

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Bombardier Transportation GmbH	Rechnungslegung/	Jahresabschluss und Befreiender Konzernabschluss gem. §	05.11.2018

Bombardier Transportation GmbH

Berlin

Jahresabschluss und Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB zum 31.12.2017

Offenlegungsexemplar

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Bombardier Transportation GmbH

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Bombardier Transportation GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist. Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig

erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.
Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt,

sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens;

führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender

— geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, 9. März 2018

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Beckers, Wirtschaftsprüfer
Marsel, Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31.12.2017

AKTIVA

	EUR	EUR	31.12.2016 TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	30.603.200,41		34.059
2. Geschäfts- oder Firmenwert	94.834.187,44		133.569
		125.437.387,85	167.628
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	88.846.527,88		106.845
2. Technische Anlagen und Maschinen	47.173.084,12		51.844
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.175.022,20		20.670
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	15.268.945,05		9.470
		168.463.579,25	188.829
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	406.542.063,22		436.601
2. Beteiligungen	955.903,27		778
3. Sonstige Ausleihungen	20.963,55		0
		407.518.930,04	437.379
		701.419.897,14	793.836
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	25.994.172,42		32.445
2. Unfertige Erzeugnisse	1.899.103.199,57		1.806.793
3. Fertige Erzeugnisse	111.402,72		203

	EUR	EUR	31.12.2016 TEUR
4. Geleistete Anzahlungen	320.173.395,21		390.042
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.245.382.169,92		-2.229.483
		0,00	0
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202.602.197,66		268.827
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.200.741.314,34		2.757.713
3. Sonstige Vermögensgegenstände	46.504.734,47		53.103
		3.449.848.246,47	3.079.643
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		1.777.060,85	846
		3.451.625.307,32	3.080.489
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		22.924.979,60	25.497
		4.175.970.184,06	3.899.822
PASSIVA			
	EUR	EUR	31.12.2016 TEUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	16.581.550,00		16.582
II. Kapitalrücklage	1.082.694.116,86		1.082.694
III. Gewinnvortrag	503.795.827,86		503.796
IV. Jahresergebnis	0,00		0
		1.603.071.494,72	1.603.072
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	317.487.219,00		298.649
2. Sonstige Rückstellungen	1.026.290.238,71		926.706
		1.343.777.457,71	1.225.355
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	116.336.562,16		125.037
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	457.770.896,28		182.361
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	543.658.196,64		650.608
4. Sonstige Verbindlichkeiten	111.355.576,55		113.389
davon aus Steuern EUR 73.520.852,35 (Vj. TEUR 75.587)			
		1.229.121.231,63	1.071.395
		4.175.970.184,06	3.899.822

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	EUR	EUR	2016 TEUR
1. Umsatzerlöse	1.911.876.535,36		2.006.743
2. Erhöhung (Vj. Verminderung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	92.218.990,42		-78.961

	EUR	EUR	2016 TEUR
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	96.156,69		241
4. Gesamtleistung		2.004.191.682,47	1.928.023
5. Sonstige betriebliche Erträge		670.298.096,31	869.688
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 0,00 (Vj. TEUR 5.442)			
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.034.744.037,09		958.383
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	311.356.887,95		250.003
		1.346.100.925,04	1.208.386
7. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	614.719.703,89		584.536
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	87.656.171,12		85.170
davon für Altersversorgung EUR 8.994.061,43 (Vj. TEUR 828)			
		702.375.875,01	669.706
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		85.547.077,83	71.767
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen		927.379.035,38	1.004.090
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 54.723.140,48 (Vj. TEUR 0)			
		-386.913.134,48	-156.238
10. Erträge aus Beteiligungen	52.284.379,24		31.318
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 52.284.379,24 (Vj. TEUR 30.983)			
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	92.138.324,67		76.463
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 88.551.966,35 (Vj. TEUR 76.193)			
davon Erträge aus der Abzinsung EUR 3.372.081,00 (Vj. TEUR 257)			
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	29.880.914,98		100.124
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 29.880.914,98 (Vj. TEUR 100.124)			
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	50.685.651,61		41.430
davon an verbundene Unternehmen EUR 18.807.627,18 (Vj. TEUR 25.438)			
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung EUR 26.363.878,00 (Vj. TEUR 13.761)			
		63.856.137,32	-33.773
14. Ergebnis vor Steuern		-323.056.997,16	-190.011
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		186.771,93	-1.667
16. Ergebnis nach Steuern		-323.243.769,09	-188.344
17. Sonstige Steuern		1.461.095,34	1.192
18. Jahresfehlbetrag		-324.704.864,43	-189.535
19. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter		1.003.200,00	1.003
20. Erträge aus Verlustübernahme		-325.708.064,43	-190.538
21. Jahresergebnis		0,00	0

Anhang für 2017

Allgemeine Hinweise

Die Bombardier Transportation GmbH hat ihren Sitz in Berlin und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Charlottenburg, Register-Nummer HRB 64838 B.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB, nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG sowie nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit zu verbessern, werden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten der Bilanz und Davon-Vermerke in diesem Anhang gesondert vorgenommen.

Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Abschlusses waren unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend:

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bilanziert.

Unter den immateriellen Vermögensgegenständen wird seit dem Geschäftsjahr 2015 der konzernweite Pool für Forschungs- und Entwicklungskosten ausgewiesen, soweit die konzernweit entstandenen Entwicklungskosten einen direkten Nutzen für das Unternehmen haben. Dieser Pool wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben.

Die übrigen immateriellen Vermögensgegenstände werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige lineare Abschreibungen vermindert.

Die Abschreibung von Geschäfts- oder Firmenwerten aus der Anwachsung der Bombardier Transportation (Locomotives) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, der Bombardier Transportation (Bogies) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, sowie der Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, erfolgt linear über die geschätzte voraussichtliche Nutzungsdauer von 15 Jahren. Die Nutzungsdauer orientiert sich an den Lebenszyklen der Produkte und Ersatzteile der produzierenden Unternehmen, die in den Jahren 2003 und 2007 auf die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, angewachsen sind.

Der bilanzierte Geschäfts- oder Firmenwert durch die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, im Geschäftsjahr 2016 wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben. Dies gilt auch für die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, im Geschäftsjahr 2015.

Die Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. In die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten und durch die Fertigung veranlasste Abschreibungen einbezogen. Für Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens werden, soweit abnutzbar, ausschließlich die lineare Abschreibungsmethode mit Abschreibungsbeginn ab dem Monat des Zuganges angewendet (pro-rata-temporis). Geringwertige Anlagegüter, die nach dem 31. Dezember 2007 angeschafft wurden, werden nach § 6 Abs. 2 und Abs. 2a EStG abgeschrieben. Die Gesellschaft nutzt auch für alle in 2017 angeschafften, selbständig nutzungsfähigen Vermögensgegenstände von mehr als 150 EUR bis 1.000 EUR das Wahlrecht, einen Sammelposten zu bilden. Dieser wird über 5 Jahre linear abgeschrieben. Vermögensgegenstände bis 150 EUR wurden sofort als Betriebsausgabe behandelt.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Werten angesetzt, wenn voraussichtlich nachhaltige Wertminderungen eingetreten sind. Sofern die Gründe für Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 S. 3 und 4 i. V. m. Abs. 5 S. 1 HGB nicht mehr bestehen, werden entsprechende Wertaufholungen höchstens bis zu den historischen Anschaffungskosten vorgenommen.

Bei Gegenständen des Anlagevermögens werden außerplanmäßige Abschreibungen entsprechend § 253 Abs. 3 S. 3 HGB berücksichtigt, sofern die Voraussetzungen vorliegen.

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Die separat ausgewiesenen Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag bilanziert. Entsprechend den Konzernvorgaben werden alle auftragsbezogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe unter den unfertigen Erzeugnissen ausgewiesen.

Die unfertigen und fertigen Erzeugnisse sind zu Herstellungskosten bewertet. Neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen und Sondereinzelkosten wurden auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten sowie der zurechenbare Anteil des Werteverzehrs des Anlagevermögens berücksichtigt; Fremdkapitalkosten und anteilige Kosten der allgemeinen Verwaltung wurden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Bei drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften werden zunächst Abschreibungen auf die jeweiligen Bestände an unfertigen Erzeugnissen vorgenommen, soweit die erwarteten Verluste im Zusammenhang mit aktivierten Vermögensgegenständen stehen. Für darüberhinausgehende Verlustanteile werden Rückstellungen gebildet.

Alle erkennbaren Risiken im Vorratsvermögen sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen werden von der Gesamtsumme der Vorräte abgesetzt. Ein eventuell verbleibender Betrag wird unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener

Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden, sofern vorhanden, abgezinst.

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind aus Gründen der Verbesserung der Aussagefähigkeit des Abschlusses unsaldiert dargestellt worden.

Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt. Die Werthaltigkeit des Darlehens an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, wird durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, sichergestellt.

Ansprüche auf Investitionszuwendungen aus bereits vorliegenden Bescheiden und gestellten Anträgen werden bilanziert, sofern die Investition bis zum Bilanzstichtag getätigt wurde. Vereinnahmte Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der begünstigten Vermögensgegenstände abgesetzt und mindern die Anschaffungskosten und damit die Abschreibungen über den Zeitraum ihrer Nutzungsdauer.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach handelsrechtlichen Grundsätzen unter Berücksichtigung zukünftiger Gehalts- und Rententrends sowie Fluktuations- und Sterbewahrscheinlichkeiten ermittelt.

Als Bewertungsmethode wurde die projizierte Einmalbeitragsmethode (Projected Unit Credit-Methode) angewendet.

Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2005 G ein Rechnungszinsfuß von 3,68 % zugrunde. Für diesen wurde im Geschäftsjahr der durchschnittliche Marktzinssatz bei einer Restlaufzeit von 15 Jahren verwendet. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt TEUR 40.180 und unterliegt einer Ausschüttungssperre, jedoch aus Sicht der Gesellschaft keiner Abführungssperre. Die erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 3,0 % berücksichtigt. Der sich aus der Änderung der Rückstellungsbilanzierung nach §§ 249 Abs. 1 Satz 1, 253 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 HGB durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ergebende Zuführungsbetrag wurde vollständig im Geschäftsjahr 2010 berücksichtigt.

