im Rahmen des Angebots für das britische Projekt FSTA (Future Strategic Tanker Aircraft) eine zentrale Funktion im operativen Teil, bei dem während der nächsten 27 Jahre Luftbetankungs-Dienstleistungen an die Royal Air Force zu erbringen sind.

Im Bereich automatische Testsysteme erhielten wir bedeutende Aufträge von Dassault Aviation und der französischen Rüstungsagentur DGA. Gemeinsam mit Honeywell behauptete unser Geschäftsfeld Test & Services die führende Position durch einen Auftrag von Delta Airlines über eine neue Generation von Prüfständen – und das trotz rückläufiger Geschäfte bei den US-Airlines.

EADS Telecom

Ungeachtet eines schwierigen Marktes für abhörsichere Kommunikationssysteme, in dem zahlreiche Regierungen große Zukunftsprojekte auf 2003 verschoben, wurde die Integration der Business Unit EADS Telecom abgeschlossen.

Im Bereich öffentliche Sicherheit schwächten sich wichtige Exportmärkte wie Mexiko ab. Dennoch machten einige Programme gute Fortschritte, z. B. für die Polizeifunknetze Acropol in Frankreich und Sirdee in Spanien. Das Pariser Acropol-Netz, das bis 2006 auf ganz Frankreich ausgedehnt werden soll, geht mit unserer verstärkten Unterstützung nun in die Endphase. In Deutschland haben wir ein Angebot zum Einsatz unseres digitalen Sprach- und Datenfunksystems Tetrapol in Behörden und Sicherheitsorganisationen vorgelegt. In den USA leiten wir die Standardisierung von kabelloser Kommunikationstechnik für den Bedarf von Sicherheitsorganisationen (P25 Phase II) und arbeiten auf die Anerkennung von Tetrapol 3G als US-Apco-Norm hin, um auch entsprechende Vertriebsmöglichkeiten zu schaffen.

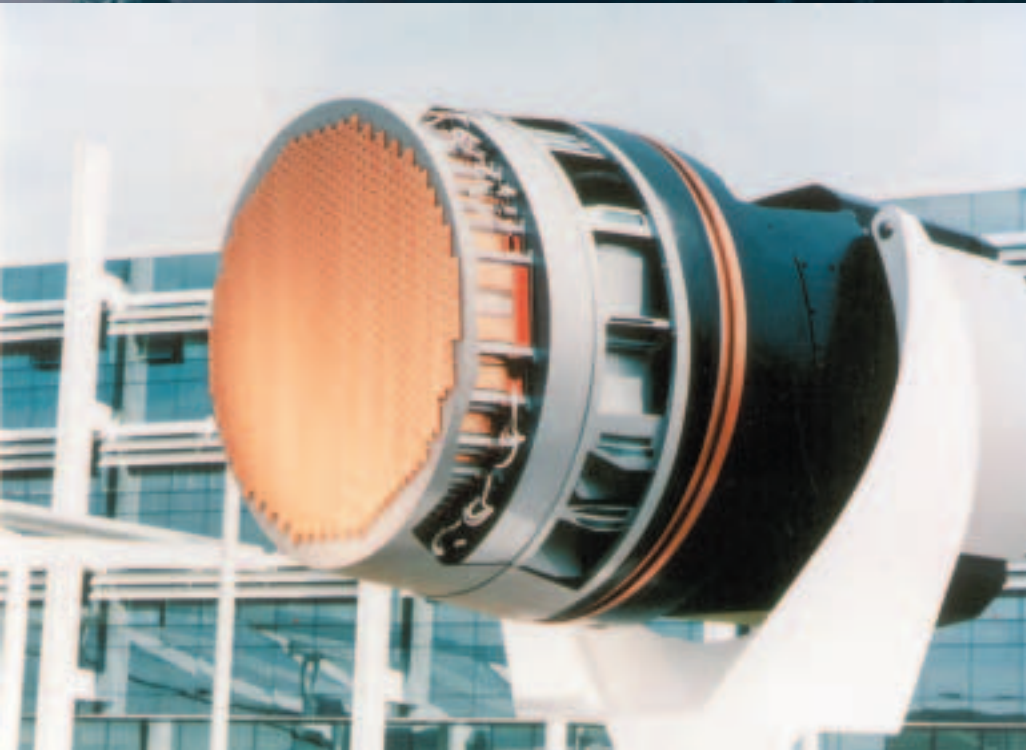
Im militärischen Bereich wurde die EADS Telecom kürzlich vom britischen Verteidigungsministerium zur Lieferung von Telekommunikationsausrüstung im Wert von €200 Millionen beauftragt. Die Business Unit ist Hauptauftragnehmer für das britische Gefechtsfeld-Netz Twacn/Cormorant und ein wichtiger Zulieferer für das Kommunikationssystem Bowman. Im Bereich taktische Systeme wurden die Nachrichtennetze für das semimobile taktische Bundeswehr-Netz Autoko 90 geliefert. Im Geschäftsfeld Infrastrukturen werden derzeit Abwehrsysteme für die französischen Garnisonen und Einsatztruppen installiert. Auch beim US-Marineprogramm Stimms (Surface Towed Influence Magnetic Sweep) war die EADS Telecom erfolgreich. Trotz der Verzögerung mancher Aufträge verzeichnet die Business Unit solide Gewinne und wurde für sehr umfangreiche Projekte (Herkules für die deutsche Bundeswehr, Skynet 5 in Großbritannien) als bevorzugter Bieter ausgewählt. Zudem werden die schnellen Reaktionskräfte der Bundeswehr, die in Afghanistan stationiert sind, mit vier Tetrapol-Kommunikationskabinen sowie 1.200 Terminals und Handfunkgeräten ausgestattet.

Ausblick

Wir bauen bei der Vernetzung von Verteidigungs- und Sicherheitssystemen unsere Stellung am Markt weiter aus, indem wir in die richtigen Technologien und Fähigkeiten investieren, um unseren Kunden umfassende Lösungen anzubieten. Dabei nutzen wir die Vorteile unseres breiten Produktspektrums sowie die Synergien zwischen unseren Business Units und anderen Divisions. Nach dem erfolgreichen Turnaround im Jahr 2002 erwartet die Division, das EBIT im Jahr 2003 zu steigern. Unsere einzigartigen Kompetenzen werden gemeinsam mit Restrukturierungsmaßnahmen zur Effizienzsteigerung und dem Hochlauf unserer Lenkflugkörperprogramme in den kommenden Jahren voraussichtlich zu einem raschen Ergebniswachstum führen.



Meteor ist ein Luft-Luft-Lenkflugkörper der nächsten Generation, dessen Entwicklung sechs europäische Staaten in Auftrag gegeben haben. Produziert wird er von MBDA, dem nunmehr weltweit zweitgrößten Lenkflugkörper-Hersteller. MBDA bietet Lenkflugkörper für praktisch jeden existierenden Einsatzzweck heutiger Streitkräfte an.



Aktives Phased-Array-Radar. Die EADS bietet ein breites Spektrum an festen und mobilen Systemen in den Bereichen Luftabwehr, Radar, elektronische Kampfführung, Erkennung, Küstenwache und Küstenschutz.

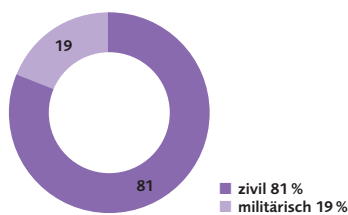


IRIS – ein sicheres Telekommunikationsnetz für die mexikanische Polizei.

Die Division hat das Ziel, bis zum Jahr 2004 wieder in die Gewinnzone zurückzukehren. Die volle Integration von Astrium wird die operative Flexibilität erhöhen. Die Auswahl als bevorzugter Bieter für Skynet 5 ist ein weiterer entscheidender Schritt vorwärts. Europas Bestätigung für die Entwicklung von Galileo unterstreicht die wesentliche Rolle von Astrium in diesem Zukunfts-Programm.

in Millionen Euro	2002	2001	Veränderung
Umsatz	2.216	2.439	-9%
EBIT	-268	-222	-21%
Auftragseingang	2.145	1.333	61%
Auftragsbestand	3.895	3.796	3%

Umsatz nach Märkten in 2002



Der Umsatz von Space fiel von €2,439 Milliarden auf €2,216 Milliarden im Jahr 2002. Ursachen waren die anhaltende Schwäche des Marktes für kommerzielle Fernmeldesatelliten, ein verschärfter Wettbewerb zwischen den Anbietern von Startdiensten sowie allgemeine Budgetkürzungen im Bereich Forschungs- und Beobachtungssatelliten. Die Division verzeichnete 2002 ein negatives EBIT von €-268 Millionen (2001: €-222 Millionen). Dies ist vor allem auf Rückstellungen infolge einer Auftragsstornierung im Bereich Telekommunikationssatelliten und von Wertberichtigungen bestimmter Kapitalbeteiligungen (insbesondere an Arianespace) sowie auf Umstrukturierungskosten zurückzuführen. Bessere Zukunftsaussichten verspricht der Auftragseingang, der von €1,333 Milliarden auf €2,145 Milliarden stieg, insbesondere dank eines Auftrags aus Spanien für zivile Telekommunikationssatelliten und durch einen Vertragsabschluss mit dem französischen Verteidigungsministerium. Der für 2003 erwartete Skynet-5-Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums wird den Auftragseingang noch weiter erhöhen.

Zu den wichtigsten Maßnahmen des Jahres gehörte die vollständige Umstrukturierung von Astriums Satellitengeschäft in vier neue Geschäftsbereiche (Militärische Kommunikationssysteme; Telekommunikationssatelliten; Erdbeobachtung, Navigation und Forschung; Ausrüstungen und Subsysteme). Die volle Kontrolle über Astrium mit Wirkung zum Januar 2003 (vorbehaltlich der Zustimmung durch die Europäische Union) erleichtert die Restrukturierung der Division Space. Die neue Struktur umfasst zwei Tochtergesellschaften: eine für Satellitensysteme, die andere für Trägersysteme und Raumfahrt-Infrastruktur. Durch Konzentration der jeweiligen industriellen Zuständigkeiten wird es möglich werden, das Programm-Management zu optimieren und die Effizienz der Produktion zu steigern. Dies soll zur Rückkehr der Division in die Gewinnzone bis 2004 beitragen.

Ariane

Die EADS ist der industrielle Hauptauftragnehmer für das Trägersystem Ariane. 2002 fanden zwölf Ariane-Starts statt: acht mit der Ariane 4, vier mit der Ariane 5. Zudem gingen elf der 15 neuen Startaufträge des Jahres an Arianespace.

Der Start einer neuen, für Nutzlasten von über zehn Tonnen ausgelegten Version der Ariane 5 im Dezember 2002 missglückte. Gemeinsam mit der Europäischen Raumfahrtagentur ESA, nationalen Raumfahrtagenturen und unseren Partnern in der Industrie arbeiten wir intensiv daran, die Ariane 5 wieder zu weiteren Erfolgen zu führen, um die Auswirkungen auf den Startplan 2003 möglichst gering zu halten.

Zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit leisten Industrie und Raumfahrtagenturen gemeinsame Anstrengungen, damit die Kostenbasis deutlich und schnellstmöglich gesenkt wird.

Internationale Raumstation ISS

Die EADS erfüllt eine Schlüsselfunktion bei der Entwicklung und Nutzung der Internationalen Raumstation ISS. Sie ist Hauptauftragnehmer für Entwicklung und Bau des automatischen Versorgungsfahrzeugs ATV, eines unbemannten Transportsystems für die regelmäßige Versorgung der ISS mit Treibstoff und anderen Gütern. Das ATV ist auch zu Lage- und Umlaufbahnkorrekturen der ISS fähig und übernimmt die Entsorgung ihrer Abfälle. Sein erster Einsatz ist für 2004 geplant. Die EADS ist ebenfalls der industrielle Hauptauftragnehmer für den wichtigsten europäischen Beitrag zur ISS, das bemannte Labor-Modul Columbus für die Forschung unter Schwerelosigkeit, das im Jahr 2004 andocken soll.

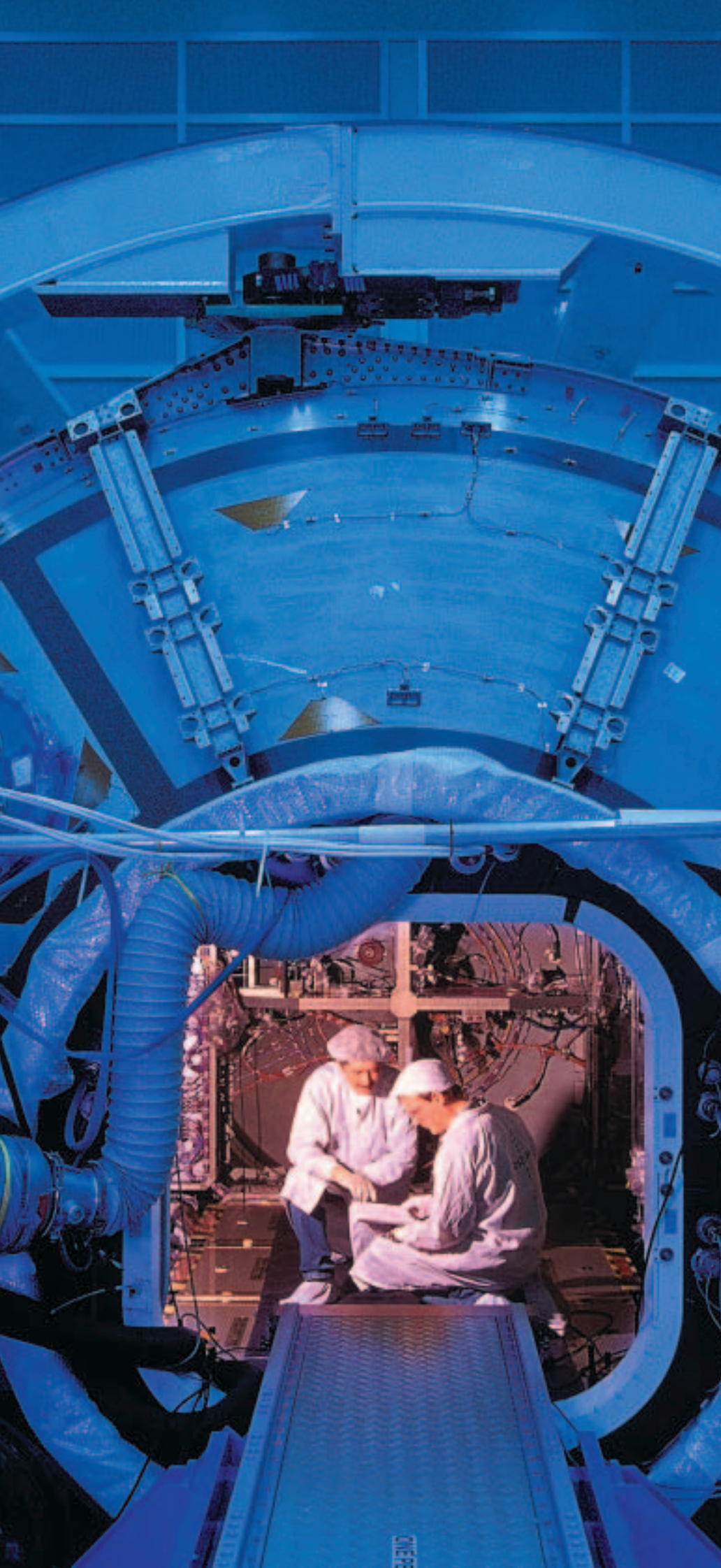
Andere Trägersysteme

Eurocot Launch Services, unser Joint Venture (EADS-Beteiligung: 51%) mit dem russischen Raumfahrtunternehmen Chrunitschew, hat 2002 mit Grace und Iridium zwei erfolgreiche Starts durchgeführt und vier Startaufträge erhalten.

Starsem, ein Joint Venture der EADS (35%) und Arianespace (15%) mit Russlands Raumfahrtagentur (25%) und dem Raumfahrtzentrum Samara (25%), hat gemeinsam mit der ESA und Arianespace die Bedingungen definiert, unter denen Starts mit Sojus-Trägerraketen von Kourou aus angeboten werden können. Eine endgültige Entscheidung wird von der nächsten ESA-Ministerkonferenz erwartet.

Raumfahrt und Verteidigung

Ein Kernelement der EADS-Strategie ist der Ausbau der Beteiligungen und der Führungsposition im Bereich militärische Raumfahrtprogramme in Europa. Im Februar 2002 erzielten wir in dieser Hinsicht einen bedeutenden Erfolg mit der Vorauswahl von Paradigm (seit Anfang 2003 eine



„Unser Hauptaugenmerk gilt heute der Umstrukturierung der Raumfahrtaktivitäten, um dem rauen Klima der Branche standzuhalten. Dank einer vereinfachten Anteilseigner-Struktur können wir diesen Umbau nun beschleunigen. Unser Ziel: 2004 wieder die Gewinnzone zu erreichen.“

François Auque

Executive Vice President

Leiter der Division Space

Mitglied des Executive Committee der EADS

Den Horizont der Menschheit erweitern: Die Division Space beteiligt sich im Rahmen bedeutender internationaler und europäischer Programme als Hauptakteur an der Bereitstellung von Raumfahrt-Infrastruktur.

hundertprozentige EADS-Tochter) durch Großbritanniens Verteidigungsministerium für die Bereitstellung eines hochmodernen weltraumgestützten Verteidigungs-Kommunikationssystems auf Basis von Astriums Skynet-5-Satelliten. Der mögliche Gesamtumsatz für Paradigm wird mit über £2 Milliarden angesetzt. Im Rahmen dieses Auftrages, dessen Buchung wir 2003 erwarten, wird Astrium voraussichtlich den Großteil der Telekommunikations-Infrastruktur beisteuern, inklusive der Satelliten, Bodensysteme und Terminals.

Mit der Validierung des Systemkonzepts durch Hardwaretests im vergangenen Jahr erreichte das Programm für den U-Boot-gestützten ballistischen Flugkörper der neuen Generation M 51 ein bedeutendes Etappenziel.

Im Juli unterzeichneten die EADS und Boeing eine Absichtserklärung über die Kooperation beim Flugkörperabwehr-Projekt Missile Defence System.

Telekommunikationssatelliten

Hispasat erteilte Astrium den Zuschlag für die Produktion seines bislang leistungsstärksten Satelliten Amazonas. Dank seiner 51 Transponder wird dieser Satellit Brasilien und andere Teile Süd- und Nordamerikas mit einem kompletten Spektrum an Kommunikationsdiensten versorgen und auch eine transatlantische Verbindung nach Europa bereitstellen.

Astrium wurde vom Konsortium Hellas-Sat zur Herstellung eines ersten Satelliten ausgewählt. Hellas-Sat plant digitale Rundfunk- und Fernsehdienste und wird für die Olympischen Spiele 2004 in Athen eine bedeutende Telekommunikations-Infrastruktur liefern.

Das Jahr 2003 begann für Astrium erfolgreich mit dem Auftrag des kanadischen Unternehmens Telesat über den Satelliten Anik F1-R.

Navigation

Im März 2002 bewilligten die Regierungen der Europäischen Union das Galileo-Programm. Galileo ist ein von EU-Kommission und ESA gemeinsam initiiertes Programm für Europas weltweites Satellitennavigations-System.

Dieses Programm umfasst einen möglichen Gesamtauftragswert von über €3 Milliarden. Als Mehrheits-Teilhaber an Galileo Industries spielt Astrium eine Schlüsselrolle bei der Konstruktion und Entwicklung des Systems, das 2003 beauftragt werden und 2008 betriebsbereit sein soll.

Erdbeobachtungs- und Forschungssatelliten

Im Januar erhielt Astrium von der ESA den Auftrag zum Bau des Satelliten Cryosat, der Radar-Höhenmessungen durchführen wird, um Klimaforscher mit genaueren und erstmals in 3D aufgezeichneten Oberflächendaten zu versorgen. Im April schloss Astrium wiederum einen Vertrag mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) über die Herstellung des Röntgen-Erdbeobachtungssatelliten TerraSar.

Der Umweltsatellit Envisat wurde im März erfolgreich in den Orbit transportiert und funktioniert seitdem problemlos. Der größte jemals von Astrium hergestellte Erdbeobachtungssatellit erweitert Europas Möglichkeiten zur Erforschung klimatischer Veränderungen deutlich.

Mit einer Ariane 4 startete im Mai der von Astrium gebaute Satellit Spot 5, durch den Spot Image, das weltweit führende Unternehmen im Bereich Erdbeobachtung, über beispiellose Kapazitäten verfügt. Die EADS ist der größte industrielle Teilhaber von Spot Image.

Im August setzte eine Ariane 5 den Astrium-Satelliten MSG-1 im Orbit ab, den ersten „Meteosat Second Generation“ in einem ganzen System von Wettersatelliten, die zur qualitativen Verbesserung künftiger Wetterprognosen beitragen werden.

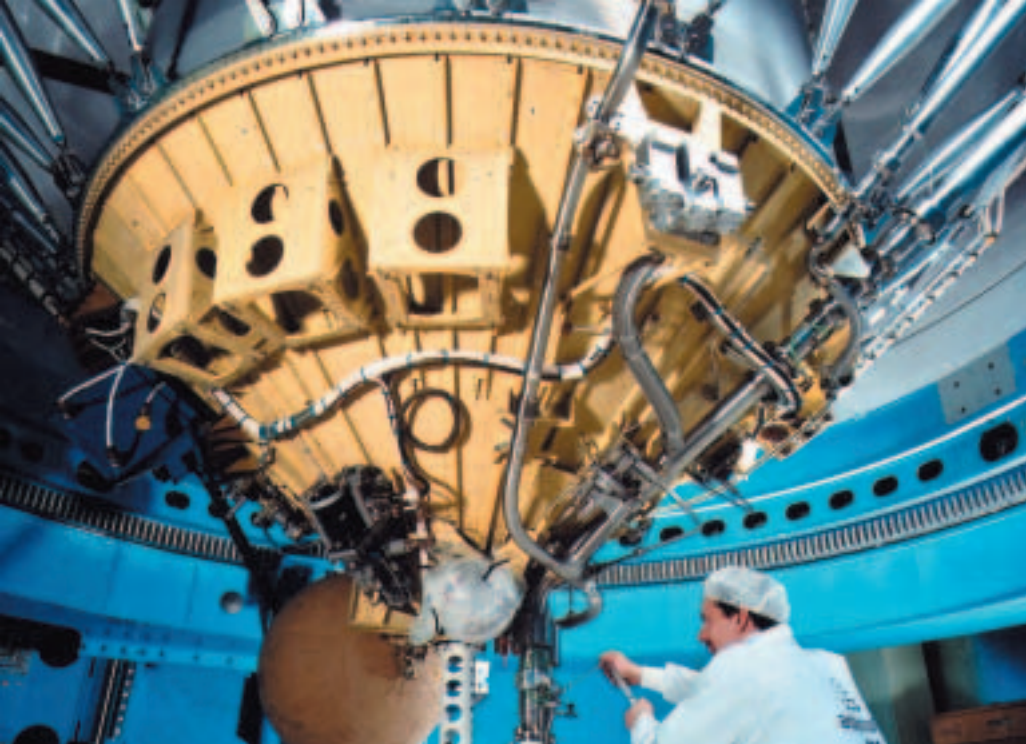
Überdies erhielt Astrium den Auftrag für Venus Express, die erste Mission der ESA zum Nachbarplaneten der Erde. Die Forschungsmission basiert auf der Plattform Mars Express, die Startem im Jahr 2003 von Baikonur aus ins All bringen wird. Auch Venus Express wird 2005 mit Startem starten.

Ausblick

Im Jahr 2003 steht die Umsetzung weitreichender Umstrukturierungsmaßnahmen des EADS-Raumfahrtgeschäfts im Vordergrund. Dadurch wollen wir die Kosten senken und die Zufriedenheit unserer Kunden weiter steigern. In diesem Zusammenhang hat die Division den Personalabbau von rund 3.300 Beschäftigten angekündigt. Dies umfasst die bereits 2002 beschlossene Streichung von 1.600 Stellen und einen weiteren Abbau um etwa 1.700 Stellen. Die Personalkürzungen sollen durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Bildung von Kompetenzzentren, denen „make-or-buy“-Entscheidungen vorangehen – bei einer Entscheidung für „make“ (eigene Fertigung) folgt die Konzentration auf einen oder zwei Produktionsstandorte;
- Weiterer Abbau beim Verwaltungsapparat;
- Reorganisation des Einkaufs und Realisierung ehrgeiziger Einsparungspotenziale bei der Beschaffung;
- Optimierung der Funktionen Engineering, Systemdesign, Integration und Test.

Diese Maßnahmen sollen es der Division ermöglichen, in 2004 wieder Gewinne zu erwirtschaften und eine weitere Konsolidierung der europäischen Raumfahrtindustrie aktiv zu gestalten.



Kryogenes Triebwerk für die Oberstufe der Ariane 5. Als Systemarchitekt der Trägerraketen-Familie Ariane leitet die Division Space nicht nur das gesamte Träger-Programm und ist Hauptauftragnehmer für alle Stufen der Ariane 5, sie stellt auch die Vehicle Equipment Bay und eine Reihe von Subsystemen her.



Start der Ariane 5 vom Raumfahrtzentrum Kourou in Französisch Guayana. Die neue Generation der Ariane 5 wurde entwickelt, um mit aktuellen Trends auf dem Markt für kommerzielle Raketenstarts, insbesondere für größere und schwerere Satelliten, Schritt zu halten.



Der optische militärische Beobachtungssatellit Helios liefert Bilder von sehr hoher Auflösung. Hauptauftragnehmer für den einzigen heute in Betrieb befindlichen Aufklärungssatelliten aus Europa ist die EADS.

Mitglieder des Board of Directors

Manfred Bischoff

Vorstandsmitglied von DaimlerChrysler
Chairman des Board of Directors der EADS

Jean-Luc Lagardère †

Geschäftsführender und persönlich haftender
Gesellschafter von Lagardère
Chairman des Board of Directors der EADS

Philippe Camus

Chief Executive Officer der EADS

Rainer Hertrich

Chief Executive Officer der EADS

Eckhard Cordes

Vorstandsmitglied von DaimlerChrysler

Pedro Ferreras

Chairman des Board of Directors von
Aluminio Catalán

Noël Forgeard

President und Chief Executive Officer von Airbus

Jean-René Fourtou

Chairman und Chief Executive Officer von
Vivendi Universal

Louis Gallois

President von SNCF

Michael Rogowski

Aufsichtsratsvorsitzender von J. M. Voith
Präsident des Bundesverbandes der
Deutschen Industrie

Arnaud Lagardère wurde als einer der Chairmen des Board of Directors sowie als Mitglied des Bilanz- und des Personalausschusses berufen. Seine Ernennung wird anlässlich der Bestätigung durch die Ordentliche Hauptversammlung am 6. Mai 2003 wirksam.

Es wird erwartet, dass **Hans Peter Ring** (Chief Financial Officer der EADS) in den Board of Directors berufen wird. Er folgt Axel Arendt nach, der das Unternehmen verlassen hat. Dies wird den Aktionären anlässlich der Ordentlichen Hauptversammlung am 6. Mai 2003 zum Beschluss vorgelegt werden.

Code of conduct (Verhaltenskodex)

Die EADS unterliegt als Gesellschaft dem niederländischen Recht, insbesondere dem Buch 2 des niederländischen Zivilrechts und ihrer Satzung.

Die Aktien der EADS sind in Deutschland, Frankreich und Spanien börsennotiert. Entsprechend ist die EADS verpflichtet, diverse Vorschriften¹ einzuhalten. Diese sind im Referenzdokument 2002 (siehe Abschnitt 3) im Einzelnen beschrieben. Hierbei ist zu beachten, dass einzelne Vorschriften des jeweiligen nationalen Gesellschaftsrechts, z. B. die französische „Loi NRE“, auf die EADS nicht anwendbar sind.

Darüber hinaus hat sich die EADS seit ihrer Gründung strenge interne Regeln zur Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) gegeben. Im Einzelnen sind dies die Geschäftsordnung des Board of Directors, die Vorschriften für Insider-Geschäfte und der Ethikkodex der EADS. Einen vollständigen Überblick über diese Richtlinien gibt Abschnitt 6 des Referenzdokuments.

Der Board of Directors

Der Board of Directors trägt die Verantwortung für die Belange des Konzerns. Er stellt sicher, dass der Konzern im Einklang mit geltendem Recht und anerkannten Grundsätzen der Unternehmensführung geleitet wird mit dem Ziel einer größtmöglichen Steigerung des Unternehmenswerts (Shareholder Value). Der Board legt größten Wert darauf, seine guten Beziehungen zu Kunden und Mitarbeitern zu wahren.

Der Board of Directors besteht aus elf Mitgliedern; vier werden von DaimlerChrysler, vier von SOGEADE und einer von SEPI berufen. Hinzu kommen zwei unabhängige Directors; einen dieser Directors benennt DaimlerChrysler, den anderen SOGEADE.

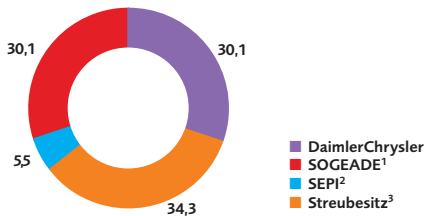
Die unabhängigen Directors (Jean-René Fourtou und Michael Rogowski) stehen in keiner Beziehung zu DaimlerChrysler, Lagardère oder SOGEPA bzw. dem französischen Staat.

Jedes Mitglied des Board of Directors wurde für eine Amtszeit berufen, die zur Ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft im Jahr 2005 endet. Die Mitglieder des Board of Directors werden in dieser Hauptversammlung und danach durch jede fünfte Ordentliche Hauptversammlung ernannt. Die Hauptversammlung kann darüber hinaus einzelne Mitglieder des Board of Directors jederzeit suspendieren oder abberufen.

¹ Beispiele: für die Niederlande: § 5 des niederländischen Gesetzes zur Überwachung des Effektenhandels von 1995 (Wet toezicht effectenverkeer 1995)
für Frankreich: Vorschriften Nr. 98-01 und 98-07 der Commission des Opérations de Bourse (COB)
für Spanien: Ministerialerlass vom 18. Januar 1991
für Deutschland: § 15 und § 65 der deutschen Börsenzulassungsverordnung

Aktionärsstruktur

zum 31. Dezember 2002 (in %)



¹ Lagardère zusammen mit französischen Finanzinstituten und der SOGEPa (französische Staatsholding)

² Holdinggesellschaft des spanischen Staates

³ einschließlich der Anteile im Besitz von EADS-Mitarbeitern, Aktienrückkäufen durch das Unternehmen und rund 3 %, die direkt von DaimlerChrysler und dem französischen Staat gehalten werden.

Der Board of Directors

Die Chairmen

Der erste Board of Directors ernannte zwei Chairmen, von denen einer aus den Reihen der von DaimlerChrysler benannten Mitglieder des Boards und einer aus den Reihen der von SOGEADE benannten Mitglieder gewählt wurden.

Die Chairmen gewährleisteten den reibungslosen Geschäftsbetrieb des Board of Directors, insbesondere hinsichtlich seiner Zusammenarbeit mit den Chief Executive Officers.

Die Chief Executive Officers

Der Board ernennt zwei Chief Executive Officers, die für die laufende Geschäftsführung verantwortlich sind. Einer der beiden wird aus den Reihen der von DaimlerChrysler bestellten Directors gewählt, der andere aus den von SOGEADE benannten Directors.

Sitzungen des Board of Directors

Der Board of Directors ist im Jahr 2002 sieben Mal zusammengetreten. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote bei diesen Sitzungen betrug 77%. Zu den diskutierten und genehmigten Vorhaben gehörten die Strategie der EADS, Reorganisation (wie zum Beispiel die Umstrukturierung der Division Space und die Gründung der EADS North America), bedeutende Geschäftsangelegenheiten (etwa der Airbus-Produktionsplan 2002/2003, der Skynet 5/Paradigm-Vertrag sowie das Deepwater-Programm der US-Küstenwache) sowie umfangreiche Investitionsprojekte (wie zum Beispiel das Programm A400M) und die Genehmigung von Betriebsplänen; ferner das Budget, Kurssicherungsmaßnahmen, wichtige Fusions- und Akquisitionstransaktionen, Fragen der Vergütung (einschließlich Aktienoptions- und Mitarbeiteraktienpläne) sowie die Finanzergebnisse und der Konzernausblick. Während dieses Zeitraums wurde der Board of Directors regelmäßig durch Rechenschaftsberichte der CEOs, kontinuierlich aktualisierte Prognosen sowie strategische und operative Planungen auf dem Laufenden gehalten.

Im Jahr 2002 nahm der Board of Directors den Rücktritt von Axel Arendt als Chief Financial Officer (CFO), Mitglied des Executive Committee und Mitglied des Board of Directors, sowie von Alberto Fernández als Mitglied des Executive Committee an. Er bestätigte die Ernennung von Ralph Crosby, Francisco Fernández-Sainz, Jussi Itävuori und Hans Peter Ring (als Chief Financial Officer) als Mitglieder des Executive Committee. Ferner genehmigte der Board of Directors die Ernennung von Antoine Bouvier, Fabrice Brégier, Patrick Jourdan und Marwan Lahoud als jeweilige Chief Executive Officers von Astrium, Eurocopter, EADS Telecom und MBDA.

Jeder Director besitzt eine Stimme. Die Beschlussfähigkeit in einer Sitzung des Board of Directors erfordert die Anwesenheit von einem der von SOGEADE benannten Board-Mitglieder und eines von DaimlerChrysler benannten Directors. Stehen Entscheidungen zur Produktionsplanung von CASA bzw. zu deren Umsetzung auf der Tagesordnung, muss auch der von der SEPI bestellte Director an der Sitzung teilnehmen oder einen Vertreter entsenden.

Gemäß den Bestimmungen ist der Board of Directors ermächtigt, aus den Reihen seiner Mitglieder Ausschüsse zu bilden.

Zu den Hauptverantwortlichkeiten des Board of Directors zählen:

- Bewilligung jeglicher Änderungen in Art und Umfang der Geschäftstätigkeiten des EADS-Konzerns;
- Bewilligung der Gesamtstrategie und der strategischen Planung des EADS-Konzerns;
- Bewilligung von Geschäftsplan und Jahresbudget des EADS-Konzerns;
- Festsetzung der wichtigsten Leistungsziele für den EADS-Konzern;
- Ernennung der Mitglieder des Executive Committee (siehe unten);
- Bewilligung von Vorschlägen zur Ernennung neuer Mitglieder des Aufsichtsrats (oder ähnlicher Gremien) sowie der CEOs (oder vergleichbarer Positionen) anderer wichtiger Konzerngesellschaften oder Business Units der EADS;
- Bewilligung wesentlicher Änderungen der Organisationsstruktur des EADS-Konzerns;
- Bewilligung bedeutender Investitionen, Projekte oder Produktentscheidungen oder im Geschäftsplan erwogene Veräußerungen von Teilen des EADS-Konzerns im Wert von über €200 Millionen;
- Bewilligung bedeutender strategischer Bündnisse und Kooperationen des EADS-Konzerns;
- Bewilligung aller maßgeblichen Entscheidungen, die sich auf die Aktivitäten des EADS-Konzerns im Bereich ballistische Flugkörper auswirken;
- Bewilligung von Entscheidungen im Rahmen der Aktionärspolitik, wichtiger Maßnahmen oder Ankündigungen auf den Kapitalmärkten;
- Bewilligung sonstiger Maßnahmen und Geschäftsvorgänge, die für den EADS-Konzern von grundlegender Bedeutung sind oder übermäßige Risiken beinhalten.

Das Audit Committee (Bilanzausschuss)

Der Bilanzausschuss gibt dem Board of Directors Empfehlungen zur Ernennung der Wirtschaftsprüfer und zur Bestätigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse. Sie überwacht die Angemessenheit der internen Kontrollen, Bilanzierungsgrundsätze und Finanzberichterstattung der EADS. Seinen Vorsitz führten Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère*, weitere Mitglieder sind Eckhard Cordes und Louis Gallois. Der Ausschuss tagte im Jahr 2002 zweimal bei einer Teilnehmerquote von 100%, um die Ergebnisse des Jahres 2001 sowie die Halbjahresergebnisse 2002 zu prüfen.

