Airbus SE

Rekordowy portfel zamówień: czy produkcja dowiezie wartość?

AIR | Euronext Paris | ISIN NL0000235190
Szczegółowy raport analityczny i model FCFF

12 października 2026 r. | waluta wyceny: EUR

Kurs odniesienia	DCF bazowy	Bear – bull
187,80 EUR	199,19 EUR/akcję	94,07 – 364,27 EUR

Pytanie modelowe: czy wzrost dostaw, poprawa miksu i docelowa marża uzasadniają kurs mimo ograniczeń łańcucha dostaw, zaliczkowego finansowania produkcji i ryzyka programów? Baza daje 6,1% względem kursu. To wynik warunkowy, nie cena docelowa.

Ramy	Podstawa
Okres jawny	FY2026E–FY2035E; stub 12.10–31.12.2026
Ostatni pełny rok	FY2025, audytowany
Najnowszy okres	H1 2026 do 30.06.2026; nieaudytowany
Kurs	zamknięcie 09.10.2026; 187,80 EUR
Status	screen-grade; pełna ścieżka FCFF, nie pełny model trzech sprawozdań

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

Źródła: [S01] · [S03] · [S10] · [S11]

01 / WNIOSKI

Synteza: popyt nie jest dziś wąskim gardłem

Wniosek	Co go falsyfikuje
Portfel zamówień daje widoczność	anulacje, przesunięcia lub niższy popyt na finansowanie samolotów
Najważniejsza jest egzekucja dostaw	silniki, aerostruktury i jakość nadal blokują plan produkcji
Marża ma wzrosnąć wraz ze skalą	inflacja kosztów, kary i straty programowe konsumują dźwignię
Zaliczki obniżają NWC	spowolnienie zamówień lub harmonogramów odwraca finansowanie klienta
Cena jest blisko bazy	rynek wymaga części sukcesu planu 2029, ale nie pełnego bull case

Airbus ma rzadką kombinację wieloletniego backlogu, oligopolistycznej pozycji i rosnącego rynku usług lotniczych. Jednocześnie obecna wycena zależy bardziej od fizycznego tempa produkcji, dostępności silników i dyscypliny programowej niż od samego popytu.

Scenariusze nie mają przypisanych prawdopodobieństw i nie są ratingami kup/sprzedaj/trzymaj.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

02 / SPÓŁKA

Model biznesowy: trzy segmenty, wspólna baza przemysłowa

Segment	FY2025 przychody	Ekonomika / test
Commercial Aircraft	51 466 mln EUR	dostawy, ceny netto, miks rodzin, eskalatory i kary
Helicopters	8 619 mln EUR	cywilne i wojskowe wiropłaty; serwis stabilizuje cykl
Defence & Space	13 335 mln EUR	kontrakty wieloletnie; execution i odpisy programowe
Finansowanie klienta	niewielka bezpośrednia ekspozycja wobec skali sprzedaży	gwarancje, leasing i wartość rezydualna
Zaliczki klientów	ujemny kapitał obrotowy finansuje produkcję	odwracalne przy opóźnieniach lub niższym backlogu

Źródła: [S01] · [S02] · [S03]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

03 / OSTATNI PEŁNY ROK

FY2025: skala i gotówka przed kolejnym ramp-upem

Miara	FY2024	FY2025	Komentarz
Przychody	69 230	73 420	+6,1%
Adjusted EBIT	5 354	7 128	marża 9,7%
EBIT raportowany	—	6 082	różnice programowe / korekty
Zysk netto	4 232	5 221	7,1% przychodów
CFO	7 402	7 995	zaliczki i kapitał obrotowy
Capex	3 669	3 964	wzrost mocy
Dostawy	766	793	+27 samolotów

DCF startuje od ekonomicznego EBIT po rezerwie na ryzyko programów, nie od Adjusted EBIT bez korekt. R&D; pozostaje w kosztach, a capex odzwierciedla rozbudowę zdolności.