Die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen dienenden, dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogenen, Vermögensgegenstände (Deckungsvermögen i.S.d. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB) wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Rückstellungen verrechnet.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden abgezinst. Die sonstigen Rückstellungen umfassen Rückstellungen für Altersteilzeit, denen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde liegen. Die Berechnungen basieren auf dem Altersteilzeitgesetz vom 23. Juli 1996 (Stand 10. Dezember 2014) und den diesbezüglichen Betriebsvereinbarungen und Einzelverträgen. Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck Richttafeln 2005 G ein Rechnungszinsfuß von 1,33 % zugrunde.

Die der Insolvenzsicherung dienenden Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind (Deckungsvermögen i. S. d. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB), wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Altersteilzeitrückstellungen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden grundsätzlich mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag umgerechnet. Kurzfristige Forderungen sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden gemäß § 256a Satz 2 HGB ohne Berücksichtigung des Anschaffungskosten- sowie Realisationsprinzips mit dem Kurs am Abschlussstichtag bewertet.

Guthaben bei Kreditinstituten in fremder Währung werden aus Vereinfachungsgründen zum Stichtagskurs bewertet.

Bei bilanziell abzubildenden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB wird die Einfrierungsmethode verwendet.

Bewertungseinheiten (§ 254 HGB)

Zur Absicherung der Fremdwährungsrisiken aus bilanzierten Fremdwährungsposten sowie schwebenden Verkaufs- bzw. Einkaufsgeschäften schließt die Gesellschaft entsprechende Devisentermingeschäfte mit dem Bombardier Konzern-Treasury ab (Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz), wodurch die Gesellschaft nur mittelbar an Transaktionen auf dem Finanzmarkt teilnimmt.

Zum Bilanzstichtag bestanden 113 Kurssicherungsgeschäfte mit einem Volumen von ca. EUR 387,2 Mio. für erwartete Zahlungseingänge von Kunden, ca. EUR 362,5 Mio. für erwartete Zahlungen an Lieferanten sowie ca. EUR 334,7 Mio. für erwartete Zahlungseingänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen von verbundenen Unternehmen und ca. EUR 59,5 Mio. für erwartete Zahlungsausgänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen an verbundene Unternehmen.

Die vorstehend genannten Volumina ergeben sich auf Grund der Terminkurse (forward rate) der einzelnen Termingeschäfte und gliedern sich wie folgt nach den wichtigsten Währungen:

Für erwartete Zahlungseingänge von Kunden:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
AUD	9,2	5,9	-0,1
CHF	138,3	123,4	1,5
CNY	7,5	0,9	-
ZAR	1.551,1	88,9	-11,2
ILS	13,5	3,4	0,2
SEK	6,6	0,7	-
SGD	10,9	6,7	-
GBP	1,7	1,9	-
USD	189,1	155,4	0,5
TOTAL		387,2	-9,1

Für erwartete Zahlungsausgänge an Lieferanten:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	32,6	28,5	-0,6
CNY	2.293,5	277,8	7,3
GBP	3,2	3,6	-
THB	113,3	2,9	-0,1
PLN	3,1	0,7	-
SEK	76,1	7,7	-
USD	49,7	41,3	-
TOTAL		362,5	6,6

Für erwartete Zahlungseingänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
CHF	275,0	243,5	7,8
ZAR	1.314,6	84,4	-2,0
BRL	25,0	6,8	0,5
TOTAL		334,7	6,3

Für erwartete Zahlungsausgänge aus Darlehensrückzahlungen

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Millionen)	Betrag in MEUR	Zeitwert in MEUR
KRW	11.500,0	8,8	0,1
CHF	55,0	50,7	-3,6
TOTAL		59,5	-3,5

Der Zeitwert ist der Betrag, zu dem Finanzinstrumente am Bilanzstichtag zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Vertragsparteien getauscht, ver- und gekauft bzw. beglichen würden. Der Zeitwert der Devisentermingeschäfte entspricht dem Marktwert. Die Devisentermingeschäfte werden in den betroffenen Vertragskalkulationen berücksichtigt, indem die erwarteten Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge mit vertraglich abgesicherten Wechselkursen bewertet werden und beeinflussen hiermit den Ausweis von unfertigen und fertigen Erzeugnissen beziehungsweise entsprechender vertragsbezogener Rückstellungen.

Zur Stichtagsbewertung müssen allgemein anerkannte Bewertungsverfahren und -modelle verwendet werden. Die Gesellschaft verwendet hierbei das Verfahren der "Mark-to-Market"-Bewertung, bei der aktuelle Marktparameter und Marktpreiskurven eingesetzt werden, die auf objektiven, externen Quellen, vorzugsweise den Schlusskursen von Reuters, basieren. Zur Bestimmung des Zeitwerts nach der "Mark-to-Market"-Methode wird die Differenz zwischen dem vertraglich abgesicherten zukünftigen Fremdwährungskurs und dem zum Betrachtungszeitpunkt aktuell am Markt gehandelten zukünftigen Fremdwährungskurs mit dem zu Grunde liegenden Fremdwährungsbetrag multipliziert. Der sich ergebende Unterschiedsbetrag wird im Anschluss mit einem laufzeitäquivalenten Zinssatz abgezinst. Zur Festlegung des Diskontierungsfaktors wird die EURO-Zinsstrukturkurve verwendet.

Die gegenläufigen Wertänderungen/ Zahlungsströme von Grund- und Sicherungsgeschäft gleichen sich voraussichtlich in vollem Umfang im Sicherungszeitraum aus, weil laut Konzernrisikopolitik Risikopositionen (Grundgeschäft) unverzüglich nach Entstehung in betraglich gleicher Höhe in derselben Währung und Laufzeit durch Devisentermingeschäfte abgesichert werden. Bis zum Abschlussstichtag haben sich die gegenläufigen Wertänderungen/Zahlungsströme aus Grund- und Sicherungsgeschäft vollständig ausgeglichen. Zur Messung der Effektivität der Sicherungsbeziehung wird die "Critical-Terms-Match-Methode" verwendet.

Bei den Devisentermingeschäften handelt es sich um schwebende Geschäfte (Derivate), die eingegangen wurden, um Grundgeschäfte in fremder Währung gegen ein mögliches Kursverfallrisiko abzusichern. Zu diesem Zweck werden sämtliche Grundgeschäfte und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte in dem Umfang, wie sich die gegenläufigen Zahlungsströme ausgleichen, als Bewertungseinheit zusammengefasst (Offset Methode). Die folgenden Beträge wurden gegen Fremdwährungsrisiken mit Devisensicherungsgeschäften abgesichert und in Bewertungseinheiten zusammengefasst: Vermögensgegenstände EUR 331,9 Mio., Schulden EUR 29,7 Mio. und schwebende Geschäfte EUR 2,3 Mio.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2017 ist in einer gesonderten Übersicht (Anlage zum Anhang) dargestellt.

Die Verringerung des Sachanlagevermögens im Geschäftsjahr basiert vorwiegend aus der planmäßigen Abschreibung der Geschäfts- oder Firmenwerte. Die Zugänge bei den immateriellen Vermögensgegenständen sind weitestgehend auf die Migration von neuen Softwaresystemen zurückzuführen.

Die Verringerung des Sachanlagevermögens resultiert im Geschäftsjahr überwiegend aus planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen sowie der außerplanmäßigen Abschreibung für Gebäudekomplexe sowie technische Anlagen und Maschinen an den Standorten Hennigsdorf und Görlitz in Höhe von EUR 24.201 Tsd. im Rahmen der erweiterten Restrukturierungsmaßnahmen. Gegenläufig wirken Zugänge von Anlagen im Bau sowie Zugänge von technischen Anlagen und Maschinen. Diese sind auf die Erweiterung sowie den Umbau bestehender Gebäude am Standort Bautzen zurückzuführen. Des Weiteren führten neue IT Implementierungen, zur Verbesserung der Zusammenarbeit und der technischen Arbeitsbedingungen am Standort Hennigsdorf, zu Zugängen im Sachanlagevermögen.

Finanzanlagen

Im Zuge der Bewertung der Beteiligung an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, ergab sich im Geschäftsjahr 2017 ein Abwertungsbedarf in Höhe von EUR 21.038 Tsd.

Die Beteiligung an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, wurde auf Grund der Bewertung der Beteiligung zum Jahresende vollständig in Höhe von EUR 8.843 Tsd. abgeschrieben.

Vorräte

Unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird hauptsächlich das Lagermaterial für das Ersatzteilgeschäft der Gesellschaft ausgewiesen.

Unter den Vorräten werden geleistete Anzahlungen an Gesellschafter in Höhe von EUR 36.863 Tsd. (Vj. EUR 32.948 Tsd.) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2017	31.12.2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202.602	268.827
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(0)	(0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen*)	3.200.741	2.757.713
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.258.524)	(1.165.129)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(754.101)	(4.079)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(1.188.116)	(1.588.505)
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(160.242)	(197.423)
Sonstige Vermögensgegenstände	46.505	53.103
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(8.401)	(8.526)
	3.449.848	3.079.643

*) Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen auch solche gegen Gesellschafter in Höhe von EUR 327.581 Tsd. (Vj. EUR 194.394 Tsd.). Diese beinhalten im Wesentlichen den Ergebnisabführungsvertrag.

Angabe zur Verrechnung von Vermögensgegenständen und Schulden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB

	TEUR
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden	334.639
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	6.400
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	6.400
Verrechnete Aufwendungen	0
Verrechnete Erträge	40

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen drohende Verluste aus schwebenden Geschäften EUR 273,2 Mio. (Vj. EUR 267,9 Mio.), fehlende Herstellkosten EUR 225,6 Mio. (Vj. EUR 243,6 Mio.), Gewährleistungen EUR 136,5 Mio. (Vj. EUR 142,5 Mio.), Restrukturierungen EUR 134,9 Mio. (Vj. EUR 38,6 Mio.), ausstehende Rechnungen für Gemeinkosten EUR 104,2 Mio. (Vj. EUR 86,7 Mio.) sowie Sonderzahlungen/Tantiemen EUR 10,6 Mio. (Vj. EUR 11,6 Mio.). Außerdem sind in dieser Position Rückstellungen für Verzugsentschädigungen, noch abzugeltende Verpflichtungen aus Urlaubsansprüchen und Zeitguthaben, Altersteilzeit sowie sonstige Risiken enthalten.