Das Personnel Committee (Personalausschuss)

Der Personalausschuss gibt dem Board of Directors Empfehlungen zur Besetzung des Executive Committee sowie zu Vergütungskonzepten und Langzeit-Vergütungsplänen. Ferner entscheidet er über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten von Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee. Den Vorsitz im Personalausschuss führten Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère*. Weitere Mitglieder sind Philippe Camus, Rainer Hertrich, Eckhard Cordes und Louis Gallois. Der Personalausschuss kam im Jahr 2002 fünfmal mit einer durchschnittlichen Teilnehmerquote von 90% zusammen, um die Bonuszahlungen für das Jahr 2001 sowie die Vergütungspolitik und den Aktienoptionsplan für 2002 zu prüfen.

*verstarb während der Amtszeit

Das Executive Committee

Die Chief Executive Officers sind für die laufende Geschäftsführung des Konzerns verantwortlich und werden in dieser Aufgabe durch ein Executive Committee unterstützt. Das Executive Committee, in dem die Chief Executive Officers den Vorsitz führen, umfasst auch die Leiter der zentralen Funktionsbereiche und Divisions der EADS. Das Executive Committee kam im Jahr 2002 zwölfmal zusammen.

Im Rahmen der Sitzungen des Executive Committee werden unter anderem folgende Themen behandelt:

- Festlegung und Kontrolle der Umsetzung von Strategien für die EADS-Aktivitäten;
- Management-, Organisations- und Rechtsstruktur des EADS-Konzerns;
- Leistungskontrolle der EADS-Konzerngesellschaften und -Zentralfunktionen;
- Alle Geschäftsangelegenheiten.

Die Aufgabenteilung des Executive Committee wird durch die Zuordnung der Verantwortlichkeit unter den Mitgliedern unter Aufsicht der Chief Executive Officer bestimmt. Ungeachtet der oben beschriebenen gemeinsamen Zuständigkeiten ist jedes einzelne Mitglied des Executive Committee verantwortlich für die Leitung des ihm unterstellten Geschäftsbereiches. Er muss sich an die Entscheidungen halten, die diesbezüglich je nach Sachlage die Chief Executive Officers bzw. das Executive Committee fällen.

Die Chief Executive Officers arbeiten darauf hin, zu den in den Sitzungen des Executive Committee besprochenen Fragen einen Konsens unter dessen Mitgliedern herbeizuführen. Wird ein solcher nicht erreicht, sind die Chief Executive Officers berechtigt, die Sache zu entscheiden. Herrscht grundlegende oder wesentliche Uneinigkeit in Bezug auf eine noch nicht entschiedene Angelegenheit, können die Mitglieder des Executive Committee mit abweichender Meinung verlangen, dass die Chief Executive Officers die Angelegenheit den Chairmen zur Stellungnahme vorlegen.

Die Mitglieder des Executive Committee

Philippe Camus Chief Executive Officer
Rainer Hertrich Chief Executive Officer
François Auque Leiter der Division Space
Ralph D. Crosby Jr. Chairman und CEO von EADS North America
Thomas Enders Leiter der Division Defence and Civil Systems
Francisco Fernández Sainz Leiter der Division Military Transport Aircraft
Noël Forgeard Leiter der Division Airbus sowie President und CEO von Airbus
Jean-Louis Gergorin Leiter Strategic Coordination
Jean-Paul Gut Leiter EADS International
Gustav Humbert Chief Operating Officer von Airbus
Jussi Itävuori Leiter Human Resources
Hans Peter Ring Chief Financial Officer
Dietrich Russell Leiter der Division Aeronautics

Kurzlebensläufe der Mitglieder des Executive Committee finden Sie auf S. 14/15.

Die Amtszeit der Mitglieder des Executive Committee beträgt fünf Jahre.

Die EADS übernimmt gesellschaftliche Verantwortung und fühlt sich höchsten ethischen Ansprüchen verpflichtet – sowohl bei der Führung ihrer diversen Geschäftsbereiche als auch beim Handeln im erweiterten sozialen Umfeld. Der Ethikkodex und die Insider-Regeln legen die hierfür geltenden Normen fest.

Die Bedeutung sozialer Verantwortung für die EADS

Sozial verantwortungsvolles Handeln – Corporate Social Responsibility (CSR) – erfordert von Unternehmen wie dem unseren, die Folgen der Geschäfts- und Betriebstätigkeit für Gesellschaft und Umwelt aufmerksam zu beobachten und bestmöglich zu kontrollieren.

Die EADS engagiert sich im sozialen Bereich und hat sich zum Ziel gesetzt, ihre betriebliche Tätigkeit so umweltschonend und sozialverträglich wie möglich auszuüben. Dass dieses Anliegen seit Jahren unser Unternehmensverständnis prägt, haben wir bereits in den Geschäftsberichten früherer Jahre zum Ausdruck gebracht.

Dies heißt aber nicht, dass wir auf dem erreichten Niveau stehen bleiben – im Gegenteil: Wir versuchen, uns ständig zu verbessern. CSR gewinnt im Unternehmen immer mehr an Bedeutung, und dies ist für uns Chance und Verpflichtung zugleich, unsere Grundsätze systematisch umzusetzen. An allen Standorten und in sämtlichen Bereichen, in denen die EADS tätig ist, beschäftigen wir uns eingehend mit den Auswirkungen unseres Handelns auf Gesellschaft und Umwelt.

Kernthemen bei der EADS

CSR im Verteidigungssektor

Die EADS hat sich verpflichtet, internationale und nationale Vorschriften zu Verkauf und Marketing sicherheitskritischer Produkte und Technologien zu befolgen. Dies im besonderen bei solchen Produkten und Dienstleistungen, die zur Wahrung legitimer nationaler Interessen der Landesverteidigung und Staatshoheit bestimmt sind – dies sind rund 20% unseres Umsatzes. Wir beachten sämtliche nationalen und internationalen Export- und Zollverfahren, die festlegen, wo, wann und wie die EADS Produkte und Technologie vertreiben oder Informationen austauschen darf.

Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz

Unsere soziale Selbstverpflichtung schließt auch unsere Mitarbeiter mit ein: Wir legen größten Wert darauf, dass die Arbeitsbedingungen sowohl unserer eigenen Belegschaft als auch der Beschäftigten unserer Auftragnehmer frei von Belastungen und Risiken sind.

Um dies zu gewährleisten, werden alle Arbeitsplätze sorgfältig bewertet, damit jegliche potenziellen Risiken für Mitarbeiter, Betreiber und Vertragspartner identifiziert werden können. Entsprechend den Ergebnissen dieser Risikoanalyse werden notwendige Vorbeugungs- und Schutzmaßnahmen definiert und umgesetzt.

Zusätzlich achten wir auch bei der Gestaltung aller Arbeitsplätze und beim Anlagenbau auf Sicherheit und Ergonomie, um optimale Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter zu schaffen. Die Beschäftigten der EADS unterziehen sich regelmäßig gründlichen medizinischen Untersuchungen, damit mögliche Gesundheitsprobleme frühzeitig erkannt und vorbeugende Maßnahmen mit dem Ziel einer gesunden Lebensführung eingeleitet werden können.

Transparenz der Geschäftspolitik

Wir betonen an dieser Stelle ausdrücklich, dass keine unserer geschäftlichen Transaktionen in Konflikt mit nationalen und internationalen Gesetzen steht.

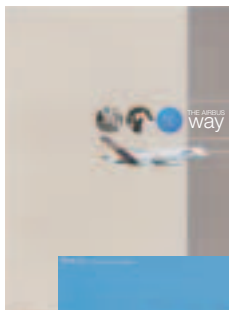
Die EADS folgt einem Ethikkodex, der klar festlegt, welches Verhalten wir von unseren Mitarbeitern erwarten, welche Handlungsweisen besondere Anerkennung finden und welche Rechte und Pflichten diejenigen haben, die mit oder für die EADS arbeiten – die Selbstverpflichtung der EADS gilt insoweit auch für ihre Partner. Wie die EADS bereits wiederholt erklärt hat, beachtet das Unternehmen in allen Ländern, in denen es aktiv ist, die jeweils geltenden Vorschriften hinsichtlich Unternehmensübernahmen.

Zulieferern und anderen Geschäftspartnern gewähren wir keine Vorzugs- oder Sonderbehandlung. Vielmehr gestalten wir die Beziehungen zu ihnen so, dass sie jederzeit einer objektiven wirtschaftlichen und technischen Beurteilung standhalten können.

Die Annahme von Geschenken und die Gewährung von Vorteilen sind strikt reguliert: Sie unterliegen der Meldepflicht und bedürfen der Zustimmung des Managements.

Umwelt

Wir stehen zu unserer Verantwortung für die Umwelt. Unser Engagement läuft zweigleisig: Zum einen haben wir eine konzernweite Umweltrichtlinie in Kraft gesetzt. Sie soll gewährleisten, dass wir die gesetzlichen Bestimmungen der Länder erfüllen, in denen die EADS tätig ist.





Oben: Die EADS unterstützte Opfer der Flutkatastrophe in Deutschland

Unten: Die EADS ist seit 1998 Schirmherrin der „l'Envol“-Zentren

Zum anderen investieren wir in geeignete Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen, um aktiv dazu beizutragen, dass diese länderspezifischen Vorschriften kontinuierlich verbessert werden. Wir unterstützen aktiv die Beteiligung von Mitarbeitern an der Entwicklung von neuen Produkten und Technologien, die dazu beitragen, natürliche Ressourcen zu erhalten, Wiederverwendbarkeit zu fördern und die Umwelt so weit wie möglich zu schonen.

Unsere Business Units arbeiten heute an der Umsetzung des Umweltmanagement-Systems nach ISO 14001 bzw. EMAS. Auf diese Weise schaffen wir die Rahmenbedingungen, um in sämtlichen Tätigkeitsbereichen der EADS unsere Anstrengungen in Richtung Umwelt- und Sozialverträglichkeit systematisch zu stärken und auszuweiten.

Lieferkette

Der Ethikkodex der EADS legt nicht nur fest, welches Verhalten wir von unseren Mitarbeitern erwarten, sondern auch von all jenen, mit denen wir geschäftlich in Verbindung stehen. Dies betrifft auch unsere Zulieferer: So wurde z. B. seit der Gründung von Airbus als integriertem Unternehmen eine weltweite Beschaffungsrichtlinie umgesetzt. Von unseren Zulieferern verlangen wir, dass sie diese Richtlinien als Grundlage der Geschäftsbeziehungen mit Airbus akzeptieren und in der Zusammenarbeit umsetzen.

Bildungsförderung

Ein entscheidender Zukunftsfaktor für die Volkswirtschaften, in denen die EADS operiert, ist die Ausbildung hochqualifizierter Arbeitskräfte. Zu diesem Zweck unterstützt die EADS Bildungsinitiativen sowohl für ihre eigenen Mitarbeiter als auch in ihrem erweiterten sozialen Umfeld. So ist sie z. B. Gründungsmitglied der European School of Management and Technology (ESMT) in Berlin.

Ebenso beteiligt sich die EADS an TIME (Top Industrial Managers for Europe), einem der größten europäischen Netzwerke, und übernimmt eine aktive Funktion im Club Time Plus der Ecole Centrale in Paris. Das in Partnerschaft mit bedeutenden internationalen Unternehmen durchgeführte Programm TIME ist ein europäisches Studienprogramm, das für französische und ausländische Studenten einen Doppelstudiengang in Ingenieurwesen vorsieht.

Ferner ist die EADS an einem breiten Spektrum von Lehrveranstaltungen an 30 der wichtigsten französischen Universitäten und Ausbildungsstätten (Ecole Polytechnique, Ensaе, Dauphine u. a.) beteiligt und unterstützt diese finanziell.

Spenden

Im Rahmen ihres Engagements für die Bildungsförderung leistet die EADS auch Spenden an Bildungs- und soziale Einrichtungen in ihren Heimatländern Deutschland, Frankreich und Spanien. 2002 wurden an eine Auswahl von Hochschulen, Universitäten und gemeinnützige Organisationen in diesen Ländern rund €6 Millionen gespendet.

Gesellschaftliches Engagement vor Ort

Wir sind der Ansicht, dass wir wie jedes große Unternehmen Verantwortung für die Regionen und die Kommunen tragen, in denen unsere Fertigungs- und Verwaltungsstandorte beheimatet sind.

So half die EADS den Opfern der Flutkatastrophe in Deutschland im Jahr 2002 mit €1 Million. An mehreren Unternehmensstandorten wurden Spendenkampagnen organisiert, und alle Divisions beteiligten sich an den Hilfeleistungen für betroffene EADS-Lieferanten und -Mitarbeiter.

Darüber hinaus ist die EADS seit 1998 Schirmherrin der „l'Envol“-Zentren, in denen schwerkranken Kindern ein Erholungsaufenthalt unter medizinischer Betreuung ermöglicht wird. Ziel dieser Zentren ist, Kindern im Alter von 7 bis 17 Jahren trotz ihrer Krankheiten Freude am Leben zu schenken.

„Finanzielle Flexibilität ist erfolgsentscheidend“

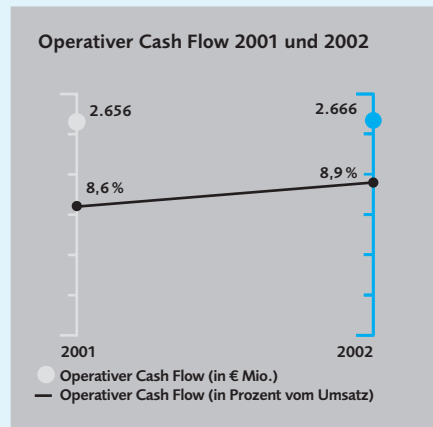
Interview mit Hans Peter Ring, Chief Financial Officer

Welchen zentralen finanziellen Herausforderungen steht die EADS gegenüber, und wie geht sie diese an?

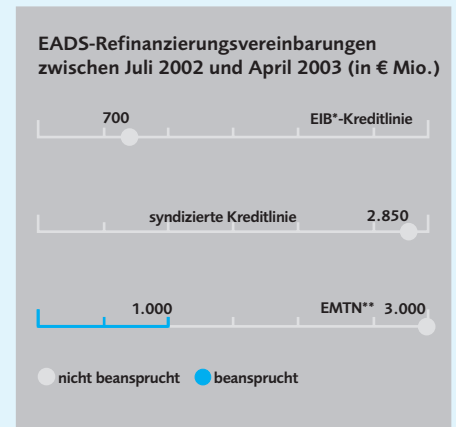
Unsere größte Herausforderung besteht ganz klar im unsicheren politischen und wirtschaftlichen Umfeld dieser Tage. Um schnell agieren und reagieren zu können, muss die EADS finanzielle Flexibilität sicherstellen. Daher steht die aktive Steuerung unserer Liquidität ganz oben auf meiner Prioritätenliste. Die Liquidität zu sichern, in künftige Programme zu investieren – wie das Großraumflugzeug Airbus A380 – sowie gleichzeitig unsere Kunden mit vernünftigen Finanzierungsmodellen zu unterstützen gleicht einem Drahtseilakt. Unsere stets solide Bilanzstruktur und unsere positive Liquidität beweisen, dass wir diese Herausforderung erfolgreich meistern [Grafik 1]. Das zeigte auch Anfang 2003 die Bestätigung unserer langfristigen Kreditwürdigkeit mit den Ratings A durch Standard & Poor's und A3 durch Moody's. Außerdem haben wir uns durch die Inanspruchnahme von Kreditlinien und die erfolgreiche Begebung unserer ersten Euro-Anleihe [Grafik 2] die finanzielle Flexibilität gesichert, die wir während des derzeitigen konjunkturellen Abschwungs benötigen.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, dass die EADS ihre Produkte – vor allem Flugzeuge – in US-Dollar fakturiert und dabei einen Jahresumsatz von rund US\$ 20 Milliarden erzielt. Etwa die Hälfte dieses Betrages gleichen wir durch Einkäufe aus, die in Dollar abgerechnet werden. Dem Finanzbereich obliegt die Absicherung gegen das verbleibende Restrisiko. Dies erfolgt über ein konservatives Hedging (Kursicherung) im Gegenwert unseres festen Auftragsbestandes. In den vergangenen 24 Monaten profitierte die EADS von einem starken US-Dollar und sicherte sich hierdurch mittelfristig attraktive Umrechnungskurse [Grafik 3]. Dennoch dürfen wir uns auf lange Sicht nicht auf die Stärke des US-Dollars verlassen, sondern wir müssen unsere Produktivität und Kostenstruktur stetig verbessern, um die Wettbewerbsfähigkeit der EADS langfristig zu sichern.

Grafik 1:



Grafik 2:



* EIB: Europäische Investment Bank

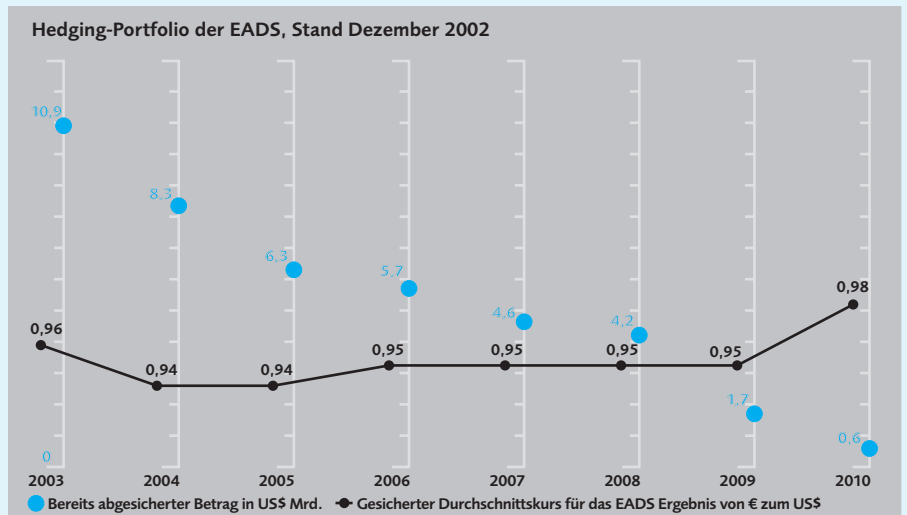
** EMTN: European Medium Term Note Programme

Welches Potenzial besitzt die EADS zur Steigerung von Ergebnis und Liquidität?

Die EADS sieht sich derzeit dem Abschwung in der zivilen Luftfahrt ausgesetzt und steht im Raumfahrtsektor außerordentlich schwierigen Marktbedingungen gegenüber. Jedoch eröffnen sich im Verteidigungsgeschäft neue Chancen, da sich die Verteidigungsbudgets derzeit stabilisieren oder sogar ausweiten. Das Potenzial zur Ergebnis- und Liquiditätssteigerung ist mittelfristig beträchtlich.

2002 hat Airbus eine operative Gewinnmarge von 7% des Umsatzes erwirtschaftet. Dieses solide Ergebnis haben wir mit 303 ausgelieferten Flugzeugen erzielt. Unter stabilen Marktverhältnissen und einem angenommenen Marktanteil von 50% würde normalerweise eine Auslieferungszahl von jährlich 400 Flugzeugen erreicht. Zusätzlich wird die Rentabilität von Airbus durch hohe Investitionen in zukünftige Projekte beeinflusst. 4–5% des jährlichen Umsatzes investiert Airbus derzeit in die Entwicklung des Programms A380. Mit dem Auslieferungsbeginn der A380 ab dem Jahr 2006 werden die Entwicklungskosten bei Airbus wieder sinken – Umsatz, Gewinn und Cash Flow dagegen steigen.

Grafik 3:



Die Division Defence and Civil Systems erzielte – erstmals seit der EADS-Gründung – im Jahr 2002 ein positives Ergebnis. Dies ist eine Folge unserer konsequenten Integrations- und Restrukturierungsanstrengungen, unterstützt durch ein zunehmend stabiles Geschäftsumfeld. Im Rahmen unserer Verteidigungsgeschäfte profitieren wir vom Produktionshochlauf umfangreicher Militärprogramme, wie dem Kampfflugzeug Eurofighter, den Hubschraubern Tiger und NH90 sowie den Lenkflugkörpern Aster und Storm Shadow. Sie werden das Ergebnis der EADS nachhaltig verbessern. Entsprechend unserer strategischen Planung machen wir gute Fortschritte auf unserem Weg, ein ausgeglicheneres Verhältnis zwischen Zivil- und Verteidigungsgeschäft herzustellen – dies sowohl im Umsatz als auch bei Ergebnis und Cash Flow.

Was ist Ihr oberstes Ziel?

Ich habe es mir zur Aufgabe gemacht, den Unternehmenswert für unsere Aktionäre zu steigern. Mit geeigneten Methoden, Instrumenten und Verfahren lenkt der Finanzbereich die Geldmittel des Unternehmens in Programme mit hohem Potenzial für nachhaltige Wertsteigerung. Dabei ist mein Hauptanliegen ein angemessenes Verhältnis zwischen Risiken und Ertragschancen zu erreichen. Darüber hinaus werden wir unsere Kommunikation gegenüber Aktionären und der Finanzwelt noch transparenter gestalten.

Hans Peter Ring
 Chief Financial Officer
 Mitglied des Executive Committee der EADS

1 Einführung und Überblick

Die folgenden Erläuterungen basieren auf dem geprüften Konzernabschluss der EADS für die Jahre 2002 und 2001 (gemeinsam der „Konzernabschluss“). Der Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“) des International Accounting Standards Board („IASB“) aufgestellt. Im Gegensatz zu dem International Accounting Standard („IAS“) 38 „Immaterielle Vermögensgegenstände“, wonach Entwicklungskosten aktiviert werden müssen, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, erfasst die Gruppe alle intern finanzierten Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand.

Mit Konzernumsatzerlösen in Höhe von € 29,9 Milliarden im Jahr 2002 ist die EADS das führende Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa und das zweitgrößte weltweit. Gemessen am Marktanteil gehört die EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, zivilen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern sowie zu den führenden Herstellern von Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Im Jahr 2002 entfielen rund 80% der Gesamtumsätze auf den zivilen und 20% auf den militärischen Bereich. Zum 31. Dezember 2002 beschäftigte die EADS 103.967 Mitarbeiter.

Die EADS hat ihre Tätigkeit in die folgenden fünf Divisions unterteilt:

- **Airbus:** Verkehrsflugzeuge mit einer Kapazität von über 100 Sitzen;
- **Military Transport Aircraft:** militärische Transportflugzeuge und Missionsflugzeuge;
- **Aeronautics:** Hubschrauber für zivile und militärische Nutzung, militärische Kampf- und Trainingsflugzeuge, Turboprop-Flugzeuge für die regionale Luftfahrt und leichte Verkehrsflugzeuge sowie Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen;
- **Defence and Civil Systems:** Lenkflugkörpersysteme, Systeme und Verteidigungselektronik, Logistik, Schulung, Tests, technische und andere, damit zusammenhängende Dienstleistungen sowie militärische und kommerzielle Telekommunikationslösungen und
- **Space:** Satelliten, orbitale Infrastrukturen, Trägerraketen sowie die Bereitstellung von Trägerdiensten.

Im Allgemeinen sind diese Fertigungstätigkeiten von langen Produktionszyklen geprägt und unterliegen den mittel- und langfristigen Trends in der zivilen Luftfahrt-, Raumfahrt-, Verteidigungs- und Telekommunikationsindustrie. Ein weiteres bedeutendes Merkmal vieler dieser Geschäfte ist die starke Abhängigkeit von Regierungshaushalten.

Die EADS wird von Moody's derzeit mit A3 mit unverändertem Ausblick und von Standard and Poor's mit A/negativem Ausblick/A-1 geratet.

2 Erläuterung zur Bilanzierung

2.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Gründung von MBDA: Am 18. Dezember 2001 gründeten die EADS, BAE Systems („BAES“) und Finmeccanica die MBDA, die die Geschäftsaktivitäten von MBD und AMM und die Lenkflugkörperaktivitäten von AMS vereinigt. Die EADS und BAE Systems halten jeweils eine Beteiligung von 37,5% an MBDA und Finmeccanica die verbleibenden 25%. Aus den Aktionärsverträgen im Zusammenhang mit der MBDA-Gruppe ergibt sich, dass die EADS und BAE Systems gemeinsam über MBDA Holdings bestimmte Kontrollrechte über MBDA ausüben, einschließlich des Rechts, den Vorstandsvorsitzenden, den Geschäftsführer und den Finanzdirektor von MBDA zu ernennen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2001 berücksichtigte die Konsolidierung von MBD zu 50% und AMM zu 100% bis zur Gründung von MBDA am 18. Dezember. Wie in der Konzernbilanz 2001 ausgewiesen, konsolidiert die EADS seit dem 18. Dezember MBDA proportional zu 50% in der Division Defence and Civil Systems („DCS“), in Übereinstimmung mit ihrer Befähigung, die Geschäftstätigkeit zu beeinflussen. Der Anteil von Finmeccanica wurde als ein Anteil in Fremdbesitz von 12,5% dargestellt. Das Jahr 2002 ist das erste volle Jahr, in dem die EADS die Gewinn- und Verlustrechnung von MBDA im Konzernabschluss ausweist.

Übernahme von Tesat Spacecom und Cogent: Im Anschluss an die Übernahme von Tesat Spacecom am 30. November 2001 und Cogent Defence Systems am 1. Dezember 2001 sind die Geschäfte dieser Unternehmen im Jahr 2002 zum ersten Mal vollständig in den Konzernabschluss 2002 der EADS eingeflossen.

Verkauf von Aircelle und EADS Matradatavision („MDTV“): Am 6. März 2002 verkaufte die EADS für einen Veräußerungsgewinn in Höhe von €63 Millionen ihre Beteiligung an dem Aircelle Joint Venture an Snecma. Am 20. November 2002 kaufte IBM die MDTV (mit Ausnahme von zwei Tochtergesellschaften von MDTV, die separat behandelt wurden) der EADS für €12 Millionen. Vom Datum der jeweiligen Veräußerung an sind diese Geschäfte nicht mehr im Jahresabschluss enthalten.

2.2 Einmalige buchtechnische Gewinne

Die Transaktionen des Jahres 2001, die zur Gründung von Airbus S.A.S. und MBDA führten, hatten eine Verwässerung des wirtschaftlichen Eigentums der EADS an Airbus, MBD und AMM zur Folge. Diese Transaktionen machten eine Bewertung der eingebrachten Geschäfte notwendig, deren im Laufe von Verhandlungen geschätzter Marktwert den Bilanzwert ihres konsolidierten Nettovermögens für die EADS überstieg. Daher vereinnahmte die EADS einmalige buchtechnische Gewinne in Höhe von €2.537 Millionen für die 20%ige verwässerte Beteiligung an Airbus und in Höhe von €257 Millionen für die 12,5%ige Beteiligung an MBD und die 62,5%ige Beteiligung an AMM, jeweils nach Abzug der mit der Transaktion verbundenen Kosten. Diese einmaligen buchtechnischen Gewinne wurden unter „Sonstige Erträge“ ausgewiesen und von der EADS als Einmalposten betrachtet. Siehe 4.1: „Betriebsergebnis – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Verwendung des EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten“.

2.3 Marktwertanpassungen

Die Zusammenführung der Aktivitäten von ASM, Dasa und CASA, die 2000 zur Gründung der EADS führten, wurde unter Anwendung der Erwerbsmethode bilanziert, wobei ASM als Erwerber auftritt. Dementsprechend wurde der Buchwert bestimmter Aktiva und Passiva, vor allem von Sachanlagen und Vorräten, um einen Betrag in Höhe von insgesamt €1.755 Millionen nach Abzug von Körperschaftssteuern angepasst, um einen Teil des jeweiligen Marktwertes von Dasa und CASA zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses zuzuweisen (die „Marktwertanpassungen“). Diese Wertsteigerung wird im Allgemeinen über vier bis fünfzehn Jahre für Sachanlagevermögen und über weniger als 24 Monate für Vorräte abgeschrieben. Außerdem passte die EADS im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Gründung von Airbus S.A.S den Buchwert des Sachanlagevermögens und der Vorräte von Airbus um einen Betrag in Höhe von insgesamt €319 Millionen nach Abzug von Körperschaftssteuern an, um den marktgerechten Wert widerzuspiegeln. Die Marktwertanpassungen werden als Abschreibung in der konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, eingeordnet in die Umsatzkosten. Zum Zwecke der Berichterstattung des Managements über Finanzdaten behandelt die EADS diese Abschreibung als Einmalposten. Siehe 4.1: „Betriebsergebnis – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung – Verwendung des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten“.

2.4 Wertminderung von Vermögenswerten

Wenn nach Ansicht des Managements ein auslösendes Ereignis wie z. B. ein nachteiliges wichtiges Marktereignis oder eine wesentliche Änderung der Planung bzw. Voraussetzungen eintritt, führt die EADS einen Wertminderungstest für das Nettovermögen der voraussichtlich betroffenen Geschäftsaktivität(en) durch. Wertminderungstests werden üblicherweise nach der Discounted Cash-Flow-Methode durchgeführt.

Wie im Jahr 2001 führte die EADS im Jahr 2002 weitere Wertminderungstests für das Nettovermögen von Geschäftsaktivitäten in der Division Space durch, was zu einer Wertberichtigung des Goodwills in Höhe von €350 Millionen im Hinblick auf das kommerzielle Raumfahrtgeschäft führte. Siehe 4.3: „Betriebsergebnis – Ertragslage der EADS – Vergleich zwischen 2002 und 2001 – Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen“ und Konzernanhang – Anmerkung 10: „Immaterielle Vermögensgegenstände“.

2.5 Forschungs- und Entwicklungskosten

Die EADS weist intern finanzierte Forschungs- und Entwicklungskosten in dem Jahr als Aufwand aus, in dem sie entstanden sind. Wenn Forschungs- und Entwicklungskosten vollständig oder teilweise vertraglich vom Kunden finanziert werden, wird der extern finanzierte Teil als Ertrag ausgewiesen. Während die Kosten der intern finanzierten Forschung und Entwicklung der EADS in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter „Forschungs- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen werden, sind die Kosten der extern finanzierten Forschung und Entwicklung als „Umsatzkosten“ ausgewiesen.

Die von der EADS angewandte Bilanzierungsmethode für Forschungs- und Entwicklungskosten entspricht nicht den IFRS, denen die Gesellschaft ansonsten bei der Erstellung ihrer Konzernabschlüsse folgt. Laut IFRS müssen Entwicklungskosten in dem Zeitraum, in dem sie entstanden sind, als immaterielle Vermögensgegenstände aktiviert werden, wenn bestimmte Kriterien für den Ansatz als Vermögensgegenstände erfüllt sind. Durch diese Abweichung von den IFRS ist die EADS direkter mit US-Firmen in derselben Branche vergleichbar und vertritt die Präferenz des Managements für eine konservative Behandlung der Forschungs- und Entwicklungskosten.

Im Jahr 2002 wurde die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel gemäß den IFRS unter den „Umsatzkosten“ ausgewiesen. In den Vorjahren wurde sie unter den „Forschung- und Entwicklungskosten“ ausgewiesen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2001 so angepasst, dass die Abschreibung auf Sonderfertigungsmittel (€205 Millionen) unter den Umsatzkosten dargestellt ist. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 6: „Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen“.

2.6 IAS 39 – Bilanzierung von Währungsgeschäften (currency hedging)

Traditionell bestand das Währungssicherungsportfolio der EADS bisher aus „Micro-Hedges“ und „Macro-Hedges“. Als Ergebnis der strikten Anwendung von IAS 39 gewährleistet die EADS, dass die starken Schwankungen der Finanzerträge, die im Jahr 2000 aufgetreten sind, wesentlich reduziert werden und dass die Veränderungen im Hinblick auf den Nettogewinn stärker mit den Schwankungen der bisherigen Betriebsergebnisse übereinstimmen. In Übereinstimmung mit IAS 39 müssen ab dem 1. Januar 2001 sämtliche Derivate in der Bilanz zu ihrem Marktwert ausgewiesen werden.

Micro-Hedges. Sicherungsgeschäfte, die eine Bewertungseinheit mit Kundenaufträgen bilden, auf die sie ausdrücklich bezogen sind, werden gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert und als Micro-Hedges bezeichnet. Erlöse aus diesen Kundenaufträgen werden zum Wechselkurs des damit verbundenen Sicherungsgeschäftes in Euro ausgewiesen, und sie wirken sich auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung aus. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums wird der Wert aller offenstehenden Micro-Hedge-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert in der Bilanz angepasst. Micro-Hedges mit einem positiven aktuellen Marktwert vor Steuerabzug werden unter sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, während Micro-Hedges mit einem negativen aktuellen Marktwert vor Steuerabzug unter Rückstellungen für Finanzinstrumente ausgewiesen werden. Veränderungen des aktuellen Marktwertes von Micro-Hedges vor Abzug der Steuern gegenüber dem Vorjahr werden als Anpassung zum „Accumulated Other Comprehensive Income“ („AOCI“), eine Position im konsolidierten Eigenkapital, ausgewiesen. Diese Bilanzierung versteht sich abzüglich der entsprechenden Änderungen der (i) aktiven latenten Steuern (für Micro-Hedges mit negativen Marktbewertungen) und passiven latenten Steuern (für Micro-Hedges mit positiven Marktbewertungen) und (ii) Fremddanteilen (wenn ein Unternehmen Partei des Hedging-Geschäfts ist, das keine hundertprozentige Tochtergesellschaft der EADS ist, wie z. B. Airbus). Siehe 5: „Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals – Accumulated Other Comprehensive Income“.

Micro-Hedges, die ausdrücklich auf bestimmte stornierte Kundenaufträge bezogen sind, werden, soweit solche Stornierungen zu Überbesicherungen führen, für Zwecke der Rechnungslegung als beendet angesehen. Die Summe (i) der Änderungen des Marktwertes dieser Sicherungsgeschäfte seit dem 1. Januar 2002 und (ii) einer Aufhebung des AOCI im Zusammenhang mit diesen Sicherungsgeschäften vor dem 1. Januar 2002 würde in der Gewinn- und Verlustrechnung als Finanzertrag und Ertrag aus latenten Steuern ausgewiesen werden. Im Jahr 2002 wurden solche Buchungseingänge nicht verzeichnet.

Eine solche Behandlung im Rahmen der Rechnungslegung stimmt zwar mit IAS 39 überein, spiegelt jedoch nicht die tatsächliche Gelddisposition im Zusammenhang mit derartigen prolongierten Sicherungsgeschäften wider. Sicherungsgeschäfte, die prolongiert werden, werden Barmittelrückstellungen von Kundenaufträgen zugeordnet, für die ein späterer Termin besteht, und als neue Micro-Hedges ausgewiesen, wobei der Sicherungskurs dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen Terminkurs entspricht. Siehe 3.1: „Währungsmanagement – Prolongationen“.

Macro-Hedges. Sicherungsgeschäfte, die sich nicht auf einen bestimmten Kundenauftrag beziehen, werden als Macro-Hedges bezeichnet und werden nicht unter IAS 39 als Sicherungsgeschäfte bilanziert. Bei Fälligkeit werden sie im Finanzergebnis erfasst. Sie haben keine Auswirkungen auf das Bruttoergebnis und das Betriebsergebnis, obwohl sie ursprünglich der Sicherung von Cash Flow aus Lieferungen dienen. Am Ende jedes Bilanzierungszeitraums werden alle offenen Macro-Hedge-Geschäfte auf der Basis des zu dem Zeitpunkt gültigen Terminkurses dem aktuellen Marktwert angepasst. Veränderungen des aktuellen Marktwertes vor Abzug der Steuern werden gegenüber dem vorhergehenden Bilanzierungszeitraum als Finanzergebnis ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 8: „Finanzergebnis“.

Am 1. Januar 2001 wurden die meisten ausstehenden Macro-Hedges spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet und konnten so als Sicherungsgeschäfte gemäß IAS 39 ausgewiesen werden. Diese Sicherungsgeschäfte haben einen impliziten, dem Terminkurs zwischen Euro und US-Dollar entsprechenden Wechselkurs, der dem Stand 31. Dezember 2000 entspricht.

Seit dem 31. Dezember 2002 gibt es keine ausstehenden Macro-Hedges mehr, die nicht spezifischen Kundenaufträgen zugeordnet sind.

Erträge in anderen Währungen als dem Euro, die nicht durch Finanzinstrumente abgesichert sind, werden zu dem Wechselkurs des Tages in Euro umgerechnet, an dem die zu Grunde liegende Transaktion stattfindet.