Źródła: [S01] · [S02] · [S07]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

04 / HISTORIA 2021–2025

Pięć lat: przychody rosną szybciej niż dostawy

mln EUR, chyba że wskazano	2021	2022	2023	2024	2025
Przychody	52 149	58 763	65 446	69 230	73 420
Adjusted EBIT	4 865	5 627	5 838	5 354	7 128
Zysk netto	4 213	4 247	3 789	4 232	5 221
FCF	3 511	4 324	3 885	4 461	4 753
Dostawy	611	661	735	766	793

Marża	2021	2022	2023	2024	2025
Adjusted EBIT	9,3%	9,6%	8,9%	7,7%	9,7%

Skumulowany wzrost wynika z większej liczby dostaw, miksu i cen. Wahania marży przypominają, że produkcja lotnicza nie jest prostą linią: opóźnienia dostawców i rezerwy potrafią wyprzedzać odbiór gotówki.

Źródła: [S01] · [S07] · [S08] · [S09]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

05 / NAJNOWSZE DANE

H1 2026: wzrost wyniku, ujemny sezonowy FCF

Pozycja	H1 2026	Odczyt
Przychody	33 176	+12% r/r
Adjusted EBIT	2 727	marża 8,2%
EBIT raportowany	2 745	blisko adjusted
Zysk netto	2 243	EPS 2,84 EUR
FCF przed customer financing	-1 166	sezonowo ujemny
Dostawy	351	351 samolotów
Net cash	8 360	spadek wobec końca 2025

Guidance pozostawał bez zmian: około 870 dostaw, Adjusted EBIT około 7,5 mld EUR i FCF przed customer financing około 4,5 mld EUR. Model nie annualizuje H1.

Źródła: [S03]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

06 / OPERACJE

Produkcja i dostawy: Q4 jest testem egzekucji

Miara	Stan / cel	Implikacja
Dostawy do września 2026	547	po 72 we wrześniu
Guidance FY2026	ok. 870	wymaga 323 dostaw w Q4
A220	13/mies. w 2028	skalowanie i koszt jednostkowy
A320 family	70–75/mies. do końca 2027; stabilizacja 75	silniki i aerostruktury krytyczne
A330	5/mies. w 2029	szerokokadłubowa normalizacja
A350	12/mies. w 2028	rentowność i dostępność dostawców

Ścieżka bazowa używa 870 dostaw w 2026 i dochodzi do 1 250 w 2035. To nie jest prognoza emitenta po 2029, lecz jawne założenie autora zgodne z docelowymi tempami rodzin samolotów.

Źródła: [S03] · [S05]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

07 / POPYT

Backlog i zamówienia: widoczność bez gwarancji terminów

Obszar	Ujawnienie	Znaczenie
Commercial backlog H1 2026	9 222 samoloty	wieloletnia widoczność; ryzyko harmonogramu
Helicopters backlog H1 2026	1 108 szt.	miks cywilny i wojskowy
D&S order intake H1 2026	9,3 mld EUR	wspiera portfel wieloletni
Wrzesień 2026	17 zamówień brutto; 72 dostawy	miesiąc nie przesądza roku
Stan danych dostaw	30.09.2026	późniejsze komunikaty handlowe nie są dodawane do tabeli

Backlog ogranicza ryzyko popytu, ale nie usuwa ryzyka wykonania, eskalatorów cenowych, finansowania klientów ani możliwych odroczeń. W modelu przychód komercyjny rośnie wolniej niż mechaniczna wartość portfela.

Źródła: [S03] · [S05]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

08 / BILANS

Kapitał obrotowy: klienci współfinansują ramp-up

31.12.2025	mln EUR	Ujęcie
Zapasy	41 676	operacyjne aktywo
Należności handlowe	5 454	operacyjne aktywo
Contract assets	1 656	operacyjne aktywo
Zobowiązania handlowe	15 878	finansowanie operacyjne
Contract liabilities	58 596	zaliczki klientów
Operacyjny NWC proxy	-25 688	silnie ujemny
Financing liabilities	14 249	obejmują leasing 2 380
Net cash 30.06.2026	8 360	most EV → equity

Ujemny NWC jest ekonomicznie wartościowy, ale nie jest bezterminowym długiem. Jeśli dostawy, nowe zamówienia lub harmonogram zaliczek zwolnią, część źródła gotówki może się odwrócić. Model stopniowo normalizuje NWC z -32% do -25% sprzedaży.