Verbindlichkeiten

	31.12.2017	31.12.2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen*)	2.361.719	2.354.520
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(979.454)	(1.134.929)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(1.373.196)	(1.147.552)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(9.068)	(72.039)

	31.12.2017	31.12.2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	457.771	182.361
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(457.714)	(182.224)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(57)	(137)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ^{**)}	543.658	650.608
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(164.944)	(143.246)
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(235.076)	(550.608)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(308.582)	(100.000)
Sonstige Verbindlichkeiten	111.356	113.389
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(111.356)	(113.389)
	3.474.504	3.300.878

^{*)} Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen sind abweichend zur Bilanz brutto dargestellt. Sie umfassen solche von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 384.331 Tsd. (Vj. EUR 488.406 Tsd.); davon von Gesellschaftern EUR 647 Tsd. (Vj. EUR 647 Tsd.).

^{**)} Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen auch solche gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 13.545 Tsd. (Vj. EUR 14.012 Tsd.).

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zum 31. Dezember 2017 betragen nach Abzug der Anzahlungen, die aktivisch von den Vorräten abgesetzt wurden, EUR 116.337 Tsd. (Vj. EUR 125.037 Tsd.).

Haftungsverhältnisse § 251 HGB

Es bestehen Haftungsverhältnisse aus durch die Bombardier Transportation Financial Services S.à.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, gestellten Bankgarantien in Höhe von EUR 2.518 Mio. bezüglich vertraglicher Verpflichtungen der Bombardier Transportation GmbH gegenüber Dritten.

Für die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, wurden folgende Bankgarantien abgegeben:

- Anzahlungsgarantien, besichert zu 100 %
- Bietergarantien, besichert mit einem festgelegten fixen Betrag
- Vertragserfüllungsgarantien, besichert zu 10 %
- Gewährleistungsgarantien, besichert zu 10 %
- Mietkautionsgarantien, besichert mit der 2-3 fachen Nettokaltmiete

Aus sämtlichen von der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, abgegebenen Garantien wurde die Gesellschaft in den vergangenen zehn Jahren nicht in Anspruch genommen. Dies resultiert zum einen aus der hohen Marktakzeptanz und Fertigungsqualität der hergestellten Produkte und zum anderen aus der anhaltend stabilen finanziellen Situation der Gesellschaft. Kunden werden bereits frühzeitig in den Entwicklungsprozess mit einbezogen, sodass Risiken während der Fertigung, die aus abweichenden Vorstellungen über das Endprodukt resultieren, auf ein Minimum reduziert werden können. Daher wird auch für die Zukunft das Risiko einer Inanspruchnahme als gering eingestuft.

Es besteht im Verhältnis zur Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, eine Kreditlinie, die zurzeit vollständig abgerufen ist. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt. Die Werthaltigkeit des Darlehens an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, wird durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, sichergestellt.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich am Bilanzstichtag auf EUR 2.006.270 Tsd., davon bestehen EUR 595.267 Tsd. gegen verbundene Unternehmen. Es handelt sich hierbei um Verpflichtungen aus Bestellobligo sowie bestehenden Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für Fahrzeuge, Computer und Immobilien.

Nicht in der Bilanz ersichtliche Geschäfte

Mit einigen Kunden sind nachträglich Zahlungsbedingungen, die auf den Zeitpunkt der Lieferung von Produkten abstellen, vereinbart worden. Die bisher übliche Gewährung von Anzahlungen ist damit entfallen. Als Reaktion auf die veränderten Zahlungsmodalitäten hat die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, zur Finanzierung ihrer Produktionskosten im Wege einer echten Forfaitierung spezielle Anzahlungsforderungen aus den ursprünglichen Verträgen an Banken verkauft und Zahlungen entsprechend der ursprünglich vereinbarten Anzahlungen vereinbart.

Zu den Devisentermingeschäften wird auf die erweiterten Anhangsangaben zu Bewertungseinheiten verwiesen.

Zu den bestehenden Operating Leasingverpflichtungen wird auf den Abschnitt "Sonstige finanzielle Verpflichtungen" verwiesen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

	2017	2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Inland	1.281.481	1.174.699
Ausland	630.396	832.044
	1.911.877	2.006.743

Die Umsätze gliedern sich in folgende Geschäftsfelder auf:

	2017	2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Rolling Stock	908.225	661.594
Locomotives	292.259	493.896
Components (Propulsion, Bogies)	275.538	274.907
Light Rail Vehicles	261.993	320.980
Service & Other	173.862	255.366
	1.911.877	2.006.743

Die oben genannten Geschäftsfelder entsprechen weitgehend den Tätigkeitsfeldern der Bombardier Transportation Gruppe. Innumsätze der Gesellschaft sind in den vorstehenden Aufstellungen bereits konsolidiert.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren überwiegend aus Erträgen aus Weiterbelastungen an Konzerngesellschaften, aus Erträgen aus dem Verbrauch und der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie aus dem Verbrauch und der Auflösung von Garantierückstellungen. Den sonstigen betrieblichen Erträgen aus dem Verbrauch von Rückstellungen stehen in gleicher Höhe Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017 gegenüber, im Wesentlichen Material- und Personalaufwand.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 110.774,0 Tsd. (Vj. EUR 108.691 Tsd.) enthalten. Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen sowie Erträge aus der Korrektur von Weiterbelastungen innerhalb des Konzerns.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten unter anderem weiterberechnete Kosten von Konzerngesellschaften, Aufwendungen für Zuführungen zu Verlustrückstellungen aus schwebenden Geschäften und ähnliche Rückstellungen, Aufwendungen für Zuführungen zu Garantierückstellungen, Personalnebenkosten, Verluste aus Wechselkursänderungen, sonstige Leistungen, Rechts- und Beratungskosten, sonstige Gebühren und Kosten sowie DV- und Rechnerkosten. Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 19.422,3 Tsd. (Vj. EUR 22.239 Tsd.) angefallen. Sie betreffen größtenteils Aufwendungen aus weiterberechneten Kosten von Konzerngesellschaften sowie Ausbuchungen von uneinbringlichen Forderungen.

Auf Grund von Ergebnisabführungsverträgen übernommene Verluste und Ausgleichszahlungen an außenstehende Gesellschafter

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, führt auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages mit der Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, ihr Ergebnis an die Obergesellschaft ab. Aus der Ergebnisabführung ergab sich im Geschäftsjahr 2017 ein Ertrag in Höhe von EUR 325.708 Tsd. Des Weiteren ergab sich für die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, die Verpflichtung zur Zahlung eines ergebnisunabhängigen Ausgleichs an die Bombardier Transportation (Germany) S.L. & Co. KG, Berlin, in Höhe von EUR 1.003 Tsd. auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages mit der Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, vom 24. November 2008.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultieren ausschließlich aus der Feststellung der Vortragsfähigkeit des Gewerbeverlustes aus vororganschaftlichen Steuerverhältnissen.

Sonstige Angaben

Organe der Gesellschaft

Dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, gehörten im Geschäftsjahr folgende Personen an:

Aufsichtsrat

Wolfgang Tölsner, selbständiger Berater, Uetersen (Vorsitzender)	
Michael Wobst, Gesamtbetriebsratsvorsitzender, Hennigsdorf (stellvertretender Vorsitzender)	
Gerd Kaczmarek, Betriebsratsvorsitzender Bautzen, Bautzen	
Olivier Höbel, Gewerkschaftssekretär IG Metall, Berlin	
Anne Borchelt (ehem. Karl), Gewerkschaftssekretärin IG Metall, Berlin	
Carsten Liebig, Direktor Controlling, Görlitz	
Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander, Professorin für Schienenfahrzeugtechnik am Institut für Maschinenelemente Universität Stuttgart, Stuttgart	
Cecile Vion-Lanctuit, Vice President Communication, Berlin	bis 30. Juni 2017
Sven Gohlke, Regional Manager Europe Commerzbank, Neu-Isenburg	
Michaela Kay, Head of Group Contract and Legal Affairs, Berlin	bis 31. Dezember 2017
Jürgen Korstian, Betriebsratsvorsitzender Siegen, Netphen	
Jürgen Runge, Betriebsratsvorsitzender Mannheim, Mannheim	bis 31. Juli 2017

Petra Angstmann, Group Vice President Human Resources, Bad Zurzach, Schweiz

Bart Vantorre, Head of Internal Supply Chain, Brügge, Belgien

Andreas Lüben, Vice President Financial Information, Berlin

Marcus Hohmann, Betriebsratsvorsitzender Kassel, Kassel

Daniela Majewsky, Head of Indirect Goods & Services, Isernhagen

ab 25. August 2017

Thomas Merz, Betriebsratsvorsitzender Mannheim, Worms

ab 25. August 2017

Geschäftsführung

Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung

Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources

Dirk Przystaw, Bereich Finance

ab 30. Juni 2017

Olaf Berghoff, Bereich Finance

bis 29. Juni 2017

Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal

Mitarbeiter der Gesellschaft (Jahresdurchschnitt)

	2017	2016
Gewerbliche Arbeitnehmer	2.656	2.824
Angestellte	3.933	4.537
	6.589	7.361
Auszubildende	293	317
	6.882	7.678

Bezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr 2017 auf EUR 100 Tsd. (Vj. EUR 108 Tsd.). Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen EUR 1.730 Tsd. (Vj. EUR 1.455 Tsd.). Kreditvergaben bzw. Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat wurden nicht gewährt.

Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen EUR 1.515 Tsd. (Vj. EUR 2.000 Tsd.). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum 31. Dezember 2017 auf EUR 28.243 Tsd. (Vj. EUR 26.997 Tsd.).

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Die Angaben nach § 285 Nr. 17 HGB sind in der "Annual Information Form" der Bombardier Inc., Montréal, Kanada, unter www.sedar.com erhältlich. Die Gesellschaft nimmt die Erleichterung nach § 285 Nr. 17 letzter Satzteil HGB in Anspruch.

Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen § 285 Nr. 21 HGB

Im Geschäftsjahr 2017 sind keine Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu nicht marktüblichen Bedingungen vorgenommen worden.

Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ist eine mittelbare Tochtergesellschaft der Bombardier Inc., Montréal, Kanada. Von der Bombardier Inc., Montréal, Kanada, wird ein Konzernabschluss erstellt, in den die Gesellschaft für den kleinsten und größten Kreis und ihre Tochtergesellschaften einbezogen werden. Dieser Konzernabschluss hat gemäß § 292 HGB i. V. m. §§ 1 und 2 KonBefrV (Konzernabschlussbefreiungsverordnung) befreiende Wirkung für die Gesellschaft, da er einschließlich des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers sowie des Lageberichts in deutscher Sprache offengelegt wird. Der befreiende Konzernabschluss der Muttergesellschaft ist auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt worden.