3 Grundsätze

3.1 Währungsmanagement

Ein Großteil der Umsatzerlöse der EADS werden in US-Dollar erzielt (im Jahr 2002 ca. US\$ 20 Milliarden), wobei ca. die Hälfte dieses Währungsrisikos durch auf US-Dollar lautende Kosten „natürlich gesichert“ sind. Die restlichen Kosten fallen hauptsächlich in Euro und in einem geringeren Umfang in Pfund Sterling an. Folglich sind die Gewinne in dem Ausmaß, in dem die EADS es unterlässt, ihr Währungsrisiko vom Zeitpunkt des Auftragseingangs bis zur Auslieferung durch Finanzinstrumente abzusichern, von den Marktschwankungen des Dollarwechelkurses gegenüber diesen Währungen abhängig. In Übereinstimmung mit der Politik der EADS, Gewinne vor allem aus ihren operativen Geschäften zu ziehen, nutzt die EADS Hedging-Strategien, um die Auswirkung der Volatilität des Dollarkurses auf diese Gewinne besser zu steuern.

Das Nettorisiko wird als gesamtes Währungsrisiko definiert (in US-Dollar denominated Umsatzerlöse), abzüglich des Teils, der durch in US-Dollar denominated Kosten „natürlich gesichert“ ist.

Die EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihrer Risikoposition auf Basis von „firm commitments“ und „forecasted transactions“ zu sichern. Bei Produkten wie Flugzeugen sichert die EADS in der Regel prognostizierte, auf verbindlichen Verträgen beruhende Netto-Zahlungseingänge in US-Dollar für das folgende Jahr bis zum Jahr 2010. Die gesicherten Grundgeschäfte werden als die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cash Flows definiert. Die Cash Flows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Die Höhe der ersten Zahlungsströme wird von einem Treasury Committee festgelegt. Sie decken in der Regel bis zu 100% des Gegenwertes des Nettorisikos in US-Dollar von solchen Umsätzen ab. Im Hinblick auf die A380 folgt die EADS dem Grundsatz, 100% der Zahlungseingänge aus verbindlichen Aufträgen zu sichern.

Während des Jahres 2002 wurden Sicherungsgeschäfte fällig, die ca. US\$ 9,0 Milliarden der Umsatzerlöse der EADS in Dollar deckten. Im Jahr 2002 betrug der Wechselkurs für die Umsatzerlöse in Dollar 0,98 US-Dollar pro Euro. In den nachstehenden Tabellen sind die Nennbeträge der Sicherungsgeschäfte, die zum 31. Dezember 2002 stattfanden, sowie die auf die entsprechenden Umsätze anwendbaren US-Dollarkurse aufgeführt.

in US\$ Mrd.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt
Währungssicherungsgeschäfte insgesamt	10,9	8,3	6,3	5,7	4,6	4,2	1,7	0,6	42,2
Euro/US-Dollar	9,1	6,8	5,2	4,8	3,8	3,5	1,4	0,5	35,1
Sterling/US-Dollar	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1
Terminkurse									
Euro/US-Dollar	0,98 ¹	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98	
Sterling/US-Dollar	1,53	1,53	1,47	1,46	1,46	1,46	1,46	1,49	

¹ Unter Berücksichtigung der Freigabe der Marktwert-Rückstellung von früheren Macro-Hedges beträgt der für das EBIT anwendbare Kurs von Euro zu US-Dollar 0,96.

Prolongationen nach dem 11. September 2001. Die Korrekturen für Lieferungen von Verkehrsflugzeugen nach unten auf Grund der Ereignisse des 11. September 2001 haben zu einer Inkongruenz zwischen gesicherten Positionen und dem erwarteten Cash Flow geführt. Diese inkongruente Position wird auf die folgenden Jahre prolongiert. Die Prolongation erfolgt nicht sofort bei Auftreten einer Übersicherungssituation, sondern bei Fälligkeit der inkongruenten Sicherungsgeschäfte. Die Fälligkeiten der sich ergebenden Sicherungsgeschäfte entsprechen den erwarteten neuen Zahlungseingängen von Kundenaufträgen, denen sie zugeordnet werden.

3.2 Zinsmanagement

Die EADS wendet die Bilanzansatzmethode für eine weitest mögliche Begrenzung der Zinsrisiken an. Die Gesellschaft versucht, das Risikoprofil ihrer Vermögenswerte nach Möglichkeit an ihre Verbindlichkeiten anzupassen. Das Nettozinsrisiko wird mit Hilfe verschiedener Arten von Instrumenten verwaltet, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu begrenzen. Daher verwendet die EADS u. U. Zinsderivate für Sicherungszwecke.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das entsprechende gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. In Bezug auf Zahlungsmittel investiert die EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die an einen floatenden Zinsindex gebunden sind.

3.3. Absatzfinanzierungspolitik

Die EADS zieht Barverkäufe vor und fördert die unabhängige Finanzierung durch die Kunden, um Kredit- und Vermögensrisiken im Zusammenhang mit ausgelieferten Produkten zu vermeiden.

Um den Verkauf von Produkten besonders durch Airbus und ATR zu fördern, kann die EADS allerdings der Beteiligung an der Finanzierung von Verkäufen an Kunden zustimmen. Dies wird von Fall zu Fall entschieden und kann direkt oder mittels einer Garantie an Dritte erfolgen. Ein spezielles Team überwacht genau das von der EADS in Bezug auf die Finanz- und Vermögenswerte eingegangene Risiko und dessen Entwicklung hinsichtlich der Qualität, der Höhe und des Bedarfs an Barmitteln. Die EADS strebt eine Strukturierung aller ihren Kunden angebotenen Finanzierungsoptionen entsprechend den Marktbedingungen für ähnlich bewertete Verbindlichkeiten an, um alle späteren Verkäufe oder die Reduzierung der entsprechenden Risiken zu erleichtern.

Bei der Bestimmung der Höhe und der Bedingungen einer Finanzierungstransaktion berücksichtigen Airbus und ATR sowohl das Rating der Luftfahrtgesellschaft, als auch spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Betriebsumfeld des Flugzeugs und dessen zu erwartenden zukünftigen Werts. Als Anhaltspunkt für die den Kunden angebotenen finanziellen Bedingungen, einschließlich des Preises, dienen auch die Markttrendite und die üblichen Praktiken der Banken.

Absatzfinanzierungstransaktionen werden im Allgemeinen durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Darüber hinaus schützen sich Airbus und ATR durch entsprechende Sicherungsklauseln und Sicherungspakete, die vom eingegangenen Risiko und vom rechtlichen Umfeld abhängen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ für eine nähere Erläuterung der Absatzfinanzierungspolitik und Rechnungslegungsverfahren der EADS.

Rechnungslegung der Absatzfinanzierungstransaktionen im Jahresabschluss

Bilanzwirksam. Wenn in Folge einer Finanztransaktion die Risiken und Chancen aus dem Besitz des finanzierten Flugzeugs beim Kunden liegen, wird die Transaktion als Darlehen oder Finance Lease charakterisiert. In derartigen Fällen werden die Umsatzerlöse aus dem Verkauf des Flugzeugs bei der Auslieferung ausgewiesen und die Finanzzinsen im Laufe der Zeit als Finanzergebnis. Die Restschuld ist in der Bilanz abzüglich der kumulierten Abschreibungen unter sonstigen langfristigen Finanzanlagen ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 12: „Finanzanlagen“.

Wenn dagegen Airbus bzw. ATR die mit dem Besitz verbundenen Risiken tragen und ihnen die Chancen zugute kommen, wird die Transaktion als Operating Lease bilanziert. Die Unternehmenspolitik der EADS sieht vor, dass für neue Flugzeuge, die an Kunden ausgeliefert werden sollen, keine Operating Leases abgeschlossen werden. Im Zusammenhang mit der Neuvermarktung von zurückgekauften oder zurückgenommenen Flugzeugen können jedoch neue Operating Leases auftreten. Die Mieterträge aus solchen Operating Leases werden während der Leasingdauer als Umsatzerlöse ausgewiesen. Das geleaste Flugzeug wird in der Bilanz als Vermögensgegenstand zu Anschaffungskosten ausgewiesen, und die entsprechenden Abschreibungen werden unter den Umsatzkosten bilanziert. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“.

Bestimmte Kaufverträge können eine Wertgarantie (Asset Value Guarantee, „AVG“) enthalten, wobei Airbus oder ATR einen Teil des Wertes eines Flugzeugs zu einem bestimmten Datum nach Auslieferung garantiert. Sofern der Barwert der AVG 10% des Verkaufspreises des Flugzeugs übersteigt, wird der Verkauf des betroffenen Flugzeugs im Jahresabschluss als Operating Lease bilanziert. Die vom Kunden bei Lieferung des Flugzeugs erhaltene Barzahlung wird in der Bilanz als passiver Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen und bis zum letzten Ausübungsdatum der AVG linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten des Flugzeugs werden als Vermögensgegenstand bilanziert und die Differenz zwischen Herstellungskosten und dem AVG-Betrag wird bis zum Ausübungsdatum der AVG abgeschrieben. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 21: „Passiver Rechnungsabgrenzungsposten“.

Nicht bilanzwirksam – Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Bestimmte Verkaufsfinanzierungen, wie z. B. Lease in-/Lease out-Strukturen und bestimmte AVG werden nicht in der Bilanz ausgewiesen. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Bei Lease in-/Lease out-Strukturen, die von Airbus und ATR in der Vergangenheit verwendet wurden, um Steuervorteile bestimmter Länder im Zusammenhang mit Leasing auszunutzen, werden die mit dem Besitz verbundenen Risiken üblicherweise von einem Dritten getragen bzw. die Chancen kommen einem solchen zugute. Er wird in der Regel als der Hauptleasinggeber bezeichnet. Der Hauptleasinggeber least das Flugzeug Airbus bzw. ATR, die es wiederum dem Kunden leasen. So weit dies möglich ist, stimmen die Zahlungsflüsse und anderen finanziellen Bedingungen der Haupt- und Unterleasingvereinbarung überein. Airbus bzw. ATR bieten bei derartigen Transaktionen effektiv ein erweitertes Darlehen, als würden sie dem Hauptleasinggeber eine Garantie für den Unterleasingnehmer liefern. Derartige Verpflichtungen von Airbus bzw. ATR werden als außerbilanzielle sonstige finanzielle Verpflichtungen ausgewiesen.

Sofern der tatsächliche Wert einer AVG unter der 10%-Schwelle liegt, wird die betreffende Transaktion der AVG nicht in der Konzernbilanz ausgewiesen, sondern als Verkauf bilanziert. Von AVG wird im Allgemeinen nicht erwartet, dass ihre Inanspruchnahme zu zusätzlichen Kosten für Airbus oder ATR führt. Um das mit AVG verbundene Risiko so gering wie möglich zu halten und das Risiko von deren Auftauchen auf ein Mindestmass zu reduzieren, gewähren Airbus und ATR sie mit vorsichtigen garantierten Vermögenswerten und einschränkenden Ausübungsbedingungen, einschließlich begrenzter Ausübungszeiträume.

Risiko aus Absatzfinanzierungsaktivitäten

Die EADS klassifiziert die Risiken aus der Absatzfinanzierung in zwei Kategorien: (i) Finanzierungsrisiko, d. h., dass die Kreditwürdigkeit des Kunden, also seine Fähigkeit, seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzierungsabkommens nachzukommen, das Risiko bildet; und (ii) Vermögenswertrisiko, bei dem das Risiko im Wertverlust des finanzierten Flugzeugs besteht.

Bruttorisikoposition. Die Bruttorisikoposition aus der Finanzierung ist die Summe (i) des Nettobuchwertes von Flugzeugen unter Operating Leases, (ii) des ausstehenden Kapitals im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen oder Darlehen, (iii) der maximalen Höhe der Verpflichtungen im Rahmen von Zahlungsgarantien und (iv) bis zum 31. Dezember 2002, vorgesehenen Wertverlusten im Zusammenhang mit lease in/lease out-Strukturen (vereinbarte Beträge, die bei vorzeitiger Beendigung von steuerbegünstigten Leasing-Geschäften zu zahlen sind).

Die Bruttorisikoposition aus Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträgen und aus Darlehen unterscheidet sich aus folgenden Gründen vom Bilanzwert der entsprechenden Vermögensgegenstände und den damit verbundenen außerbilanziellen sonstigen finanziellen Verpflichtungen: (i) Vermögensgegenstände werden in Übereinstimmung mit IFRS bilanziert, können sich jedoch auf Transaktionen mit nur begrenztem Rückgriff für Airbus oder ATR beziehen; (ii) der Wert der Vermögensgegenstände in der Konzernbilanz wird wertberichtigt oder abgeschrieben, (iii) nicht-bilanzierte Bruttorisikopositionen werden berechnet als der Barwert zukünftiger Zahlungen, wohingegen die Konzernabschlüsse die gesamten zukünftigen Zahlungen im Nominalwert ausweisen und (iv) das Risiko im Zusammenhang mit in der Bilanz als Operating-Lease-Transaktionen angesetzten AVG wird als Vermögenswertrisiko und nicht als Finanzierungsrisiko ausgewiesen.

Die Bruttorisikoposition aus Vermögenswerten ist die Summe der maximalen Verpflichtungen aus AVG und den Rückkaufverpflichtungen.

Nettorisikoposition. Die Nettorisikoposition ist die Differenz zwischen der Bruttorisikoposition und dem geschätzten Wert der Sicherungsgüter.

Der Wert der Sicherheiten wird mit Hilfe eines dynamischen Modells auf der Grundlage des aktuellen Barwerts der zu erwartenden zukünftigen Erträge des Flugzeugs auf dem Leasing-Markt und der potenziellen Ausfallkosten berechnet. Dieses Bewertungsmodell führt zu Ergebnissen, die in der Regel unter dem von unabhängigen Stellen geschätzten Restwert liegen, um zu berücksichtigen was das Management für eine konservative Einschätzung der Marktbedingungen hält.

Unter ihrer Rückstellungspolitik für das Risiko aus der Absatzfinanzierung bilanziert die EADS Rückstellungen, um ihre Nettorisikoposition aus Finanzierungen und Vermögensgegenständen vollständig abzudecken. Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Risiko aus der Absatzfinanzierung, unabhängig davon, ob diese bilanzwirksam gebucht werden oder nicht, werden unter Rückstellungen oder als Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögensgegenstände ausgewiesen. Vorsorgen, die als Verbindlichkeiten innerhalb der Rückstellungen ausgewiesen werden, beziehen sich hauptsächlich auf nicht-bilanzwirksame Verpflichtungen und auf AVG-Risiken. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 18c: „Sonstige Rückstellungen“. Vorsorgen werden als Abschreibungen auf die entsprechenden Vermögensgegenstände ausgewiesen, wenn sie den entsprechendem Vermögensgegenständen direkt zugewiesen werden können. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 12: „Finanzanlagen“.

Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko

Airbus-Finanzierungsrisiko. Bestimmte Konzerngesellschaften von EADS und BAE Systems haften gesamtschuldnerisch für das Risiko aus der Absatzfinanzierung von Airbus vor der Gründung von Airbus S.A.S. Das Risiko der EADS im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten von Airbus nach dem 1. Januar 2001 ist auf ihren Status als Aktionär von Airbus S.A.S., an der sie 80% der Anteile hält, begrenzt.

Das Finanzierungsrisiko von Airbus war zum 31. Dezember 2002 auf ca. 150 Flugzeuge verteilt, die zu jenem Zeitpunkt von ca. 40 Fluggesellschaften betrieben wurden; es verteilt sich auf die verschiedenen Flugzeugtypen A300/310, A320-Familie und A330/340. Daneben können auch andere auf Flugzeug bezogene Vermögensgegenstände (z. B. Ersatzteile) als Sicherheit dienen. 75% des Airbus-Finanzierungsrisikos verteilt sich auf 8 Fluggesellschaften in 7 Ländern.

Airbus konnte die Bruttoisikoposition aus der Finanzierung im Vergleich zum Spitzenwert von US\$6 Milliarden im Jahr 1998 um 32% auf US\$4,1 Milliarden (€3,9 Milliarden) zum 31. Dezember 2002 reduzieren, während sich die Flotte der in Betrieb befindlichen Airbus-Flugzeuge innerhalb des selben Zeitraums von 1.838 Flugzeugen um 64% auf 3.010 erhöhte. Das Management ist der Ansicht, dass die derzeitige Bruttoisikoposition die Fähigkeit von Airbus verbessert, ihre Kunden auf dem angespannten Markt für Flugzeugfinanzierung zu unterstützen.

Zum 31. Dezember 2002 bzw. 2001 errechnet sich das Finanzierungsrisiko von Airbus, das keine AVG umfasst, wie folgt:

in € Mio.	2002	2001
Bruttofinanzierungsrisiko	3.904	4.020
Anpassungen	(323)	(515)
Finanzierungsrisiko – bereinigt	3.581	3.505
Bilanzwirksam	2.690	2.269
Nicht bilanzwirksam	891	1.236
Geschätzter Sicherheitenwert	(2.061)	(1.988)
Nettorisikoposition vor Rückstellungen	1.520	1.517
Rückstellungen/Wertberichtigung für Kundenfinanzierung	(1.520)	(1.517)
Rest-Nettorisikoposition	0,0	0,0

Bei einer konstanten US-Dollar-Grundlage – die Währung, in der Airbus das gegenüber den Kunden bestehende Finanzierungsrisiko bilanziert – erhöhte sich das Bruttofinanzierungsrisiko von Airbus um ca. €600 Millionen.

Vor dem 1. Januar 2003 wurde das Bruttofinanzierungsrisiko im Hinblick auf lease in/lease out-Strukturen auf Basis der vereinbarten Wertverluste gemessen. Eliminierungen enthielten hauptsächlich eine Korrektur des Bruttofinanzierungsrisikos, um die Weiterführung der lease in/lease out-Strukturen bis zur Fälligkeit wiederzugeben (d. h. die Differenz zwischen den vereinbarten Wertverlusten und dem Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden). Ab dem 1. Januar 2003 wird diese Korrektur nicht mehr vorgenommen, da das Bruttofinanzierungsrisiko dieser Strukturen als der Netto-Barwert der zukünftigen Zahlungen, die dem Hauptleasinggeber geschuldet werden, gemessen wird.

Der Betrag in Höhe von €2,7 Milliarden des bilanzwirksamen Kundenfinanzierungsrisikos, der in der Tabelle weiter oben aufgeführt wird, weicht von dem Buchwert in Höhe von €2,4 Milliarden der korrespondierenden Vermögensgegenstände in der Bilanz der EADS ab. Diese Differenz ist zurückzuführen (i) auf die Konsolidierung der Vermögensgegenstände gemäß IFRS ohne Rückgriff von Airbus (€0,6 Milliarden) und (ii) die Abschreibung und Wertberichtigung der damit zusammenhängenden Vermögensgegenstände (€0,9 Milliarden). Siehe Konzernanhang – Anmerkung 11: „Sachanlagen“ und Anmerkung 12: „Finanzanlagen“ bezüglich einer Beschreibung des Buchwertes im Rahmen der Kundenfinanzierung, einschließlich Airbus (€2,4 Milliarden) und 50% von ATR (€0,4 Milliarden).

Der Betrag für das außerbilanzielle Kundenfinanzierungsrisiko, der oben aufgeführt ist, spiegelt in der Hauptsache den Netto-Barwert von lease in/lease out-Strukturen abzüglich der verpfändeten Bankeinlagen wider. Der entsprechende gesamte Nominalwert der zukünftigen Zahlungen, der

dem außerbilanziellen Risiko entspricht, beträgt € 1.452 Millionen. Entsprechende Rückstellungen in Höhe von € 617 Millionen wurden in der Bilanz von EADS gebildet. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“. Der jährliche Rückgang des außerbilanziellen Risikos ist in erster Linie auf die Auswirkungen eines schwächeren US-Dollars auf das Risiko, das in Euro ausgedrückt wird, zurückzuführen.

Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus. Ein wesentlicher Teil der Risikoposition aus Vermögensgegenständen von Airbus entsteht aus ausstehenden AVG. Das Management von Airbus hält das finanzielle Risiko im Zusammenhang mit derartigen Garantien für verwaltbar, wofür es drei Gründe anführt: (i) die Garantie beträgt nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Werts der einzelnen Flugzeuge und ihre Höhe wird im Vergleich zum geschätzten zukünftigen Wert der einzelnen Flugzeuge als vertretbar betrachtet; (ii) das Risiko im Zusammenhang mit AVG ist auf zahlreiche Flugzeuge und Kunden verteilt und (iii) die Ausübungszeitpunkte der ausstehenden AVG erstrecken sich bis 2017, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Brutto-Risikoposition aus Vermögenswerten aus AVG für die Jahre 2003 bis 2007 beispielsweise € 280 Millionen, was den Spitzenwert zum Ausübungsdatum der AVG im Jahr 2007 widerspiegelt. Die in US-Dollar ausgewiesene Brutto-Risikoposition aus Vermögensgegenständen blieb im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr fast unverändert. Das außenstehende Nettorisiko von AVGs zum Jahresende 2002 in Höhe von € 526 Millionen ist in der Bilanz vollständig durch Rückstellungen ausgewiesen, was zu einer Rest-Nettorisikoposition von Null führt. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 18c: „Sonstige Rückstellungen“.

Da das Ausübungsdatum für AVGs durchschnittlich im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeugs liegt, können die im Jahr 2003 gegebenen AVG im Allgemeinen nicht vor 2013 ausgeübt werden, so dass nicht mit einer Zunahme des kurzfristigen Risikos zu rechnen ist.

ATR-Absatzfinanzierungsrisiko

Die EADS konsolidiert ATR proportional nur zu 50% und teilt sich das Risiko mit ihrem Partner Alenia. Das Kundenrisiko von ATR verteilte sich zum 31. Dezember 2002 auf 257 Flugzeuge, 60 Fluggesellschaften und 35 Länder.

ATR (100%) konnte die Brutto-Risikoposition trotz des starken Wettbewerbs auf dem Markt für Turboprop-Flugzeuge von einem Spitzenwert von US\$ 1,8 Milliarden im Jahr 1997 um ca. 28 % auf weniger als US\$ 1,3 Milliarden zum 31. Dezember 2002 reduzieren.

In der folgenden Tabelle wird die Nettorisikoposition von ATR aus der Kundenfinanzierung zum 31. Dezember 2002 wie folgt berechnet:

in € Mio.	ATR 50%	
	2002	2001
Brutto-Risikoposition aus der Finanzierung	610	828
Bilanzwirksam	454	654
Nicht bilanzwirksam	156	174
Geschätzter Sicherheitenwert	(538)	(710)
Nettorisikoposition vor Rückstellungen	72	118
Rückstellungen	(72)	(118)
Rest-Nettorisikoposition	0,0	0,0

Deckungsverpflichtungen. Es bestehen auch Verpflichtungen für die Finanzierung von Aufträgen aus dem Auftragsbestand von Airbus und ATR, die allerdings erst dann der Brutto-Risikoposition hinzugerechnet werden, wenn die Finanzierung erfolgt, also bei Auslieferung des Flugzeugs. Dies ist darauf zurückzuführen, dass (i) es nach den in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen unwahrscheinlich ist, dass sämtliche dieser vorgeschlagenen Finanzierungen tatsächlich erfolgen, (ii) Airbus bzw. ATR den Vermögensgegenstand bis zur Auslieferung des Flugzeugs besitzen und somit kein ungewöhnliches Risiko eingehen, und (iii) sich Dritte an der Finanzierung beteiligen können. Um das Risiko von Airbus und ATR im Zusammenhang mit unerwünschten Krediten zu mindern, enthalten derartige Verpflichtungen im Allgemeinen finanzielle Bedingungen, die von den Garantienehmern zu erfüllen sind, um einen Kredit zu erhalten. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

3.4 Cash-Management

Cash-Pooling und Cash-Management

Im Jahr 2002 wurden die Vorbereitungen für den technischen und rechtlichen Rahmen für ein voll automatisiertes, grenzübergreifendes Cash-Pooling-System (das Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien umfasst) abgeschlossen. Die konzernweite Implementierung des Systems wird bis zum Ende des Jahres 2003 erwartet. Das Cash-Pooling-System ermöglicht es

dem Management, sich umgehend einen zuverlässigen Überblick über die Cash-Position aller Tochtergesellschaften zu verschaffen und versetzt es in die Lage, die Mittel innerhalb der Gruppe je nach dem sich kurzfristig ändernden Bedarf optimal zuzuweisen.

Das Cash-Management-Verfahren, das dem Management einen monatlichen aktualisierten Überblick über die Aufbringung und den Verbrauch von Barmitteln durch die einzelnen Tochtergesellschaften innerhalb des nächsten 12-Monats-Zeitraums geben soll und im Jahr 2001 versuchsweise implementiert wurde, ist jetzt voll funktionsfähig.

Finanzierung

Die EADS verfügt weiterhin über einen hohen Zahlungsmittelbestand. Im Jahr 2002 wurde eine syndizierte Garantiefazilität in Höhe von € 2,85 Milliarden eingerichtet, und es wurde eine Kreditlinie in Höhe von € 700 Millionen bei der European Investment Bank eingerichtet. Diese Fazilitäten sind zum 31. März 2003 ungenutzt. Im Februar 2003 legte die EADS ein Euro-Medium-Term-Note-Programm über € 3 Milliarden auf. Unmittelbar darauf wurde eine erste Eurobond-Anleihe in Höhe von € 1 Milliarde mit 4,625% und einer siebenjährigen Laufzeit begeben. Die Zielsetzung dieser ersten Ziehung ist die Umschuldung vorhandener Verbindlichkeiten und die Streckung des Fälligkeitsprofils der Unternehmensverbindlichkeiten. Das Management ist der Auffassung, dass derartige Finanzierungsprogramme die Präsenz und Position der EADS insgesamt in den Kapitalmärkten stärken und die Flexibilität bei sich ändernden Finanzierungsanforderungen erhöhen.

4 Betriebsergebnis

4.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der EADS für die jeweiligen 12-Monats-Zeiträume.

in € Mio. (ausgenommen EPS)	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
Umsatzerlöse	29.901	30.798
Umsatzkosten	(24.465)	(25.440)
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.436	5.358
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	(2.251)	(2.186)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.096)	(1.841)
Sonstige Erträge	248	3.024
Sonstige Aufwendungen	(241)	(375)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	(936)	(1.466)
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Zinsergebnis	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	21	(234)
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	187	2.001
Ertragsteuern	(453)	(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(33)	17
Konzernergebnis	(299)	1.372
Ergebnis je Aktie (in €)	(0,37)	1,70

Verwendung des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten

Die EADS verwendet das EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten als Schlüsselindikator für ihre wirtschaftliche Leistung. Der Terminus „außerordentliche Posten“ bezieht sich auf Einmalerträge bzw. -aufwendungen, wie z. B. die Abschreibungen von Marktwertanpassungen im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss zur EADS, der Gründung von Airbus S.A.S und der Gründung von MBDA sowie die Verluste aus Wertminderungen. Dieser Terminus entspricht nicht der Definition von außerordentlichen Posten gemäß IFRS.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden zum EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten.

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	16	275
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	1.426	1.694

4.2 Segmentinformationen

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der Konzernumsatzerlöse der EADS und des EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten in den letzten zwei Jahren nach Divisions.

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2002		Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2001	
	Umsatzerlöse	EBIT PGE ¹	Umsatzerlöse	EBIT PGE ¹
Airbus	19.512	1.361	20.549	1.655
Military Transport Aircraft	524	(80)	547	1
Aeronautics	5.304	261	5.065	308
Defence and Civil Systems	3.306	40	3.345	(79)
Space	2.216	(268)	2.439	(222)
Zwischensumme	30.862	1.314	31.945	1.663
Zentrale/Konsolidierung ²	(961)	112	(1.147)	31
EADS	29.901	1.426	30.798	1.694

¹ „EBIT PGE“ bezieht sich auf das EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten.

² In Bezug auf Umsatzerlöse gehören zu dem Posten Zentrale/Konsolidierung insbesondere Anpassungen und Eliminierungen von konzerninternen Transaktionen und Erträge aus der Vermietung von Büroräumen. In Bezug auf EBIT PGE enthält der Posten Zentrale/Konsolidierung hauptsächlich die Ergebnisse der Zentrale, die in erster Linie die Einnahmen aus den Investitionen in Dassault Aviation umfassen.

Der konsolidierte Posten EBIT PGE der EADS belief sich im Jahr 2002 auf € 1.426 Millionen und stellte einen Rückgang von € 268 Millionen im Vergleich zum Vorjahr dar. Die Umstrukturierungsbemühungen im Verteidigungssektor trugen zu einem positiven Ergebnis von € 40 Millionen in der Division Defence and Civil Systems („DCS“) bei, verglichen mit Verlusten in Höhe von € 79 Millionen im Jahr 2001. Zusätzlich zum Umschwung in der Division DCS konnten in der EADS-Zentrale nach Abbau der Arbeitsplätze um ca. 50% im Jahr 2002 erhebliche Kosteneinsparungen erzielt und somit das EBIT PGE der EADS für das Jahr 2002 gestärkt werden.

Diese positiven Punkte wurden durch die Auswirkungen von Problemen der EADS in zivilen Märkten wieder ausgeglichen. Nach der Insolvenz von Fairchild Dornier im Jahr 2002 verbuchte die Division Military Transport Aircraft („MTA“) Wertberichtigungen auf Vermögensgegenstände in Höhe von € 54 Millionen in Bezug auf das Programm Fairchild Dornier 728, an dem sie als Partner am Risiko beteiligt war.

Die Division Space verzeichnete mit € 268 Millionen im Jahr 2002 noch stärkere Verluste als im Vorjahr. Diese Verluste waren in erster Linie auf die weitere Umstrukturierung bei Astrium, die kontinuierlichen Auswirkungen eines Abschwungs im Sektor Telekommunikation (einschließlich der Stornierung für einen Satelliten), die Überschreitung der Kosten von Programmen und weitere Beteiligungsabschreibungen zurückzuführen.

Airbus und die Division Aeronautics waren vom abgeschwächten Passagieraufkommen und dem daraus folgenden Abschwung bei Lieferungen von Verkehrsflugzeugen weltweit betroffen.

Höhere Forschungs- und Entwicklungskosten für die A380 und ein Rückgang bei den Lieferungen von Flugzeugen haben die Rentabilität von Airbus im Jahr 2002 beeinträchtigt. Weitere Kostenreduzierungen und die eingeführte Flexibilität bei der Produktionsrate haben teilweise diese Faktoren ausgeglichen und dazu beigetragen, dass Airbus im Jahr 2002 ein EBIT PGE von € 1.361 Millionen erzielen konnte, was einem Rückgang von € 294 Millionen gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die EBIT PGE-Marge vor F & E-Kosten wurde bei Airbus von 15% im Jahr 2001 auf 15,6% im Jahr 2002 gesteigert. Das EBIT PGE in der Division Space nahm im Vergleich zum Ergebnis von € 308 Millionen im Jahr 2001 auf € 261 Millionen im Jahr 2002 leicht ab. Dieser Rückgang war hauptsächlich auf höhere F & E-Kosten, Vertriebs-, Marketing- und Funktionskosten im Militärluftfahrtsektor und auf eine reduzierte Geschäftstätigkeit im Bereich Flugzeugkomponenten/Wartung als Ergebnis des allgemeinen Konjunkturreinbruchs im zivilen Sektor zurückzuführen.

Umstrukturierung. Seit ihrer Gründung im Jahr 2000 hat die EADS eine Reihe von Umstrukturierungsprogrammen implementiert und wird dies auch weiterhin tun, um ihre Wettbewerbsposition in den stark umkämpften Märkten, in denen die Gesellschaft tätig ist, weiter zu verbessern. Die Umstrukturierungskosten von insgesamt € 161 Millionen wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2002 ausgewiesen. Eingeschlossen sind hierin neue Rückstellungen und innerhalb des aktuellen Jahres entstandene Aufwendungen für (i) den Abbau von Mitarbeitern, Budgetkürzungen und Problemen bei Ariane 5 in der Division Space (€ 105 Millionen), (ii) den Abbau von Mitarbeitern und Vorruhestandsregelungen in der Division DCS (€ 31 Millionen) und (iii) sonstige Umstrukturierungsrückstellungen, die auf die Zentrale und die Division Aeronautics bezogen sind.

Die damit im Zusammenhang stehenden Umstrukturierungsbelastungen werden als Rückstellungen sowie als sonstige Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Kosteneinsparungen aus Synergien. Das Management schätzt, dass zum Ende des Jahres 2002 ca. € 400 Millionen der angestrebten nachhaltigen Kosteneinsparungen aus Synergien im Zusammenhang mit Geschäftsaktivitäten wie Beschaffung, Flugzeugkomponenten und zentrale Verwaltung realisiert wurden. Die EADS implementiert derzeit weitere Maßnahmen zur Erzielung von zusätzlichen nachhaltigen Kosteneinsparungen in Höhe von € 200 Millionen, die ab dem Jahr 2004 erfolgen sollen. Das Team zur Umsetzung des konzernweiten Integrationsprojektes, das zum Zeitpunkt der Gründung der EADS mit dem Ziel der Implementierung und Überwachung derartiger Kosteneinsparungen eingerichtet wurde, wurde im Jahr 2002 aufgelöst, da die jeweiligen Verantwortungsbereiche direkt an die jeweiligen Geschäftseinheiten übertragen wurden; mit einer zentralisierten Rechnungslegung, die in der Unternehmenszentrale verbleibt.

4.3 Ertragslage der EADS – Vergleich zwischen 2002 und 2001

Der Jahresvergleich der Ertragslage basiert auf dem Jahresabschluss.

Konzernumsatzerlöse

Die Konzernumsatzerlöse der EADS beliefen sich im Jahr 2002 auf € 29.901 Millionen, was eine leichte Reduzierung um 3% von € 30.798 Millionen im Jahr 2001 bedeutet.

- **Airbus.** Die konsolidierten Umsatzerlöse von Airbus beliefen sich im Jahr 2002 auf € 19,5 Milliarden, was einen Rückgang in Höhe von € 1.037 Millionen im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Dieser Abwärtstrend war in erster Linie dem Rückgang der Flugzeugauslieferungen von 325 im Jahr 2001 auf 303 im Jahr 2002 sowie dem schwächeren Dollarkurs zuzuschreiben. Wie im Jahr 2001 wurden zum größten Teil Single-Aisle-Flugzeuge A319/A320/A321 ausgeliefert. Airbus lieferte im Jahr 2002 236 Flugzeuge dieser Typen, gegenüber 257 im Jahr 2001. Der schwankende Wechselkurs zwischen Euro-US-Dollar wirkte sich im Vergleichszeitraum auch auf die Konzernumsatzerlöse von Airbus aus (Kassamittelkurs von Euro und US-Dollar 0,95 im Jahr 2002 im Vergleich zu Euro-US-Dollar 0,90 im Vorjahr). Bei einem zum Jahr 2001 konstanten Wechselkurs wären die Umsatzerlöse von Airbus lediglich um 2,5% zurückgegangen. Eine Darstellung der Auswirkungen der Währungsschwankungen auf das Ergebnis der EADS und der Hedging-Grundsätze findet sich auch unter „Erläuterungen zur Bilanzierung – Bilanzierung von Währungskursrisikogeschäften (Currency Hedging) nach IAS 39“ und „Grundsätze – Währungsmanagement“.

- **Military Transport Aircraft.** Der konsolidierte Umsatz der Division Military Transport Aircraft („MTA“) belief sich im Jahr 2002 auf € 524 Millionen, was im Vergleich zu den im Jahr 2001 erzielten Umsatzerlösen in Höhe von € 547 Millionen einen Rückgang um € 23 Millionen bedeutet. Während sich die Lieferungen der CN-235 im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr von 4 auf 8 erhöhten (zuzüglich 2 C-212-Flugzeuge), wurden diese Gewinne durch Verzögerungen beim A310 VIP-Programm und niedrigere Absatzzahlen für das C-295 SAF-Flugzeug im Jahr 2002 vermindert.

- **Aeronautics.** Die konsolidierten Umsätze der Division Aeronautics wuchsen im Jahr 2002 um 5% auf € 5,3 Milliarden, im Vergleich zu € 5,1 Milliarden im Jahr 2001. Dieser Zuwachs ist hauptsächlich auf Steigerungen der Hubschrauber-Lieferungen im Jahr 2002 durch Eurocopter (397 im Vergleich zu 335 im Vorjahr) und der Kundendienstleistungen zurückzuführen. Diese Steigerung wurde teilweise durch die Auswirkungen der Probleme der kommerziellen Luftfahrtindustrie im Flugzeugkomponentengeschäft der Division vermindert.

- **Defence and Civil Systems.** Im Jahr 2002 erzielte die Division DCS mit € 3,3 Milliarden einen konsolidierten Umsatz annähernd in Höhe des Vorjahres. Der leichte Rückgang ist in erster Linie auf den Rückgang der Beteiligung an AMM im Anschluss an die MBDA-Transaktion Ende des Jahres 2001 zurückzuführen, gegen die (i) die volle Konsolidierung von Cogent im Jahr 2002 und (ii) eine Umsatzsteigerung von ca. 10% in allen Geschäftsbereichen mit Ausnahme von MBDA wirkt. Siehe oben 2.1: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Änderungen im Konsolidierungskreis“.