Źródła: [S02] · [S03]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

09 / PUNKT STARTOWY

FY2026: rekonstrukcja guidance przez segmenty

Driver	FY2026E, mln EUR	Założenie
Commercial Aircraft	56 985	870 dostaw, ceny/miks i usługi
Helicopters	9 300	wzrost portfela i serwisu
Defence & Space	14 000	zamówienia i execution
Przychody	80 285	suma driverów
Adjusted EBIT	7 500	uzgodnione do ok. 7,5 mld guidance
Rezerwa ekonomiczna	482	0,6% przychodów; parametr autora
EBIT do FCFF	7 019	po rezerwie programowej

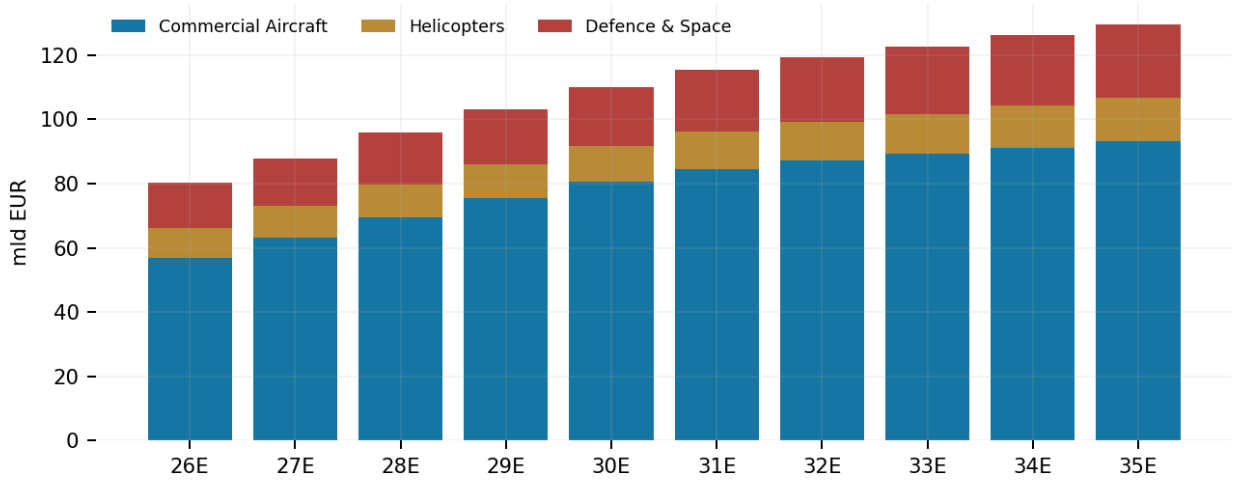
Wartość 2026 jest roczna, lecz DCF rozpoznaje tylko stub 12.10–31.12.2026. Wartość wcześniejszych przepływów roku jest już ekonomicznie odzwierciedlona w bilansie z 30.06, co pozostaje ograniczeniem screen-grade.

Źródła: [S01] · [S03]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

10 / DRIVERY FY2026–FY2035

Przychody: komercyjny ramp-up dominuje dekadę



mld EUR	FY26E	FY29E	FY32E	FY35E
Commercial	57,0	75,3	87,2	93,1
Helicopters	9,3	10,7	12,1	13,6
Defence & Space	14,0	17,2	20,1	23,0
Razem	80,3	103,2	119,5	129,7

Model nie zakłada zwiększania udziału Airbus względem backlogu konkurenta. Przychody wynikają z jawnej ścieżki dostaw oraz umiarkowanego wzrostu w Helicopters i Defence & Space.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

11 / REJESTR ZAŁOŻEŃ

Założenia bazowe: skala, marża i reinwestycje

Parametr	FY2026E	FY2029E	FY2035E	Status
Dostawy	870	1 100	1 250	FY26 guidance; dalej autor
Przychody	80 285	103 215	129 730	segment drivers
Adjusted EBIT margin	9,3%	12,1%	14,0%	FY29 zgodny z celem 12–13 mld
Rezerwa programowa	0,6%	0,5%	0,4%	parametr autora
Capex / sprzedaż	5,7%	5,3%	4,4%	ramp-up, potem normalizacja
NWC / sprzedaż	-32,0%	-29,7%	-25,0%	spadek finansowania zaliczkami
WACC / g	8,1% / 2,0%	—	8,1% / 2,0%	nominalnie EUR

