



Liebe Aktionäre,

2006 war ein schwieriges Jahr für uns alle - unsere Erwartungen hat es beileibe nicht erfüllt. Zwar hatte das Unternehmen geschäftlichen Erfolg, machte Fortschritte bei der Expansion, und unsere Geschäftsbereiche verzeichneten gute bis sehr gute Ergebnisse. Doch warf uns eine Reihe schwerwiegender Ereignisse bei Airbus unerwartet zurück – allen voran die Probleme beim A380-Programm – und zwang uns, unsere Geschäftsaktivitäten zu überdenken. Dabei haben wir eines erkannt: Nicht nur der Preisdruck und die anhaltende Dollar-Schwäche haben belastet; auch Faktoren, die bislang Erfolge bewirkten, müssen wir verändern oder neu ausrichten – besonders in langfristigen Projekten.

Die Umstrukturierung der EADS erfordert erhebliche Anstrengungen auf allen Konzernebenen. Insbesondere bei Airbus sind eine umfangreiche Überprüfung der industriellen Aufstellung, eine Veränderung der Einstellung und mehr Bescheidenheit erforderlich. In Anbetracht der Natur unseres Geschäfts sind wir bis zum Jahr 2010 an bestimmte fixe Faktoren wie den Auftragsbestand oder das Währungs-sicherungsportfolio gebunden. Umstrukturierungsprogramme, hauptsächlich Power8, sind somit die einzigen Hebel, die wir einsetzen können und müssen, damit wir gestärkt aus dieser Situation hervorgehen.

Viele Faktoren unterstützen uns bei der Bewältigung dieser Aufgabe. Die Auftragslage ist immer noch auf historischem Höchststand. Die Nachfrage ist stabil – das wird besonders im Single-Aisle-Segment deutlich. Da die US-amerikanischen Luftfahrtgesellschaften ihre Flotten erneuern können wird eine Fortsetzung dieses Aufwärtstrends erwartet.

Zwischenzeitlich verzeichnen unsere anderen Geschäftsbereiche zunehmend bessere Leistungen, da die Umstrukturierungsbemühungen der Vergangenheit – wie im Bereich Raumfahrt – nun Früchte tragen. Verkaufschancen im Verteidigungssektor der USA sind greifbarer denn je, nachdem wir den Auftrag über den leichten Mehrzweckhubschrauber erhalten haben. Unser Bestand an Kurssicherungsgeschäften ist wertvoll, wenngleich dies kein Allheilmittel gegen die Unsicherheiten eines unerbittlich niedrigen Euro-Dollar-Wechselkurses darstellt, und unsere finanzielle Belastung durch Kundenfinanzierungen konnte noch weiter gesenkt werden.

Was die organisatorischen Rahmenbedingungen betrifft, ist die Integration der EADS-Gruppe mit dem Erwerb des 20%igen Anteils von BAE Systems an Airbus im Oktober 2006 weiter vorangekommen. Kurz danach wurden Louis Gallois und ich selbst als CEO bzw. CFO von Airbus ernannt. Damit wird eine wichtige strukturelle Hürde genommen, und die Transparenz innerhalb des Konzerns wird gefördert. Diese Anpassung wird sichtbar werden: in einer stärker am Bedarf orientierten Verteilung von Ressourcen und Kompetenzen sowie in einer verbesserten Organisation der Abläufe zwischen Airbus und den anderen Geschäftsbereichen und -einheiten der EADS.

Auswirkungen der Verzögerungen bei der Industrialisierung der A380 werden noch bis in das Jahr 2010 zu spüren sein, da die Deckungsbeiträge und Cashflows aus der Vollproduktion nun um zwei Jahre zurückgestellt werden. Doch nach der Anlaufphase wird sich das Umlaufvermögen wieder auf einem normalen Niveau einpendeln und finanzielle Ressourcen freisetzen, die dann anderweitig verwendet werden können.

Die Entwicklung des 2006 gestarteten Programms A350XWB ist einer der Bereiche für Zukunftsinvestitionen; schließlich dürfte auch ein neues Kurzstreckenflugzeug zu einem

deutlichen Anstieg der Forschungs- und Entwicklungskosten in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts führen.

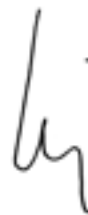
Angesichts dieser Vorhaben muss die Geschäftsleitung weiter auf ein schlankeres, weniger komplexes und weniger kapitalintensives Modell für die EADS hinarbeiten. Ein proaktives Portfoliomanagement, das Desinvestitionen in jenen Bereichen einschließt, die nicht zum Kerngeschäft oder zu den strategischen Bereichen gehören, wie auch selektive Ankäufe werden die notwendige Anpassungsfähigkeit gewährleisten.

Die EADS muss insgesamt besser aufgestellt werden, damit zweierlei erreicht wird: Zum einen wollen wir gegen schlechte wirtschaftliche Rahmenbedingungen – beispielsweise ein negatives Währungsumfeld oder Konjunkturrückschläge – gewappnet sein, zum anderen möchten wir uns eine gesunde Bilanzstruktur erhalten und damit ein akzeptables Kreditrating sichern. Um unsere Verbindlichkeiten zu sichern sowie größtmögliche finanzielle und strategische Flexibilität zu erreichen, werden wir die besten Finanzinstrumente einsetzen, die es gibt.

Zudem steht der EADS auch die Möglichkeit einer Kapitalerhöhung offen. Dies ist keine dringende Maßnahme, sondern lediglich eine Option, denn unsere Liquidität ist stark, und eine Verwässerung würde unsere Aktionäre verunsichern. Ohnehin würde eine solche Kapitalmaßnahme nicht vor 2008 erfolgen, und bis zu diesem Zeitpunkt müssten die ersten Schritte des Programms Power8 umgesetzt, die A350XWB erfolgreich auf dem Markt eingeführt und die Bereiche Hubschrauber, Raumfahrt sowie Verteidigung von anhaltender Dynamik geprägt sein.

Die gegenwärtigen Aussichten für die EADS bis zum Jahr 2010 stellen uns nicht zufrieden, das ist klar. Aber sie spiegeln eines wider: Wir stellen uns den Herausforderungen, und wir wissen, dass wir große Aufgaben bewältigen müssen. Sobald sich das operative Geschäft unseres Unternehmens wieder im Gleichgewicht befindet, wird uns das Erreichte zu neuen Zielen inspirieren und den Konzern wieder auf Wachstumskurs einschwenken lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Peter Ring
Chief Operating Officer für Finanzen