Nachtragsbericht

Es haben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres ergeben.

Berlin, 7. März 2018

Bombardier Transportation GmbH
gez. Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
gez. Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
gez. Dirk Przystaw, Bereich Finance
gez. Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal

Entwicklung des Anlagevermögens 2017

	1.1.2017	Anschaffungs- und Herstellungskosten			31.12.2017
	EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	123.807.333,83	1.580.003,14	119.635,53	3.751.792,84	129.019.494,28
2. Geschäfts- oder Firmenwert	555.301.556,43	0,00	0,00	0,00	555.301.556,43
	679.108.890,26	1.580.003,14	119.635,53	3.751.792,84	684.321.050,71
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	247.599.722,11	2.690.043,91	140.284,75	892.703,30	251.042.184,57
2. Technische Anlagen und Maschinen	148.492.061,61	3.971.661,25	2.477.168,94	2.809.471,79	152.796.025,71
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81.382.772,11	2.308.801,54	436.384,95	711.078,62	83.966.267,32
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.470.549,41	13.963.442,12	0,00	-8.165.046,55	15.268.944,98
	486.945.105,24	22.933.948,82	3.053.838,64	-3.751.792,84	503.073.422,58
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	628.761.251,21	0,00	0,00	-178.348,83	628.582.902,38
2. Beteiligungen	777.554,44	0,00	0,00	178.348,83	955.903,27
3. Sonstige Ausleihungen	0,00	22.763,55	1.800,00	0,00	20.963,55
	629.538.805,65	22.763,55	1.800,00	0,00	629.559.769,20

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2017
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
	1.795.592.801,15	24.536.715,51	3.175.274,17	0,00	1.816.954.242,49
	1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Zuschreibung	31.12.2017
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	89.748.534,16	8.787.395,24	119.635,53	0,00	98.416.293,87
2. Geschäfts- oder Firmenwert	421.732.079,51	38.735.289,48	0,00	0,00	460.467.368,99
	511.480.613,67	47.522.684,72	119.635,53	0,00	558.883.662,86
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	140.755.074,87	21.541.935,21	99.792,75	-1.560,64	162.195.656,69
2. Technische Anlagen und Maschinen	96.648.282,71	9.974.146,50	1.001.048,26	1.560,64	105.622.941,59
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	60.713.170,16	6.508.311,40	430.236,44	0,00	66.791.245,12
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	298.116.527,74	38.024.393,11	1.531.077,45	0,00	334.609.843,40
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	192.159.924,18	29.880.914,98	0,00	0,00	222.040.839,16
2. Beteiligungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	192.159.924,18	29.880.914,98	0,00	0,00	222.040.839,16
	1.001.757.065,59	115.427.992,81	1.650.712,98	0,00	
				Buchwerte	
					31.12.2016
				EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten					34.058.799,67
2. Geschäfts- oder Firmenwert					133.569.476,92
					167.628.276,59
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					106.844.647,24
2. Technische Anlagen und Maschinen					51.843.778,90
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung					20.669.601,95
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau					9.470.549,48
					188.828.577,57

Buchwerte
31.12.2016
EUR EUR

III. Finanzanlagen

1. Anteile an verbundenen Unternehmen	436.601.327,03
2. Beteiligungen	777.554,44
3. Sonstige Ausleihungen	0,00
	437.378.881,47
	793.835.735,63

Beteiligungsübersicht der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, gemäß § 285 Nr. 11 HGB

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2017	Ort des Sitzes	Land	Währung	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000
	Ausland					
1	Bombardier Transportation Egypt LLC	Kairo	Ägypten	EGP	22,46%	25
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	91.113
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	1.317
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD	50,00%	-892
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.	South Brisbane	Australien	AUD	50,00%	-892
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	2.082
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	19.597
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	Dandenong	Australien	AUD	100,00%	-1.286
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	Sao Paulo	Brasilien	BRL	99,99%	284.143
10	Bombardier Transportation China Ltd.	Hong Kong	China	HKD	99,99%	40.449
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	Souzhou	China	CNY	93,60%	90.803
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	Shanghai	China	CNY	93,60%	25.809
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shangai) Co. Ltd.	Shanghai	China	CNY	93,60%	14.995
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co. Ltd	Quingdao	China	CNY	93,60%	34.758
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	Quingdao	China	CNY	46,80%	3.387.941
16	Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	Changzhou	China	CNY	46,80%	801.250
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	Changchun	China	CNY	46,80%	391.008
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co. Ltd.	Beijing	China	CNY	93,60%	-45.629
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	554.194
20	Bombardier Transportation UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
21	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP	22,46%	
22	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
23	South Eastern Train Maintenance Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
24	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.	Reading	Großbritannien	GBP	22,46%	
25	Prorail Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
26	Crossfleet Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
27	SETML Transportation Limited	London	Großbritannien	GBP	22,46%	

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.12.2017	Ort des Sitzes	Land	Währung	Anteil am Kapital	Eigenkapital '000
	Ausland					
28	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
29	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.	Derby	Großbritannien	GBP	22,46%	
30	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	Johannesburg	Südafrika	ZAR	22,46%	0
31	Bombardier Transportation Gulf LLC.	Dubai	Vereinigte Arabische E	AED	22,46%	
32	Bombardier Transportation India Ltd.	Vadodara	Indien	INR	99,99%	5.247.329
33	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur	Malaysia	MYR	93,60%	-32.472
34	Bombardier (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR	93,60%	7.660
35	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	Port Louis	Mauritius	MUR	93,60%	479.108
36	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	Manila	Philippinen	PHP	99,99%	5.279
37	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	Cebu City	Philippinen	PHP	99,99%	2.245
38	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.	Katowice	Polen	PLN	100,00%	222.982
39	Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o.	Wroclaw	Polen	EUR	99,99%	67.138
40	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp. z o.o.	Warschau	Polen	PLN	60,00%	10.340
41	Bombardier Transportation Portugal S.A.	Lissabon	Portugal	EUR	99,98%	48.067
42	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	Porto	Portugal	EUR	24,81%	0
43	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	Cluj-Napoca	Rumänien	EUR	99,00%	2.001
44	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	Riyadh	Saudi Arabien	SAR	22,46%	3.147
45	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	Zürich	Schweiz	CHF	93,60%	737.317
46	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	Zürich	Schweiz	CHF	100,00%	-460.885
47	Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	93,60%	5.777
48	Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	Singapur	Singapur	SGD	100,00%	180.525
49	Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	74,00%	208.230
50	Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	20,21%	1
51	Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	Johannesburg	Südafrika	ZAR	20,21%	25.299
52	Bombardier Transportation Korea Ltd.	Seoul	Südkorea	KRW	100,00%	11.458.720
53	Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	Taipei	Taiwan	TWD	100,00%	-349.052
54	Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB	100,00%	316.323
55	Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	Bangkok	Thailand	THB	100,00%	2.002.327
56	Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	Istanbul	Türkei	TRY	99,67%	2.413

Jahresergebnis

lfd. Firma der Gesellschaft Stand 31. 12.2017 '000

	Ausland					
1	Bombardier Transportation Egypt LLC				0	(1)
2	Bombardier Transportation Australia Pty. Ltd.				41.827	(1)
3	Bombardier Rail Signaling Services Pty Ltd.				-1.239	(1)
4	EDI Rail-Bombardier Transportation Pty. Ltd.				1.734	(1)
5	EDI Rail-Bombardier Transportation (Maintenance) Pty. Ltd.				1.734	(1)
6	Bombardier Transportation (Customer Support) Australia Pty. Ltd.				1.017	(1)
7	Bombardier Transportation (V/Line) Australia Pty. Ltd.				8.501	(1)

		Jahresergebnis	
lfd.	Firma der Gesellschaft Stand 31. 12.2017	'000	
	Ausland		
8	V/Line Maintenance Pty Ltd.	0	(1)
9	Bombardier Transportation Brasil Ltda.	-175.289	(1)
10	Bombardier Transportation China Ltd.	14.742	(1)
11	Bombardier Transportation Equipment (Suzhou) Co. Ltd.	56.218	(1)
12	Bombardier Transportation Consulting (Shanghai) Co. Ltd.	2.943	(1)
13	Bombardier Railway Transportation Equipment (Shangai) Co. Ltd.	9.616	(1)
14	Bombardier Transportation Railway Equipment (Qingdao) Co. Ltd	7.438	(1)
15	Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd.	1.014.479	(1)
16	Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd.	1.074.380	(1)
17	Changchun Bombardier Railway Vehicles Company Ltd.	63.952	(1)
18	Bombardier Transportation (Engineering Service) Beijing Co. Ltd.	-3.249	(1)
19	Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	71.133	(1)
20	Bombardier Transportation UK Ltd.		(3)
21	Bombardier Transportation (Signal) UK Ltd.		(3)
22	Bombardier Transportation (Rolling Stock) UK Ltd.		(3)
23	South Eastern Train Maintenance Ltd.		(3)
24	Bombardier Transportation (Gautrain) UK Ltd.		(3)
25	Prorail Ltd.		(3)
26	Crossfleet Ltd.		(3)
27	SETML Transportation Limited		(3)
28	Bombardier Transportation VP Pension Trustee Ltd.		(1)
29	Bombardier Transportation UK Pension Trustee Ltd.		(1)
30	Bombardier Transportation (Rolling Stock) South Africa Pty. Ltd. (RF)	0	(3)
31	Bombardier Transportation Gulf LLC.		(3)
32	Bombardier Transportation India Ltd.	1.465.391	(1)
33	Bombardier (Malaysia) Sdn. Bhd.	34.098	(1)
34	Bombardier (Mauritius) Ltd.	122	(1)
35	Bombardier Holding (Mauritius) Ltd.	159.924	(1)
36	Bombardier Transportation Philippines, Inc.	577	(2)
37	Bombardier Transportation (Shared Services) Philippines Inc.	493	(1)
38	Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o.	26.246	(1)
39	Bombardier Transportation Polska Sp. o.o.	7.850	(1)
40	Bombardier Transportation (Rail Engineering) Polska Sp. z o.o.	3.291	(1)
41	Bombardier Transportation Portugal S.A.	1.954	(1)
42	Normetro ACE Agrupamento do Metropolitano do Porto	0	(1)
43	Bombardier Transportation Shared Services Romania S.r.l.	606	(1)
44	Bombardier Saudi Arabia Ltd.	589	(1)
45	Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG	73.005	(1)
46	Bombardier Transportation (Switzerland) AG	-12.322	(1)