Źródła: [S03] · [S04]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

12 / MODEL JAWNY

FCFF FY2026–FY2030: inwestycje przed pełną skalą

mln EUR	2026E	2027E	2028E	2029E	2030E
Przychody	80 285	87 920	95 807	103 215	109 996
Adjusted EBIT	7 500	9 028	10 725	12 510	13 676
EBIT ekonomiczny	7 019	8 520	10 192	11 959	13 114
NOPAT	5 264	6 390	7 644	8 969	9 835
D&A	3 292	3 546	3 800	4 025	4 217
Capex	4 576	4 884	5 184	5 436	5 634
Zmiana NWC	-3	-1 759	-1 717	-1 453	-1 156
FCFF	3 983	6 811	7 978	9 011	9 574

FCFF = NOPAT + D&A; − capex − zmiana NWC. Model zachowuje pełną precyzję w JSON; PDF zaokrągla wartości.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

13 / MODEL JAWNY

FCFF FY2031–FY2035: normalizacja produkcji

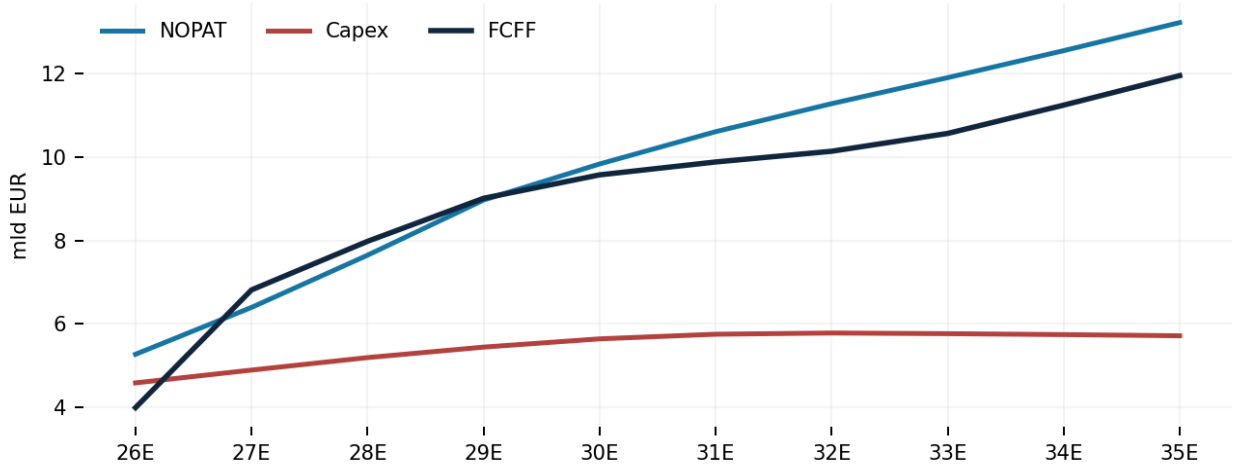
mln EUR	2031E	2032E	2033E	2034E	2035E
Przychody	115 424	119 479	122 815	126 231	129 730
Adjusted EBIT	14 713	15 604	16 424	17 277	18 162
EBIT ekonomiczny	14 148	15 046	15 879	16 744	17 643
NOPAT	10 611	11 285	11 909	12 558	13 232
D&A	4 348	4 421	4 462	4 502	4 541
Capex	5 746	5 775	5 759	5 736	5 708
Zmiana NWC	-670	-211	43	75	107
FCFF	9 884	10 141	10 569	11 249	11 958

FCFF = NOPAT + D&A; − capex − zmiana NWC. Model zachowuje pełną precyzję w JSON; PDF zaokrągla wartości.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

14 / NOPAT → FCFF

Reinwestycje: zaliczki nie zastępują mocy produkcyjnych



Kontrola	FY2026E	FY2029E	FY2035E
NOPAT	5 264	8 969	13 232
D&A	3 292	4 025	4 541
Capex	4 576	5 436	5 708
Zmiana NWC	-3	-1 453	107
FCFF	3 983	9 011	11 958

W okresie wzrostu dostaw capex pozostaje powyżej D&A.; Jednocześnie stopniowa utrata relatywnej korzyści z ujemnego NWC absorbuje gotówkę. To konserwatywniejsze niż założenie, że każda nowa zaliczka jest trwałym źródłem finansowania.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