- **Space.** Die konsolidierten Umsatzerlöse der Division Space hatten im Jahr 2002 einen Rückgang von 9% auf € 2,2 Milliarden zu verzeichnen, im Vergleich zu € 2,4 Milliarden im Jahr 2001. Dieser Rückgang ergibt sich hauptsächlich durch (i) Probleme bei zivilen Telekommunikationsprogrammen von Astrium und (ii) die langsamere Implementierung des Ariane 5-Programms bei EADS Launch Vehicles.

Konzernumsatzkosten

Die Konzernumsatzkosten verringerten sich von € 25.440 Millionen im Jahr 2001 um 4% auf € 24.465 Millionen im Jahr 2002. Diese Änderung spiegelt im Wesentlichen den Rückgang der Lieferungen bei Airbus sowie die erhebliche Verringerung bei der Abschreibung der Marktwertanpassungen an die Bestände wider, die sich aus der Gründung von EADS ergaben (€ 275 Millionen im Jahr 2001 verglichen mit € 16 Millionen im Jahr 2002). Siehe oben 2.3: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Marktwertanpassungen“.

Konzernbruttoergebnis vom Umsatz

Im Jahr 2002 erhöhte sich das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz von € 5.358 Millionen im Jahr 2001 um € 78 Millionen auf € 5.436 Millionen. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Abschreibung auf Marktwertanpassungen auf Vorräte und Sachanlagevermögen im Jahr 2001 wäre das Konzernbruttoergebnis vom Umsatz im Vergleich zum Vorjahr entsprechend dem Rückgang der Umsatzerlöse im Jahr 2002 um € 214 Millionen gesunken. Auf prozentualer Basis bleibt der Prozentsatz des Konzern-Bruttoergebnisses vor Abschreibung des Verkehrswertes im Vergleich zum Vorjahr mit 19% unverändert. Dies steht im Einklang mit den fortlaufenden Bemühungen, die Kosten zu reduzieren und den Auswirkungen von Nachfrageschwankungen mit der eingeführten Flexibilität im Fertigungsbereich entgegen zu wirken.

Konsolidierte Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten

Die konsolidierten Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten zogen leicht auf € 2.251 Millionen im Jahr 2002 an gegenüber € 2.186 Millionen im Vorjahr. Diese Steigerung war hauptsächlich durch Personalerhöhungen und höhere Versicherungsprämien bei Airbus und in der Division Aeronautics bedingt. Die anhaltenden Auswirkungen der Umstrukturierung der allgemeinen und verwaltungstechnischen Aktivitäten, wie z. B. die realisierten Kostenreduzierungen in der Zentrale, gleichen diesen Anstieg wieder aus.

Konsolidierte Forschungs- und Entwicklungskosten

Die konsolidierten Forschungs- und Entwicklungskosten der EADS stiegen im Vergleich zu € 1.841 Millionen im Jahr 2001 um 14% auf € 2.096 Millionen im Jahr 2002 an, was hauptsächlich auf laufende Programme bei Airbus (€ 1,7 Milliarden im Jahr 2002) zurückzuführen war. Die bei Airbus im Zusammenhang mit dem A380-Programm angefallenen Kosten beliefen sich im Jahr 2002 auf € 819 Millionen, ein Anstieg um € 435 Millionen im Vergleich zum Vorjahr. Seit dem Jahr 2001 belaufen sich die F & E-Kosten für das A380-Programm insgesamt auf € 1,3 Milliarden. Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 werden weitere F & E-Kosten in Höhe von € 3 Milliarden prognostiziert. Auch wenn die F & E-Kosten im Vergleich zum Jahr 2001 um € 130 Millionen

niedriger lagen, machten die Kosten für die im Dezember 2002 erhaltene Flugzulassung des A340-500/600-Programms (€ 248 Millionen im Jahr 2002) sowie für weitere Verbesserungen bestehender Programme einen großen Anteil an den F & E-Kosten für das gesamte Jahr aus. Mit Ausnahme der gestiegenen F & E-Kosten in der Division Aeronautics, die in erster Linie auf das A380-Programm entfielen, blieben die konsolidierten F & E-Kosten in anderen Bereichen als Airbus im Vergleich zum Jahr 2001 relativ unverändert. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Divisions der EADS jährlich € 400 Millionen für laufende Geschäftstätigkeiten innerhalb der konsolidierten F & E-Kosten aus.

Konsolidierte Sonstige Erträge und Sonstige Aufwendungen

Die konsolidierten Sonstigen Erträge und Sonstigen Aufwendungen stellen hauptsächlich Gewinne und Verluste aus Veräußerungen und Mieteinnahmen dar. Im Jahr 2002 verringerte sich der Nettobetrag der Sonstigen Erträge und Sonstigen Aufwendungen von € 2.649 Millionen im Vorjahr auf € 7 Millionen. Einmalige buchtechnische Gewinne aus der Gründung von Airbus S.A.S. (€ 2.537 Millionen) und MBDA (€ 257 Millionen) waren in den Sonstigen Erträgen im Jahr 2001 enthalten. Siehe oben 2.2: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Einmalige buchtechnische Gewinne“. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der einmaligen buchtechnischen Gewinne im Jahr 2001 verzeichneten die Sonstigen Erträge (netto) einen Anstieg von € 152 Millionen und spiegelten somit die Veräußerung der 50%igen Aircelle-Beteiligung an Snecma (€ 63 Millionen), den Verkauf von MDTV an IBM und die niedrigeren Aufwendungen für die Unternehmenszentrale im Jahr 2002 wider.

Konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen

Die konsolidierte Abschreibung von Goodwill und Verlusten aus Wertminderungen verringerte sich von € 1.466 Millionen im Jahr 2001 um 36 % auf € 936 Millionen im Jahr 2002. Ohne Berücksichtigung der Verluste aus Wertminderungen sank die konsolidierte Goodwill-Abschreibung von € 676 Millionen im Jahr 2001 um € 90 Millionen auf € 586 im Jahr 2002. Diese Änderung ist auf die Verringerung des Goodwill-Nettobuchwertes zurückzuführen, die sich aus den Wertberichtigungen im Jahr 2001 ergab. Siehe oben 2.4: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Wertminderung von Vermögenswerten“. Der Goodwill in der Division Space erlebte im Jahr 2002 eine weitere Wertminderung, die sich in Kosten in Höhe von € 350 Millionen niederschlug.

in € Mio.	2002		2001	
	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill	Goodwill-Abschreibung und Wertminderungen	Davon Wertminderung von Goodwill
Airbus	373	–	372	–
MTA	–	–	–	–
Aeronautics	54	–	51	–
DCS	107	–	739	580
Space	397	350	255	210
Zentrale	5	–	49	–
EADS	936	350	1.466	790

Konzernbeteiligungsergebnis

Das Konzernbeteiligungsergebnis umfasst in erster Linie Ergebnisse von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die Ergebnisse nicht konsolidierter Unternehmen (z. B. Wertberichtigungen, erhaltene Dividenden). Im Jahr 2002 wies die EADS einen Konzernbeteiligungsertrag in Höhe von € 87 Millionen aus (verglichen mit einem konsolidierten Verlust in Höhe von € 342 Millionen im Jahr 2001). Diese Veränderung spiegelt hauptsächlich die Wertberichtigungen von € 315 Millionen wider, die sich im Jahr 2001 aus Beteiligungen an zivilen Telekommunikationsprogrammen ergaben (Nortel Joint Ventures, seit dem 1. Oktober 2001 zu Anschaffungskosten bilanziert), sowie eine Wertberichtigung in Höhe von € 63 Millionen für zivile Raumfahrtprojekte (Nahuelsat). Wie im Jahr 2001 bilanzierte die EADS im Jahr 2002 eine weitere Wertberichtigung in Höhe von € 29 Millionen der Beteiligung an Arianespace. Diese Beteiligung hat nun einen Buchwert von Null.

Die 46%ige Beteiligung der EADS an Dassault Aviation, die nach der Equity-Methode konsolidiert ist, machte im Jahr 2002 € 111 Millionen der Beteiligungserträge aus (nach Abzug der € 25,6 Millionen an Goodwill-Abschreibung). Da für 2002 noch keine Finanzdaten von Dassault Aviation vorlagen, wurde das Nettoergebnis des Vorjahres als Grundlage für die Bilanzierung des aktuellen Nettoergebnisses aus dieser Equity-Beteiligung verwendet.

Konsolidiertes Zinsergebnis

Das konsolidierte Zinsergebnis spiegelt die Nettozinserträge und -aufwendungen wider, die sich aus Finanzanlagen oder Finanzverbindlichkeiten ergeben. Im Jahr 2002 wies die EADS konsolidierte Nettozinsaufwendungen von € 81 Millionen aus (im Vergleich zu konsolidierten Nettozinserträgen von € 63 Millionen im Jahr 2001). Diese Änderung ist in erster Linie zurückzuführen auf (i) höhere Zinsaufwendungen für rückzahlbare Zuschüsse europäischer Regierungen im Jahr 2002 (Anstieg der Aufwendungen von € 45 Millionen, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem A380-Programm), (ii) eine höhere Zinsdifferenz zwischen der Vergütung von Bareinlagen und den Kosten für Verschuldungen und (iii) einen geringeren durchschnittlichen Nettobarbestand im Jahr 2002 im Vergleich zum Vorjahr.

Übriges konsolidiertes Finanzergebnis

Das übrige konsolidierte Finanzergebnis stieg von € (234) Millionen im Jahr 2001 auf € 21 Millionen im Jahr 2002 an. Diese Änderung resultiert im Wesentlichen aus Erträgen in Höhe von € 117 Millionen, bedingt durch die Marktbewertung und die Einlösung fälliger Macro-Hedges im Jahr 2002 (im Vergleich zu einem Aufwand von € 153 Millionen im Hinblick auf diese Sicherungsgeschäfte im Jahr 2001). Da es zum 1. Januar 2003 keine verbleibenden Macro-Hedges mehr gibt, sollte die Marktbewertung und Fälligkeit derartiger Sicherungsgeschäfte nicht länger eine Auswirkung auf das konsolidierte übrige Finanzergebnis haben.

Konsolidierte Ertragsteuern

Siehe Konzernanhang – Anmerkung 9: „Ertragsteuern“.

Konzernergebnis

Auf Grund der oben beschriebenen Faktoren wies die EADS im Jahr 2002 einen Verlust in Höhe von € 299 Millionen aus, gegenüber einem Konzernnettoergebnis in Höhe von € 1.372 Millionen im Jahr 2001.

Ergebnis je Aktie (EPS)

Das Ergebnis je Aktie ging im Jahr 2002 um € 2,07 auf € (0,37) je Aktie zurück (Vorjahresstand: € 1.70 je Aktie). Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248. Der in EPS verwendete gemeinsame Nenner war die durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 804.116.877. Der Rückgang im Vergleich zum Jahr 2001 ist auf den Rückkauf von 10.241.252 Aktien zurückzuführen, der zum Teil ausgeglichen wurde durch die Ausgabe von 2.022.939 Aktien, die im Oktober 2002 im Rahmen eines Mitarbeiterbeteiligungsprogramms angeboten wurden.

5 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für den Zeitraum vom 1. Januar 2002 bis zum 31. Dezember 2002.

in € Mio.

Stand zum 1. Januar 2002	9.877
Kapitalerhöhung	16
Nettoverlust	(299)
Dividendenzahlungen	(403)
Erwerb eigener Aktien	(156)
ACOI	3.730
Stand am 31. Dezember 2002	12.765

Das konsolidierte Eigenkapital belief sich am 31. Dezember 2002 auf € 12.765 Millionen und wies somit eine Steigerung von € 2.888 Millionen gegenüber seinem Wert von € 9.877 Millionen zum Stand 31. Dezember 2001 auf. Diese Steigerung war in erster Linie auf die stärkeren Wechselkurse zwischen Euro und U.S. Dollar im Jahr 2002 (Euro-US-Dollar 1,05) im Vergleich zum Jahr 2001 (Euro-US-Dollar 0,88) zurückzuführen, was erhebliche Auswirkungen auf das AOCI hatte. Dieser positive Effekt wurde teilweise durch den konsolidierten Nettoverlust, die Ausschüttung von Dividenden und den Rückkauf von eigenen Aktien durch die EADS ausgeglichen.

Kapitalerhöhung

Im Zusammenhang mit dem aktienorientierten Vergütungsprogramm im Jahr 2002 gab die EADS 2.022.939 Aktien aus und erhöhte das Kapital um ca. € 16 Millionen.

Dividendenzahlungen

Am 17. Mai 2002 beschloss die Hauptversammlung eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2001 von €0,50 je Aktie zu zahlen. Die Dividende über insgesamt €403 Millionen wurde am 28. Juni 2002 ausgezahlt.

Erwerb eigener Aktien

Im Jahr 2002 erwarb die EADS 10.241.252 eigene Aktien für insgesamt € 156 Millionen. Zum 31. Dezember 2002 betrug die Anzahl der ausstehenden Aktien 800.957.248.

Accumulated Other Comprehensive Income

Im Jahr 2002 stieg das Accumulated Other Comprehensive Income („AOCI“) um €3.730 Millionen. Die Veränderungen des AOCI waren zurückzuführen auf (i) die aktuelle Marktbewertung des Teils des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen wird (€2,7 Milliarden) und (ii) Währungsumrechnungsdifferenzen, die durch die Konsolidierung der nicht in Euro bilanzierenden Tochtergesellschaften erzeugt werden (€ 1,0 Milliarden).

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die Nennbeträge des ausstehenden Portfolios von Sicherungsgeschäften, die gemäß IAS 39 als solche ausgewiesen werden können, auf ca. US\$ 42 Milliarden. Die Sicherung erfolgte gegen den Euro und das Pfund Sterling. Die Erhöhung der Nennbeträge des Sicherungsportfolios von US\$ 35,3 Milliarden zum 31. Dezember 2001 ist darauf zurückzuführen, dass das Board of Directors der EADS die Erweiterung des Sicherungsportfolios bis zum Jahr 2010 als Reaktion auf Änderungen des Auftragsbestandes im Jahr 2002, einschließlich der Festaufträge für die A380, gebilligt hat. Die aktuelle Marktbewertung des EADS-Sicherungsportfolios zum Jahresende, das gemäß IAS 39 als Sicherungsgeschäft ausgewiesen werden kann, führte zum 31. Dezember 2001 zu einer positiven Änderung der Bewertung in Höhe von € 5.224 Millionen, und zwar basierend auf einem Schlusskurs von Euro zum US-Dollar von 1,05.

Auf Grund dieser positiven Veränderung der Marktbewertung des Micro-Hedge-Portfolios wurden die auf AOCI bezogenen Rückstellungen im Jahr 2001 in Höhe von € 2.405 Millionen reduziert, und die auf AOCI bezogenen sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf € 2.819 Millionen. Nach Berücksichtigung der entsprechenden Steuern und Abgaben von € 1.879 Millionen verringerten sich die im Jahr 2001 ausgewiesenen, auf das AOCI bezogenen aktiven latenten Steuern in Höhe von € 828 Millionen und erhöhten sich die auf das AOCI bezogenen passiven latenten Steuern zum 31. Dezember 2002 auf € 1.051 Millionen.

Es wurde eine Anpassung der Anteile im Fremdbesitz in Höhe von € 632 Millionen ausgewiesen, und zwar in erster Linie, um die 20%ige Beteiligung von BAE Systems an der positiven Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios nach Abzug von Steuern widerzuspiegeln. Als Ergebnis dieser Anpassung beliefen sich die auf das AOCI bezogenen Anteile im Fremdbesitz zum 31. Dezember 2002 auf € 416 Millionen, verglichen mit € (216) Millionen zum 31. Dezember 2001.

Diese Steigerung des AOCI in Höhe von € 2.713 Millionen zum 31. Dezember 2002, die Änderungen des Marktwertes von Hedging-Instrumenten zuzuschreiben ist, stellt die Netto-Marktbewertungsänderung des Sicherungsportfolios der EADS dar, und zwar nach Bilanzierung der latenten Steuern und Anteile im Fremdbesitz. Siehe oben 2.6: „Erläuterung zur Bilanzierung – IAS 39-Bilanzierung von Währungskurssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“ und 3.1: „Grundsätze – Währungsmanagement“.

Die Währungsumrechnungsanpassungen im AOCI im Jahr 2002 beliefen sich auf einen positiven Betrag in Höhe von € 1.027 Millionen, was aus einem stärkeren Euro-Wechselkurs im Vergleich zu anderen Währungen zum 31. Dezember 2002 resultiert.

6 Veränderungen der Netto-Cash-Position

Im Allgemeinen finanziert die EADS ihre Herstellungsaktivitäten und die Produktentwicklungsprogramme, besonders die Entwicklung neuer Verkehrsflugzeuge, über eine Kombination aus durch die Geschäftstätigkeit generierten Zahlungseingängen, Vorauszahlungen von Kunden, Partnerschaften mit Zulieferern zur Risikoteilung und rückzahlbaren Zuschüssen von europäischen Regierungen. Die militärischen Aktivitäten der EADS profitieren daneben von staatlich finanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen.

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderung der konsolidierten Netto-Cash-Position der EADS über die angegebenen Zeiträume. Siehe auch „Konzern-Kapitalflussrechnung“.

in € Mio.	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2002	2001
Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 1. Januar	1.533	2.143
Erste Konsolidierung Airbus UK/GIE 20%	–	(838)
Netto-Cash am Anfang des Berichtszeitraum	1.533	1.305
Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.862	2.654
Veränderungen im Geschäftskapital	804	2
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(2.953)	(1.882)
davon industrielle Investitionen	(2.093)	(1.311)
davon Kundenfinanzierung	(865)	(93)
davon Sonstiges	5	(478)
Freier Cash Flow¹	(287)	774
davon freier Cash Flow vor Kundenfinanzierung	578	867
Erwerb eigener Anteile	(156)	0
An Aktionäre ausgeschüttete Dividenden	(403)	(404)
Kapitalerhöhung	16	21
Sonstige Änderungen der Finanzlage	521	(163)
Konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember	1.224	1.533

¹ Spiegelt nicht Investitionen in „available-for-sale“-Wertpapiere wider (€ 264 Millionen im Jahr 2002; € 390 Millionen im Jahr 2001), die als Barmittel und nicht als Investitionen klassifiziert sind.

Im Jahr 2002 ging die konsolidierte Netto-Cash-Position zum 31. Dezember um 20 % auf € 1.224 Millionen zurück. Die EADS berechnet ihre konsolidierte Netto-Cash-Position als die Differenz zwischen (i) Zahlungsmitteln, zahlungsmittelähnlichen Mitteln und Wertpapieren und (ii) Finanzverbindlichkeiten (die in der Konzernbilanz ausgewiesen sind). Den Bestrebungen von Airbus, das Wachstum des Kundenfinanzierungsrisikos zu begrenzen, dem konzernweiten Fokus auf Cash-Management in Kombination mit den neuen rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen (hauptsächlich für das A380-Programm) sowie dem gleichbleibenden Niveau an Zahlungen von Airbus-Kunden vor Auslieferung und dem positiven Effekt eines schwächeren US-Dollars auf das in Dollar lautende Verbindlichkeitenportfolio der EADS wirkten erhebliche Investitionen in Anlagevermögen, der Verbrauch von Rückstellungen für ehemalige Macro-Hedges, die in Micro-Hedges umklassifiziert wurden, sowie Dividendenausschüttungen im Jahr 2002 entgegen.

Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit

Im Jahr 2002 war der wichtigste Faktor, der zu dem Brutto-Cash-Flow in Höhe von € 1,9 Milliarden aus der Geschäftstätigkeit beitrug, das Auslaufen einiger Hedges mit ungünstigen US-Dollar-Kursen. Dieser negative Cash-Effekt wurde im operativen Ergebnis ausgeglichen durch den Verbrauch von Rückstellungen, die am 31. Dezember 2000 im Hinblick auf neubewertete Macro-Hedges gebildet wurden, die zu diesem Zeitpunkt unter Verwendung der damals gültigen Terminwechselkurse neu als Micro-Hedges klassifiziert wurden. Siehe oben 2.6: „Erläuterungen zur Bilanzierung – IAS 39 – Bilanzierung von Währungssicherungsgeschäften (Currency Hedging)“. Der Verbrauch derartiger Rückstellungen belief sich im Jahr 2002 auf ca. € 1 Milliarden. Die restlichen Rückstellungen für solche Sicherungsgeschäfte, die im Verlauf der nächsten zwei Jahre voraussichtlich vollständig verbraucht sein werden, belaufen sich auf ca. € 300 Millionen. Nach deren Verbrauch werden keine weiteren Auswirkungen dieser Rückstellungen auf den Brutto-Cash-Flow aus der Geschäftstätigkeit mehr erwartet. Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen ohne Marktwertanpassungen beliefen sich im Jahr 2002 auf € 1,6 Milliarden, waren also geringfügig höher als im Vorjahr mit € 1,5 Milliarden.

Veränderungen im Working Capital

Das Working Capital setzt sich aus der Summe der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Nettovorräten, sonstigen Vermögensgegenständen und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten abzüglich der Summe der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstigen Verbindlichkeiten und passiven Rechnungsabgrenzungsposten zusammen. Die Veränderungen im Working Capital hatten im Jahr 2002 eine positive Auswirkung in Höhe von €804 Millionen auf die Netto-Cash-Position. Die Hauptfaktoren der positiven Entwicklung beim Working Capital waren eine Steigerung der auf das A380-Programm bezogenen rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ bilanziert wurden, sowie eine Reduzierung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Grund des verstärkten Fokus der EADS auf das Cash-Management. Diese Entwicklung wurde teilweise durch höhere Vorräte im Wert von ca. €500 Millionen in allen Divisions mit Ausnahme von Airbus ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die rückzahlbaren Zuschüsse europäischer Regierungen, die in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen sind, auf €4,3 Milliarden. Davon sind €2,6 Milliarden Langstreckenflugzeugen von Airbus, €1,1 Milliarden dem A380-Programm und der Rest anderen Programmen zuzurechnen. Im Jahr 2002 beliefen sich die Eingänge bei rückzahlbaren Zuschüssen europäischer Regierungen insgesamt auf €980 Millionen und die Rückerstattungen rückzahlbarer Zuschüsse europäischer Regierungen insgesamt auf €250 Millionen. Die in diesem Zusammenhang aufgelaufenen Zinsen von €170 Millionen wurden 2002 in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Im Jahr 2002 beliefen sich die von Kunden erhaltenen Anzahlungen insgesamt auf €13,7 Milliarden im Vergleich zu dem Vorjahreswert (Stand: 31. Dezember 2001) von €14,7 Milliarden. Diese Veränderungen zum Vorjahr spiegeln in erster Linie die Fremdwährungseffekte eines schwächeren US-Dollars wider. Bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs wäre der Stand der bis zum Ende des Jahres 2002 erhaltenen Anzahlungen im Vergleich zum Vorjahr relativ unverändert geblieben. Anzahlungen in Höhe von €9,5 Milliarden wurden zum 31. Dezember gegen die Vorräte aufgerechnet, was zu einem Restbetrag von €3,6 Milliarden für erhaltene Anzahlungen führte, der in der Bilanz unter „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesen wurde. Außerdem wurden €600 Millionen als Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verbucht.

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Das Management teilt den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in drei Kategorien auf: (i) industrielle Investitionen, (ii) Kundenfinanzierung und (iii) Nettobeteiligungen an Tochtergesellschaften.

Industrielle Investitionen. Industrielle Investitionen (Investitionen in Sachanlagen) beliefen sich im Jahr 2002 auf €2,1 Milliarden im Vergleich zu €1,3 Milliarden im Vorjahr. Auf das A380-Programm bezogene Investitionsausgaben betragen im Jahr 2002 €910 Millionen im Vergleich zu €300 Millionen im Jahr 2001. Die EADS schätzt die gesamten Investitionsausgaben für das A380-Programm ab dem Jahr 2003 auf insgesamt ca. €2,5 Milliarden. Der verbleibende Anteil an den Ausgaben für weitere Integrationsmaßnahmen, beläuft sich bei Airbus auf €650 Millionen (Fertigungsanlagen und gemeinsame Informationstechnologiesysteme). Zusätzliche Programme in den anderen Divisions machen €530 Millionen aus. Mit Ausnahme von Airbus geben die anderen Divisions der EADS jährlich rund €500 Millionen für Investitionen in laufende Geschäftstätigkeiten aus. Investitionen in Flugzeug-Leasinggeschäfte sind unter Kundenfinanzierung, nicht unter industriellen Investitionen verbucht, obwohl die zugrunde liegenden Vermögensgegenstände als Sachanlagen ausgewiesen sind.

Für den Zeitraum von 2003 bis 2005 wird angenommen, dass die Investitionsausgaben der EADS zum größten Teil im Zusammenhang mit dem Airbus-Geschäft anfallen werden, wie etwa die laufende Einrichtung und Erweiterung von Produktionsstätten für Airbus-Flugzeuge. Insbesondere das Entwicklungsprojekt für das Großraumflugzeug A380 wird erhebliche Investitionsausgaben erfordern.

Kundenfinanzierung. Entsprechend dem Zuwachs der Kundenfinanzierung belief sich der Konzern-Cash-Flow im Jahr 2002 auf €865 Millionen und beinhaltet eine positive Auswirkung (netto) in Höhe von €29 Millionen von ATR. Der Bruttozuwachs der Kundenfinanzierung bei Airbus betrug 2002 €1,8 Milliarden. Diese Steigerung ist in erster Linie auf neue Finance-Lease-Verträge und Darlehen zurückzuführen. Die EADS reduzierte die Risikoposition aus Kundenfinanzierung im Jahr 2002 um ca. €900 Millionen; diese Zahlen beinhalten neue Risikopositionen in Höhe von €400 Millionen, die 2002 hauptsächlich durch Darlehen an UAL generiert wurden. Zum 31. Dezember 2002 gab es keine verbleibenden Risikopositionen im Hinblick auf UAL. Die EADS strebt eine entsprechende Strukturierung der gesamten Finanzierung an, um die zukünftige Weiterveräußerung oder Reduzierung der Risikoposition zu erleichtern.

Nicht enthalten in dem Nettozuwachs der Kundenfinanzierung von ATR und Airbus im Jahr 2002 sind Amortisationen von vorhandenen Risikopositionen (hauptsächlich Amortisationen von in Betrieb befindlichen geleasteten Flugzeugen) in Höhe von ca. €200 Millionen. Diese Amortisationen werden unter dem Posten „Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit“ bilanziert. Abzüglich dieser Amortisierung entspricht der Zuwachs der Kundenfinanzierung der Steigerung der Brutto-Risikoposition bei einem konstanten US-Dollar-Wechselkurs. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik“ und Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Als Antwort auf eine erhöhte Nachfrage nach einer Finanzierung durch die Kunden erwartet EADS, dass weitere Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Kundenfinanzierung von Verkehrsflugzeugen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen und Darlehen anfallen werden. Das von der EADS in Hinblick auf zusätzliche Kundenfinanzierung angestrebte Ziel ist für das Jahr 2003 niedriger als im Vorjahr angesetzt, und die EADS beabsichtigt, weiterhin eine restriktive Politik dahingehend zu verfolgen, den Nettozuwachs auf einem möglichst geringen Niveau zu halten. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik“.

Sonstige. Im Jahr 2001 wurde das Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften hauptsächlich durch die Übernahme von Tesat Spacecom, Cogent und die erhöhte Beteiligung an Dornier im Wert von ca. €400 Millionen beeinflusst. Im Jahr 2002 trugen die Erlöse aus dem Verkauf von Aircelle und MDTV zum positiven Netto-Ergebnis aus Beteiligungen an Tochtergesellschaften bei. Siehe oben 2.1: „Erläuterungen zur Bilanzierung – Änderungen im Konsolidierungskreis“.

Freier Cash Flow

Auf Grund der oben dargelegten Faktoren belief sich der negative freie Cash Flow im Jahr 2002 auf €287 Millionen im Vergleich zu einem positiven Wert von €774 Millionen im Jahr 2001. Der positive freie Cash Flow vor Kundenfinanzierungen betrug im Jahr 2002 €578 Millionen im Vergleich zu €867 Millionen im Vorjahr.

Sonstige Änderungen der Finanzlage

Sonstige Änderungen der Finanzlage spiegeln in erster Linie Änderungen der Wechselkursbewertung für Zahlungsmittel und Verbindlichkeiten sowie die Bewegungen von Zahlungsmitteln und/oder Finanzverbindlichkeiten als Ergebnis der Änderungen des Umfangs des Konsolidierungskreises wider. Die Aufstellung für 2001 enthielt hauptsächlich (i) eine Erhöhung der Verbindlichkeiten in Höhe von €838 Millionen im Zusammenhang mit der 100 %igen Konsolidierung der Verbindlichkeiten der ehemaligen Airbus GIE zum 1. Januar 2001 (die für diese Erläuterung separat in der Eröffnungs-Cash-Position dargestellt wurde) und (ii) eine negative Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten der EADS (€335 Millionen). Für das Jahr 2002 waren die Hauptfaktoren, die sich auf die sonstigen Änderungen der Finanzlage auswirkten, die positive Änderung der Bewertung der in US-Dollar ausgewiesenen Verbindlichkeiten von ca. €782 Millionen, die durch die an Minderheitsgesellschafter ausgeschütteten Dividenden (hauptsächlich €125 Millionen an BAE Systems in Hinblick auf Airbus) und die Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel in Höhe von ca. €80 Millionen ausgeglichen wurden.

7 Konzernverbindlichkeiten

Die zum Bilanzstichtag offenen Finanzverbindlichkeiten beliefen sich auf €4.976 Millionen im Jahr 2002 gegenüber €6.500 Millionen im Jahr 2001. Der Nettorückgang der Konzern-Finanzverbindlichkeiten in Höhe von €742 Millionen im Vergleich zum Vorjahr (bei einem konstanten US-Dollarwechsellkurs) resultiert hauptsächlich aus der Abgeltung von Schuldverschreibungen und die Begleichung von Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten. Eine Anpassung in Höhe von €782 Millionen spiegelte die Währungsumrechnungsdifferenz des schwächeren US-Dollars bei in Dollar ausgewiesenen Finanzverbindlichkeiten wider.

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten der EADS, einschließlich der kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten, zum 31. Dezember 2002 und 2001:

in € Mio.	Ausstehender Betrag	
	2002	2001
Finance Lease	1.566	1.746
Anleihen	253	621
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.569	1.827
Darlehen	1.048	1.754
Sonstige	540	552
Finanzverbindlichkeiten insgesamt	4.976	6.500

Die Finanzverbindlichkeiten insgesamt enthalten die vollständige Konsolidierung der Finanzschulden von Airbus in Höhe von €4.162 Millionen. Die EADS haftet entsprechend ihrer Beteiligung an Airbus jedoch nur für 80% dieser Verbindlichkeiten, die nach dem 1. Januar 2001 aufgelaufen sind. Siehe oben 3.3: „Grundsätze – Absatzfinanzierungspolitik – Airbus-Absatzfinanzierungsrisiko“.

Die gesamten konsolidierten Finanzverbindlichkeiten der EADS in Höhe von €4.976 Millionen werden wie folgt fällig:

in € Mio.	2003	2004	2005	2006	2007	Danach
	1.185	193	325	393	715	2.165

Die EADS bilanziert flüssige Mittel in einem Cash-Pooling-System, das auch Finanzmittel von Joint Venture-Partnern und nicht konsolidierten Unternehmen beinhaltet. Diese flüssigen Mittel werden als kurzfristige Verbindlichkeiten ausgewiesen. Solange diese Abkommen über die Cash-Pooling-Systeme in Kraft sind, bleiben diese Barmittel weiterhin bei der EADS hinterlegt und werden nicht zur sofortigen Rückerstattung fällig. Im Jahr 2003 enthielt das Laufzeitenprofil derartige kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von €540 Millionen, die sich vor allem auf MBDA und Astrium beziehen.

Mehr als 75% der Finanzverbindlichkeiten von insgesamt €4.976 Millionen zum 31. Dezember 2002 stammen aus dem Funding der Absatzfinanzierung durch die EADS; sie sind langfristig und werden planmäßig zurückgezahlt. Die nachstehende Tabelle zeigt eine Gliederung der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen:

in € Mio.	Kapitalbetrag	
	2002	2001
Finance Lease	1.566	1.746
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.266	1.425
Darlehen	958	1.526
Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten insgesamt	3.790	4.697

Von den Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt € 3.790 Millionen entfallen € 747 Millionen auf Verbindlichkeiten mit begrenztem Zugriff, wobei die Rückzahlungsverpflichtung der EADS auf Eingänge von Transaktionskontrahenten begrenzt ist. € 1.146 Millionen werden durch verpfändete Bankeinlagen gesichert, die in der Bilanz als Finanzanlagen ausgewiesen sind. Des Weiteren besteht ein bedeutender Teil dieser Finanzanlagen in nicht stornierbaren Kundenverpflichtungen, deren Fälligkeiten zeitlich denen der ihnen zu Grunde liegenden Finanzverbindlichkeiten entsprechen. Leasing- und Absatzfinanzierungsverbindlichkeiten werden in der Regel durch das verkaufte Flugzeug gesichert. Siehe Konzernanhang – Anmerkung 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

Das Management ist der Ansicht, dass das Laufzeitenprofil der konsolidierten Finanzverbindlichkeiten umsichtig ist und mit der Struktur der konsolidierten Vermögensgegenstände und des Cash Flows der EADS übereinstimmt.

8 *Liquide Mittel*

Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich die Liquiden Mittel auf € 6.200 Millionen (einschließlich € 4.497 Millionen in Wertpapieren) gegenüber € 8.033 Millionen (einschließlich € 5.341 Millionen in Wertpapieren) zum 31. Dezember 2001.

Die Gesamtsumme der Liquiden Mittel umfasst die vollständige Konsolidierung von Zahlungsmitteln bei Airbus in Höhe von € 1.612 Millionen. Der EADS Anteil daran beträgt jedoch nur 80%. Die EADS hat ebenso nur einen Anteil von 37,5% an den Zahlungsmitteln von MBDA von € 1.332 Millionen aus der 50%igen Konsolidierung.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2002 und 2001

in € Mio.	Anmerkung	2002	2001
Umsatzerlöse	5, 26	29.901	30.798
Umsatzkosten	6	(24.465)	(25.440)
Bruttoergebnis vom Umsatz		5.436	5.358
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	6	(2.492)	(2.561)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(2.096)	(1.841)
Sonstige betriebliche Erträge	7	248	3.024
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	10	(936)	(1.466)
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		160	2.514
Beteiligungsergebnis		87	(342)
davon von assoziierten Unternehmen		108	22
Zinsergebnis		(81)	63
Übriges Finanzergebnis		21	(234)
Finanzergebnis	8	27	(513)
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden		187	2.001
Ertragsteuern	9	(453)	(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis		(33)	17
Konzernergebnis		(299)	1.372
Ergebnis je Aktie			
mit und ohne Verwässerungseffekt	31	€(0,37)	€1,70
Dividende je Aktie (2002: Vorschlag)	17	€0,30	€0,50

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2002 und 2001

in € Mio.	Anmerkung	2002	2001
Aktiva			
Immaterielle Vermögensgegenstände	10	9.789	10.588
Sachanlagen	11	10.509	10.050
Beteiligungen (assoziierte Unternehmen)	12	1.333	1.252
Sonstige Finanzanlagen	12	3.542	3.474
Anlagevermögen		25.173	25.364
Vorräte	13	2.700	2.469
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	4.114	5.183
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	15	5.256	2.633
Wertpapiere	16	4.497	5.341
Zahlungsmittel		1.703	2.692
Umlaufvermögen		18.270	18.318
Latente Steuern	9	2.992	4.288
Rechnungsabgrenzungsposten		965	745
Summe Aktiva		47.400	48.715
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		811	809
Rücklagen		9.658	10.346
Accumulated Other Comprehensive Income		2.452	(1.278)
Eigene Anteile		(156)	0
Eigenkapital	17	12.765	9.877
Anteile in Fremdbesitz		1.361	559
Rückstellungen	18	8.248	11.918
Finanzverbindlichkeiten	19	4.976	6.500
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20	5.070	5.466
Übrige Verbindlichkeiten	20	10.246	10.631
Verbindlichkeiten		20.292	22.597
Latente Steuern	9	2.014	806
Rechnungsabgrenzungsposten	21	2.720	2.958
Summe Passiva		47.400	48.715

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

in € Mio.	2002	2001
Konzernergebnis	(299)	1.372
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	33	(17)
Überleitungsposten vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus Geschäftstätigkeit:		
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	2.768	3.560
Bewertungsänderungen	177	493
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus/MBDA	0	(2.817)
Veränderung der latenten Steuern	255	109
Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen /Ergebnis von at equity bilanzierten Beteiligungen	(227)	(93)
Veränderung der Rückstellungen	(845)	47
Veränderung der übrigen Aktiva und Passiva:	804	2
– Vorräte, netto	274	(655)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	895	(894)
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(139)	766
– Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Verbindlichkeiten	(226)	785
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.666	2.656
Investitionen:		
– Erwerb von Sachanlagevermögen und Anstieg Vermietete Gegenstände	(2.314)	(2.196)
– Zahlungen für den Erwerb von Finanzanlagen und Tochtergesellschaften	(1.134)	(1.096)
– Erlöse aus Abgang von Sachanlagevermögen und Rückgang Vermietete Gegenstände	240	402
– Erlöse aus Abgang von Finanzanlagevermögen und Tochtergesellschaften	849	850
– Veränderung von Forderungen aus Finance Lease	(599)	138
Veränderungen von Wertpapieren	(264)	(390)
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises	5	20
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(3.217)	(2.272)
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	(774)	(465)
Einzahlung durch Minderheitsgesellschafter	0	253
Gezahlte Dividenden	(403)	(404)
Rückzahlungen/Dividenden an Minderheitsgesellschafter	(127)	(52)
Kapitalerhöhung	16	21
Erwerb eigener Anteile	(156)	0
Sonstiges	(3)	(30)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(1.447)	(677)
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	(82)	14
Veränderung der liquiden Mittel	(2.080)	(279)
Liquide Mittel		
zum Jahresanfang	7.481	7.760
zum Jahresende	5.401	7.481
zusätzliche Wertpapiere (mittelfristige Anlagen)	799	552
Bilanzwert der liquiden Mittel und Wertpapiere	6.200	8.033
Zusätzliche Informationen zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit:		
Gezahlte Zinsen	(407)	(335)
Gezahlte Ertragsteuern	(318)	(520)

Im Jahr 2002 erhaltene Zinsen belaufen sich auf € 403 Millionen (2001: € 506 Millionen), erhaltene Dividenden betragen € 19 Millionen (2001: € 36 Millionen).

Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Nähere Erläuterungen: Siehe unter Anm. 22: „Konzern-Kapitalflußrechnung“.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals für die Jahre 2002 und 2001

in € Mio.	Anmerkung	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen	Accumulated Other Comprehensive Income	Eigene Anteile	Gesamt
Stand am 31. Dezember 2000						
		807	9.359	84		10.250
	Erstmalige Anwendung IAS 39			(337)		(337)
Eröffnungsbilanz 1. Januar 2001, angepaßt						
		807	9.359	(253)		9.913
Kapitalerhöhung ESOP						
		2	19			21
Konzernergebnis						
			1.372			1.372
Dividende						
			(404)			(404)
Other Comprehensive Income						
				(1.025)		(1.025)
	davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren			(10)		
	davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten			(878)		
	davon aus Währungsumrechnung			(137)		
Stand am 31. Dezember 2001/1. Januar 2002						
		809	10.346	(1.278)		9.877
Kapitalerhöhung ESOP						
	17, 27	2	14			16
Konzernergebnis						
	26		(299)			(299)
Dividende						
	17		(403)			(403)
Erwerb eigener Anteile						
	17				(156)	(156)
Other Comprehensive Income						
				3.730		3.730
	davon Veränderung Marktwerte von Wertpapieren			(10)		
	davon Veränderung Marktwerte von Sicherungsinstrumenten			2.713		
	davon aus Währungsumrechnung			1.027		
Stand am 31. Dezember 2002						
		811	9.658	2.452	(156)	12.765

Die Beträge für das Geschäftsjahr 2000 beinhalten für das erste Halbjahr nur Aerospatiale Matra.
Der nachfolgende Konzernanhang ist Bestandteil des Konzernabschlusses.

Inhaltsverzeichnis für den Konzernanhang

74	Grundlagen und Methoden
74	1. Das Unternehmen
74	2. Grundsätze der Rechnungslegung
79	3. Konsolidierungskreis
79	4. Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr
80	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
80	5. Umsatzerlöse
80	6. Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen
80	7. Sonstige betriebliche Erträge
81	8. Finanzergebnis
81	9. Ertragsteuern
84	Konzernbilanz
84	10. Immaterielle Vermögensgegenstände
85	11. Sachanlagen
86	12. Finanzanlagen
87	13. Vorräte
87	14. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
87	15. Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände
88	16. Wertpapiere
88	17. Eigenkapital
88	18. Rückstellungen
91	19. Finanzverbindlichkeiten
92	20. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten
92	21. Passive Rechnungsabgrenzungsposten
93	Konzern-Kapitalflussrechnung
93	22. Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
94	Sonstige Erläuterungen
94	23. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche
94	24. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
96	25. Informationen über Finanzinstrumente
99	26. Segmentberichterstattung
102	27. Aktienorientierte Vergütung
103	28. Transaktionen mit nahe stehenden Parteien
103	29. Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien
104	30. Beteiligungen an Joint Ventures
104	31. Ergebnis je Aktie
105	32. Anzahl der Mitarbeiter
105	33. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

1 Das Unternehmen

Dieser Konzernabschluss umfasst die **European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.**, eine niederländische Kapitalgesellschaft mit Sitz in Amsterdam (Le Carré, Beechavenue 130–132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Niederlande), und deren Tochterunternehmen („EADS“ oder der „Konzern“). Die EADS gehört zu den führenden Herstellern von Verkehrsflugzeugen, zivilen Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen, Lenkflugkörpern, Militärflugzeugen, Satelliten und Verteidigungselektronik. Der Konzernabschluss wurde durch den EADS Board of Directors am 7. März 2003 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Aufstellung und Berichterstattung des Konzernabschlusses erfolgt in Euro.

2 Grundsätze der Rechnungslegung

Rechnungslegungsgrundsätze – Der Konzernabschluss der EADS wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards („IFRS“) und den vom International Accounting Standards Board („IASB“) herausgegebenen Interpretationen aufgestellt, mit der Ausnahme, dass Entwicklungskosten zum Zeitpunkt des Anfalls als Aufwand behandelt werden. Der Konzernabschluss wurde nach dem Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, modifiziert nur hinsichtlich der Bewertung von veräußerungsfähigen Wertpapieren („available-for-sale financial instruments“), Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten, die zum Handel bestimmt sind, sowie im Rahmen von Fair-Value-Hedges gesicherten Finanzinstrumenten.

Konsolidierung – Tochterunternehmen, die unter der Kontrolle der EADS stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen worden. Beteiligungen, auf die EADS einen wesentlichen Einfluss ausüben kann („assoziierte Unternehmen“), werden nach der Equity-Methode bilanziert. Wesentliche Joint Ventures werden quotaal konsolidiert. Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert, alle erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden werden zum Verkehrswert angesetzt. Soweit der Kaufpreis den Verkehrswert des Nettovermögens übersteigt, wird der Unterschiedsbetrag als Goodwill aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Währungsumrechnung – Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Tochterunternehmen, deren lokale Währung nicht der Euro ist, werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet, die Gewinn- und Verlustrechnungen hingegen mit Jahresdurchschnittskursen. Alle hieraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral in einer eigenen Position im Eigenkapital erfasst („Accumulated Other Comprehensive Income“ oder „AOCI“).

Transaktionen in Fremdwährung werden zu dem Kurs in Euro umgerechnet, der am Tag der Transaktion gültig war. Monetäre Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung werden zum Wechselkurs am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Gewinne und Verluste aus Währungsumrechnungen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Nicht-monetäre Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die zu historischen Kosten angesetzt sind, werden mit dem Wechselkurs am Tag der Transaktion in Euro umgerechnet.

Ein durch den Erwerb ausländischer Tochterunternehmen entstandener Goodwill sowie Marktwertanpassungen werden als Vermögensgegenstände und Schulden des Käufers behandelt. Es wird der am Tag des Erwerbs gültige Wechselkurs zur Umrechnung angesetzt.

Umsatzrealisierung – Umsätze werden realisiert, wenn der Gefahrenübergang bzw. Leistungserbringung erfolgt ist und die Höhe der Erlöse verlässlich bestimmt werden kann. Umsatzerlöse aus Dienstleistungsaufträgen werden am Bilanzstichtag nach ihrem Fertigstellungsgrad bilanziert. Wenn das Ergebnis verlässlich bestimmt werden kann, werden Umsatzerlöse aus Fertigungsaufträgen ebenfalls nach Grad ihrer Fertigstellung bilanziert, wobei zur Bestimmung des Fertigstellungsgrades verschiedene Methoden benutzt werden können. Abhängig von der Art des Vertrages können Umsatzerlöse nach dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine, dem Leistungsfortschritt oder der Anzahl der ausgelieferten Produkte erfasst werden. Änderungen der Gewinnmargen werden im Ergebnis des laufenden Jahres berücksichtigt. Zu jedem Bilanzstichtag werden die bestehenden Verträge bezüglich möglicher Risiken überprüft, bei sich abzeichnenden Verlusten werden entsprechende Rückstellungen gebildet.

Leistungsprämien werden in den geplanten Gewinnmargen berücksichtigt und erfasst, wenn die Erreichung der Leistungsanforderungen wahrscheinlich ist und verlässlich ermittelt werden kann.

Flugzeugverkäufe, die gegebene Wertgarantien beinhalten, werden als Operating Lease bilanziert, wenn diese Verpflichtungen im Verhältnis zum Marktwert des betreffenden Flugzeugs als wesentlich betrachtet werden. Die Umsatzerlöse enthalten dann die Leasingerträge aus diesen Operating-Lease-Geschäften.

Produktbezogene Aufwendungen – Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Vertragsstrafen werden dann erfolgswirksam berücksichtigt, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich erscheint.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung – Entgegen dem International Accounting Standard (IAS) 38 „Immaterielle Vermögenswerte“, welcher unter bestimmten Voraussetzungen die Aktivierung von Entwicklungskosten fordert, werden Aufwendungen für eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam behandelt. Obwohl der Effekt hieraus nicht verlässlich geschätzt werden kann, gibt diese Vorgehensweise aus Sicht der EADS ein besser den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der globalen Konzernaktivitäten wieder. Fremdfinanzierte Forschungs- und Entwicklungsverträge führen zu Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in der Periode der Umsatzlegung.

Ertragsteuern – Aktive und passive latente Steuern spiegeln zukünftig entstehende Steuer- oder -minderbelastungen wider, die sich aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen den bilanziellen Werten und den steuerlichen Werten sowie aufgrund von steuerlichen Verlustvorträgen und Steuervergünstigungen ergeben. Latente Steuern werden mit dem Ertragsteuersatz berechnet, der nach gegenwärtiger Rechtslage zu dem Zeitpunkt anzuwenden ist, zu dem sich die zeitlichen Differenzen voraussichtlich wieder ausgleichen. Zukünftige Steuersatzänderungen dürfen erst im Jahr der Gesetzesänderung berücksichtigt werden.

Latente Steuern werden im EADS-Konzernabschluss nur dann aktiviert, wenn der Eintritt der Entlastungseffekte wahrscheinlich ist.

Immaterielle Vermögenswerte – Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und im allgemeinen linear über ihre jeweilige Nutzungsdauer (3 bis 10 Jahre) abgeschrieben. Goodwill, der aus der Anwendung der Erwerbsmethode entsteht, wird über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren abgeschrieben.

Sachanlagen – Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Abschreibungen werden grundsätzlich linear vorgenommen. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten werden nicht aktiviert. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 6 bis 50 Jahre für Gebäude, 6 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Kosten für Produktionsspezialwerkzeuge werden aktiviert und grundsätzlich über 5 Jahre linear abgeschrieben, falls besser geeignet wird eine leistungsabhängige Abschreibung („sum-of-the-units Methode“) vorgenommen. Diese kommt insbesondere im Bereich der zivilen Flugzeugproduktion wie für den Airbus A380 zur Anwendung. Hier werden die geschätzten Produktionszahlen genutzt, um die Wertminderung der Spezialwerkzeuge den produzierten Einheiten zuzuordnen.

Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien – Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien werden nach dem Anschaffungskostenmodell bewertet. Der Ansatz erfolgt zu Buchwerten, d. h. mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen. Der Verkehrswert der Immobilien wird einer jährlichen Überprüfung mit Hilfe von Cash Flow Berechnungen oder anhand von Bewertungsgutachten unterzogen.

Langfristige veräußerungsfähige Finanzanlagen („available-for-sale“) – Die langfristigen veräußerungsfähigen Finanzanlagen sind Bestandteil der Position „Finanzanlagen“. Sie werden mit Marktwerten bewertet. Unrealisierte Gewinne und Verluste abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern werden in einer separaten Position des Eigenkapitals, dem „Accumulated Other Comprehensive Income“ (AOCI), erfasst. Werden diese Finanzanlagen veräußert, in anderer Form in den Abgang gebracht oder im Wert gemindert, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die zuvor im Eigenkapital erfasst waren, ergebniswirksam im Finanzergebnis des Konzernabschlusses dargestellt. Veräußerungsfähige Finanzanlagen, für die kein Marktwert existiert und deren Verkehrswert nicht verlässlich ermittelt werden kann, werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungen bilanziert. Die Marktwerte von Beteiligungen basieren auf Börsenwerten, Angeboten oder Cash-Flow-Modellen.

Wertminderung von langfristigen Vermögensgegenständen – Der Konzern überprüft Sachanlagen und andere langfristig genutzte Vermögensgegenstände einschließlich des Goodwills und immaterieller Vermögensgegenstände auf Wertminderungen, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen erzielbaren Betrag überschreiten könnte. Falls der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt, wird der entsprechende Vermögensgegenstand bzw. die betroffene Cash-Generating-Unit auf die Höhe des erzielbaren Betrages abgeschrieben.

Leasing – Der Konzern ist Leasinggeber und Leasingnehmer, vorrangig im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung von Zivilflugzeugen. Werden im Rahmen des Leasingverhältnisses alle wesentlichen mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen an den Leasingnehmer übertragen, liegt ein Finanzierungsleasing („Finance Lease“) vor. Alle anderen Formen des Leasings werden als ein Operating-Leasingverhältnis („Operating Lease“) behandelt.

Vermögensgegenstände, die unter einem Operating Lease vermietet wurden, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen (Siehe Anm. 11: „Sachanlagen“). Die Mieteinnahmen aus dem Operating Lease von Flugzeugen werden als Erlöse über die Leasingdauer bilanziert. Liegen dagegen die Bedingungen eines Finance Leases vor, wird der Vermögensgegenstand nicht mehr in der Bilanz angesetzt. Stattdessen wird eine Forderung angesetzt, die die abgezinsten zukünftigen Leasingzahlungen einschließlich eines abgezinsten nicht garantierten Restwertes enthält (Siehe Anm. 12: „Finanzanlagen“). Die abgezinsten Finanzerträge werden über die Laufzeit im „Finanzergebnis“ berücksichtigt. Einnahmen und damit zusammenhängende Aufwendungen werden mit Beginn des Leasingverhältnisses ergebniswirksam erfasst.

Die geleasteten Vermögensgegenstände, die als Finance Lease einzustufen sind, werden unter den Sachanlagen zu Anschaffungskosten vermindert um Abschreibungen angesetzt (siehe Anm. 11: „Sachanlagen“), sofern sie nicht weiter an Kunden verleast werden. Der betroffene Vermögensgegenstand ist gemäß den Kriterien entweder als Operating oder als Finance Lease mit der EADS als Leasinggeber (Haupt-/Unter-Leasingverhältnis „Head lease/Sub lease“) einzustufen und bilanziell entsprechend darzustellen. Hinsichtlich der aus einem Finance Lease resultierenden Leasingverbindlichkeiten wird auf die Anmerkung 19: „Finanzverbindlichkeiten“, verwiesen. Ist die EADS Leasingnehmer unter einem Operating-Lease-Vertrag, werden die Leasingzahlungen bei Fälligkeit erfasst (Siehe Anm. 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“). Häufig tritt diese Art von Leasingverhältnissen im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen, mit dem Unter-Leasingverhältnis als Operating Lease, auf.

Umlaufvermögen – Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel des Konzerns einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den folgenden Erläuterungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr vermerkt.

Vorräte – Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben Einzelkosten die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Fremdkapitalkosten aus der Finanzierung von Vorräten werden nicht aktiviert.

Wertpapiere – Wertpapiere werden mit beizulegenden Zeitwerten bewertet. Am Bilanzstichtag sind sämtliche Wertpapiere als veräußerungsfähig eingestuft. Die Unternehmensführung definiert bei Erwerb der Wertpapiere die angemessene Einordnung und überprüft sie zu jedem Bilanzstichtag. Unrealisierte Gewinne und Verluste dieser Wertpapiere werden abzüglich darauf entfallender latenter Ertragsteuern in einer eigenen Position im Eigenkapital („Accumulated Other Comprehensive Income“) ausgewiesen. Werden die Wertpapiere veräußert, eingezogen oder gehen anderweitig ab, oder wird eine Wertminderung festgestellt, werden die kumulierten Gewinne und Verluste, die zuvor im Eigenkapital erfasst waren, in das Finanzergebnis des Konzernabschlusses umgestellt. Kurzfristige Wertpapiere mit einem geringen Kursschwankungsrisiko werden in der Kapitalflussrechnung als flüssige Mittel berücksichtigt. Der beizulegende Zeitwert von veräußerungsfähigen Wertpapieren wird anhand eines öffentlich notierten Marktpreises auf einem aktiven Markt ermittelt. Ist kein öffentlich notierter Marktpreis vorhanden, wird der beizulegende Zeitwert zum Bilanzstichtag mit Hilfe von allgemein anerkannten Bewertungsmodellen unter Berücksichtigung von Marktinformationen festgestellt. Jeder Kauf und Verkauf von Wertpapieren wird zum Abrechnungstermin entsprechend der Usancen am Markt wirksam.

Zahlungsmittel – Die Zahlungsmittel bestehen aus Kassenbeständen, Bankguthaben, Schecks und kurzfristig einlösbaren Festgeldern.

Finanzinstrumente – Die EADS wendet seit dem 1. Januar 2001 den International Accounting Standard (IAS) 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, an, wonach alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten zu bilanzieren sind. Derivative Finanzinstrumente werden zunächst zum Anschaffungswert bilanziert und in der Folge zum Marktwert bewertet. Veränderungen dieser Marktwerte werden entweder im Ergebnis erfasst oder im Falle von Cash-Flow-Hedges in einer separaten Position des Eigenkapitals („AOCI“) abzüglich latenter Steuern. Die unrealisierten Gewinne und Verluste werden bei Realisierung der zugrunde liegenden Transaktion zusammen mit dieser in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Für Fair-Value-Hedges werden die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente und der gesicherten Grundgeschäfte sofort ergebniswirksam gebucht. Realisierte und unrealisierte Gewinne und Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht zum Hedge-Accounting berechtigen, sind im Konzernergebnis enthalten.

Die EADS nutzt derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken. Derivative Finanzinstrumente, die im Rahmen von Micro-Hedging-Strategien dazu dienen, Risiken aus bestimmten Verpflichtungen abzusichern, werden als Bewertungseinheit mit dem Grundgeschäft bilanziert („Hedge-Accounting“). Die Kriterien des Konzerns für die Klassifizierung von derivativen Finanzinstrumenten als Sicherungsgeschäfte, beinhalten: (1) Die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments wird als hoch erachtet, d. h. durch eine gegenläufige Wertentwicklung werden Risiken aus Cash-Flow-Änderungen der gesicherten Transaktion kompensiert. (2) Bei Cash-Flow-Hedges müssen die erwarteten Transaktionen eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit besitzen. (3) Die Wirksamkeit des Sicherungszusammenhanges kann verlässlich bestimmt werden. (4) Zu Beginn der Sicherung ist eine ausreichende Dokumentation der Sicherungsbeziehungen vorhanden.

Nach der Einführung von IAS 39 wurden alle derivativen Finanzinstrumente als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert. Der Eröffnungsbilanzwert des Eigenkapitals zum 1. Januar 2001 wurde angepasst. Mit der Einführung von IAS 39 wendet der Konzern Cash-Flow-Hedge-Accounting für bestimmte Devisentermingeschäfte an, die der Absicherung zukünftiger Zahlungsströme aus Umsatzerlösen dienen, und für Zinsswaps. Zinsswaps werden für künftige Zinszahlungen im Rahmen von Fair-Value und Cash-Flow-Hedges abgeschlossen. Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten, die unter Risikogesichtspunkten eine Absicherung darstellen, aber sich nach den Kriterien von IAS 39 nicht für das Hedge-Accounting qualifizieren, werden erfolgswirksam im Konzernergebnis gebucht. Derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten werden unter „Rückstellungen für Finanzinstrumente“ ausgewiesen. Derivative Finanzinstrumente mit positiven beizulegenden Marktwerten werden als „Sonstige Vermögensgegenstände“ bilanziert.

Eine Beschreibung der Strategien der EADS zum Management ihrer Finanzrisiken, der Marktbewertung sowie die von der EADS zur Ermittlung der Marktwerte angewandten Methoden sind in Anmerkung 25: „Informationen über Finanzinstrumente“ aufgeführt.

Rückstellungen

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften – Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden berücksichtigt, sobald es wahrscheinlich ist, dass die geschätzten Gesamtkosten des Auftrags die gesamten Umsatzerlöse des Auftrags übersteigen. Solche Vorsorgen werden für den Teil des Auftrags, der bereits angearbeitet ist, als Wertberichtigung von den „Unfertigen Erzeugnissen“ abgesetzt, der übersteigende Teil wird als Rückstellung ausgewiesen.

Verluste werden aufgrund geplanter Ergebnisse bis zur Beendigung des Auftrags ermittelt und regelmäßig aktualisiert.

Rückstellungen für Garantien im Zusammenhang mit Flugzeugverkäufen – Rückstellungen für Garantien werden gebildet, wenn ein Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung der Ansprüche wahrscheinlich und eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Kaufverträge für Flugzeuge können finanzielle Garantien für Leasingzahlungen, den Restwert von Flugzeugen, die Rückzahlung ausstehender Ausleihungen oder die Finanzierung des Verkaufs bestimmter Flugzeuge im Namen des Konzerns enthalten. Garantien können allein, gemeinsam (z. B. mit Triebwerksherstellern) oder bis zu einem vertraglich beschränkten Höchstbetrag abgegeben werden.

Pensionsverpflichtungen – Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen, für als „Defined Benefit Plan“ eingestufte Modelle, erfolgt gemäß dem International Accounting Standard (IAS) 19, „Leistungen an Arbeitnehmer“, unter Anwendung der Methode der laufenden Einmalprämien („Projected Unit Credit Method“). Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden gemäß IAS 19.92 erst nach Überschreiten des sogenannten Korridors ergebniswirksam erfasst. Der Korridor berechnet sich als 10% des höheren Betrages des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung („Defined Benefit Obligation“) oder des beizulegenden Zeitwertes eines Planvermögens.

Leistungen aufgrund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses („Termination Benefits“) sind zahlbar sofern das Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern vor dem Zeitpunkt der regulären Pensionierung oder durch Annahme eines Angebots zur Förderung des freiwilligen Ausscheidens beendet wird. Die EADS berücksichtigt diese, wenn eine nachweisliche Verpflichtung des Konzerns aus einem detaillierten formalen Plan besteht, der er sich nicht entziehen kann, oder wenn ein Angebot für die freiwillige Beendigung des Arbeitsverhältnisses gemacht wurde.

Finanzverbindlichkeiten – Finanzverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung bilanziert. Transaktionskosten sind bei der erstmaligen Bewertung mit einzubeziehen. In der Folge werden die Finanzverbindlichkeiten mit den fortgeführten Anschaffungswerten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Eine Differenz zwischen dem bilanzierten Barwert und der Tilgung wird über die Laufzeit der Verbindlichkeit im „Finanzergebnis“ erfasst.

Rückzahlbare Zuschüsse für Entwicklungskosten – Europäische Regierungen gewähren dem Konzern rückzahlbare Zuschüsse zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungskosten bestimmter Projekte auf Basis einer Risikobeteiligung, z. B. einer Rückzahlbarkeit in Abhängigkeit vom Projekterfolg. Aufgrund der Risikobeteiligung werden diese gewährten Zuschüsse unter den „Übrigen Verbindlichkeiten“ ausgewiesen.

Aktienorientierte Vergütungssysteme („Equity Compensation Plans“) – Zur Zeit liegt kein Standard nach IFRS vor, der den Ansatz und die Bewertung von aktienorientierten Vergütungssystemen (z. B. Aktien und Aktienoptionen) regelt. Die EADS unterscheidet nach Plänen mit oder ohne Ausgleichsanspruch („Compensatory/Non-Compensatory“). Wird ein Plan als „Non-Compensatory“ eingestuft, ist kein Personalaufwand zu berücksichtigen. Ein „Compensatory Plan“ kann jedoch zu Personalaufwand führen. Der Konzern entscheidet bei Auflage des Planes über seinen Charakter. Die EADS ordnet alle aktienorientierten Vergütungen für Mitarbeiter als „Non-Compensatory“ ein, unter der Voraussetzung, dass nahezu der gesamten Belegschaft das Recht auf den Erwerb einer bestimmten Anzahl von Aktien eingeräumt wird und der Abschlag auf den Börsenwert am Tag der Gewährung nicht über 15% liegt.

Die Bewertung der Compensation Cost für Compensatory Plans zum Bemessungszeitpunkt erfolgt, wenn die Anzahl der Aktien und der Bezugspreis der zugrundeliegenden Aktien bekannt ist. Die Berechnung erfolgt mit Hilfe eines Modells zur Bewertung des inneren Wertes der Aktien („Intrinsic Value Method“) zum Bemessungszeitpunkt.

Wenn zum Zeitpunkt der Gewährung die Bedingungen des Plans oder der Zuteilung so festliegen, dass zu diesem Zeitpunkt die Anzahl der Aktien und der Ausübungspreis feststehen, wird ein feststehender Plan bilanziert („fixed plan accounting“). Wenn andererseits die Anzahl der Aktien, der Ausübungspreis oder beides zum Gewährungszeitpunkt nicht „fixiert“ sind, so wird ein variabler Plan bilanziert („variable plan accounting“).

Bei „fixed plan accounting“ wird der Personalaufwand zum Zeitpunkt der Gewährung der Rechte ermittelt. Liegt zu diesem Zeitpunkt der Kurswert der Aktie über dem Bezugspreis, müssen die Aufwendungen über den Zeitraum der Erdienung ergebniswirksam erfasst werden. Die „Service Period“ umfasst hierbei den Zeitraum, über den gemäß der Vereinbarung die Leistungen durch die Mitarbeiter erbracht werden, die eine aktienorientierte Vergütung gemäß dem Plan auslösen. Die zu Beginn ermittelten Aufwendungen werden im Zeitverlauf nicht an eine Veränderung des inneren Wertes der Aktien angepasst, sofern spätere Ereignisse nicht die Notwendigkeit ergeben, „variable plan accounting“ anzuwenden, oder die Aufwendungen neu zu bemessen. Dagegen hat bei variablen Plänen eine laufende Neubewertung der Aufwendungen bis zur Festlegung der tatsächlichen Anzahl und des Ausübungspreises zu erfolgen, d. h. bis zum Bemessungszeitpunkt.

Schätzungen – Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Umbuchungen – Bestimmte Posten der Vorjahresabschlüsse wurden zur besseren Vergleichbarkeit mit dem laufenden Geschäftsjahr umgestellt.

3 Konsolidierungskreis

Umfang des Konsolidierungskreises (31. Dezember 2002) – Der konsolidierte Jahresabschluss enthält zusätzlich zu EADS N.V.:

- 216 Gesellschaften, die voll konsolidiert sind (2001: 206)
- 34 Gesellschaften, die quotal konsolidiert sind (2001: 33)
- 16 Beteiligungen, die at equity konsolidiert sind (2001: 17)

Die bedeutenden Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures sind in der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ aufgeführt.

4 Akquisitionen und Veräußerungen im Geschäftsjahr

a) Akquisitionen

Im Geschäftsjahr 2002 liegen keine wesentlichen Akquisitionen vor.

Nach der Gründung der MBDA am 18. Dezember 2001 und dem Erwerb der Tesat-Spacecom zum 30. November 2001 sowie der Cogent zum 1. Dezember 2001 beinhaltet der Konzernabschluss erstmalig die Gewinn- und Verlustrechnungen der genannten Gesellschaften.

b) Veräußerungen

Airbus veräußerte am 6. März 2002 die Anteile an **Aircelle**, einem Joint Venture mit Snecma, für €63 Millionen an Snecma.

Die EADS verkaufte am 20. November 2002 ihre Anteile an **EADS Matradatavision** („MDTV“) für €12 Millionen an IBM. Der Kaufvertrag schließt bis auf zwei Gesellschaften, die separat veräußert werden sollen, alle Tochterunternehmen der MDTV ein.

Die übrigen Veräußerungen des Konzerns waren von untergeordneter Bedeutung.

c) Nachfolgende Veränderungen von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten sowie Anschaffungskosten

Nach der Gründung der MBDA sowie dem Erwerb der Tesat und Cogent in 2001 wurde in 2002 offensichtlich, dass die angenommenen Schätzwerte für die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten angepasst werden müssen. Des Weiteren ergaben sich im Geschäftsjahr 2002 Veränderungen hinsichtlich des endgültigen Kaufpreises für die Gesellschaften Tesat und Cogent. Aus diesem Grund erhöhte sich im Geschäftsjahr 2002 der Goodwill um €73 Millionen. Diese Veränderungen wurden im Konzernabschluss 31. Dezember 2001 nicht angepasst.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Im Jahr 2002 wurden Umsatzerlöse von €29.901 Millionen erzielt, im Vergleich zu €30.798 Millionen in 2001. Die geringfügige Abnahme der Umsatzerlöse im Jahr 2002 beruht auf einem geringeren USD-Wechselkurs im Verhältnis zum Euro sowie einer geringeren Anzahl an Auslieferungen von Airbus Flugzeugen. Zum Teil wurde dieser Effekt von einem günstigeren Produktmix und Preiseinflüssen kompensiert.

Die Umsatzerlöse beinhalten Umsätze aus Lieferungen und Leistungen, Umsatzerlöse aus Auftragsfertigung, die nach der „Percentage of Completion“-Methode bilanziert werden, Erlöse aus fremdfinanzierten Forschungs- und Entwicklungsverträgen und aus Finanzierungsleasing sowie sonstige Umsatzerlöse. Eine Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten und Ländern wird in Anmerkung 26: „Segmentberichterstattung“, gegeben.

6 Funktionskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen

In den Umsatz- und übrigen Funktionskosten sind Materialaufwendungen in Höhe von €19.216 Millionen (2001: €20.036 Millionen) enthalten.

Die Umsatzkosten beinhalten in Höhe von €99 Millionen die Abschreibungen auf den aktivierten Restbetrag der geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen an die Deutsche Bundesregierung. In den Umsatzkosten 2001 sind Umgliederungen in Höhe von €205 Millionen für Abschreibungen auf Sonderfertigungsmittel enthalten, die ursprünglich unter den Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen wurden, da dies zu einer angemesseneren Darstellung führt. Im Jahr 2002 beläuft sich der vergleichbare Betrag für die Abschreibungen auf Sonderfertigungsmittel auf €245 Millionen.

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich aus Vertriebskosten (€829 Millionen; €800 Millionen in 2001), allgemeinen Verwaltungskosten (€1.422 Millionen; €1.386 Millionen in 2001) und Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (€241 Millionen; €375 Millionen in 2001) zusammen. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Verkauf von Sachanlagen (€5 Millionen; €20 Millionen in 2001) und Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen (€58 Millionen; €34 Millionen in 2001).

Die Personalaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2002	2001
Löhne, Gehälter und soziale Abgaben	7.147	6.606
Netto-Pensionsaufwendungen (Siehe Anm. 18 a)	319	257
Summe	7.466	6.863

7 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von €248 Millionen (2001: €3.024 Millionen) beinhalten im Wesentlichen die Erträge aus der Veräußerung der Anteile der EADS (50%) an der Aircelle (€63 Millionen) und Mieterträge (€45 Millionen; 2001: €33 Millionen).

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Geschäftsjahres 2001 umfassen im Wesentlichen den einmaligen buchtechnischen Gewinn, der aus der Airbus UK Transaktion resultiert sowie den aus der MBDA Transaktion resultierenden einmaligen buchtechnischen Gewinn von insgesamt €2.817 Millionen.

8 Finanzergebnis

in € Mio.	2002	2001
Beteiligungsergebnis	87	(342)
Zinsergebnis	(81)	63
Übriges Finanzergebnis	21	(234)
Summe	27	(513)

Das **Beteiligungsergebnis** im Jahr 2002 resultiert im Wesentlichen aus der Beteiligung an Dassault Aviation in Höhe von € 111 Millionen (2001: € 111 Millionen) sowie der Abschreibung auf Ariespace Participation S.A. (€ (29) Millionen). Da für das Jahr 2002 keine Beträge hinsichtlich des Jahresergebnisses der Dassault Aviation vorlagen, hat die EADS die Vorjahreswerte als Basis für die Buchung des Equity-Ergebnisses genutzt. Der Verlust des Jahres 2001 wurde hauptsächlich durch die Abschreibungen der Beteiligungen an Nortel Networks France und Nortel Networks Germany mit einem Gesamtwert von € (315) Millionen aufgrund des Ergebnisses eines Wertminderungstests, verursacht.

Das **Zinsergebnis** im Jahr 2002 setzt sich aus Zinserträgen in Höhe von € 526 Millionen und Zinsaufwendungen in Höhe von € (607) Millionen zusammen. Bestandteil der Zinserträge sind die Erträge aus flüssigen Mitteln, Wertpapieren und Finanzanlagen wie Ausleihungen und Finance Leases. Die Zinsaufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen für Finanzverbindlichkeiten und für rückzahlbare Zuschüsse von europäischen Regierungen zusammen.

Das **übrige Finanzergebnis** beinhaltet Gewinne aus Finanzinstrumenten in Höhe von € 117 Millionen. Diese Gewinne und Verluste resultieren aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten, die die Voraussetzungen für das Hedge-Accounting nicht erfüllen (Siehe Anm. 25: „Informationen über Finanzinstrumente“).

9 Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden beläuft sich für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr auf € 187 Millionen (2001: € 2.001 Millionen).

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich wie folgt auf:

in € Mio.	2002	2001
Laufender Steueraufwand	(198)	(549)
Latenter Steuer (-aufwand) -ertrag	(255)	(97)
Summe	(453)	(646)

Die aktiven und passiven latenten Steuern für die deutschen Gesellschaften des Konzerns zum 31. Dezember 2002 und 2001 wurden auf der Grundlage eines Körperschaftsteuersatzes von 25,0% ermittelt, zuzüglich eines Solidaritätszuschlages von 5,5 jährlich auf die zu zahlende Körperschaftsteuer, und eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% für 2002 und 2001. Einschließlich der Auswirkung des Solidaritätszuschlages und der Gewerbesteuer ergibt sich somit ein Steuersatz von 38,5% für 2002 und 2001 für die latenten Steuern der deutschen Konzerngesellschaften. Im September 2002 wurde in Deutschland das „Flutopfersolidaritätsgesetz“ erlassen, welches zu einem Anstieg der Körperschaftsteuer um 1,5% für das Jahr 2003 führen wird. Aktive latente Steuern, die in 2003 wirksam werden, wurden entsprechend berechnet.