	Jahresergebnis	
lfd. Firma der Gesellschaft Stand 31. 12.2017	'000	
Ausland		
47 Bombardier (Singapore) Pte. Ltd.	-215	(1)
48 Bombardier Transportation (Holdings) Singapore Pte. Ltd.	151	(1)
49 Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd.	66.844	(1)
50 Bombela Electrical and Mechanical Works (Pty.) Ltd.	0	(1)
51 Bombela Maintenance (Pty) Ltd.	3.375	(1)
52 Bombardier Transportation Korea Ltd.	2.279.375	(1)
53 Bombardier Transportation Taiwan Ltd.	-42.591	(1)
54 Bombardier Transportation Holdings (Thailand) Ltd.	-1.907	(1)
55 Bombardier Transportation Signal (Thailand) Ltd.	319.972	(1)
56 Bombardier Transportation Ulashim Dis Ticaret Ltd. Sti.	-1.970	(1)
(1) Angaben zu 2017		
(2) Angaben zu 2016		
(3) Konsolidierung mit Muttergesellschaft		

Lagebericht 2017

1 Grundlage der Gesellschaft

1.1 Geschäftsmodell

Die Gesellschaft ist seit 2001 ein Teil der weltweit im Bahngeschäft tätigen Bombardier Transportation Gruppe (im Folgenden "Bombardier Transportation" oder "Gruppe"). Sie ist operativ nach einheitlich definierten Geschäftsfeldern organisiert:

Locomotives	Lokomotiven
Rolling Stock	Intercity und Hochgeschwindigkeitszüge, Regionaltriebzüge und U-Bahnen
Light Rail Vehicles	Straßenbahnen, Stadtbahnen
Services	Ersatzteilgeschäft, Instandsetzung und Inbetriebsetzung von Fahrzeugen
Bogies	Drehgestelle
Propulsion & Controls	Antriebs- und Steuerungssysteme

Die Gesellschaft ist an den Standorten Hennigsdorf, Görlitz, Bautzen, Kassel, Siegen, Mannheim, Frankfurt/Main und Berlin tätig.

Darüber hinaus sind in der Gesellschaft auch wesentliche Teile der Gruppenfunktionen angesiedelt, welche für die weltweite Steuerung und Unterstützung der Geschäftsaktivitäten der Divisionen zuständig sind.

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich überwiegend auf den deutschen und übrigen europäischen Markt für komplette Schienenfahrzeuge aller Art sowie Komponenten, Ersatzteile und Serviceleistungen für Schienenfahrzeuge.

1.2 Strategische Ausrichtung und Ziele

Die Gesellschaft und deren Tochterunternehmen erwirtschaften einen signifikanten Anteil des Gesamtumsatzes der Bombardier Transportation Gruppe. Die Gesellschaft ist von großer Bedeutung für die Umsetzung der Gruppenstrategie und für die Erreichung der Gruppenziele.

Die Gruppe hat sich als Ziel gesetzt, in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld einer der weltweiten Marktführer zu bleiben und nachhaltiges, profitables Umsatzwachstum zu generieren.

Im Dezember hat das chinesische Joint Venture CRRC Puzhen Bombardier Transportation Systems Limited (PBTS), Wuhu, Anhui Province, China, an dem die Gruppe 50 % der Anteile hält, den ersten Monorail-Vertrag in China erhalten. Der Auftrag besteht darin, die INNOVIA Monorail 300-Plattform zusammen mit insgesamt 240 Fahrzeugen in die Stadt Wuhu zu liefern.

Im Mai hat die Gruppe ihre neue Produktplattform für den Lokomotivbereich vorgestellt. Neben der TRAXX AC3-Lok, die mit Wechselstrom betrieben wird, ist die Produktplattform nun mit der Einführung der neuen derzeit in Entwicklung befindlichen Lokomotiven TRAXX MS3 (Multi-System) und DC3 (Gleichstrom) abgeschlossen.

Im Dezember unterzeichnete die Gruppe als Teil der Rail Systems Alliance (RSA) einen Vertrag mit der australischen Regierung von Victoria, um das leistungsstarke Signalsystem der nächsten Generation für das Melbourne Metro Tunnel Project zu liefern und es mit dem CITYFLO 650 (RCS) auszustatten.

Die Gruppe hat in 2017 eine hervorragende finanzielle Performance erzielt. Der Umsatz stieg im Einklang mit den Prognosen im Jahresvergleich um 13 % auf 8,5 Milliarden US-Dollar. Der Auftragsbestand belief sich am 31. Dezember 2017 auf 34,4 Milliarden US-Dollar. Der Auftragseingang stieg in allen Produktsegmenten, vor allem in Europa und im asiatisch-pazifischen Raum, um 14 %.

Der vorhandene Auftragsbestand basiert dabei im Wesentlichen auf vorhandenen Produktplattformen und einem höheren Anteil an langfristigen Service- und Instandhaltungsaufträgen sowie Signaltechnik- und Systemverträgen, welche die Gesamtqualität des Auftragsbestands weiter verbessern und den Druck auf kritische Ressourcen reduzieren.

Im Rahmen unseres Transformationsplans ergreifen wir spezifische Maßnahmen um unsere administrativen und nicht produktionsbezogenen Funktionen in der gesamten Organisation zu optimieren und durch Nutzung unserer weltweiten Präsenz Kompetenzzentren für Design-, Konstruktions- und Fertigungsaktivitäten zu schaffen.

Im Berichtsjahr haben wir wichtige Meilensteine mit Aufsichtsräten und Gewerkschaften in der Schweiz und in Belgien sowie mit dem Gesamtbetriebsrat der Bombardier Transportation GmbH in Deutschland erreicht und damit die Weichen für unsere Transformationsinitiativen gestellt, die weitestgehend in den nächsten 24 Monaten abgeschlossen sein sollen. Diese Maßnahmen unterstützen unsere Bemühungen unser Ertragswachstumspotential zu steigern und unterstreichen unseren Fokus auf der Verbesserung der Produktivität, der Senkung von Kosten und der Optimierung unserer weltweiten Präsenz, um unseren Kunden und Aktionären einen Mehrwert zu bieten.

BT Ziele 2018

1. Auslieferung, pünktlich unter optimaler Nutzung unserer Ressourcen
2. Qualität, auf Anhieb richtig, so wie es Kunden und Behörden erwarten
3. Geldmittel & Kosten, Wertmaximierung durch Optimierung von Cashflow und Kosten
4. Mitarbeiter, engagierte, fähige, qualifizierte und flexible Mitarbeiter
5. HSE, Wir sind Verfechter eines präventiven Ansatzes. Wir sorgen uns um Mitarbeiter und die Umwelt.

Drei Transformationssäulen, um die BT-Ziele 2018 zu erreichen

Das künftige Umsatz- und Profitabilitätswachstum resultiert im Wesentlichen aus der erfolgreichen Transformation von BT, die auf den drei folgenden Säulen basiert:

- Ecosystems, Konzentration auf den Eintritt, den Verbleib und das Wachstum in den für BT relevanten Ecosystems.
- Operativ, Optimierung der Prozesse vor und während der Projektphasen
- Strukturell, Anpassung der Struktur von BT an die Zukunft

Bombardier Transportation befindet sich in einem Transformationsprozess, um unser Unternehmen angesichts des herausfordernden Marktumfeldes und unserer fragmentierten Organisationsstruktur auf eine profitable, langfristige Grundlage zu stellen. Es ist das klare Ziel, der bevorzugte Anbieter für innovative Bahnösungen der Zukunft zu sein. Daher nimmt das Unternehmen Änderungen an der Organisationsstruktur vor, um die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Mit einem Transformationsprogramm schafft es das Unternehmen, Kompetenzzentren zu bilden, Prozesse zu optimieren und Produkte zu standardisieren. Ziel ist, die Technologie- und Innovationsführerschaft von Bombardier Transportation in einem immer schärferen und globalen Markt sicherzustellen und auszubauen.

1.3 Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Gesellschaft lagen in 2017 bei insgesamt EUR 243,3 Mio. (Vj. EUR 268,1 Mio.). Dies entspricht 12,7 % des in 2017 von der Gesellschaft realisierten Umsatzes (Vj. 13,4 %). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind somit gegenüber dem Vorjahr um 9,3 % gesunken. Im Bereich Rolling Stock handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in 2017 um die zielgerichtete Entwicklung bzw. Weiterentwicklung definierter Fahrzeugfamilien in den von Bombardier Transportation abgedeckten Produktsegmenten sowie um die Planung, Konzeption, Vorentwicklung und Ausführungskonstruktion von Fahrzeugprojekten. In der Entwicklung lag der Fokus auf Plattformkonzepten mit einem zuvor definierten Einsatzspektrum in verschiedenen Regionen. Um die Weiterentwicklung der Fahrzeugfamilien zu stärken wurden spezielle Teams eingesetzt. Übergeordnetes Ziel war, das Einsatzspektrum der Fahrzeugfamilien zu erweitern und Leistungsparameter zu verbessern sowie neue Funktionalitäten hinzuzufügen um damit neue Märkte erschließen zu können. Die Modularisierung und Standardisierung von Baustrukturen und Komponenten wurde weiter vorangetrieben. Dabei wurde die zuvor eingeführte Systematik basierend auf Building Blocks verwendet. Darüber hinaus wurde die Einkaufsstrategie überarbeitet und die Lieferantenbasis verkleinert. Ein großer Fokus lag auf der Optimierung der Kostenstrukturen.

Die Kooperationen mit Lieferanten und Forschungseinrichtungen wurden fortgeführt. Eine besonders enge Zusammenarbeit erfolgte mit den Technischen Universitäten in Berlin und Dresden, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie einigen Fraunhofer Instituten.

Auf nationaler Ebene betreibt oder beteiligt sich die Gesellschaft an Förderprojekten u. a. im Themengebiet Elektromobilität, Additive Manufacturing und Softwareentwicklung. Darüber hinaus wurden mit internen und externen Partnern neue Forschungsanträge vorbereitet und eingereicht.