15 / WACC

Koszt kapitału: nominalny WACC w EUR

Składnik	Wartość	Status
Stopa wolna od ryzyka	2,90%	kotwica krzywej EUR; zaokrąglenie autora
Equity risk premium	4,70%	kotwica Damodarana
Beta	1,22	parametr autora dla cyklicznego aerospace
Koszt equity	8,63%	RF + beta × ERP
Dług / financing liabilities	14 249	księgowe przybliżenie, w tym leasing
WACC obliczony	8,10%	ważenie rynkowe
WACC użyty	8,10%	zaokrąglony; sensitivity ±100 pb

Net cash nie obniża kosztu kapitału operacji; pojawia się w moście EV → equity. Raportowany WACC 9,1% do testów utraty wartości ma inną funkcję i zestaw założeń, dlatego nie jest mechanicznie kopiowany.

Źródła: [S02] · [S12] · [S13]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

16 / WARTOŚĆ

Terminal i most EV → equity

Terminal FY2036E	Wartość
NOPAT	13 497
g	2,0%
ROIC nowych inwestycji	12,0%
Stopa reinwestycji g/ROIC	16,7%
Reinwestycje	2 250
FCFF terminalny	11 248
Wartość terminalna	184 387

Most	mln EUR
PV FCFF okresu jawnego	60 573
PV wartości terminalnej	89 927
Enterprise value	150 500
+ net cash 30.06.2026	8 360
− haircut emerytalny/programowy	1 500
Kapitał własny	157 360
Akcje, mln	790,0
Wartość / akcję	199,19 EUR

PV terminalne stanowi 59,8% EV. Liczba akcji 790 mln jest konserwatywnym proxy wobec 787,2 mln akcji bez treasury na koniec 2025.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

17 / BEAR · BASE · BULL

Scenariusze: egzekucja, marża i koszt kapitału

Parametr	Bear	Base	Bull
Wartość / akcję	94,07 EUR	199,19 EUR	364,27 EUR
Wobec kursu	-49,9%	6,1%	94,0%
Przychody FY2035	106,4 mld	129,7 mld	153,1 mld
Marża Adj. EBIT FY2035	11,0%	14,0%	16,0%
WACC	9,3%	8,1%	7,0%
g / ROIC	1,5% / 9,0%	2,0% / 12,0%	2,5% / 16,0%
TV / EV	56,6%	59,8%	67,2%

- Bear: wolniejsze dostawy, presja programowa, marża 11%, WACC 9,3%.
- Base: realizacja guidance 2026, cel 2029 i 14% marży w 2035, WACC 8,1%.
- Bull: wyższa skala i ceny/miks, marża 16%, WACC 7,0%.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

18 / TEST MODELU

Wrażliwość WACC × wzrost terminalny

WACC \ g	1,0%	1,5%	2,0%	2,5%	3,0%
7,1%	223,77	229,83	237,02	245,68	256,37
7,6%	206,59	211,13	216,40	222,65	230,17
8,1%	191,88	195,28	199,19	203,73	209,10
8,6%	179,14	181,70	184,60	187,92	191,77
9,1%	168,01	169,93	172,08	174,50	177,27

Wartość na akcję w EUR. Przy zmianie g model zmienia także stopę reinwestycji g/ROIC. Wzrost terminalny nie jest więc darmowym skróceniem mianownika Gordona.

Jedna zmiana	Interpretacja
WACC +100 pb	niższa PV dekady i terminala
Terminal g +50 pb	wyższy TV, lecz wyższe reinwestycje
Marża -200 pb	niższy NOPAT i FCFF każdego roku
Wolniejszy ramp-up	mniej przychodów i późniejszy efekt skali
NWC mniej ujemny	odpływ gotówki mimo wzrostu EBIT

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

19 / CENA JAKO RÓWNANIE

Reverse DCF: cena jest blisko scenariusza bazowego

Przy bazowej ścieżce przychodów, bilansie, WACC i terminalu kurs 187,80 EUR jest odtwarzany po obniżeniu marży EBIT w każdym roku o około 0,75 pp wobec bazy.

Alternatywnie, przy niezmienionych marżach i parametrach kapitałowych, kurs odpowiada równoległemu obniżeniu każdej linii przychodów o około 5,8% wobec ścieżki bazowej.