In Frankreich betrug in 2001 der Ertragsteuersatz $33\frac{1}{3}\%$ zuzüglich eines Zuschlages von 6,0%. Die französische Regierung hat für das Jahr 2002 den Zuschlag auf 3,0 % gesenkt. Entsprechend wurden die aktiven und passiven latenten Steuern für temporäre Differenzen der französischen Konzerngesellschaften mit einem Steuersatz von 35,43% (2001: 35,43%) ermittelt. Die Effekte aus der Steuersatzreduzierung für die zum Jahresende 2002 and 2001 bestehenden aktiven und passiven latenten Steuern sind in der weiter unten folgenden Überleitung wiedergegeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung von einem zu erwartenden Einkommensteueraufwand bei Anwendung des niederländischen Ertragsteuersatz von 34,5% (2001: 35,0%) zum ausgewiesenen Steueraufwand. Die Überleitungspositionen stellen nicht zu versteuernde Gewinne bzw. nicht abzugsfähige Aufwendungen aus permanenten Differenzen zwischen dem zu versteuernden Einkommen nach Landesrecht und dem Jahresabschluss nach IFRS dar:

in € Mio.	2002	2001
Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	187	2,001
Ertragsteuersatz	34.5%	35%
Erwarteter Steuerertrag (-aufwand)	(65)	(700)
Auswirkung gesetzlicher Steuersatzänderung	0	(1)
Steuereffekt abweichender ausländischer Steuersätze	(35)	(4)
Einmaliger buchtechnischer Gewinn	–	936
Abschreibung Goodwill	(321)	(588)
Abschreibung aktiver latenter Steuern/Auflösungen, netto	(11)	(264)
Steuervergünstigungen für F&E-Aufwendungen	53	48
Beteiligungsergebnis (at equity)	28	15
Steuerauswirkungen von Abschreibungen auf Beteiligungen	(39)	(73)
Sonstige	(63)	(15)
Ausgewiesener Steuerertrag (-aufwand)	(453)	(646)

Latente Steuern spiegeln temporäre Bewertungsdifferenzen von bestimmten Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten aufgrund eines unterschiedlichen Wertansatzes nach Steuerrecht und IFRS wider. Zukünftige steuerliche Auswirkungen aus operativen Verlusten und vortragsfähigen Steuervergünstigungen werden ebenfalls bei der Berechnung der latenten Steuern berücksichtigt. Latente Steuern wurden für folgende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten gebildet:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Immaterielle Vermögensgegenstände	15	12
Vorräte	341	379
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	–	174
Steuerliche Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen	654	613
Pensionsrückstellungen	585	498
Sonstige Rückstellungen	482	2.239
Verbindlichkeiten	711	585
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	725	870
	3.513	5.370
Abschreibung auf aktive latente Steuern	(564)	(625)
Aktive latente Steuern	2.949	4.745
Sachanlagevermögen	932	1.046
Finanzanlagen	107	81
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	900	107
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	32	–
Sonstige	–	29
Passive latente Steuern	1.971	1.263
Latente Steuern (netto)	978	3.482

Die Abnahme der aktiven latenten Steuern auf die sonstigen Rückstellungen beruht auf der Marktbewertung von Finanzinstrumenten gemäß IAS 39. Diese Marktbewertung wird im Jahr 2002 hauptsächlich unter den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen, was wiederum einen Anstieg der passiven latenten Steuern dieser Position bewirkte.

Zum 31. Dezember 2002 wies der Konzern niederländische körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von €23 Millionen, ausländische Verlustvorträge und vortragsfähige Steuervergünstigungen in Höhe von €1.723 Millionen (davon Deutschland: €602 Millionen; Großbritannien: €520 Millionen; Frankreich: €347 Millionen; Spanien: €159 Millionen) sowie deutsche gewerbesteuerliche Verlustvorträge von €524 Millionen aus. Der Gesamtbetrag aller Verlustvorträge und Steuervergünstigungen beläuft sich auf €654 Millionen, wovon am 31. Dezember 2002 €282 Millionen abgeschrieben waren.

Wertberichtigungen auf latente Steuern basieren auf einer Einschätzung des Managements über den Grad der Realisierbarkeit. Die heutige Einschätzung der Höhe der als realisierbar betrachteten aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Ertragslage des Konzerns ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen der aktiven latenten Steuern erforderlich machen.

Nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern gleicher Fälligkeit innerhalb einer steuerlichen Einheit und mit gleicher Laufzeit stellen sich die aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wie folgt dar:

in € Mio.	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Summe	Davon langfristig	Summe	Davon langfristig
Aktive latente Steuern	2.992	1.877	4.288	2.924
Passive latente Steuern	(2.014)	(1.350)	(806)	(689)
Aktive latente Steuern (netto)	978	527	3.482	2.235

Die direkt im Eigenkapital gebuchten latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2002	2001
Erstmalige Anwendung von IAS 39	–	222
Marktwerte in den Rücklagen:		
„Available-for-sale“ Wertpapiere	8	1
Cash-Flow-Hedges	(1.051)	606
Summe	(1.043)	829

10 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände enthalten im Wesentlichen Goodwill. Ihre Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs-/Herstellungskosten	Stand		Zugänge	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand
	1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen					31. Dezember 2002
in € Mio.							
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	378	(10)	132	(5)	–	(25)	470
Goodwill	12.263	(9)	79	9	–	(3)	12.339
Summe	12.641	(19)	211	4	–	(28)	12.809

Abschreibungen	Stand		Planmäßige Abschrei- bungen	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand
	1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen					31. Dezember 2002
in € Mio.							
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	(232)	6	(68)	4	–	23	(267)
Goodwill	(1.821)	1	(936)	3	–	0	(2.753)
Summe	(2.053)	7	(1.004)	7	–	23	(3.020)

Carrying amount	Stand	Stand
	1. Januar 2002	31. Dezember 2002
in € Mio.		
Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	146	203
Goodwill	10.442	9.586
Summe	10.588	9.789

Der Goodwill hat sich im Wesentlichen aufgrund der nachträglichen Kaufpreis- und Marktwertanpassungen der MBDA (€+39 Millionen), der Cogent (€+29 Millionen) und der Tesat Spacecom (€+5 Millionen) erhöht.

Wertminderungstests

Aufgrund der verschlechterten Marktbedingungen in der Raumfahrtindustrie, insbesondere hinsichtlich Satelliten, gab es Hinweise auf eine verminderte Werthaltigkeit der in der Space Division vorhandenen Goodwills. Deshalb wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten („Cash Generating Units“) Satelliten und Telekommunikation, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägerraketen sowie Raumfahrt der EADS CASA Werthaltigkeitstest vorgenommen. Zur Bestimmung des erzielbaren Betrages („Recoverable Amount“), hier des Nutzungswertes („Value in Use“), wurden die Werthaltigkeitstests unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode mit einem Abzinsungsfaktor vor Steuern von 12,5% durchgeführt. Als Ergebnis wurden die Cash Generating Units Satelliten und Telekommunikation sowie der Raumfahrtbereich der EADS CASA um €350 Millionen abgeschrieben. Dieser Betrag ist in den Abschreibungen auf den Goodwill in Höhe von €936 Millionen enthalten.

Aufgrund der Terroranschläge des 11. September 2001 wurde ein Werthaltigkeitstest des auf die Division Airbus als eigenständiger Cash Generating Unit entfallenden Goodwills durchgeführt. Da der erzielbare Betrag den Buchwert überstieg, war keine Wertberichtigung vorzunehmen. Weitere Werthaltigkeitstests wurden für die Divisions Space sowie Defence and Civil Systems durchgeführt, die im Jahr 2001 zu Abwertungen für Astrium in Höhe von €210 Millionen, für Verteidigungselektronik S & DE in Höhe von €240 Millionen, für Lenkflugkörpersysteme in Höhe von €170 Millionen und für Matra Datavision in Höhe von €170 Millionen führten.

11 Sachanlagen

Die Bruttowerte, kumulierten Abschreibungen und Nettowerte der Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

Anschaffungs-/Herstellungskosten in € Mio.	Stand		Zugänge	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2002
	1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.876	(39)	303	3	123	(44)	4.222
Technische Anlagen und Maschinen	4.512	(258)	466	(12)	1.202	(119)	5.791
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.219	(308)	340	31	(990)	(428)	5.864
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	812	(31)	1.074	2	(108)	(62)	1.687
Summe	16.419	(636)	2.183	24	227	(653)	17.564

Abschreibungen in € Mio.	Stand		Planmäßige Abschrei- bungen	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Um- gliederungen	Abgänge	Stand 31. Dezember 2002
	1. Januar 2002	Wechselkurs- differenzen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	(1.267)	16	(200)	–	(53)	32	(1.472)
Technische Anlagen und Maschinen	(2.259)	170	(636)	7	(735)	101	(3.352)
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	(2.833)	164	(543)	(19)	760	292	(2.179)
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	(10)	–	(46)	–	4	–	(52)
Summe	(6.369)	350	(1.425)	(12)	(24)	425	(7.055)

Buchwerte in € Mio.	Stand	Stand
	1. Januar 2002	31. Dezember 2002
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.609	2.750
Technische Anlagen und Maschinen	2.253	2.439
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.386	3.685
Geleistete Anzahlungen auf Sachanlagen und Anlagen im Bau	802	1.635
Summe	10.050	10.509

Unter der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ werden (i) mit Herstellungskosten von € 1.336 Millionen (2001: € 1.294 Millionen) Flugzeuge ausgewiesen, die unter Operating Leases verleast sind, und (ii) mit Herstellungskosten von € 1.709 Millionen (2001: € 1.912 Millionen) Flugzeuge, bei deren Verkauf Wertgarantien gegeben wurden, deren Barwert mehr als 10% des Flugzeugverkaufspreises, der als Marktwert angenommen wurde, ausmacht, und die infolgedessen als Operating Leases behandelt werden. Mit dem Verkauf werden die ursprünglich unter den Vorräten ausgewiesenen Werte in das Sachanlagevermögen umgliedert und über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben. Die aus dem Verkauf resultierenden Umsatzerlöse werden abgegrenzt und unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen (Siehe Anm. 21: „Passive Rechnungsabgrenzungsposten“).

Der Gesamtbetrag der Buchwerte für Vermögensgegenstände aus Operating-Lease-Verträgen beträgt € 3.045 Millionen (2001: € 3.206 Millionen), die kumulierten Abschreibungen betragen € 1.445 Millionen (2001: € 1.384 Millionen). Die Abschreibungen in 2002 betragen € 263 Millionen (2001: € 419 Millionen); (Siehe Anm. 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“).

Die zukünftigen Zahlungen von Kunden aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen, die in den Umsatzerlösen auszuweisen sind, belaufen sich zum 31. Dezember 2002 (nicht abgezinst) auf:

Bis Ende des Jahres 2003	179
Nach Ende des Jahres 2003 und bis Ende 2007	653
Nach Ende des Jahres 2007	352

Im Jahr 2002 hat der Konzern fünf Beluga Flugzeuge aus der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ in die Position „Technische Anlagen und Maschinen“ umgegliedert. Diese Flugzeuge werden für die Produktion genutzt. Ein Gegeneffekt resultierte aus der Neuverhandlung von Verträgen für bestimmte geleaste Airbus Flugzeuge, die zu einer Umstellung von Finance Leases zu Operating Leases führte. Diese Flugzeuge sind nun in der Position „Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung“ enthalten.

Unter den Sachanlagen werden auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen ausgewiesen, die wegen der ihnen zugrundeliegenden Leasing-Verträge („Finance Leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Ihre Buchwerte belaufen sich zum 31. Dezember 2002 auf € 146 Millionen (2001: € 169 Millionen), nach kumulierten Abschreibungen von € 296 Millionen (2001: € 273 Millionen). Die Abschreibungen des Jahres 2002 betragen € 23 Millionen.

12 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.333	1.252
Übrige Beteiligungen	810	766
Sonstige Finanzanlagen	2.732	2.708
Summe	4.875	4.726

Alle **Beteiligungen an assoziierten Unternehmen** werden at equity bilanziert. Der Betrag betrifft im Jahr 2002 die 45,96%ige Beteiligung an Dassault Aviation (2001: 45,96%) in Höhe von € 1.333 Millionen (2001: € 1.252 Millionen). Da für die Beteiligung an Dassault Aviation noch keine Werte für das Jahr 2002 vorlagen, wurde das Jahresergebnis auf Basis der Vorjahreswerte berichtet, angepasst um erhaltene Dividenden (Siehe Anm. 8: „Finanzergebnis“). Eine Aufstellung der wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und die Beteiligungsquote ist der Anlage „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ zu entnehmen.

Die **übrigen Beteiligungen** bestehen aus verschiedenen nicht-konsolidierten Gesellschaften, im Wesentlichen aus dem 42,0%igen Anteil an Nortel Networks Germany (€ 156 Millionen), der 45,0%igen Beteiligung an Nortel Networks France von € 119 Millionen und der Beteiligung an Embraer in Höhe von € 75 Millionen. Wegen Veränderungen in der Management-Struktur bereits im Jahr 2001 werden die Beteiligungen an den beiden Nortel-Gesellschaften nicht konsolidiert.

Die **sonstigen Finanzanlagen** beinhalten hauptsächlich die Absatzfinanzierung. Diese betrifft (i) Darlehen an Kunden in Höhe von € 656 Millionen (2001: € 949 Millionen), (ii) Forderungen aus der Finanzierung von Flugzeugen in Höhe von € 749 Millionen (2001: € 514 Millionen) und (iii) verpfändete Bankeinlagen in Höhe von € 1.146 Millionen (2001: € 1.044 Millionen). Im Rahmen der Absatzfinanzierung werden langfristige Darlehen an Kunden vergeben. Die Fälligkeit dieser Darlehen ist zumeist mit der Nutzungsdauer des Flugzeuges verbunden. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing und die Darlehen an Kunden sind Bestandteil des Flugzeugfinanzierungsrisikos, sie beinhalten zum 31. Dezember 2002 kumulierte Abschreibungen von € 444 Millionen (2001: € 477 Millionen). Absatzfinanzierungen sind generell durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert. (Siehe Anm. 24: „Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu Einzelheiten zu Absatzfinanzierungen)

Zusammensetzung der Finanzanlagen aus Finanzierungsleasing:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Mindestleasingzahlungen	1.114	1.022
Unrealisierte Zinserträge	(217)	(222)
Wertberichtigung	(148)	(286)
Summe	749	514

Die zukünftig zu erwartenden Mindestleasingzahlungen sowie die Bruttogesamtinvestition aus Finanzierungsleasing ergeben sich wie folgt (nicht abgezinst):

in € Mio.	
Bis Ende des Jahres 2003	76
Nach Ende des Jahres 2003 und bis Ende des Jahres 2007	340
Nach Ende des Jahres 2007	698

Im Rahmen von Kundenfinanzierungstransaktionen wird von Airbus in Zusammenhang mit Finanzierungsverpflichtungen gegenüber dem Leasinggeber ein bestimmter Betrag unter verpfändeten Bankeinlagen ausgewiesen.

Des Weiteren sind in den sonstigen Finanzanlagen Ausleihungen in Höhe von €181 Millionen (2001: €201 Millionen), wie z. B. an Mitarbeiter, enthalten.

13 Vorräte

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	853	929
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.478	8.108
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	1.525	1.796
Geleistete Anzahlungen	1.342	1.230
	12.198	12.063
Erhaltene Anzahlungen	(9.498)	(9.594)
Summe	2.700	2.469

Die Vorräte sind als kurzfristige Vermögensgegenstände eingestuft. Der Konzern hat beginnend mit dem 31. Dezember 2002 die Zuordnung von Airbus Flugzeugen zu fertigen und unfertigen Erzeugnissen umgestellt. EADS ist der Überzeugung, dass es zu einem richtigeren Ausweis führt, wenn unter den fertigen Erzeugnissen nur Flugzeuge ausgewiesen werden, die bereit zur Auslieferung an den Kunden sind, einschließlich der Testflugzeuge. Vor dieser Änderung wurden die Flugzeuge den fertigen Erzeugnissen nach Datum ihres „theoretischen Erstfluges“ zugeordnet. Per 31. Dezember 2001 wurde deshalb ein Betrag in Höhe von €1.518 Millionen von den fertigen in die unfertigen Erzeugnisse umgegliedert.

14 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.472	5.572
Wertberichtigungen	(358)	(389)
Summe	4.114	5.183

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind als kurzfristige Vermögensgegenstände klassifiziert. Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2002 €275 Millionen (2001: €55 Millionen) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

15 Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von €5.256 Millionen (2001: €2.633 Millionen) betreffen die positiven beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente in Höhe von €2.819 Millionen (2001: €92 Millionen) sowie die an die Deutsche Bundesregierung geleisteten Abgeltungszahlungen von rückzahlbaren Zuschüssen mit einem Restbetrag von €355 Millionen (2001: €454 Millionen). Letztere werden entsprechend der Auslieferungskadenz für die betreffenden Flugzeugprogramme ergebniswirksam abgeschrieben.

Ferner enthalten die übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände zum 31. Dezember 2002 Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von €247 Millionen (2001: €189 Millionen), Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, von €357 Millionen (2001: €352 Millionen), nach Abzug von Wertberichtigungen €(132) Millionen (2001: €(112) Millionen), sowie Einkommensteuer von €389 Millionen.

Zum 31. Dezember 2002 werden übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände von €2.243 Millionen (2001: €1.610 Millionen) mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr als kurzfristige Vermögensgegenstände eingestuft.

16 Wertpapiere

Zum 31. Dezember 2002 umfasst der Wertpapierbestand von € 4.497 Millionen (2001: € 5.341 Millionen) ausschließlich „Available-for-sale“-Wertpapiere. Wertpapiere in Höhe von € 4.043 Millionen (2001: € 4.954 Millionen), die innerhalb der dem Bilanzstichtag folgenden 12 Monate eingelöst werden sollen, werden als kurzfristig eingestuft.

17 Eigenkapital

Die Veränderungen des Eigenkapitals werden in der „Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals“ dargestellt.

Zum 31. Dezember 2001 ist das gezeichnete Kapital des Konzerns in 811.198.500 Stammaktien eingeteilt (2001: 809.175.561). Die Anteile sind ausschließlich Stammaktien, ihr Nennwert beträgt € 1,00. Das genehmigte Kapital besteht aus 3.000.000.000 Aktien.

Im Zuge eines Angebots an die Mitarbeiter zum Kauf von Aktien in 2002 – Employee Stock Ownership Plan (ESOP) – (Siehe Anm. 27: „Aktienorientierte Vergütung“) hat die EADS 2.022.939 Aktien ausgegeben, die somit ein Stammkapital von € 2.022.939 darstellen.

Von der Hauptversammlung der EADS wurde am 17. Mai 2002 ein Rückkauf eigener Aktien genehmigt. Daraufhin hat der Board of Directors des Konzerns am 9. August und 11. Oktober 2002 beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien umzusetzen. Die CEOs wurden vom Board of Directors beauftragt, einen entsprechenden Plan für den Rückkauf von bis zu 10.100.000 eigenen Aktien (1,25% der ausstehenden Aktien) auszuarbeiten. Am 12. Juli 2001 und am 18. September 2001 hat der Board of Directors beschlossen, ein Programm zum Rückkauf eigener Aktien zu starten, wie es in der Hauptversammlung am 10. Mai 2001 genehmigt wurde. Die CEOs wurden vom Board of Directors angewiesen, einen Plan zum Rückkauf von 10.500.000 Aktien auszuarbeiten. Insgesamt liegt die Genehmigung zum Rückkauf von bis zu 20,6 Millionen eigener Aktien (2,54% der ausstehenden Aktien) vor.

Im Jahr 2002 hat der Konzern erstmalig 10.241.252 eigene Aktien zurückgekauft, so dass zum 31. Dezember 2002 800.957.248 ausstehende Aktien bestehen. In Vorjahren wurden keine eigenen Anteile erworben.

Des Weiteren hat die Hauptversammlung am 17. Mai 2002 eine Bardividende für das Geschäftsjahr 2001 von € 0,50 je Aktie brutto beschlossen, die am 28. Juni 2002 ausgezahlt wurde.

Das gezeichnete Kapital beinhaltet den Nominalbetrag der ausstehenden Aktien. Die Zunahme des Gezeichneten Kapitals resultiert aus den Zahlungen der Mitarbeiter im Rahmen des 2002 – Employee Stock Ownership Plan (ESOP) in Höhe von 2.022.939. Die Rücklagen setzen sich aus der Kapitalrücklage, der Gewinnrücklage sowie dem Jahresergebnis zusammen.

Der Posten „Accumulated Other Comprehensive Income“ beinhaltet alle Vorgänge, die direkt im Eigenkapital berücksichtigt werden, aus den Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von veräußerungsfähigen Finanzinstrumenten, von Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit einem Cash-Flow-Hedge sowie aus der Währungsumrechnung ausländischer Gesellschaften.

Der Betrag der eigenen Anteile gibt den hierfür gezahlten Wert wieder.

18 Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (Siehe Anm. 18 a)	3.392	3.176
Finanzinstrumente (Siehe Anm. 18 b)	161	3.673
Sonstige Rückstellungen (Siehe Anm. 18 c)	4.695	5.069
Summe	8.248	11.918

Zum 31. Dezember 2002 weisen € 3.209 Millionen (2001: € 3.019 Millionen) der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, € 11 Millionen (2001: € 1.627 Millionen) der Rückstellungen für Finanzinstrumente und € 3.194 Millionen (2001: € 2.833 Millionen) der sonstigen Rückstellungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Konzern-Mitarbeiter erhalten nach Eintritt in den Ruhestand Pensionszahlungen entsprechend den bestehenden Pensionszusagen. Deren Inhalt richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und Gepflogenheiten derjenigen Länder (v. a. Frankreich und Deutschland), in denen der Konzern tätig ist. Dabei erfolgen in Frankreich die Pensionszahlungen entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auf Basis der Beschäftigungszeit und in Deutschland entsprechend der Höhe des Gehalts und der Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen. Pensionspläne können auf dem Verdienst des vergangenen Jahres, auf einem Durchschnitt der letzten drei Jahre der Beschäftigung oder auf feststehenden Zusagen abhängig von der Höhe des Verdienstes und der Position im Unternehmen basieren.

Zur Feststellung der Höhe der Pensionsverpflichtungen des Konzerns werden regelmäßig versicherungsmathematische Gutachten eingeholt. Versicherungsmathematische Annahmen betreffen hierbei die Veränderungen der Löhne und Gehälter, das Renteneintrittsalter sowie langfristige Zinssätze. Es werden sämtliche Aufwendungen erfasst, die für die Erfüllung der Verpflichtungen notwendig sind.

Die sich aus dem versicherungsmathematischen Gutachten ergebende Verpflichtung wird als Rückstellung passiviert. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden abgegrenzt und über die verbleibende Dienstzeit des Mitarbeiters erst nach Überschreiten des sogenannten Korridors ergebniswirksam vereinnahmt. Der Korridor berechnet sich als 10% des jeweils höheren Betrages, des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtung („Defined Benefit Obligation“) oder des beizulegenden Zeitwertes des Planvermögens.

Die folgende Aufstellung zeigt die Zusammensetzung der Pensionsverpflichtungen des Konzerns:

Veränderungen der Pensionsverpflichtungen im Jahr 2002

in € Mio.

Stand der Pensionsverpflichtung am 1. Januar 2002	3.151
Pensionsaufwendungen (netto) des Jahres 2002	319
Zuwendungen	(16)
Verbrauch (Zahlungen an Pensionäre)	(109)
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	12
Stand der Pensionsverpflichtung am 31. Dezember 2002	3.357

Der Unterschied zwischen dem Gesamtbetrag der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (€ 3.392 Millionen; 2001: € 3.176 Millionen) und der hier dargestellten Nettoverpflichtung (€ 3.357 Millionen; 2001: € 3.151 Millionen) beruht auf zusätzlichen abgegrenzten Verpflichtungen für künftige Ausgleichszahlungen (€ 35 Millionen; 2001: € 25 Millionen), die im Jahr ihrer Entstehung nicht sofort im Nettobetrag der Pensionsverpflichtung erfasst werden.

Veränderung des Anwartschaftsbarwertes („Defined Benefit Obligations“)

in € Mio.

	2002	2001
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Jahres	3.880	3.512
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	124	84
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	229	220
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderungen der Versorgungszusagen	0	(8)
Versicherungsmathematische Verluste	201	191
Änderungen im Konsolidierungskreis und sonstige Änderungen	8	12
Pensionszahlungen	(155)	(131)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Jahres	4.287	3.880

Der Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres stellt den Barwert der erwarteten künftig zu leistenden Zahlungen dar (vor Abzug des Fondsvermögens), mit denen die Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern für die erbrachten Leistungen in der laufenden und früheren Perioden beglichen werden. Die versicherungsmathematischen Verluste zum 31. Dezember 2002 in Höhe von € 201 Millionen wurden überwiegend von einem Rückgang der Zinssätze in Deutschland von 6,0% auf 5,75% verursacht.

Veränderungen des Fondsvermögens

in € Mio.	2002	2001
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Jahres	571	682
Tatsächliche Ergebnisse aus dem Fondsvermögen	(35)	(70)
Zuwendungen/sonstiges	42	1
Pensionszahlungen	(46)	(42)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Jahres	532	571

Der Zeitwert des Fondsvermögens am Ende des Berichtsjahres beinhaltet Vermögensgegenstände, die von langfristigen Pensionsfonds gehalten werden. Sie dienen ausschließlich der Begleichung der Pensionsverpflichtungen. Das Fondsvermögen ist nur teilweise den Schwankungen der Börsen ausgesetzt, da nur der geringere Teil des Fondsvermögens in volatilen Wertpapieren angelegt ist.

In der folgenden Tabelle wird die Überleitung des Finanzierungsstatus zum in der Bilanz ausgewiesenen Betrag der Pensionsverpflichtungen dargestellt:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Finanzierungsstatus ¹	3.755	3.309
Noch unberücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(398)	(158)
Pensionsrückstellungen	3.357	3.151

¹ Differenzbetrag zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Pensionsrückstellungen geben die Verpflichtungen aus Anwartschaftsbarwerten wieder und sind Bestandteil der Position „Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen“. Sie beinhalten den Finanzierungsstatus, korrigiert um versicherungsmathematische Gewinne/Verluste. Da diese die entsprechenden Kriterien nicht erfüllen, sind sie nicht zu bilanzieren.

In den Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Annahmen verwendet:

Annahmen

in %	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Abzinsungsfaktor	5,0–5,75	5,0–6,0
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0–3,5
Inflationsrate	1,75	2,0

Die Netto-Pensionsaufwendungen (im Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden enthalten) setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2002	2001
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	124	84
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	229	220
Erwarteter Ertrag aus dem Fondsvermögen	(42)	(47)
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne) – netto	8	0
Netto-Pensionsaufwendungen	319	257

b) Finanzinstrumente

Die Rückstellungen für Finanzinstrumente (€ 161 Millionen; 2001: € 3.673 Millionen) beinhalten die negativen beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente im Zusammenhang mit Fremdwährungsabsicherungen. Die Abnahme resultiert aus dem verbesserten Wechselkurs des Euros gegenüber dem US-Dollar (2002: 1 Euro = 1,0487 US-Dollar; 2001: 1 Euro = 0,8813 US-Dollar).

c) Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Flugzeugfinanzierungsrisiken	1.215	1.498
Nachlaufkosten	802	820
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	433	450
Steuerrückstellungen	255	213
Gewährleistungen	180	198
Übrige sonstige Rückstellungen	1.810	1.890
Summe	4.695	5.069

Die Rückstellung für Flugzeugfinanzierungsrisiken zum 31. Dezember 2002 beinhaltet in Übereinstimmung mit den Konzern-Richtlinien die Netto-Risikoposition aus der Flugzeugfinanzierung (€689 Millionen) sowie Risiken aus Wertgarantien (€526 Millionen) von Airbus und ATR als Teil der Division Aeronautic.

Die Rückstellungen veränderten sich während des Jahres wie folgt:

in € Mio.	1. Januar 2002	Wechselkurs-differenzen	Zugänge	Um-gliederungen	Verbrauch/ Auflösung	31. Dezember 2002
Flugzeugfinanzierungsrisiko	1.498	(236)	227	(126)	(148)	1.215
Nachlaufkosten	820	0	380	(54)	(344)	802
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	450	(5)	145	(28)	(129)	433
Steuerrückstellungen	213	0	90	(7)	(41)	255
Gewährleistungen	198	(10)	64	7	(79)	180
Übrige sonstige Rückstellungen	1.890	(107)	636	98	(707)	1.810
Summe	5.069	(358)	1.542	(110)	(1.448)	4.695

19 Finanzverbindlichkeiten

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Anleihen	209	426
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	256	286
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	166	90
Darlehen	80	106
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	100	110
Übrige	374	444
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (Restlaufzeit weniger als ein Jahr)	1.185	1.462
Anleihen	44	195
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 810 (2001: 1.162)</i>	1.313	1.541
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen <i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 0 (2001: 9)</i>	0	18
Darlehen <i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 667 (2001: 1.217)</i>	968	1.648
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen <i>Davon mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren: 688 (2001: 1.094)</i>	1.466	1.636
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	3.791	5.038
Summe	4.976	6.500

Die Abnahme der Finanzverbindlichkeiten von €6.500 Millionen zum 31. Dezember 2001 auf €4.976 Millionen zum 31. Dezember 2002 resultiert aus günstigen Wechselkursauswirkungen von €782 Millionen, Tilgungen von Ausleihungen in Höhe von €368 Millionen sowie der Rückzahlung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. In den übrigen Finanzverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Joint-Venture-Partnern enthalten. Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen sind mit verpfändeten Bankeinlagen in Höhe von €1.146 Millionen (2001: €1.044 Millionen) besichert.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten fünf Jahren und danach wie folgt fällig:

in € Mio.	Finanzverbindlichkeiten
2003	1.185
2004	193
2005	325
2006	393
2007	715
Danach	2.165

20 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige Verbindlichkeiten

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.070	5.466
Übrige Verbindlichkeiten	10.246	10.631
Summe	15.316	16.097

Zum 31. Dezember 2002 setzen sich die **übrigen Verbindlichkeiten** vor allem aus erhaltenen Anzahlungen von € 3.578 Millionen (2001: € 4.509 Millionen) und aus von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüssen von € 4.265 Millionen (2001: € 3.469 Millionen) zusammen. Darüber hinaus enthalten sie weitere Verbindlichkeiten gegenüber nahe stehenden Parteien von € 85 Millionen (2001: € 68 Millionen) und verbundenen Unternehmen von € 80 Millionen (2001: € 85 Millionen). Aufgrund der Schwäche des US-Dollars gegenüber dem Euro nahmen die erhaltenen Anzahlungen um € 449 Millionen ab. Der Anstieg der von europäischen Regierungen gewährten rückzahlbaren Zuschüsse ist im Wesentlichen auf das Airbus Programm A380 zurückzuführen.

Laufzeit – Von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2002 € 33 Millionen (2001: € 173 Millionen) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf. In den übrigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten von € 3.982 Millionen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und Verbindlichkeiten von € 3.715 Millionen mit einer Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren enthalten.

21 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der größte Teil der Rechnungsabgrenzungsposten betrifft die Abgrenzung der Umsatzerlöse von Airbusflugzeugen, die aufgrund von Wertgarantien als Operating Lease bilanziert werden (2002: € 2.031 Millionen; 2001: € 2.309 Millionen).

Konzern-Kapitalflussrechnung

22 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Position „Liquide Mittel“ in der Kapitalflussrechnung beinhaltet €227 Millionen (2001: €386 Millionen), die von der Division Airbus bei BAES angelegt sind. Weiterhin sind €596 Millionen (2001: €414 Millionen) enthalten, die den EADS Anteil an den flüssigen Mitteln von MBDA darstellen, die bei BAES und Finmeccanica angelegt sind. Diese flüssigen Mittel sind auf Anforderung sofort für die EADS verfügbar.

Des Weiteren ist in der Konzernbilanz und der Konzern-Kapitalflussrechnung zum 31. Dezember 2002 in der Position „Liquide Mittel“, bestehend aus Zahlungsmitteln, zahlungsmittelnahe Instrumenten und bestimmten Wertpapieren (Siehe Anm. 2: „Grundsätze der Rechnungslegung“), unter anderem ein Betrag in Höhe von €160 Millionen von Astrium berücksichtigt. Entsprechend der Quotenkonsolidierung der Anteile an Astrium korrespondiert dieser Betrag mit geleisteten Anzahlungen an Astrium, die wiederum seitens der EADS von BAES im Rahmen der Astrium-Vereinbarungen zurückgefordert werden können.

In der folgenden Übersicht werden Einzelheiten zu Zugängen und Abgängen von Tochtergesellschaften und Geschäftsbereichen dargestellt:

in € Mio.	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001
Gesamt Kauf-(Verkaufs-)preis, aggregiert	(71)	415
Davon über flüssige Mittel und zahlungsmittelnahe Instrumente beglichen	(71)	415
Aggregierte flüssige Mittel und zahlungsmittelnahe Instrumente aus Zugängen und Abgängen	(9)	13

In dem aggregierten Verkaufspreis des Jahres 2002 in Höhe von €71 Millionen ist mit €63 Millionen der Betrag für den Verkauf von Aircelle enthalten.

Der Kaufpreis des Jahres 2001 in Höhe von €415 Millionen betrifft hauptsächlich den Erwerb der Anteile an Cogent, Tesat und Dornier.

In der Position der Konzern-Kapitalflussrechnung „Ergebnis aus Abgängen im Anlagevermögen/Ergebnis von at equity bilanzierten Beteiligungen“ ist für 2002 in Höhe von €134 Millionen das Bruttoergebnis von assoziierten Unternehmen enthalten.

Wechselkursänderungen wirkten sich mit €82 Millionen auf die Zahlungsmittel aus, wobei die Schwäche des US-Dollars in 2002 eine wesentliche Ursache war.

Sonstige Erläuterungen

23 Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen. Der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Die EADS ist der Auffassung, dass für laufende und vorhersehbare Risiken aus Rechtsstreitigkeiten angemessene Vorsorgen getroffen wurden. Es ist nicht auszuschließen, dass für den EADS-Konzern aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Der Begriff „nicht auszuschließen“ ist in diesem Zusammenhang derart gemeint, dass die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines zukünftigen Ereignisses mehr als unwahrscheinlich, jedoch geringer als wahrscheinlich ist. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der EADS haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung der EADS keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Die EADS ist sich, mit Ausnahme der im Weiteren erläuterten, keiner außergewöhnlichen Vorgänge, schwebender oder drohender rechtlicher oder schiedsgerichtlicher Verfahren bewusst, die einen wesentlichen nachteiligen Einfluss auf die Finanz-, Geschäfts- und Ertragslage des Konzerns haben oder in naher Vergangenheit hatten.

Die EADS (genauer: die DADC und die Dornier GmbH) war und ist in verschiedene Rechtsstreitigkeiten und Schiedsgerichtsverfahren mit der Dornier Familie, die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH ist, verwickelt. Diese Verfahren betreffen die Rechtsgültigkeit verschiedener Gesellschafterbeschlüsse der Dornier GmbH, die hauptsächlich die Einbringung von Geschäftstätigkeiten und Vermögensgegenständen der Dornier GmbH betreffen. Diese waren Gegenstand von zwei Schiedsgerichtsverfahren, die erst kürzlich zugunsten der EADS/Dornier GmbH entschieden wurden. Des Weiteren wurde die Rechtsgültigkeit eines Teils dieser Einbringungsbestimmungen vom Oberlandesgericht Stuttgart bestätigt. Dennoch sind verschiedene Verfahren insbesondere hinsichtlich der Einbringung von Anteilen an der Dornier Luftfahrt GmbH in die Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH durch Dornier noch anhängig. Die EADS und die Dornier GmbH erwarten ebenso günstige Entscheidungen zu den verbleibenden Streitigkeiten wie in den bisherigen Fällen.

Gegen Ende des Jahres 2002 wurde ein Antrag auf ein Schiedsgerichtsverfahren gegen ein Tochterunternehmen der EADS gestellt. Gegenstand ist ein Liefervertrag für Ausrüstungsgegenstände, der bereits vor mehreren Jahren erfüllt wurde. Die EADS ist der Auffassung, eine starke formal rechtliche und faktische Verteidigungsposition zu haben. Aufgrund des frühen Stadiums des Verfahrens kann das finanzielle Risiko nicht beziffert werden.

24 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualforderungen

In einem Schiedsgerichtsverfahren, das von Thales eingeleitet wurde, ist der EADS (genauer Euro-missile GIE) auf Basis ihres Gegenanspruches ein Gesamtbetrag in Höhe von € 107,6 Millionen zugesprochen worden. Die EADS hatte diesen Betrag zum 31. Dezember 2002 nicht erhalten und auch bilanziell nicht berücksichtigt. Der Schiedsspruch wurde sofort rechtlich wirksam, Euromissile GIE hat die Zahlung am 17. Februar 2003 erhalten. Thales hat jedoch die Annullierung des Schiedsspruches beantragt.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Absatzfinanzierung – In Verbindung mit ihren Airbus- und ATR-Aktivitäten geht die EADS Verpflichtungen im Rahmen von Absatzfinanzierungen für ausgewählte Kunden ein.

Absatzfinanzierungen werden in der Regel durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge gesichert. Zusätzlich profitieren Airbus und ATR von Sicherungsklauseln und speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Sicherungspaketen, die die unterstellten Risiken und rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Die EADS ist der Auffassung, dass die geschätzten Marktwerte der finanzierten Flugzeuge potentielle Verluste aus den Finanzierungsgeschäften in hohem Maße abdecken. Um verbleibende ungedeckte Differenzen zwischen den eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen und den Marktwerten der finanzierten Flugzeuge abzufangen, wird sofern zuordenbar, entweder der betroffene Vermögensgegenstand abgeschrieben oder

eine Rückstellung für das Finanzierungsrisiko gebildet. Grundlage für diese Wertberichtigungen ist das Risiko-Preis-Modell, das zu jedem Abschluss zur Beurteilung der Restwerte von Flugzeugen angewendet wird.