Auf europäischer Ebene ist die Gesellschaft zusammen mit internen und externen Partnern am Bahnforschungsprogramm Shift2Rail beteiligt. Hier werden vorwettbewerblich neue Technologien und Lösungen erarbeitet, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit zukünftiger Produkte gesteigert und die Attraktivität des Systems Bahn sowie die Kundenzufriedenheit erhöht werden sollen. An diesen Arbeiten sind die verschiedensten Fachabteilungen der Gesellschaft beteiligt.

Im Bereich Straßenbahnen handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Jahr 2017 im Wesentlichen um die fokussierte Entwicklung und Weiterentwicklung von Straßen- und Stadtbahn-Fahrzeugfamilien sowie um die Konzeption, Vorentwicklung und Ausführungskonstruktion von Fahrzeugprojekten.

Dabei gab es sowohl bei den hochflurigen als auch bei den niederflurigen Fahrzeugfamilien umfangreiche Entwicklungsaktivitäten.

Die Zielsetzung dabei war, das Einsatzspektrum der existenten Fahrzeugfamilien zu erweitern sowie neue Funktionalitäten hinzuzufügen, um damit eine Antwort auf das dynamische Marktumfeld zu geben. Bei diesen Aktivitäten galt es Aspekte der Kostenoptimierung hinsichtlich Betrieb und Wartung (kurz LCC) zu berücksichtigen, da diese in einem immer stärkeren Fokus im Marktumfeld stehen.

Innovative Komponenten und Assistenzsysteme bildeten einen weiteren Schwerpunkt der F&E-Aktivitäten im Bereich Straßenbahnen. Straßen- und Stadtbahnen bewegen sich gemeinsam mit Fußgängern und Radfahrern in einem gemischten Verkehrsraum. Das erfordert besondere Antworten an Fahrerassistenz- und Monitoringsysteme. Die Assistenzsysteme stellen zugleich ein Entwicklungspotential für die Fahrzeugfamilien dar. Im Rahmen dieser F&E-Tätigkeiten wurde die Kooperation mit Lieferanten und Forschungseinrichtungen fortgeführt.

In dem im Jahr 2014 eröffneten Bogie Technical Center "BTC" wurde das Testlabor mit weiteren neuen Prüfmitteln ausgerüstet.

Die DAkkS-Akkreditierung für den Prüfstand für Dauerschwingversuche an Drehgestellrahmen wurde planmäßig erreicht.

Ein weiterer Schwerpunkt war auch im vergangenen Jahr die weitere Entwicklung unserer standardisierten Drehgestell-Produktplattformen FLEXX Eco, FLEXX Urban, FLEXX Power und FLEXX Metro für den Einsatz in Projekten elektrischer Triebzüge, Straßenbahnen und U-Bahnen im globalen Markt.

Auf Komponentenebene wurde ein spezieller Fokus auf die Entwicklung von verschleißarmen Radsatzführungselementen gelegt.

Die Product Engine Locomotives fokussierte ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten kontinuierlich auf die Weiterentwicklung der TRAXX Lokomotiven. Dieses beinhaltet die Entwicklungstätigkeiten für die verschiedenen Produkte wie AC, MS, DC und Diesel Lokomotiven.

Die in 2016 gestarteten Produktentwicklungen für die neue MS3 und DC3 Lokomotive wurden in 2017 weiterentwickelt. Beide Produkte basieren auf der bestehenden AC3 Lokomotive, bilden die Grundlage für die sogenannte TRAXX 3 Plattform und beinhalten neue Systeme für Antriebs- und Rechnertechnik. Insbesondere wurden veränderte Kundenbedürfnisse und ein effizientes Variabilitäts- und Zulassungsmanagement bei der Entwicklung berücksichtigt. Die Wiederverwendung von sogenannten Building Blocks stand dabei ebenfalls im Vordergrund.

Weiterhin wurden im Rahmen von nationalen und internationalen Förderprojekten Anforderungen und Konzepte für Autonomes Fahren von Güterzügen, Funkfernsteuerung für die verteilte Traktion in Güterzügen, Integration von leistungsfähigen Li-Ion Batterien in Lokomotiven, verschleissoptimiertes Fahren von Lokomotiven insbesondere in Kurven/Weichen sowie digitale Anforderungen an Big Data oder Condition Based Maintenance entwickelt. Diese neuen Building Blocks werden nach Fertigstellung der Entwicklung in die Lokomotivprodukte integriert.

Im Jahr 2017 wurde die Produktentwicklung der kostenoptimierten TC700 (vorher TC500) Stromrichter Plattform weiter fortgeführt. Das Produktportfolio wurde um ein Modul für Metrofahrzeuge ergänzt. Das Modul für LRVs hat den Typ- und Systemtest erfolgreich abgeschlossen und das "Technical Readiness Level 7" (TRL 7) erreicht.

Derzeit befindet sich das LRV Modul in der Fahrzeuginbetriebnahme im Projekt Wien. Die gesetzten Ziele im Bereich Materialkostensenkung und verbessertes Fertigungs- und Instandhaltungskonzept wurden erreicht.

PPC Engineering Mannheim beteiligt sich weiter an EU geförderten Projekten (Shift2Rail) und an geförderten Projekten der deutschen Bundesregierung (SiC BiNet, HV SiC Stack, Talent 3 BEMU). Im Rahmen des Talent 3 BEMU Projekts wird der batteriegestützte Antrieb eines Talent 3 Zuges entwickelt. In 2017 wurde die Entwicklung des Systemkonzepts abgeschlossen und der Meilenstein "Detailed Design Approval" erreicht.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Geschäftsverlauf

Die Entwicklung der Gesellschaft in den letzten drei Jahren ist in der nachfolgenden Tabelle anhand von Kennziffern dargestellt.

		2017	2016	2015
Auftragseingang	Mio. EUR	2.433,1	1.596,4	1.660,7
Auftragsvorlage	Mio. EUR	8.100,8	7.579,6	7.997,1
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.911,9	2.006,7	2.137,7
Gesamtleistung	Mio. EUR	2.004,2	1.928,0	2.251,2
Materialaufwand	Mio. EUR	1.346,1	1.208,4	1.261,5
von Gesamtleistung	%	67,2	62,7	56,0
Personalaufwand	Mio. EUR	702,4	669,7	655,1
von Gesamtleistung	%	35,0	34,7	29,1
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	Tsd. EUR	290	273	273
Jahresergebnis*	Mio. EUR	-325,7	-189,5	-167,0
Eigenkapital	Mio. EUR	1.603,1	1.603,1	1.603,1
vom Gesamtkapital	%	38,4	41,1	40,9
Eigenkapitalrentabilität*	%	-20,3	-11,8	-10,4
Anlagendeckung II	%	576,1	446,5	201,5
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	258,3	-196,4	-142,4

* vor Ergebnisabführung und Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter

Das Geschäftsvolumen der Gesellschaft stieg um EUR 76,2 Mio. auf EUR 2.004,2 Mio. Ursächlich hierfür war im Geschäftsjahr 2017 die Erhöhung der Bestandsveränderungen um EUR 171,2 Mio. bei gegenläufig wirkendem Rückgang der Umsatzerlöse um EUR 94,9 Mio.

Weitestgehend wurde die Zunahme der Bestände durch die Anarbeitung der Projekte ET 490, Talent 3 Stuttgarter Netze, TRAXX Lokomotiven Israel Railways sowie Doppelstockzüge für Israel verursacht. Die trotz Rückgang nach wie vor stabilen Umsatzerlöse wurden durch die Auslieferung einiger Großprojekte wie dem ICx für die DB AG, Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, Lokomotiven TRAXX elocos_frame für die DB AG, Talent 2 für Netz Gäu Murr, Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG, Doppelstockwagen für SBB sowie der Straßenbahn Basel 2 der Baseler Verkehrsbetriebe erreicht. Die erwartete Umsatzhöhe von EUR 2.340,5 Mio. für 2017 konnte nicht erreicht werden. Der Grund hierfür liegt hauptsächlich in der verzögerten Auslieferung der Doppelstockwagen.

Der Auftragseingang ist im Geschäftsjahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um EUR 836,7 Mio. stark angestiegen. Er erreichte somit einen Höchststand im Vergleich zu den letzten drei Jahren. Der prognostizierte Wert aus dem Vorjahr in Höhe von EUR 3.023,2 Mio. konnte dennoch nicht erreicht werden. Ursächlich hierfür sind sowohl geplante Aufträge, die das Unternehmen nicht gewinnen konnte sowie die Verschiebungen bei den Auftragsvergaben einiger Großprojekte. Der Auftragseingang konnte zum größten Anteil im Inland erzielt werden. Im Inland sind vor allem die Auftragseingänge der Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, die Straßenbahn für die Duisburger Verkehrsgesellschaft, der Talent 3 ENS für Netinera, die TRAXX Lokomotiven elocos_frame für die DB AG, die Railpool MS 17 Lokomotiven sowie ein Auftragseingang im Bereich Service für die Straßenbahn Duisburg der Duisburger Verkehrsgesellschaft zu nennen. Im Ausland konnten wichtige Aufträge wie die Signal- und Systemtechnik für Thailand, die Drehgestelle für Großbritannien, der Talent 3 für Österreich sowie die Drehgestelle für Belgien gewonnen werden.

Das für 2017 prognostizierte Jahresergebnis ist mit EUR -325,7 Mio. deutlich verfehlt worden. Wesentliche Gründe dafür sieht die Gesellschaft in den Effekten im Zusammenhang mit der zukunftsorientierten Vorsorge der Gesellschaft im Rahmen eines Restrukturierungsprogrammes. Dieses trug mit EUR 137,0 Mio. zur Verschlechterung des Ergebnisses bei. Darüber hinaus wurde das Ergebnis durch den Anstieg des Materialaufwandes um EUR 137,7 Mio. sowie die Aufwendungen für Wechselkursveränderungen in Höhe von EUR 54,7 Mio. belastet. Gegenläufig wirkte sich die um EUR 76,2 Mio. höhere Gesamtleistung, trotz des Rückgangs der Umsatzerlöse um EUR 94,9 Mio., aus. Die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, in Höhe von EUR 21,0 Mio. und der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, in Höhe von EUR 8,8 Mio. zum Jahresende sowie weitere Margenverschlechterungen bei Großprojekten wirkten sich ebenfalls ergebnismindernd aus. Ohne die Einmaleffekte wäre das Jahresergebnis deutlich besser ausgefallen. Die getroffenen Vorsorgen werden wesentlich dazu beitragen, das Unternehmen vor künftigen Risiken zu schützen.