Odczyt	Znaczenie	Ograniczenie
Cena < baza	rynek dyskontuje część ryzyka wykonania	różnica jest mniejsza niż niepewność modelu
Niższa marża	kary, inflacja, wolniejszy ramp-up	stały haircut nie opisuje konkretnej ścieżki
Niższy przychód	mniej dostaw lub słabszy miks	nie wskazuje rodziny samolotów

Reverse DCF ma wiele rozwiązań. To test wymagań wpisanych w cenę, nie odtworzenie konsensusu ani instrukcja transakcyjna.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

20 / MONITORING

Katalizatory i testy falsyfikacji

Zdarzenie / hipoteza	Data lub próg	Linia modelu
Pre-quarter communication	14.10.2026 — potwierdzone	dostawy, FX i ramy kwartału
Wyniki 9M 2026	28.10.2026, 19:30 CET — potwierdzone	guidance, FCF, NWC
Guidance 870 dostaw	wymaga 323 w Q4 po wrześniu	przychody 2026
Adjusted EBIT 2029	12–13 mld EUR	marża i skala
Cash conversion	około 1 w pięciu latach	FCFF i NWC
Produkcja A320	70–75/mies. do końca 2027	główny driver komercyjny
Ponowna ocena bazy	guidance cięty lub EBIT 2029 <12 mld	scenariusz / wycena

Źródła: [S03] · [S04] · [S05] · [S06]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

21 / DYSCYPLINA

Ryzyka: od silnika do bilansu klienta

Ryzyko	Transmisja do DCF
Łańcuch dostaw	mniej dostaw, wyższe zapasy, kary i capex
Silniki / jakość	opóźnienia, rework, rezerwy i reputacja
Programy stałocenowe	odpisy w D&S i niższy EBIT ekonomiczny
Zaliczki klientów	odwrócenie ujemnego NWC przy przesunięciach
Taryfy i FX	miks cen/kosztów, popyt linii lotniczych
Wartość rezydualna / finansowanie	gwarancje i presja na ceny nowych samolotów
Cykl lotniczy	odroczenia zamówień i niższy wzrost terminalny
Regulacje / dekarbonizacja	R&D i capex przed monetyzacją
Geopolityka i obrona	popyt rośnie, lecz execution i compliance komplikują programy

Najbardziej materialny test krótkoterminowy to realizacja Q4 2026. Najbardziej materialny test długoterminowy to zdolność podniesienia EBIT do 12–13 mld EUR w 2029 bez konsumpcji trwałej wartości przez NWC i programy.

Źródła: [S01] · [S02] · [S03] · [S04]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

22 / ALOKACJA

Kapitał, buyback i ograniczenia mostu equity

Obszar	Ujawnienie / założenie	Ujęcie
Net cash	8,36 mld EUR na 30.06.2026	dodany do EV
Haircut	1,5 mld EUR	emerytury i ryzyko programowe; parametr autora
Buyback	5 mld EUR przez trzy lata	nie redukujemy automatycznie liczby akcji
Akcje	790 mln proxy	bez spekulacji o tempie skupu i SBC
Lease liabilities	2,38 mld EUR na koniec 2025	już w financing liabilities; brak podwójnego odjęcia
Share-based compensation	106 mln EUR w 2025	pozostaje kosztem EBIT
Customer financing	guidance FCF przed finansowaniem klientów	oddziela operacje od portfela finansowania

Źródła: [S02] · [S03] · [S04]

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

23 / AUDYTOWALNOŚĆ

Metodyka, ograniczenia i 18 kontroli

Warstwa	Kontrola / ograniczenie
Źródła	Dokumenty Airbus jako baza; kurs z ostatniej pełnej sesji 09.10.2026.
Model	10 lat FCFF, trzy segmenty, dostawy, NOPAT, D&A, capex, NWC, stub i terminal.
Bilans	30.06.2026, choć wycena 12.10.2026; brak nowszego raportowanego bilansu.
Akcje	790 mln proxy; brak prognozy buybacku i nowych grantów.
WACC	RF, ERP i beta są parametrami; WACC obliczony 8,10%.
Terminal	g 2,0%, ROIC 12%, jawna reinwestycja g/ROIC.
Kontrole	18 testów, 0 błędów: guidance, FCFF, WACC, scenariusze, terminal i most.
Gotowość	screen-grade; nie pełny model trzech sprawozdań ani rekomendacja.