Abhängig davon, welcher Vertragspartner Risiken und Chancen des Eigentums an dem finanzierten Flugzeug übernimmt, wird der Vermögensgegenstand in der Bilanz (i) als Operating Lease (Siehe Anm. 11: „Sachanlagen“), (ii) Darlehen an den Kunden oder (iii) als Forderung aus einem Finance Lease (Siehe Anm. 12: „Finanzanlagen“) behandelt. Zum 31. Dezember 2002 belaufen sich die damit zusammenhängenden kumulierten Abschreibungen auf €459 Millionen für Operating Leases sowie auf €444 Millionen für Darlehen an Kunden und Finance Leases. Unter den Rückstellungen werden €72 Millionen für Flugzeugfinanzierungsrisiken ausgewiesen (Siehe Anm. 18c: „Sonstige Rückstellungen“).

Bestimmte Absatzfinanzierungen betreffen Sale-and-leaseback-Transaktionen von Flugzeugen, die einen Operating Lease mit einem Dritten als Leasinggeber darstellen. Sofern die Leasingverpflichtungen nicht an Dritte weiterveräußert wurden, leistet die EADS die zukünftigen Leasing-Zahlungen.

Zukünftige nominale **Operating-Lease-Raten** per 31. Dezember 2002, die aus der Absatzfinanzierung von Flugzeugen resultieren und unterhalb der Bilanz aufgeführt werden, werden folgendermaßen fällig:

in € Mio.

Bis zum Ende des Jahres 2003	244
Nach Ende des Jahres 2003 und bis zum Ende des Jahres 2007	1.022
Nach Ende des Jahres 2007	1.738

Die Gesamtsumme der zukünftigen Verpflichtungen aus Flugzeugleasingverträgen zum 31. Dezember 2002 von €3.004 Millionen beruht auf Headleaseverträgen und ist üblicherweise durch korrespondierende Erträge aus Subleaseverträgen mit Kunden gedeckt. Ein Großteil dieser Verpflichtungen (per 31. Dezember 2002: €1.552 Millionen) bezieht sich auf Transaktionen, die an Dritte weiterveräußert wurden, welche die Haftung für Zahlungen daraus übernehmen. Der Nominalwert zukünftiger Verpflichtungen aus dem Leasing von Airbus Flugzeugen, für die EADS das Risiko trägt, ist von €1.853 Millionen zum 31. Dezember 2001 auf €1.452 Millionen hauptsächlich aufgrund der Schwäche des US-Dollars zum Euro um €296 Millionen zurückgegangen. Die EADS definiert das Bruttoisiko aus solchen Operating-Lease-Verhältnissen als den Barwert der betreffenden Zahlungsströme. Die volle Differenz zwischen dem Bruttoisiko und dem geschätzten Wert der zugrunde liegenden Flugzeuge, die als Sicherheiten dienen, (das Nettoisiko) in Höhe von €617 Millionen wurde zum 31. Dezember 2002 unter den Rückstellungen für Flugzeugfinanzierungsrisiken berücksichtigt (Siehe Anm. 18c: „Sonstige Rückstellungen“).

Zusätzlich haftet die EADS für die gegenüber Kunden im Rahmen von Flugzeugverkäufen abgegebenen **Wertgarantien**. Das Airbus-Management hält die damit verbundenen finanziellen Risiken für begrenzt. Drei Faktoren stützen diese Einschätzung: (i) die Garantie umfasst nur einen Teil des geschätzten zukünftigen Wertes eines Flugzeuges, der Wert ist im Verhältnis zum geschätzten zukünftigen Wert vorsichtig ermittelt; (ii) das Risiko aus der Wertgarantie ist auf eine große Anzahl von Flugzeugen und Kunden verteilt; (iii) die Ausübungszeitpunkte ausstehender Wertgarantien erstrecken sich bis 2017, so dass jedes Jahr nur ein geringer Teil der Risikoposition fällig wird. So beträgt die durchschnittliche jährliche Risikoposition aus Wertgarantien für jedes Jahr zwischen 2003 bis 2007 nur ca. €280 Millionen. Die Veränderung des durchschnittlichen Risikos ergibt sich aus einem Höchstwert von möglichen Ausübungszeitpunkten für Wertgarantien in 2007. Bei Beachtung der einzelnen Jahre blieb das Risiko aus Wertgarantien in 2002 gegenüber 2001 unverändert. Das Nettoisiko von €526 Millionen ist in der Bilanz vollständig berücksichtigt, womit kein Restrisiko verbleibt.

Da der Zeitraum für die Ausübung einer Wertgarantie im Durchschnitt im 10. Jahr nach der Auslieferung des Flugzeuges beginnt, sind Wertgarantien, die die EADS im Jahr 2003 eingegangen ist, im Allgemeinen nicht vor dem Jahr 2013 ausübbar. Damit ist ein Anstieg dieses Risikos in der nahen Zukunft nicht zu erwarten.

Der Konzern ist ebenso **Deckungsverpflichtungen („Backstop Commitments“)** von bei Airbus und ATR bestellten und optierten Flugzeugen eingegangen. Diese Verpflichtungen werden nicht als Teil des BruttoRisikos angesehen bis die Finanzierung tatsächlich erfolgt ist, was erst bei Auslieferung des Flugzeuges der Fall ist. Die Gründe hierfür liegen in folgenden Tatsachen: (i) Erfahrungen aus der Vergangenheit belegen die Annahme, dass die Ausführung aller vorgeschlagenen Finanzierungen eher unwahrscheinlich ist, (ii) bis das Flugzeug ausgeliefert wird, halten Airbus und ATR den Vermögensgegenstand und sind in diesem Zusammenhang keinem ungewöhnlichen Risiko ausgesetzt und (iii) dritte Parteien können an der Finanzierung partizipieren. Um das Risiko von Airbus und ATR aus unerwünschten Krediten zu vermindern, enthalten die Verträge üblicherweise finanzielle Voraussetzungen, die der Garantiennehmer erbringen muss, um in den Vorteil der Garantien zu gelangen.

Für Verpflichtungen aus Absatzfinanzierung, die Airbus vor dem 1. Januar 2001 eingegangen ist, haften bestimmte EADS und BAE Systems-Konzerngesellschaften gesamtschuldnerisch, falls Airbus, trotz der zugrundeliegenden Sicherheiten, nicht in der Lage sein sollte, seinen

Verpflichtungen nachzukommen. Für Verpflichtungen, die nach dem 1. Januar 2001 eingegangen wurden, beschränkt sich die Haftung der EADS auf den Status als Gesellschafter der Airbus S.A.S. Betreffend ATR haftet jeder Konsortialpartner gesamtschuldnerisch und unbeschränkt gegenüber Dritten. Im Innenverhältnis beschränkt sich die Haftung auf den jeweiligen Anteil eines Partners.

Pensionsverpflichtungen – Die EADS arbeitet mit BAES in verschiedenen Joint Ventures zusammen, wobei hinsichtlich der Mitarbeiter Airbus und MBDA die bedeutendsten sind. Die bei den Joint Ventures beschäftigten britischen Mitarbeiter verbleiben in den BAES Pensionsplänen, so lange BAES Gesellschafter ist. Die Pläne sind leistungsorientierte Pensionspläne. BAES hat kürzlich eine Unterdeckung seines Pensionsfonds im Verhältnis zu den Pensionsverpflichtungen in Höhe von £2.164 Millionen nach Berücksichtigung latenter Steuern bekannt gegeben. Sofern die neuen UK Rechnungslegungsgrundsätze FRS 17 bereits angewendet würden, wäre dieser Fehlbetrag seitens BAES bilanziert worden. Die EADS Joint Ventures können grundsätzlich von diesem Fehlbetrag betroffen sein. Jedoch sehen die Vereinbarungen zu den Joint Ventures eine Begrenzung der Beitragszahlungen des Joint Ventures für einen bestimmten Zeitraum vor (z. B. für Airbus bis 2011). Alle übersteigenden Beiträge sind von BAES zu tragen. Aus diesem Grund ist die EADS während des Zeitraums der Beitragsbeschränkung nicht von steigenden Beiträgen aufgrund des Fehlbetrages betroffen. Zur Zeit stehen der EADS nur eingeschränkte Informationen zur Verfügung, wie sich die Unterdeckung nach dem Zeitraum der Beitragsbeschränkung auf die Joint Ventures auswirken wird.

Astrium ist nach der Vereinbarung, die am 30. Januar 2003 unterzeichnet wurde, kein Joint Venture mit BAES mehr. Die EADS wird für die britischen Beschäftigten einen Pensionsplan unter Übertragung des bestehenden Planes aufstellen. Abhängig von der Art des für die britischen Mitarbeiter aufzustellenden Pensionsplans wurde das maximale Risiko am 31. Dezember 2002 auf ca. £30 Millionen geschätzt. Dieser Betrag wird als Teil der Anschaffungskosten betrachtet und beeinflusst daher nicht das Jahresergebnis.

Sonstige Verpflichtungen – Weitere Haftungsverhältnisse betreffen Gewährleistungsverpflichtungen sowie Vertragserfüllungsgarantien gegenüber bestimmten Kunden.

Zukünftige nominale Aufwendungen aus **Miet- und Leasingverträgen** aus der Sicht der EADS als Leasingnehmer (**kein Flugzeugleasing**) betragen zum 31. Dezember 2002 €740 Millionen und betreffen hauptsächlich Beschaffungsvorgänge, z. B. Leasing von Gebäuden und Fahrzeugen. Folgende Laufzeiten sind zu verzeichnen:

in € Mio.	
Bis zum Ende des Jahres 2003	71
Nach Ende des Jahres 2003 und bis zum Ende des Jahres 2007	229
Nach Ende des Jahres 2007	440

25 Informationen über Finanzinstrumente

a) Finanzielles Risikomanagement

Aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit ist die EADS einer Reihe finanzieller Risiken ausgesetzt. Hier sind insbesondere Wechselkurs- und Zinsrisiken zu nennen, die im Weiteren näher erläutert werden. Das Management und die Begrenzung der finanziellen Risiken wird bei der EADS von der zentralen Treasury Abteilung entsprechend der vom Board of Directors beschlossenen Grundsätze ausgeführt. Die Identifizierung, Bewertung und Absicherung der finanziellen Risiken liegt in der Verantwortung von Treasury Committees, der Divisions des Konzerns und der operativen Geschäftsbereiche.

Marktrisiko

Währungsrisiko – Die EADS verwaltet ein langfristiges Sicherungsportfolio mit einer Laufzeit von mehreren Jahren, mit dem künftige US-Dollar-Umsätze, die hauptsächlich aus dem Airbus-Geschäft stammen, gesichert werden. Dieses „Hedge-Portfolio“ umfasst die große Mehrheit der Hedge-Transaktionen des Konzerns.

Die Umsatzerlöse der EADS werden überwiegend in US-Dollar erzielt, wohingegen der größte Teil der Kosten in Euro und in einem geringeren Umfang in britischen Pfund anfällt. Folglich wird in dem Maße, in dem die EADS keine Finanzinstrumente zur Absicherung ihrer gegenwärtigen und zukünftigen Netto-Fremdwährungsposition einsetzt, der Gewinn durch Kursänderungen des US-Dollars zum Euro beeinflusst. Da die EADS beabsichtigt, Gewinne nur aus dem operativen

Geschäft und nicht aus Spekulationen auf Währungskursänderungen zu erzielen, werden Sicherungsstrategien festgelegt, um den Einfluss von Wechselkursschwankungen auf diese Gewinne zu steuern und zu minimieren.

Für die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft hat die EADS einen Teil der zugrunde liegenden Grundgeschäfte als gesicherte Position eingeordnet. Gesichert wird die Netto-US-Dollar-Position. In erster Linie werden Devisentermin- und Optionsgeschäfte als Sicherungsinstrumente eingesetzt.

Die EADS verfolgt die Absicht, den größten Teil ihres Risikos auf Basis von „firm commitments“ und „forecasted transactions“ zu sichern. Die EADS sichert für Produkte wie Flugzeuge üblicherweise geplante Umsatzerlöse in US-Dollar für einen Zeitraum bis zum Jahr 2010. Die gesicherten Grundgeschäfte werden als die ersten künftig geplanten und mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit versehenen monatlichen Cash Flows definiert. Die Cash Flows entsprechen der Abschlusszahlung bei Auslieferung. Das Treasury Committee bestimmt die Höhe dieser Cash Flows, der üblicherweise bis zu 100% des Netto-US-Dollar-Position deckt. Die zugrunde liegende geplante Transaktion hat für die EADS eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit, wenn diese als künftige Lieferung in dem geprüften Auftragsbuch enthalten ist oder wenn es sehr wahrscheinlich ist, dass ein Vertragsabschluss erfolgt (z. B. schriftliche Absichtserklärung). Der Sicherungsanteil kann angepasst werden, um makroökonomischen Entwicklungen, die Wechselkurse und Zinssätze beeinflussen, so weit als möglich Rechnung zu tragen.

Im Projektgeschäft sichert die EADS 100% der spezifizierten Zahlungsströme aus verpflichtenden Einzelverträgen. Die Sicherung erfolgt auf einer reinen projektbezogenen Basis, d. h. für jeden neuen Vertrag.

Zinsrisiko – Die EADS wendet die Bilanzansatzmethode zur Begrenzung des Zinsrisikos an. Der Konzern steuert das Risiko durch die Zuordnung von Risikoprofilen von Vermögensgegenständen mit den entsprechenden Strukturen der Verbindlichkeiten. Das Nettozinsrisiko wird durch verschiedene Instrumente gesteuert, um die Risiken und finanziellen Auswirkungen zu minimieren. Aus diesem Grund setzt der Konzern Zinsinstrumente zur Sicherung ein.

Sicherungsinstrumente, die zur Sicherung von Verbindlichkeiten eingesetzt werden, haben maximal die gleichen Nominalwerte und gleichen Fälligkeiten wie das gesicherte Grundgeschäft. Davon ausgenommen sind einige wenige Positionen mit positiven Marktwertänderungen von geringem Umfang. Im allgemeinen investiert die EADS zur weiteren Minimierung von Zinsrisiken aus ihrem Zahlungsmittel und Wertpapierportfolio nur in kurzfristige und/oder solche Instrumente, die sich auf einen floatenden Zinsindex beziehen.

Preisrisiko – Das Zahlungsmittel- und Wertpapierportfolio des Konzerns besteht aus nichtspekulativen Finanzinstrumenten, die meist eine hohe Liquidität ausweisen, wie Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere Geldmarktpapiere, deren Fälligkeit unter drei Monaten liegt. Außerdem wird in einige börsennotierte Wertpapiere mit festem Ertrag und einer Fälligkeit unter einem Jahr investiert. Aus diesem Grund sieht der Konzern sein Preisrisiko als gering an.

Liquiditätsrisiko

Die Geschäftspolitik des Konzerns ist es, einen ausreichenden Bestand an Zahlungsmitteln zu halten bzw. eine angemessene Finanzierung durch die Bereitstellungen von nicht genutzten Kreditlinien in Höhe von €2,85 Milliarden sicherzustellen, um derzeitigen und zukünftigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Dies wird durch Berichte über den Gesamtbestand an Zahlungsmitteln und einen weitreichenden Kreditrahmen unterstützt. Täglich werden jegliche darüber hinausgehende Zahlungsmittel in nichtspekulative, hoch liquide Finanzinstrumente investiert. Dies sind hauptsächlich Geldmarktzertifikate, Tagesgelder, kurzfristige Wertpapiere und andere Geldmarktpapiere, deren Fälligkeit in der Regel unter drei Monaten liegt.

Kreditrisiko

Die EADS ist einem Kreditrisiko hinsichtlich der Nichterfüllung von Vertragspartnern (wie z. B. Fluggesellschaften) bspw. im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten ausgesetzt. Der Konzern hat Richtlinien zur Vermeidung der Konzentration und zur Begrenzung von Kreditrisiken eingeführt. Verkäufe von Produkten und Dienstleistungen erfolgen an Kunden mit einer angemessenen historischen Kreditwürdigkeit. Bargeschäft und derivative Finanztransaktionen erfolgen nur mit sehr kreditwürdigen Finanzinstitutionen. Die EADS hat ein Kreditlimitsystem etabliert, um das Kreditrisiko aktiv zu steuern und zu begrenzen. Hierbei werden den Vertragspartnern Kreditlinienobergrenzen für Finanztransaktionen auf Basis der Einschätzung der Kreditwürdigkeit seitens Standard & Poors, Moody's und Fitch IBCA zugeordnet. Diese Limits werden regelmäßig überwacht und aktualisiert.

Um die Verkäufe insbesondere bei Airbus und ATR zu unterstützen, kann die EADS im Einzelfall an der Kundenfinanzierung beteiligt sein, entweder direkt oder durch Garantien an Dritte. Um den Betrag und die Bedingungen der Finanzierung festzulegen, berücksichtigen Airbus und ATR die Kreditwürdigkeit der Fluggesellschaften sowie spezifische Risikofaktoren aus dem Umfeld, in dem das Flugzeug operieren soll, und aus seiner erwarteten zukünftigen Wertentwicklung. Marktzinsen sowie bankenspezifische Verfahrensweisen unterstützen die Ermittlung von Bezugsgrößen für Finanzierungsbedingungen, die Kunden angeboten werden, einschließlich des Preises.

b) Kontraktvolumen

Das Kontraktvolumen bzw. die Nominalbeträge von derivativen Finanzinstrumenten, wie unten aufgeführt, zeigt nicht notwendigerweise den Betrag, der zwischen den Parteien ausgetauscht wird und ist deshalb auch kein Maß für das Risiko, dem der Konzern durch die derivativen Finanzinstrumente ausgesetzt ist.

Das Kontraktvolumen der derivativen Finanzinstrumente für Fremdwährungen setzt sich nach Fälligkeiten folgendermaßen zusammen:

Stand am 31. Dezember 2002

in € Mio.	Restlaufzeit			Summe
	Bis zu 1 Jahr	Von 1 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Währungssicherungskontrakte:				
Devisentermingeschäfte, netto	10.852	23.408	6.122	40.382
Kauf Put Optionen, netto	1.094	343	0	1.437
Verkauf Call Optionen, netto	1.094	343	0	1.437

Stand am 31. Dezember 2001

in € Mio.	Restlaufzeit			Summe
	Bis zu 1 Jahr	Von 1 bis 5 Jahre	Mehr als 5 Jahre	
Währungssicherungskontrakte:				
Devisentermingeschäfte, netto	6.160	19.094	4.800	30.054
Kauf-Put-Optionen, netto	3.290	1.507	0	4.797
Verkauf-Call-Optionen, netto	4.184	1.507	0	5.691

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden bestimmt. Angesichts variierender Einflussfaktoren sowie des Umfangs an Finanzinstrumenten können die hier aufgeführten Werte von den derzeit am Markt zu realisierenden Werten abweichen.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des EADS Konzerns stellen sich wie folgt dar:

in € Mio.	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva:				
Finanzanlagen	4.875	4.875	4.726	4.726
Wertpapiere	4.497	4.497	5.341	5.341
Zahlungsmittel	1.703	1.703	2.692	2.692
Passiva:				
Finanzverbindlichkeiten	4.976	4.976	6.500	6.500
Derivative Finanzinstrumente				
Währungssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	2.804	2.804	54	54
Währungssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten	(161)	(161)	(3.673)	(3.673)
Zinssicherungskontrakte mit positiven Marktwerten	15	15	38	38
Zinssicherungskontrakte mit negativen Marktwerten	0	0	(29)	(29)

Die zum 31. Dezember 2002 entstandenen Verluste und Gewinne aus der Marktbewertung von offenen Währungskontrakten zur Sicherung zukünftiger Umsätze in Fremdwährung werden vom „Accumulated Other Comprehensive Income“ in die Gewinn- und Verlustrechnung übertragen, sobald das zugrundeliegende Geschäft realisiert wird; dies ist zu verschiedenen Zeitpunkten zwischen dem Bilanzstichtag und den folgenden sieben Jahren der Fall. Zum 31. Dezember 2002 ist für diese Kontrakte ein unrealisierter Gewinn nach latenten Steuern in Höhe von € 1.498 Millionen im Eigenkapital erfasst.

Finanzanlagen und Finanzverbindlichkeiten – Marktwerte basieren auf Schätzungen, wobei verschiedenartige Bewertungstechniken angewandt werden, wie etwa der Barwert künftiger Cash Flows. Die angewandten Methoden und Prämissen zur Offenlegung hier aufgeführter Daten sind jedoch naturgemäß subjektiv und unterliegen diversen Beschränkungen. Zum Beispiel sind die zum 31. Dezember 2002 und 2001 zugrunde gelegten Schätzwerte nicht unbedingt ein Indikator für die Beträge, die bei künftiger Veräußerung/Einlösung der Finanzinstrumente erzielt würden.

Die folgenden Methoden wurden angewandt:

Kurzfristige Mittelanlagen, Zahlungsmittel, kurzfristige Ausleihungen, Lieferanten – Die Buchwerte im Jahresabschluss stellen aufgrund der relativ kurzen Zeitspanne zwischen Begründung und erwarteter Realisierung des Instruments zuverlässige Schätzungen der Marktwerte dar.

Langfristige Verbindlichkeiten, kurzfristige Verbindlichkeiten – Weder lang- noch kurzfristige Verbindlichkeiten werden als zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten eingestuft. Aus diesem Grund erfolgt keine Marktbewertung.

Wertpapiere – Der Marktwert der „available-for-sale“ Wertpapiere wurde auf Basis ihres notierten Marktpreises zum Bilanzstichtag geschätzt. Falls ein solcher nicht vorhanden war, wurden die Marktwerte auf Basis allgemein anerkannter Bewertungsmethoden auf Basis am Bilanzstichtag erhältlicher Marktinformationen bewertet.

Währungs- und Zinssicherungskontrakte – Der Marktwert dieser Finanzinstrumente ist der geschätzte Betrag, den die Gesellschaft bezahlen müsste oder erhalten würde, wenn die Geschäfte am 31. Dezember 2002 bzw. 2001 glatt gestellt würden.

26 Segmentberichterstattung

Der Konzern ist in 5 Divisions (Segmente) eingeteilt, die die interne Organisation und Geschäftsstruktur entsprechend der Produkte und Leistungen, reflektieren:

- **Airbus** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen.
- **Military Transport Aircraft** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von leichten und mittelschweren militärischen Transport- und Spezialmissionsflugzeugen.
- **Aeronautics** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von zivilen und militärischen Hubschraubern, militärischen Kampfflugzeugen und Trainern, Turboprop-Flugzeugen für die regionale Luftfahrt sowie leichten Verkehrsflugzeugen; Umrüstung und Wartung von zivilen und militärischen Flugzeugen.
- **Defence and Civil Systems** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Lenkflugkörpersystemen, von Verteidigungselektronik, militärischen und kommerziellen Telekommunikationslösungen sowie von Logistik, Schulungen, Tests, technischen und damit verbundenen Dienstleistungen.
- **Space** – Entwicklung, Herstellung, Marketing und Vertrieb von Satelliten, Raumfahrt-Infrastruktur und Trägersystemen; Bereitstellung von Trägerdiensten.

Die folgenden Tabellen zeigen Informationen nach Divisions. Die Effekte aus der Konsolidierung, die Holding Funktion verschiedener EADS Gesellschaften und andere Aktivitäten, die den Divisions nicht einzeln zuordenbar sind, werden in der Spalte „HQ/Konso.“ gezeigt.

Segment Information für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr

in € Mio.	Airbus	Military Transport Aircraft	Aero- nautics	Defence and Civil Systems	Space	HQ/ Konso.	Konzern
Außenumsätze	19.512	524	5.304	3.306	2.216	(961)	29.901
Innenumsätze	177	184	599	91	7	43	1.101
Summe Umsatzerlöse	19.689	708	5.903	3.397	2.223	(918)	31.002
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	818	(87)	182	(107)	(626)	(20)	160
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten)	1.361	(80)	261	40	(268)	112	1.426
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen	0	0	0	0	(3)	111	108
Ertrag/Aufwand aus anderen Beteiligungen, Zins- und übriges Finanzergebnis							(81)
Ertragsteuern							(453)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis							(33)
Konzernergebnis							(299)
Sonstige Informationen							
Segment Aktiva (inkl. Goodwill)	26.776	696	6.969	6.440	3.068	3.451	47.400
Goodwill	6.715	0	948	1.455	436	32	9.586
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	0	0	1.333	1.333
Segment Verbindlichkeiten	20.797	521	5.394	4.290	2.698	(426)	33.274
Investitionen in Sachanlagen	1.674	68	198	128	89	157	2.314
Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	1.614	64	225	214	141	160	2.418
Wertminderungsaufwendung	0	0	0	0	350	0	350
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.682	40	150	167	59	(2)	2.096

Im folgenden sind die Segmentinformationen zum 31. Dezember 2001 dargestellt:

**Segment Information für das zum 31. Dezember 2001
endende Geschäftsjahr**

in € Mio.	Airbus	Military Transport Aircraft	Aero- nautics	Defence and Civil Systems	Space	HQ/ Konso.	Konzern
Außenumsätze	20.549	547	5.065	3.345	2.439	(1.147)	30.798
Innenumsätze	179	185	721	131	15	57	1.288
Summe Umsatzerlöse	20.728	732	5.786	3.476	2.454	(1.090)	32.086
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	905	(53)	286	132	(131)	1.375	2.514
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten (Definition siehe unten)	1.655	1	308	(79)	(222)	31	1.694
Anteiliges Ergebnis der nach der Equity-Methode einbezogenen assoziierten Unternehmen	(12)	0	0	(14)	(63)	111	22
Ertrag/Aufwand aus anderen Beteiligungen, Zins- und übriges Finanzergebnis							(535)
Ertragsteuern							(646)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis							17
Konzernergebnis							1.372
Sonstige Informationen							
Segment Aktiva (inkl. Goodwill)	27.264	568	7.187	5.583	3.462	4.651	48.715
Goodwill	7.089	0	1.005	1.464	736	148	10.442
Buchwert der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	0	0	0	0	0	1.252	1.252
Segment Verbindlichkeiten	25.532	365	5.869	3.545	2.601	367	38.279
Investitionen in Sachanlagen	1.433	63	281	159	99	161	2.196
Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände und Sachanlagen	1.625	21	278	567	121	158	2.770
Wertminderungsaufwendung	0	0	0	580	210	0	790
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.425	53	132	173	60	(2)	1.841

Geschäfte zwischen Konzerneinheiten werden grundsätzlich zu Preisen vorgenommen, wie sie auch mit konzernfremden Dritten marktüblich sind, und betreffen hauptsächlich die Divisions Aeronautics und Airbus, da die Division Aeronautics ein Hauptlieferant von Airbus ist. Investitionen in Sachanlagen betreffen im Wesentlichen den Erwerb von Sachanlagen sowie Zugänge zu den immateriellen Vermögensgegenständen (ohne Goodwill).

Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der EADS ist „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“. „Außerordentlich“ bezieht sich auf Aufwendungen und Erträge aus nicht wiederkehrenden Geschäftsvorfällen, wie z. B. Aufwendungen aus Abschreibungen der Stillen Reserven aus der Gründung der EADS, dem Airbus Unternehmenszusammenschluss, der Gründung der MBDA sowie Abschreibungen aufgrund von Werthaltigkeitstests. „EBIT vor Goodwill-Abschreibung und außerordentlichen Posten“ wird von der EADS auch als Schlüsselgröße der internen Erfolgsrechnung der Divisions herangezogen.

in € Mio.	2002	2001
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und Anteilen von Fremden	160	2.514
Einmaliger buchtechnischer Gewinn Airbus UK, MBDA	0	(2.794)
Abschreibung Goodwill und Wertminderungsaufwendungen	936	1.466
Außerplanmäßige Abschreibung (Anlagevermögen)	227	260
Außerplanmäßige Abschreibung (Finanzanlagen)	0	315
Außerplanmäßige Abschreibung (Vorräte)	16	275
Beteiligungsergebnis	87	(342)
EBIT vor Abschreibung Goodwill und außerordentlichen Posten	1.426	1.694

Umsatzerlöse nach Ländern:

in € Mio.	2002	2001
Frankreich	3.872	3.521
Deutschland	2.476	3.588
Andere Europäische Länder	8.009	6.946
Nord-Amerika	10.562	10.394
Latein-Amerika	1.259	1.749
Asien	2.767	2.920
Sonstige Ländern	956	1.680
Summe	29.901	30.798

Die Umsatzerlöse wurden den Ländern nach dem Sitz der Kunden zugeordnet. In die Position „Andere Europäische Länder“ wurden in 2001 Erlöse mit externen Kunden in der Türkei in Höhe von €218 Millionen umgegliedert, die zuvor unter der Region Asien gezeigt wurden. Der vergleichbare Betrag für das Jahr 2002 beträgt €201 Millionen.

Der größte Teil der Vermögensgegenstände des Konzerns ist in der Europäischen Union angesiedelt.

27 Aktienorientierte Vergütung

a) Stock Option Plan

Das Board of Directors der EADS hat einem Stock Option Plan für 2002 für die Mitglieder des Executive Committee sowie für das Senior Management des Konzerns zugestimmt. Stock Options zum Kauf von 7.276.700 EADS-Aktien wurden am 9. August 2002 gewährt, davon 864.000 an die Mitglieder des Executive Committee. 1.562 Konzernmitarbeitern wurden Optionen gewährt, die erst nach Ablauf einer Sperrfrist ausgeübt werden können. Für 50% der Optionen beträgt diese Frist zwei Jahre und vier Wochen vom Tag der Gewährung an, für die verbleibenden Optionen drei Jahre. Die Optionen verfallen zehn Jahre nach ihrer Gewährung.

Der Preis, zu dem die Optionen ausgeübt werden können, beträgt €16,96 und entspricht 110% des Marktwertes der Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung. Die Optionen dürfen nicht im Zeitraum von drei Wochen vor der jährlichen Hauptversammlung oder der Bekanntgabe von Jahres-, Halbjahres- oder Quartalszahlen ausgeübt werden.

Für die vorangegangenen Jahre gab es die Stock Options Pläne 2001 und 2000. Diese gewähren ähnlich dem Stock Option Plan 2002 den Mitgliedern des Executive Committee und dem Senior Management des Konzerns Optionen, die zum Kauf von EADS-Aktien berechtigen.

Die folgende Tabelle fasst die Entwicklung der Stock Options zusammen:

	Anzahl der Optionen				
	Ursprünglich ausgegeben	Stand 1. Januar 2002	Ausgeübt	Verfallen	Stand 31. Dezember 2002
2000	5.564.884	5.375.400	–	–	5.375.400
2001	8.524.250	7.926.425	–	–	7.926.425
2002	7.276.700	–	–	(600)	7.276.100
Summe	21.365.834	13.301.825	–	(600)	20.577.925

Analog zu den vorherigen Stock Options Plänen überstieg der Ausübungspreis den Marktpreis am Tag der Gewährung. Somit sind keine Personalaufwendungen in Zusammenhang mit der Gewährung von Konzern Stock Options angefallen.

b) Mitarbeiteraktien (ESOP) 2002

Im Jahr 2002 stimmte der Board of Directors einem zusätzlichen ESOP im Anschluss an die beiden ESOPs der Jahre 2001 und 2000 zu. Im Rahmen des ESOP 2002 kann jeder berechnete Mitarbeiter maximal 500 zuvor noch nicht emittierte Aktien beziehen. Allen Mitarbeitern wurden zwei Varianten zur Wahl angeboten. Der Zeichnungspreis bei Variante A betrug €7,93, berechnet mit einem Abschlag von 14,5% auf den niedrigsten Börsenwert an der Pariser Börse am 11. Oktober 2002 (€9,28), dem Tag, an dem der Board of Directors das Recht zum Kauf von Aktien im Rahmen von ESOP 2002 gewährte. Der Zeichnungspreis nach Variante B war der höhere entweder des Zeichnungspreises nach Variante A oder 80% des durchschnittlichen Eröffnungspreises der EADS-Aktie an der Pariser Börse während der letzten 20 Handelstage vor dem 12. Oktober 2001, was zu einem Bezugspreis von €8,86 führte.

Während einer Sperrfrist von mindestens einem Jahr bei Variante A oder fünf Jahren bei Variante B ist es den Mitarbeitern untersagt, die Aktien zu verkaufen. Sie sind jedoch zum Bezug aller Dividenden berechnigt sowie bei der Hauptversammlung voll stimmberechnigt. Die EADS hat für beide Varianten zusammen 2.022.939 Stammaktien mit einem Nennwert von €1,00 verkauft. In Verbindung mit ESOP 2002 ist kein Personalaufwand entstanden.

28 Transaktionen mit nahe stehenden Parteien

Nahe stehende Parteien – Der Konzern hat in den Jahren 2002 und 2001 verschiedene Geschäfte mit verbundenen Unternehmen abgeschlossen und abgewickelt. Es ist EADS Vorgabe, dass alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen „at arm's length“, d. h. zu üblichen Marktbedingungen, durchgeführt werden. Die Geschäfte mit nahe stehenden Parteien betreffen u. a. den französischen Staat, DaimlerChrysler, Lagardère und SEPI (spanischer Staat). Mit Ausnahme der Geschäfte mit dem französischen Staat können die Geschäfte für den Konzern, sowohl einzeln als auch in Summe, als nicht wesentlich angesehen werden. Die Transaktionen mit dem französischen Staat betreffen hauptsächlich Umsätze der Divisions Aeronautics, Defence and Civil Systems sowie Space.

Vergütung – Die Vergütung und ähnliche Zahlungen an Mitglieder des Board of Directors sowie an ausgeschiedene Directors betragen €7,29Millionen per 31. Dezember 2002 (2001: €5,60Millionen). Da der Ausübungspreis für die den Directors gewährten Aktienoptionen höher lag als der Börsenkurs am Tag der Gewährung, liegt hierbei kein Personalaufwand für aktienorientierte Vergütung vor. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf Anmerkung 27 des Konzernanhangs. Die EADS hat weder an Directors noch an ausgeschiedene Directors Darlehen gewährt, Vorauszahlungen geleistet oder Garantien zu ihren Gunsten abgegeben (Siehe auch Anm. 27 dieses Konzernanhangs, „Aktienorientierte Vergütung“, und Anm. 9 im Einzelabschluss der EADS N.V., „Vergütung“).

29 Als Finanzinstrumente gehaltene Immobilien

Der Konzern ist Eigentümer von Immobilien, die an fremde Dritte vermietet werden. Diese wurden überwiegend von der Dasa in die EADS eingebracht und zum 1. Juli 2000 zu Marktwerten erfasst. Für die nach IAS 40 notwendigen Angaben wurden die Marktwerte der als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien auf Basis der in der Eröffnungsbilanz angesetzten Werte fortgeschrieben.

Die Marktwerte wurden unter Ansatz von offiziellen Richtwerten für Grundstücke und Versicherungswerten sowie mit den aus den Mieterträgen abgeleiteten Werten für Gebäude bestimmt. Die Bestimmung der Marktwerte wird hauptsächlich durch die Marktlage beeinflusst und wurde bezüglich der zum 1. Juli 2000 ermittelten Marktwerte von einem zugelassenen, unabhängigen Gutachter durchgeführt, der über die notwendige Qualifikation und neueste Erkenntnisse über den Ort und die Art der zu bewertenden Immobilien verfügte. Da sich seit diesem Zeitpunkt nur geringe Veränderungen ergeben haben, hat der Konzern auf den erneuten Einsatz eines unabhängigen Gutachters verzichtet.

Die als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien werden linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben, die zum größten Teil zwischen 40 und 50 Jahren liegt.

Die Immobilienwerte, die als Finanzinstrumente klassifiziert werden, stellen sich wie folgt dar:

in € Mio.	31. Dezember	Wechselkurs-	Zugänge	Abgänge	Änderungen		31. Dezember
	2001	differenzen			Abschrei-	im Konsolidie-	
Buchwerte der als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien	97	0	0	0	(1)	0	96

Die Marktwerte der vom Konzern als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien betragen €98Millionen (2001: €98Millionen). Die Mieterträge aus als Finanzinstrumente gehaltenen Immobilien betragen €13Millionen (2001: €12Millionen). Die korrespondierenden betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf €10Millionen (2001: €7Millionen).