2.2 Lage der Gesellschaft

Der Auftragseingang der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2017 beläuft sich auf EUR 2.433,1 Mio. und liegt um EUR 836,7 Mio. über dem Vorjahresniveau, aber dennoch unter dem prognostizierten Wert von EUR 3.023,2 Mio. Die Auftragsvorlage ohne Kalkulation von Neuzugängen reicht damit voraussichtlich für ca. vier Geschäftsjahre.

Die entscheidenden Projekte für den Auftragseingang des Geschäftsjahres 2017 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Auftragseingänge	
Division	in Mio. EUR Verträge (Vorjahr)
Rolling Stock	998 DoSto DB AG (245) C65 Pink Mono MRTA Thailand T3 ÖBB
Light Rail Vehicles	257 Straßenbahn Duisburg 1 (221) Straßenbahn Berlin 2-1
Locomotives	231 DB_TRAXX elocos_frame (195) Railpool_MS_17
Systeme & Komponenten	482 Lieferverträge mit anderen (266) Gesellschaften im BT Verbund
Services	465 DVG Duisburg (669)

Die Auftragsvorlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 beläuft sich auf EUR 8.100,8 Mio. und liegt damit um EUR 521,2 Mio. über der Auftragsvorlage des Vorjahres. Die Auftragsvorlage verteilt sich auf die folgenden wesentlichen Aufträge:

Auftragsvorlage	
Division	in Mio. EUR Verträge (Vorjahr)
Rolling Stock	4.132 ICx 7 car (4.017) DB AG neue Doppelstockwagen ET 490 C65 Pink Mono MRTA Thailand DD Doppelstockwagen SBB Stockholm Metro
Light Rail Vehicles	654 Straßenbahn Düsseldorf HF 1 (659) Straßenbahn Berlin 2-1

	Auftragsvorlage
Division	in Mio. EUR Verträge (Vorjahr)
Locomotives	Straßenbahn Duisburg 1 972DB _TRAXX elocos_frame (1.033)Israel Railways Railpool 35 _TRAXX F1
Systeme & Komponenten	1.129Lieferverträge mit anderen (923)Gesellschaften im BT Verbund
Services	1.214 (948)

Die Business Units Bogies und Propulsion & Controls sind konzerninterne Zulieferer, die jedoch ebenfalls Anstrengungen unternehmen, auf dem Markt externe Aufträge zu gewinnen. Im Geschäftsjahr 2017 konnte Bogies hierbei einen wesentlichen Auftragseingang eines externen Kunden erzielen.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2017 (EUR 1.911,9 Mio.) sanken gegenüber dem Vorjahr um EUR 94,8 Mio. und lagen somit unter den Erwartungen aus dem Vorjahr (EUR 2.340,5 Mio.). Als Gründe für die Abweichung zu den prognostizierten Werten sind im Wesentlichen die Auslieferung in den Projekten für Doppelstockwagen zu nennen.

Die Umsatzerlöse setzen sich in 2017 maßgeblich aus den Projekten Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, dem ICx für die DB AG, den Lokomotiven TRAXX elocos_frame für die DB AG, den Doppelstockwagen für SBB, Talent 2 für Netz Gäu Murr, Straßenbahn Berlin 2-1 für die BVG, sowie der Straßenbahn Basel 2 der Baseler Verkehrsbetriebe zusammen.

Der Umsatz im Bereich Rolling Stock (EUR 908,2 Mio.) resultiert vor allem aus den Aufträgen Doppelstockwagen 2010 für die DB AG, ICx für die DB AG, Talent 2 Netz Gäu Murr für Netinera sowie Doppelstockwagen für SBB.

Die maßgeblichen Projekte für den Umsatz im Bereich Light Rail Vehicles (EUR 262,0 Mio.) waren die Straßenbahn 2-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe sowie die Straßenbahn Basel 2 für die Baseler Verkehrsbetriebe.

Im Bereich Locomotives (EUR 292,3 Mio.) ist der Umsatz hauptsächlich auf die Projekte TRAXX elocos_frame für die DB AG sowie die TRAXX Lokomotiven für Railpool zurückzuführen.

Der Umsatz im Bereich Propulsion & Controls sowie Bogies (EUR 275,5 Mio.) resultiert hauptsächlich aus konzerninternen Aufträgen.

Der Umsatz des Bereiches Services beträgt rund EUR 173,9 Mio. und wird im Wesentlichen vom Geschäft mit Ersatzteilen sowie von Umbauten, Reparaturen und Instandhaltungen getragen.

Der Exportanteil des externen Geschäftes der Gesellschaft erreicht rund 33,0 % (Vj. 41,5%). Dies dokumentiert die nach wie vor hohe Bedeutung des inländischen Marktes und die stabile Positionierung auf dem deutschen Markt, jedoch zeigt es auch die nach wie vor große Bedeutung des ausländischen Marktes für die Gesellschaft.

Der Materialaufwand ist im Verhältnis zur Gesamtleistung mit 67,2 % gegenüber dem des Vorjahres (62,7 %) gestiegen. Dies liegt an der veränderten Ratio zwischen laufenden und auslaufenden Großprojekten im Geschäftsjahr 2017. Vor allem die Aufträge ICx, Talent 2 Gäu Murr, Hamburger Metro sowie TRAXX elocos_frame trugen zu dieser Erhöhung bei. Der relativ hohe Anteil des Materialaufwandes, gemessen an der Gesamtleistung, ist auf eine geringe Fertigungstiefe zurückzuführen. Die Gesellschaft erwirbt zum Teil vollständige Systemkomponenten, welche erst in der Phase der Endmontage in die Fahrzeuge eingebaut werden. Auch die eigene Komponentenfertigung, z. B. von Drehgestellen sowie von Geräten für die Steuerungs- und Leistungselektronik, verwendet ihrerseits vorgefertigte Teilkomponenten.

Auf Grund der Umsetzung der geplanten Restrukturierung wurde der Personalbestand im Geschäftsjahr 2017, sowohl im Durchschnitt als auch zum Ende des Geschäftsjahres, deutlich abgebaut. Vor allem im Bereich der Produktion und der Entwicklung kam es an nahezu allen Standorten zu erheblichen Personalreduzierungen. Bereinigt um die im Personalaufwand enthaltenen Kosten der Restrukturierung führte dies trotz gleichzeitiger Tarifierhöhung zu einer Reduzierung des Personalaufwandes. Da der Personalaufwand im Geschäftsjahr jedoch durch die erheblichen Kosten der Restrukturierungsmaßnahmen belastet wurde, ergab sich letztendlich ein Anstieg des Personalaufwandes. Vor dem Hintergrund der gleichzeitigen Reduzierung des Umsatzes ist die Personalaufwandsquote mit 35,0% (Vj. 34,7 %) trotz der Erhöhung der

Bestände im Vergleich zum letzten Geschäftsjahr deutlich angestiegen. Ungeachtet der Verringerung des Umsatzes sind bei gleichzeitiger Reduzierung der Mitarbeiter die Umsatzerlöse je Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2017 mit EUR 290 Tsd. (Vj. EUR 273 Tsd.) leicht gestiegen.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung der Gesellschaft wurde das Ergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2017 zusätzlich mit Restrukturierungsaufwand im Personalbereich in Höhe von EUR 137,0 Mio. belastet. Darin enthalten ist die Bildung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von EUR 136,6 Mio. In diesem Zusammenhang wurden außerdem außerplanmäßige Abwertungen von Grundstücken, Gebäuden und technischen Anlagen an den Standorten Hennigsdorf und Görlitz in Höhe von EUR 24,2 Mio. vorgenommen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Gesellschaft (Ergebnis vor Steuern und vor Finanz- und Beteiligungsergebnis) sank gegenüber dem Vorjahr auf EUR -386,9 Mio. Es lag damit um EUR -230,7 Mio. unter dem des Vorjahres (EUR -156,2 Mio.), sowie deutlich unter dem prognostizierten Wert von EUR -70,0 Mio., da nach wie vor negative Margen das Ergebnis belasten. Der Rückgang im Geschäftsjahr ist durch den Anstieg des Materialaufwandes um EUR 137,7 Mio., den Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge abzüglich der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um EUR 122,7 Mio. und dem Anstieg des Personalaufwands um EUR 32,7 Mio. auf Grund der darin enthaltenen Kosten für Restrukturierung in Höhe von EUR 137,0 Mio. gekennzeichnet. Außerdem ist der Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit durch den Anstieg der Abschreibungen um EUR 13,9 Mio. gekennzeichnet. Diese enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Gebäude und technische Anlagen in Höhe von EUR 24,2 Mio. im Zuge der erweiterten Restrukturierungsmaßnahmen. Gegenläufig wirkt der Anstieg der Gesamtleistung um EUR 76 Mio. Das nach wie vor negative Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit resultiert zudem, wie in den Vorjahren, größtenteils aus negativen Margenbeiträgen einiger Großprojekte in 2017. Das Finanz- und Beteiligungsergebnis in 2017 stieg gegenüber dem Vorjahr um EUR 97,7 Mio. auf EUR 63,9 Mio. Im Wesentlichen ist das Finanzergebnis durch den Anstieg der Zinsen für an verbundene Unternehmen ausgereichte Kredite (EUR 88,6 Mio., Vj. EUR 76,2 Mio.) sowie höhere Dividendenerträge (EUR 52,3 Mio., Vj. EUR 31,3 Mio.) gekennzeichnet. Diese resultieren im Wesentlichen aus einer Dividendenzahlung der PTTRA (EUR 35,1 Mio.) sowie der PLSIG (EUR 17,0 Mio.). Demgegenüber wirkte sich die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, (EUR 21,0 Mio.) und an der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, (EUR 8,8 Mio.) im Zuge der Bewertung zum Jahresabschluss negativ auf das Finanzergebnis aus. Die Bombardier Transportation GmbH, Berlin, ihrerseits hat einen Verlust in Höhe von EUR 325,7 Mio., inkl. Ausgleichszahlung an außenstehende Gesellschafter, an die Bombardier Transportation (Propulsion & Controls) Germany GmbH, Berlin, weitergereicht.