• Kurs z 9 października jest ostatnim pełnym zamknięciem; notowanie 12 października było w toku podczas przygotowania.

• Dostawy, ceny/miks, marże, capex i NWC po okresie guidance są założeniami autora.

• Model nie zawiera osobnych harmonogramów dla każdego programu, emerytur, podatków odroczonych ani FX.

• Wartości nie uwzględniają podatków inwestora, kosztów transakcyjnych ani wielkości pozycji.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

24 / ŹRÓDŁA PIERWOTNE I RYNKOWE

Rejestr źródeł

S01 Airbus FY2025 results

wyniki, segmenty, bilans, guidance FY2026

Stan / data: 2026-02-19; FY ended 2025-12-31

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2026-02-airbus-reports-full-year-fy-2025-results

S02 Airbus FY2025 Financial Statements

audytowane sprawozdania, cash flow, NWC, leasing, akcje, zobowiązania

Stan / data: 2026-02-19

https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2026-02/airbus_fy_2025_financial_statements.pdf

S03 Airbus H1 2026 results

najnowsze wyniki, segmenty, bilans, backlog, guidance

Stan / data: 2026-07-29; period ended 2026-06-30

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2026-07-airbus-reports-half-year-h1-2026-results

S04 Airbus Business Update 2026

cel EBIT 2029, cash conversion, buyback

Stan / data: 2026-07-21

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2026-07-airbus-to-present-new-mid-term-outlook-strengthen-commitment-to-profitable-growth-and-shareholder

Linki są klikalne. Dane raportowane, guidance i założenia autora zostały rozdzielone w treści.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

24 / ŹRÓDŁA PIERWOTNE I RYNKOWE

Rejestr źródeł — ciąg dalszy

S05 Airbus orders and deliveries September 2026

547 dostaw YTD, 72 we wrześniu, backlog i zamówienia

Stan / data: 2026-10-09; data through 2026-09-30

https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/orders-and-deliveries

S06 Airbus financial results calendar

9M results 2026-10-28; pre-quarter communication 2026-10-14

Stan / data: accessed 2026-10-12

https://www.airbus.com/en/investors/financial-results

S07 Airbus FY2024 results

historia 2023-2024

Stan / data: 2025-02-20

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2025-02-airbus-reports-full-year-fy-2024-results

S08 Airbus FY2023 results

historia 2022-2023

Stan / data: 2024-02-15

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2024-02-airbus-reports-full-year-fy-2023-results

Linki są klikalne. Dane raportowane, guidance i założenia autora zostały rozdzielone w treści.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

24 / ŹRÓDŁA PIERWOTNE I RYNKOWE

Rejestr źródeł — ciąg dalszy

S09 Airbus FY2022 results

historia 2021-2022

Stan / data: 2023-02-16

https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2023-02-airbus-reports-full-year-fy-2022-results

S10 Euronext Airbus listing

instrument, ISIN, rynek i waluta

Stan / data: accessed 2026-10-12

https://live.euronext.com/en/product/equities/NL0000235190-XPAR

S11 Yahoo Finance AIR.PA historical quote

kurs 187.80 EUR z ostatniej pełnej sesji

Stan / data: 2026-10-09 close 17:35 CEST

https://finance.yahoo.com/quote/AIR.PA/history/

S12 ECB euro area yield curves

kotwica stopy wolnej od ryzyka EUR

Stan / data: accessed 2026-10-12

https://www.ecb.europa.eu/stats/financial_markets_and_interest_rates/euro_area_yield_curves/html/index.en.html

Linki są klikalne. Dane raportowane, guidance i założenia autora zostały rozdzielone w treści.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.

24 / ŹRÓDŁA PIERWOTNE I RYNKOWE

Rejestr źródeł — ciąg dalszy

S13 Damodaran implied ERP and beta data

kotwica ERP/beta; parametry autora

Stan / data: 2026 data accessed 2026-10-12

https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/Betas.html

S14 MSCI market classification

Francja i Holandia jako rynki rozwinięte

Stan / data: accessed 2026-10-12

https://www.msci.com/indexes/index-resources/market-classification

Linki są klikalne. Dane raportowane, guidance i założenia autora zostały rozdzielone w treści.

Materiał analityczny i edukacyjny. Nie stanowi rekomendacji inwestycyjnej ani indywidualnej porady inwestycyjnej.