30 Beteiligungen an Joint Ventures

Die Höhe der EADS-Beteiligung am Kapital der gehaltenen Beteiligungen sowie der Prozentsatz von Joint Ventures sind im Anhang „Informationen zu wesentlichen Beteiligungen“ enthalten. Joint Ventures werden quotaal konsolidiert.

Die folgenden Werte zeigen den aggregierten Anteil des Konzerns an den Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten, Erträgen und Aufwendungen der Joint Ventures:

in € Mio.	2002	2001
Anlagevermögen	1.073	1.302
Umlaufvermögen	2.909	2.342
Rückstellungen	661	774
Verbindlichkeiten	2.937	2.256
Umsatzerlöse	2.556	1.811
Ergebnis vor Ertragsteuern	(205)	(91)
Ertragsteuern	(6)	(7)
Jahresüberschuss (-fehlbetrag)	(212)	(95)

31 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) – Das Ergebnis je Aktie („Basic earnings per share“) errechnet sich aus der Division des den Stammaktionären zustehenden Periodenergebnisses durch die durchschnittliche gewichtete Anzahl der während des Jahres ausstehenden Aktien, ohne die von der EADS erworbenen eigenen Anteile.

	2002	2001
Den Stammaktionären zustehender Jahresüberschuss/-fehlbetrag (in € Mio.)	(299)	1.372
Durchschnittliche gewichtete Anzahl ausstehender Aktien	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie voll verwässert (in €)	(0,37)	1,70

Ergebnis je Aktie voll verwässert („Diluted earnings per share“) – Zur Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie wird der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien um die Auswirkungen aller potenziell verwässernden Aktien bereinigt. Im Konzern bestehen ausschließlich Stock Options als potenziell verwässernde Aktien. Da die Ausübungspreise der Stock Options aller bisherigen Stock Option Pläne über dem Kurs der EADS-Aktie liegen, würde bei ihrer Einbeziehung der gegenteilige Effekt eintreten. Folglich sind sowohl das Konzernergebnis als auch der gewichtete Durchschnitt der Anzahl der ausstehenden Aktien für das „Ergebnis je Aktie“ und das „Ergebnis je Aktie voll verwässert“ gleich.

	2002	2001
Den Stammaktionären zustehender Jahresüberschuss/-fehlbetrag (in € Mio.)	(299)	1.372
Durchschnittliche gewichtete Anzahl ausstehender Aktien	804.116.877	807.295.879
Ergebnis je Aktie voll verwässert (in €)	(0,37)	1,70

32 Anzahl der Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2002 beträgt 103.967 (31. Dezember 2001 102.967).

33 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Astrium

Die EADS hat den 25%igen Anteil von BAES (27,5% wirtschaftliche Rechte) an Astrium N.V. erworben. Die bilanzielle Berücksichtigung nach der Erwerbsmethode wird erfolgen, sobald alle behördlichen Genehmigungen vorliegen. Zu diesem Zeitpunkt wird auch die volle Kontrolle über Astrium und Paradigm Secure Communications Ltd., die zuvor gemeinsam von BAES und EADS gehalten wurde, an die EADS übertragen werden.

Nach Abschluss der Transaktion hat die EADS die Anteile an der Astrium N.V. von BAES für €84 Millionen erworben. Zuvor hatten die EADS und BAES jeweils eine Einlage von €84 Millionen (insgesamt €168 Millionen) in das Kapital geleistet. Unter Berücksichtigung dieser Einlage hat die EADS die Anteile ohne Hingabe von Netto-Zahlungsmitteln an BAES übernommen.

Die EADS und BAES hatten im Juli 2002 bekannt gegeben, dass die EADS beabsichtigte, die von BAES gehaltenen Anteile an der Astrium N.V. zu erwerben. Die EADS und BAES gründeten die Paradigm Secure Communications Ltd., um Leistungen für das erwartete Skynet 5 Militärsatellitenprogramm des Britischen Verteidigungsministeriums anbieten zu können. Ursprünglich hing die Durchführung des Verkaufs der Astrium N.V. Beteiligung vom Abschluss des Vertrages für das Skynet 5 Programm mit dem Britischen Verteidigungsministerium ab. Für den Fall, dass dieser Vertragsabschluss nicht zustande kommt, zahlt BAES €55 Millionen an die EADS.

Euro Medium Term Note („EMTN“) Programm

Am 6. Februar 2003 hat die EADS ein €3,0 Milliarden EMTN-Programm aufgelegt. Hierbei handelt es sich um ein vertragliches Rahmenwerk, das es der EADS erlaubt, am Kapitalmarkt mit der Hilfe von Händlern Fremdkapital aufzunehmen, in Form von nacheinander emittierten Schuldverschreibungen gleicher Struktur. Jede Emission kann abweichende Laufzeiten (zwischen einem Monat und 30 Jahren) sowie verschiedene Zinssätze aufweisen.

Am 27. Februar 2003 hat die EADS eine Erstemission einer Eurobond-Benchmarktransaktion in Höhe €1,0 Milliarden im Rahmen des EMTN-Programms aufgelegt. Ziel dieser ersten Emission ist, vorhandene Schulden zu refinanzieren und das Laufzeitprofil der Konzernschulden zu verlängern. Dieser Eurobond hat eine Laufzeit von sieben Jahren und eine jährliche Verzinsung von 4,625%.

Informationen zu wesentlichen Beteiligungen

	2002	%	2001	%	Gesellschaft	Sitz	
Airbus	V	80.00	V	80.00	Airbus S.A.S	Toulouse (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus France S.A.S	Toulouse (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Holding SA	Frankreich	
	V	80.00	V	80.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Spanien)	
	liquidiert		V	80.00	SATIC G.I.E.	Colomiers (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Finance Company Holdings BV	Amsterdam (Niederlande)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Finance Company Ltd	Dublin (Irland)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Deutschland GmbH	Hamburg (Deutschland)	
	V	80.00	V	80.00	KID-Systeme GmbH	Buxtehude (Deutschland)	
	V	80.00	V	80.00	Aircabin GmbH	Laupheim (Deutschland)	
	verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1. 1. 2002	V	80.00	V	80.00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1. 1. 2002	V	80.00	V	80.00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	München (Deutschland)
	verschmolzen auf Airbus Deutschland GmbH zum 1. 1. 2002	V	80.00	V	80.00	Airbus Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Deutschland)
	V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie G.I.E.	Blagnac (Frankreich)	
	V	79.99	V	79.99	AVSA SARL	Blagnac (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (Frankreich)	
	liquidiert		V	79.90	Société Commerciale A-300 S.A.SOCA	Blagnac (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Simulators Services S.N.C. (ASS)	Blagnac (Frankreich)	
	V	80.00	V	80.00	Airbus Transport International S.N.C. (ATI)	Blagnac (Frankreich)	
	V	40.00	V	40.00	Airbus Military Company S.A.S.	Toulouse (Frankreich)	
Q	16.00	Q	16.00	Groupement Immobilier Aéronautique S.A. (GIA)	Frankreich		
V	80.00	V	80.00	Airbus Mauritius limited	Mauritius		
E	16.00	E	16.00	Alexandra Bail G.I.E	Frankreich		
V	80.00	V	80.00	Airbus China limited	Hong-Kong		
Abgang		V	40.00	Aircelle S.A.S	Frankreich		
V	80.00	V	80.00	Airbus Ré S.A.	Luxemburg		
V	80.00	V	80.00	AVSA Canada Inc	Kanada		
V	80.00	V	80.00	Airbus North American Holdings Inc. (ANA)	USA		
V	80.00	V	80.00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	USA		
V	80.00	V	80.00	AI leasing Inc.	USA		
V	80.00	V	80.00	Norbus	USA		
V	80.00	V	80.00	AINA Inc.	USA		
V	80.00	V	80.00	128829 Canada Inc.	Kanada		
Zugang		V		Wichita	USA		
V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings B.V. (AIFS)	Niederlande		
V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Holdings Ltd. (AIFS)	Irland		
V	80.00	V	80.00	Airbus Industrie Financial Service Ltd. (AIFS)	Irland		
V	80.00	V	80.00	AIFS (Cayman) Ltd.	Cayman Isle		
V	80.00	V	80.00	AIFS Cayman Liquidity Ltd.	Cayman Isle		
V	80.00	V	80.00	A320 Financing limited	Irland		
V	72.00	V	72.00	AIFI LLC	Isle of Man		
V	80.00	V	80.00	Airbus UK Limited	UK		
V	80.00	V	80.00	Airbus Invest	Toulouse (Frankreich)		
V	80.00	V	80.00	EADS Aéro	Toulouse (Frankreich)		
V	80.00	V	80.00	EADS Star Real Estate SAS	Boulogne (Frankreich)		
E	24.00	E	24.00	Tenzing commucation inc	USA		
V	80.00	V	80.00	AFS (Cayman) Ltd	Cayman Isle		
V	80.00	V	80.00	Aviateur Limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Aviateur international limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Aviateur Finance Limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Aviateur Leasing Limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Avalo LLC	Isle of Man		
V	80.00	V	80.00	Avalo Leasing Limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Avalo Aerospace limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Avalo International limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	Total Airline Service Company	Irland		
V	80.00	V	80.00	AIFS Leasing Company Limited	Irland		
V	80.00	V	80.00	AA Credit Aviation LLC	Irland		
V	80.00	V	80.00	AFC (USA) 1 inc	USA		

Weiterhin sind 34 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Companies (SPC), konsolidiert.

Defence and Civil Systems

V	100.00	V	100.00	FmElo Elektronik- und Luftfahrtgeräte GmbH	Ulm (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	Hagenuk Marinekommunikation GmbH	Flintbek (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	EUROBRIDGE Mobile Brücken GmbH	Friedrichshafen (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH – Verteidigung und Zivile Systeme	Ulm (Deutschland)
V	75.89	V	57.55	Dornier Verteidigung und Zivile Systeme	Friedrichshafen (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	EADS Funkkommunikation GmbH	Ulm (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	Ewation GmbH	Ulm (Deutschland)
V	100.00	V	100.00	Matra Aerospace Inc. (M.A.I.)	Frederick Maryland (USA)
V	100.00	V	100.00	Fairchild Controls Corporation	Frederick Maryland (USA)
Abgang		V	100.00	Germantown Holding Company	Frederick Maryland (USA)
V	100.00	V	100.00	Manhattan Beach Holdings Co.	Frederick Maryland (USA)
V	100.00	V	100.00	EADS System & Defence Electronics	Vélizy (Frankreich)
Abgang		V	50.97	APIC	Arcueil (Frankreich)
V		V	100.00	G 2 I	Vélizy (Frankreich)
V	100.00	V	100.00	EADS Services	Boulogne (Frankreich)
V	80.00	V	80.00	Pentastar Holding	Paris (Frankreich)

Defence and Civil Systems

	2002	%	2001	%	Gesellschaft	Sitz
	V	55.00	V	55.00	Aviation Defense Service S.A.	Saint-Gilles (Frankreich)
Zugang	V	100.00			Operations Services Germany	Unterschleißheim (Deutschland)
Zugang	V	100.00			Gesellschaft für Flugzielardarstellung mbH	Deutschland
	V	100.00	V	100.00	M.C.N. SAT HOLDING	Vélizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	MULTICOMS (MNC Sat Services)	Sèvres (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	International Test & Services	Vélizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	TYX Corp.	Reston, VA, (USA)
	V	99.99	V	99.99	ARC	CA, USA
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, TX, (USA)
Zugang	V	100.00			Proj2	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	M.P. 13	Paris (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision S.A.	Paris (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (Frankreich)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (UK)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Schweiz)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Benelux	Brüssel (Belgien)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Niederlande)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision GmbH	München (Deutschland)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Spanien)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
Abgang			V	100.00	EADS Matra Datavision Kk	Tokio (Japan)
	V	100.00	V	100.00	EADS Matra Datavision SpA	Turin (Italien)
	V	100.00	V	100.00	Open CasCade	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Matra Defense	Vélizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Matra Holding GmbH	Frankfurt (Deutschland)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA SAS	Vélizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBD Management S.A.	Vélizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	ALKAN	Valenton (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA France	Vélizy (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	Matra Electronique	La Croix Saint-Ouen (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA M.S.A.	Chatillon sur Bagneux (Frankreich)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA Inc	Westlack, CA (USA)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA Italy SpA	Rom (Italien)
	Q	37.50	Q	37.50	MBDA Treasury	Jersey (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	Marconi Oversight Ltd.	Chelmsford (UK)
	Q	37.50	Q	37.50	AMS Dynamics Ltd.	Guernsey (UK)
	Q	50.00	Q	50.00	Celerg	Saint-Médard (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	Celerg international	Saint-Médard (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	International de systemes propulsifs	Paris (Frankreich)
	V	81.25	V	76.95	LFK – Lenkflugkörpersysteme GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	98.00	V	98.00	TDW – Gesellschaft für verteidigungstechnische Wirksysteme GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH – VA (Restaktivitäten)	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	67.00	V	67.00	TAURUS Systems GmbH	Schrobenhausen (Deutschland)
	Q	50.00	Q	50.00	Bayern-Chemie Gesellschaft für flugchemische Antriebe mbH	Aschau/Inn (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Propulsion Tactique S.A.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	TDA – Armements S.A.S.	La Ferte Saint Aubin (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	Forges de Zeebrugge S.A.	Herstal-Liege (Belgien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom SAS	Bois d'Arcy (Frankreich)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Espana	Madrid (Spanien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Unterschleißheim (Deutschland)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Deutschland GmbH	Ulm (Deutschland)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Mexico SA de CV	Mexiko DF (Mexiko)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Benelux	Brüssel (Belgien)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom Danmark	Kopenhagen (Dänemark)
	V	59.00	V	59.00	EADS Telecom SpA	Mailand (Italien)
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom (ex-MNH)	Paris (Frankreich)
	V	100.00			MATRAnet	Vélizy (Frankreich)
Abgang			V	100.00	MATRAnet Inc.	Redwood shores, CA (USA)
	V	100.00	V	100.00	Matra Communication USA Inc	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	93.00	EADS Telecom North America	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	100.00	Intecom Holding ULC	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	EADS Telecom Canada Ltd	Dallas, Texas (USA)
	V	98.95	V	100.00	Pyderion Contact Technologies Inc.	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	Cogent DSN	Newport (UK)
Zugang	V	100.00			Sycomore S.A.	Boulogne (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM GmbH	München (Deutschland)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM Ltd.	Stevenage (UK)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM N.V.	Den Haag (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	ASTRIUM SAS	Toulouse (Frankreich)
	Q	75.00	Q	75.00	Computadoras, Redes e Ingenieria SA (CRISA)	Madrid (Spanien)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Space)	Madrid (Spanien)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH – Space Services	München (Deutschland)
	V	68.40	V	68.40	EADS Dornier Raumfahrt Holding GmbH	München (Deutschland)

Space

Informationen zu wesentlichen Beteiligungen

	2002	%	2001	%	Gesellschaft	Sitz
Space	V	100.00	V	100.00	EADS Launch Vehicles	Vélizy (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Global DASA LLC	New York (USA)
	E	33.30	E	33.30	Loral Dasa Globalstar L.P.	New York (USA)
	Q	75.00	Q	75.00	Matra Marconi Space UK Ltd.	Stevenage (UK)
	Q	50.00	Q	50.00	MMS Space Holdings N.V.	Amsterdam (Niederlande)
	Q	75.00	Q	75.00	MMS Systems Ltd	Stevenage (UK)
	E	48.00	E	43.00	Nahuelsat S.A.	Buenos Aires (Argentinien)
	Q	75.00	Q	75.00	NRSCL Infoterra Ltd	Southwood (UK)
	Q	75.00	Q	75.00	TESAT-Spacecom Geschäftsführung GmbH	Backnang (Deutschland)
	Q	75.00	Q	75.00	TESAT-Spacecom GmbH & Co. KG	Backnang (Deutschland)
Military Transport Aircraft	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Transport Aircraft)	Madrid (Spanien)
Aeronautics	V	100.00	V	100.00	Elbe Flugzeugwerke GmbH	Dresden (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS EFW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Sogerma S.A.	Mérignac (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Seca S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Sogerma America Barfield B.C.	Miami, Florida (USA)
	V	100.00	V	100.00	EADS Revima S.A.	Tremblay en France (Frankreich)
	V	50.10	V	50.10	Composites Aquitaine S.A.	Salaunes (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Maroc Aviation S.A.	Casablanca (Marokko)
	V	100.00	V	100.00	Noise Reduction Engineering B.C.	Washington D.C. (USA)
	V	80.00	V	80.00	Aerobail GIE	Paris (Frankreich)
	V	88.00	V	81.00	EADS Aeroframe services LLC	Lake Charles, Louisiana (USA)
	V	50.10	V	50.10	EADS Sogerma Tunisie	Monastir (Tunesien)
Zugang	V	100.00			EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (Frankreich)
Zugang	V	50.00			Composites Atlantic Ltd.	Halifax (Kanada)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Holding S.A.	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter S.A.	Marignane (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Deutschland GmbH	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	American Eurocopter Corp.	Dallas, Texas (USA)
	V	100.00	V	100.00	Eurocopter Canada Ltd.	Ontario (Kanada)
	V	75.00	V	75.00	Eurocopter South East Asia	Singapur
	V	76.52	V	76.52	Helibras – Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brasilien)
	V	100.00	V	100.00	EADS Socata S.A.	Le Bourget (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH – Military Aircraft	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	Dornier Flugzeugwerft GmbH	Manching (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Unit: EADS CASA Military Aircraft)	Madrid (Spanien)
	V	100.00	V	100.00	EADS ATR S.A.	Toulouse (Frankreich)
	Q	50.00	Q	50.00	ATR GIE	Toulouse (Frankreich)
	Weiterhin sind 45 Zweckgesellschaften, sogenannte Special Purpose Companies (SPC), konsolidiert.					
Zentrale	V	100.00	V	100.00	EADS France	Paris (Frankreich)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH – Zentrale	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH, LO – Liegschaften OTN	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Deutschland GmbH, FO – Forschung	München (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS Raumfahrt Beteiligungs GmbH	Ottobrunn (Frankreich)
	V	75.00	V	75.00	DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG	München (Deutschland)
	V	75.88	V	58.42	Dornier Zentrale	Friedrichshafen (Deutschland)
	V	100.00	V	100.00	EADS CASA S.A. (Zentrale)	Madrid (Spanien)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aviation	Paris (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault International France	Vaucresson (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Jet and subsidiaries	Teterboro NJ (USA)
	E	45.96	E	45.96	Sogitec Industries	Suresnes (Frankreich)
	E	45.96	E	45.96	Dassault Falcon Service	
	E	45.96	E	45.96	IPS	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Aero Service	
	E	45.96	E	45.96	Dassault Assurances Courtage	
	E	45.96	E	45.96	Dassault International Inc	Paramus NJ (USA)
	E	45.96	E	45.96	Société Toulouse Colomiers	
	V	100.00	V	100.00	Airbus Financial Company Holding B.V.	Dublin (Irland)
	V	100.00		100.00	EADS CASA France	Paris (Frankreich)

V: voll konsolidiert Q: quotal konsolidiert E: at equity konsolidiert



Einleitung

Wir haben den beigefügten Abschluss der EADS N.V., Amsterdam („EADS“ oder „Gesellschaft“), für das Jahr 2002 geprüft. Der Abschluss liegt in der Verantwortung der Geschäftsleitung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Abschluss abzugeben.

Art und Umfang der Prüfung

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Abschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Abschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsleitung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Erläuterungen zum Prüfungsziel

Aus geschäftlichen Gründen, die vom Management von Dassault Aviation vorgebracht wurden, erhielt EADS keine Zahlen zum finanziellen Ergebnis des Jahres 2002 der Dassault Aviation. Folglich konnten wir die berufsüblichen Prüfungshandlungen, die wir für die nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung an Dassault Aviation durchgeführt hätten, nicht vornehmen. Das geschätzte Beteiligungsergebnis für die von der EADS gehaltenen Anteile an Dassault Aviation beläuft sich für das Geschäftsjahr 2002 auf € 111 Millionen, das bei EADS bilanzierte anteilige Eigenkapital an Dassault Aviation beträgt zum 31. Dezember 2002 € 1.333 Millionen.

Wie in Anmerkung 2 der Notes („Grundsätze der Rechnungslegung“) des Konzernabschlusses erwähnt, hat EADS ihren Abschluss in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standard Board aufgestellt, mit der Ausnahme, dass alle Entwicklungskosten im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst werden. Sind bestimmte Voraussetzungen erfüllt, verlangen die IFRS die Aktivierung von Entwicklungskosten in der Periode ihres Anfalls als immaterielle Vermögensgegenstände.

Nach Auffassung der KPMG Accountants N. V. stellt der folgende Sachverhalt ebenfalls eine Abweichung von den IFRS dar: EADS weist ihren Anteil von 37,5% am Gemeinschaftsunternehmen MBDA unter Anwendung einer anteiligen Konsolidierung von 50% des Abschlusses von MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremddanteilen in Höhe von 12,5% aus. Die IFRS fordern von einem Gesellschafter eines Gemeinschaftsunternehmens die anteilige Konsolidierung auf der Grundlage seines Anteils. Die wesentlichen Auswirkungen der Konsolidierung von Werten, die über die anteilige Eigentümerschaft an der MBDA hinausgehen, sind zum 31. Dezember 2002 der höhere Ausweis der Zahlungsmittel in der konsolidierten Bilanz um 10%, der höhere Ausweis der liquiden Mittel (einschließlich der kurzfristig verfügbaren Wertpapiere) in der Kapitalflussrechnung für das Jahr 2002 um 3% sowie der höhere Ausweis der Umsatzerlöse für die Division Verteidigung und zivile Systeme um 7%.

Bestätigungsvermerk

Mit folgenden Einschränkungen vermittelt der Abschluss nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2002 und befindet sich in Übereinstimmung mit den IFRS des International Accounting Standard Board sowie den allgemeinen Grundsätzen der Rechnungslegung der Niederlande.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Abschluss ggf. hätte geändert werden müssen, hätte EADS Zahlen zum finanziellen Ergebnis erhalten und wären wir in der Lage gewesen, die berufsüblichen Prüfungshandlungen in Bezug auf die Beteiligung an Dassault Aviation vorzunehmen. Die Bilanzierung der Entwicklungskosten entspricht nicht den IFRS. Nach Überzeugung der KPMG Accountants N. V. entspricht die anteilige Konsolidierung von 50% des Abschlusses der MBDA bei gleichzeitiger Bilanzierung von Fremddanteilen nicht den IFRS.

Dieser Abschluss erfüllt im übrigen die Anforderungen des niederländischen Rechts in Bezug auf die Konzernrechnungslegung und der Berichterstattung wie in Teil 9, Buch 2 des niederländischen bürgerlichen Gesetzbuches enthalten.

Den Haag, 7. März 2003
KPMG Accountants N. V.

Amsterdam, 7. März 2003
Ernst & Young Accountants

Hauptsitz

**European Aeronautic
Defence and Space
Company EADS N.V.**
Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
Tel.: +31 20 655 4800

Zentrale

In Deutschland
81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 607 0

In Frankreich
37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cédex 16
Frankreich
Tel.: +33 1 42 24 24 24

In Spanien
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 915 85 7000

EADS Nordamerika
EADS of North America, Inc.
Suite 700
815 Connecticut Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20006
USA
Tel.: +1 202 776 09 88

Business Units

• Airbus

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

• Military Transport Aircraft

**EADS Military Transport
Aircraft**
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 91 585 70 00

• Aeronautics

EADS Military Aircraft
81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 607 0

Eurocopter
Aéroport International de
Marseille – Provence
13725 Marignane cédex
Frankreich
Tel.: +33 4 42 85 85 85

**ATR Avions de Transport
Régional**
1, allée Pierre Nadot
31712 Blagnac cédex
Frankreich
Tel.: +33 5 62 21 62 21

EADS EFW
Grenzstrasse 1
01109 Dresden
Deutschland
Tel.: +49 351 8839 0

EADS Sogerma Services
Aéroport International
Bordeaux-Mérignac
Rue Marcel Issartier
33701 Mérignac
Frankreich
Tel.: +33 5 56 55 40 00

EADS Socata
Zone d'Aviation et d'Affaires
Le Terminal,
Bât 413
93350 Le Bourget
Frankreich
Tel.: +33 1 49 34 69 69

• Defence and Civil Systems

**EADS Systems and
Defence Electronics**
81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 607 0

EADS Services
63, ter. Avenue Edouard
Vaillant
92517 Boulogne Billancourt
Frankreich
Tel.: +33 1 58 17 77 77

MBDA (Zentrale)

11 Strand
WC2 SHR London
Großbritannien
Tel.: +44 207 451 6000

**EADS LFK –
Lenkflugkörpersysteme**
Landshuter Strasse 26
über Hauptwache, Tor 1
85716 Unterschleissheim
Deutschland
Tel.: +49 89 3179 0

EADS Telecom
Rue Jean-Pierre Timbaud
Montigny-le-Bretonneux
78063 Saint Quentin Yvelines
cédex
Frankreich
Tel.: +33 1 34 60 80 20

• Space

Astrium
37, avenue Louis Breguet
78146 Vélizy-Villacoublay
Frankreich
Tel.: +33 1 34 88 30 00

EADS Launch Vehicles
66, Route de Verneuil, BP 3002
78133 Les Mureaux
Frankreich
Tel.: +33 1 39 06 12 34

EADS CASA Espacio
Avenida de Aragón 404
28022 Madrid
Spanien
Tel.: +34 91 586 37 00

EADS Space Services
81663 München
Deutschland
Tel.: +49 89 607 0

EADS Sodern
20, avenue Descartes, BP 23
94451 Limeil Brevannes cédex
Frankreich
Tel.: +33 1 45 95 70 00

Cilas
Route de Nozay, BP 27
91460 Marcoussis
Frankreich
Tel.: +33 2 38 64 15 55

EADS International

Tel.: +33 1 40 69 20 14

Tel.: +33 1 40 69 18 37

Fax: +33 1 40 69 21 31

Repräsentanzen

• Nordamerika

Kanada

Tel.: +1 613 230 39 02

Fax: +1 613 230 14 42

• Mittel- und Osteuropa

Polen

Tel.: +48 22 697 73 21

Fax: +48 22 697 73 19

Russland

Tel.: +7 095 797 53 67

Fax: +7 095 797 53 66

Tschechische Republik

Tel.: +420 22 445 42 20

Fax: +420 22 445 42 22

• Westeuropa

Belgien

Tel.: +32 2 502 60 05

Fax: +32 2 502 30 81

Deutschland

Tel.: +49 30 259 26 911

Fax: +49 30 259 26 919

Finnland

Tel.: +35 8 968 723 690

Fax: +35 8 968 723 691

Griechenland

Tel.: +302 10 69 83 871

Fax: +302 10 69 83 870

Großbritannien

Tel.: +44 207 766 32 05

Fax: +44 207 839 92 79

Tel.: +44 207 499 50 94

Fax: +44 207 495 00 64

Italien

Tel.: +39 06 853 53 51 5

Fax: +39 06 841 62 26

Spanien

Tel.: +34 915 857 00

Fax: +34 915 470 019

Türkei

Tel.: +90 312 448 09 40

Fax: +90 312 448 09 46

• Naher und Mittlerer Osten

Abu Dhabi

Tel.: +97 12 681 28 78

Fax: +97 12 681 10 27

Ägypten

Tel.: +20 2 794 86 71

Fax: +20 2 795 73 17

Oman

Tel.: +97 12 681 28 78

Fax: +97 12 681 10 27

Saudi-Arabien

Tel.: +96 61 46 53 456

Fax: +96 61 46 30 844

• Afrika

Südafrika

Tel.: +27 12 677 15 23

Fax: +27 12 677 17 44

• Nordasien

China

Tel.: +86 10 64 10 68 80

Fax: +86 10 64 10 68 78

Korea

Tel.: +8 227 98 49 25

Fax: +8 227 98 49 27

Taiwan

Tel.: +88 6 227 12 15 94

Fax: +88 6 227 12 10 89

• Südasien/Pazifik

Australien

Tel.: +61 2 9225 05 00

Fax: +61 2 9225 05 01

Indien

Tel.: +91 11 2460 45 68

Fax: +91 11 2465 75 86

Indonesien

Tel.: +62 21 573 57 33

Fax: +62 21 573 59 23

Malaysia

Tel.: +60 3 21 63 02 33

Fax: +60 3 21 63 02 11

Singapur

Tel.: +656 737 50 77

Fax: +656 733 58 15

Thailand

Tel.: +66 2 67 01 734

Fax: +66 2 67 01 738

• Lateinamerika

Brasilien

Tel.: +55 61 321 42 51

Fax: +55 61 321 47 04

Tel.: +55 9 11 55 04 15 00

Fax: +55 9 11 55 04 15 01

Chile

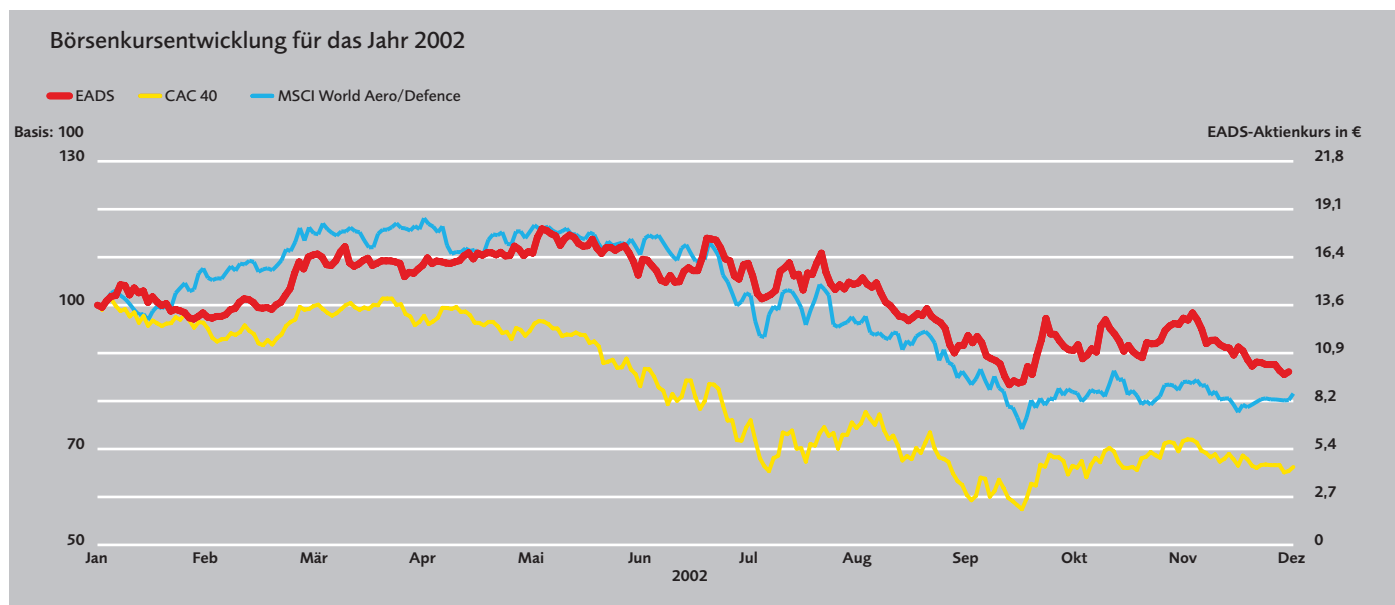
Tel.: +56 2 244 41 00

Fax: +56 2 244 33 34

Mexiko

Tel.: +52 55 54 88 20 41

Fax: +52 55 54 88 20 45



Der Handel mit EADS-Aktien verlief im Jahr 2002 in zwei unterschiedliche Phasen:

- **Starke Performance dank zahlreicher Erfolgsmeldungen**

Im ersten Halbjahr 2002 lag der Kursverlauf der EADS-Aktie deutlich über dem der Indizes CAC40, DAX30 und IBEX35 – eine starke Performance, die den Geschäftserfolg des Unternehmens, die neu gewonnene Zuversicht der Märkte angesichts höherer Fluggastaufkommen und die Erfolge der EADS-Verteidigungsprodukte widerspiegelte. Diese umfassten den Zuschlag an das EADS-Team „Paradigm“ für den Skynet-5-Auftrag, positive Entwicklungen im Programm A400M, den gelungenen Erstflug des ersten deutschen Serien-Eurofighters sowie die Beteiligung am „Deepwater“-Programm der US-Küstenwache. Diese Erfolgsmeldungen trugen dazu bei, dass der Wert des EADS-Verteidigungsgeschäfts den Anlegern zunehmend bewusst wurde.

- **Marktkräfte bremsen die Kursentwicklung**

In der zweiten Jahreshälfte stand die EADS-Aktie unter starkem Druck, der durch die Konkursanmeldung von US Airways ausgelöst und durch die erwartete Insolvenz von United Airlines sowie schlechte Nachrichten seitens American Airlines zusätzlich verschärft wurde. Diese Tendenz wurde noch verstärkt durch die vorherrschende Unsicherheit hinsichtlich der allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Lage sowie durch weitere Verzögerungen bei den Programmen A400M und Meteor.

Im selben Maße, wie die allgemeine Ungewissheit an den Märkten im Jahresverlauf zunahm, wurde das Anlegerverhalten von technischen und nicht mehr von fundamentalen Daten bestimmt (z. B. Pair-Trading-Geschäfte). Darüber hinaus nahm die Volatilität zu, getrieben durch die sich verkürzenden Anlagehorizonte. Die Investoren konzentrierten sich mit Blick auf die unsichere Marktsituation auf kurzfristige Liquiditätsvorteile und Gewinnmitnahmen. Deshalb flossen die höchst positiven Zukunftsaussichten hinsichtlich des Großraumflugzeuges A380, des militärischen Transportflugzeuges A400M, des Eurofighter oder der Hubschrauberprogramme Tiger und NH90 nicht in die Kursbildung mit ein. Parallel zur Rückbesinnung der Märkte auf Wachstumskriterien erwartet das Management, dass sich die Ertragsaussichten dieser langfristig angelegten Programme zunehmend im EADS-Aktienkurs niederschlagen werden.

Dividende 2002

Der Board of Directors der EADS hat entschieden, der Ordentlichen Hauptversammlung am 6. Mai 2003 eine Dividendenausschüttung von brutto €0,30 je Aktie für das Jahr 2002 zur Bewilligung vorzulegen, die am 12. Juni 2003 ausgezahlt werden soll. Dieser Vorschlag deckt sich mit der Dividendenpolitik der EADS, auf der Grundlage eines durchschnittlichen Aktienkurses von ca. €14 im Jahr 2002 eine Dividende in Höhe von rund 2% des EADS-Börsenwertes auszuschütten. Das EADS-Management achtet in der zurzeit schwierigen wirtschaftlichen Situation auf strengste Finanzdisziplin.



Global Investor Forum, Marseille 2002

Finanzkalender 2003

Bilanzpressekonferenz:

10. März 2003, München

Global Investor Forum:

28./29. April 2003, München

Zwischenbericht erstes Quartal 2003:

6. Mai 2003

Hauptversammlung:

6. Mai 2003, Amsterdam/Niederlande

Halbjahresbericht 2003:

28. Juli 2003

Zwischenbericht drittes Quartal 2003:

6. November 2003

Wichtige Informationen für Aktionäre

Die EADS stellt ihren Aktionären regelmäßig aktuelle Informationen zu den wichtigsten Ereignissen und Entwicklungen des Konzerns zur Verfügung, darunter den vierteljährlich erscheinenden Aktionärsbrief „aero-notes“ und monatliche Aktionärsmitteilungen, die auf der EADS-Internetseite veröffentlicht werden.

Auf der EADS-Homepage www.eads.net finden Anleger eine Vielzahl weiterer Informationen, auch zu Finanzthemen. Sie wurde von der französischen Finanzzeitschrift „La Vie Financière“ als „beste CAC 40-Website“ des Jahres 2002 mit der Auszeichnung „Fils d'Or“ prämiert.

Investor Relations Kontakt

Gebührenfreie Telefonnummern:

Deutschland 00 800 00 02 2002

Frankreich 0 800 01 2001

Spanien 00 800 00 02 2002

Investoren aus anderen Ländern wählen:

+33 1 41 33 90 94

Zusätzlich gibt es für Anfragen unserer Aktionäre eine eigene Mailbox:

ir@eads.net

Dieses Dokument ist auch unter den
folgenden Adressen erhältlich:

**European Aeronautic Defence and Space
Company – EADS**

In Deutschland

81663 München – Deutschland

In Frankreich

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – Frankreich

In Spanien

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Spanien

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

Le Carré
Beechavenue 130 – 132
1119 PR Schiphol-Rijk
Niederlande
www.eads.net