Finanzlage

Die Gesellschaft verfügt über keine eigenen Kreditlinien bei Kreditinstituten. Die benötigten Finanzmittel werden vollständig über das Cash Management des Bombardier Konzerns bereitgestellt, wobei das Cashpoolkonto der Gesellschaft in 2017 fast ausschließlich einen Forderungssaldo aufwies. Die unterjährigen Salden auf dem Cashpoolkonto wurden mit durchschnittlich -0,36 % (EONIA = Euro Over Night Index Average) sowie unter Berücksichtigung einer Marge des Treasury Centers verzinst. Trotz der negativen Ertragslage im Berichtsjahr ist die Finanzlage der Gesellschaft weiterhin stabil durch die Finanzierungsmöglichkeiten und Bereitstellung finanzieller Mittel im Konzernverbund der Bombardier Transportation Gruppe.

Mit einigen Kunden wurden Zahlungsvereinbarungen nachträglich dahingehend geändert, dass bislang übliche Anzahlungen nicht mehr geleistet werden. Um die Finanzierung der Produktionskosten sicherzustellen, hat die Gesellschaft daher im Rahmen von Forfaitierungsvereinbarungen Anzahlungsforderungen an Banken verkauft. Im Geschäftsjahr wurden so Einzahlungen aus Forfaitierungs- und Factoringvereinbarungen in Höhe von EUR 503,2 Mio. vereinnahmt.

Die Transaktionen werden weitestgehend in Euro abgewickelt. Soweit Zahlungen in Fremdwährungen erfolgen, werden Kurssicherungsgeschäfte zur Abdeckung der Risiken aus Währungskursschwankungen abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht stellt dar, in welcher Höhe das Unternehmen finanzielle Mittel aus der laufenden Geschäftstätigkeit erwirtschaftet hat und zahlungswirksame Investitions- und Finanzierungsmaßnahmen vorgenommen wurden:

	2017	2016
	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	258.348	-196.415
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-313.782	-122.977
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	45.340	111.908
	-10.094	-207.484
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	286.204	493.688
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	276.110	286.204

Der positive Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 275,4 Mio.), der Zunahme der sonstigen Rückstellungen (EUR 118,4 Mio.), Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagevermögen (EUR 85,5 Mio.), dem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (EUR 66,2 Mio.). Gegenläufig wirkt sich das negative Jahresergebnis vor Ergebnisabführung (EUR -325,7 Mio.), die Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (EUR -217,0 Mio.) sowie die Erhöhung der Vorräte aus.

Ursächlich für den negativen Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind im Wesentlichen die Auszahlungen an verbundene Unternehmen für Darlehen in Höhe von EUR 476,6 Mio. Gegenläufige Effekte resultieren aus den erhaltenen Zinsen und Dividenden von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 72,9 Mio. sowie Einzahlungen auf Grund der Rückzahlungen von Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 113,0 Mio.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert sowohl aus der Einzahlung im Zusammenhang mit dem negativen Jahresergebnis aus 2016 auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages als auch aus der Ein- sowie Auszahlung von kurzfristigen Darlehen an verbundene Unternehmen.

Der Finanzmittelfonds setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Forderungen aus Cashpooling gegen die Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, in Höhe von EUR 274,3 Mio. und Kassenbeständen sowie Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 1,8 Mio. zusammen.

Vermögenslage

Nachfolgende Übersicht ergibt sich aus den Bilanzen der beiden letzten Geschäftsjahre, ohne dass die erhaltenen Anzahlungen mit den Vorräten saldiert wurden. Forderungen und Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind als langfristig behandelt:

	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
	Tsd. EUR	Tsd. EUR	Tsd. EUR
Anlagevermögen	701.420	793.836	-92.416
Langfristiges Vermögen	1.950.618	1.601.110	349.508
Kurzfristiges Vermögen	3.769.314	3.734.360	34.954
	6.421.352	6.129.306	292.046
Eigenkapital	1.603.072	1.603.072	0
Langfristige Verbindlichkeiten	2.437.496	1.941.403	496.093
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2.380.783	2.584.831	-204.048
	6.421.352	6.129.306	292.046

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist im Wirtschaftsjahr 2017 rückläufig. Gründe hierfür sind die Abwertung der Beteiligungen an der Bombardier Transportation (Portugal) S.A., Amadora, Portugal, und der Bombardier Transportation (Brasil) Ltda., Sao Paulo, Brasilien, im Zuge der Bewertung sowie außerplanmäßige Abwertungen von Grundstücken, Gebäuden und technischen Anlagen im Zuge der erweiterten Restrukturierung an den Standorten Hennigsdorf und Görlitz.

Die immateriellen Vermögensgegenstände umfassen neben aktivierter DV-Software einen Geschäfts- oder Firmenwert, welcher aus dem Erwerb der Betriebsteile Kassel bzw. Siegen durch die Bombardier Transportation (Locomotives) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, bzw. die Bombardier Transportation (Bogies) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, und deren anschließender Anwachsung im Geschäftsjahr 2003 resultiert. Der Geschäfts- oder Firmenwert ergab sich als Differenz des Kaufpreises für das operative Geschäft der Betriebsteile Kassel und Siegen bzw. des Verkehrswertes der Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG, Berlin, zum 1. Januar 2007 und des Wertes des jeweilig übertragenen Nettovermögens. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird weiterhin planmäßig über 15 Jahre abgeschrieben. Der Geschäfts- oder Firmenwert für die Betriebsteile Kassel bzw. Siegen wurde im Geschäftsjahr planmäßig vollständig abgeschrieben.

Die bilanzierten Geschäfts- oder Firmenwerte durch die Übernahme des Servicegeschäftes der Bombardier Transportation Denmark A.S., Randers, Dänemark, im Geschäftsjahr 2015 sowie der Bombardier Transportation Norway AS, Oslo, Norwegen, im Geschäftsjahr 2016 werden linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 5 Jahren abgeschrieben.

Der im Geschäftsjahr 2015 aktivierte konzernweite Pool für Forschungs- und Entwicklungskosten wird linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 8 Jahren abgeschrieben, beginnend mit dem 1. Januar 2016. Weitere Aktivierungen hinsichtlich dieses Pools fanden im Geschäftsjahr 2017 nicht statt.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. Dezember 2017 zu 576,1 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vj. 446,5 %).

Das Anlagevermögen umfasst Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 406,5 Mio. Die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen wurde auf der Grundlage von Bewertungen nach dem Discounted-Cash-Flow-Verfahren zum Stichtag überprüft. Auf Grund dieser Bewertung wurden Abwertungen im Geschäftsjahr 2017 in Höhe von EUR 29,8 Mio. vorgenommen.

Als Ursache für den Anstieg des kurzfristigen Vermögens ist in erster Linie die Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen auf Grund des Ergebnisabführungsvertrages zu nennen. Des Weiteren haben neu ausgereichte kurzfristige Darlehen an die Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, und die Bombardier Transportation (South Africa) Pty. S.A., Johannesburg, Südafrika, für den Anstieg gesorgt. Auch die Erhöhung der Vorräte vor Verrechnung mit den erhaltenen Anzahlungen bedingt durch die Anarbeitung einiger Großprojekte ist hier zu nennen. Demgegenüber wirkt sich die Änderung hinsichtlich der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen sowie die Rückzahlung einiger konzerninterner Darlehen mindernd aus. Der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Vermögensgegenstände wirkt sich ebenfalls reduzierend aus.

Bei den langfristigen Forderungen sorgten vorrangig zwei weitere nachrangig ausgereichte Darlehen an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, sowie eine Änderung der Fristigkeit für ein an die Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Holding Germany GmbH, Berlin, ausgereichtes Darlehen für die Erhöhung. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt. Die Werthaltigkeit des Darlehens an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, wird durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, sichergestellt.

Der Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten beruht im Wesentlichen auf der Änderung hinsichtlich der Fristigkeit eines Darlehens gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, sowie der Zunahme der erhaltenen Anzahlungen für langfristige Aufträge.

Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten sorgten vorrangig die Änderung hinsichtlich der Fristigkeit eines Darlehens gegenüber der Bombardier Transportation (Holdings) Switzerland AG, Zürich, Schweiz, sowie die Rückzahlungen einiger an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen für den Rückgang. Zudem sorgten die erhaltenen Anzahlungen für kurzfristige Aufträge für eine Reduzierung. Gegenläufig wirkte sich die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus.

Gesamtaussage

Die im Geschäftsjahr ungünstige Ertragslage der Gesellschaft ist einerseits durch die Zunahme der Restrukturierungsaufwendungen im Bereich der Personalkosten sowie durch die damit verbundenen außerplanmäßigen Abwertungen auf Grundstücke, Gebäude und technische Anlagen an den Standorten Hennigsdorf und Görlitz belastet. Ebenso wirkten die Erhöhung der Materialkosten sowie die Aufwendungen für Wechselkursveränderungen reduzierend auf die Ertragslage. Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert aus Verzögerungen in der Auslieferung einiger Großprojekte. Andererseits wirkte die Erhöhung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen gegenläufig, konnte die Verschlechterung des Betriebsergebnisses jedoch nicht kompensieren. Das Beteiligungs- und Finanzergebnis war geprägt von Beteiligungserträgen sowie per Saldo Erträgen aus Zinsen, wobei auch im Geschäftsjahr Abwertungen von Finanzanlagen vorgenommen wurden.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2017 waren 6.494 Mitarbeiter (ohne Auszubildende) in der Gesellschaft beschäftigt. Der Personalbestand sank im Geschäftsjahr um 342 Mitarbeiter bzw. 5,0 %. Dies ist vor allem auf die Anfang 2016 verkündeten Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen.

Der Personalbestand per Stichtag 31. Dezember hat sich in den letzten drei Jahren wie folgt entwickelt:

Mitarbeiter		2017 BTG	2016 BTG	2015 BTG
Stichtag 31.12.				
Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	Anzahl	6.494	6.836	7.776
davon Lohnempfänger	Anzahl	2.626	2.730	2.863
davon Gehaltsempfänger	Anzahl	3.868	4.106	4.913
davon Schwerbehinderte	Anzahl	326	305	331
Auszubildende	Anzahl	300	319	372
Teilzeitbeschäftigte	Anzahl	266	244	271

Mitarbeiter		2017 BTG	2016 BTG	2015 BTG
Mitarbeiter in Altersteilzeit	Anzahl	189	205	190

Die Interessen der Mitarbeiter werden sowohl durch die örtlichen Betriebsräte als auch durch einen erweiterten Gesamtbetriebsrat und dessen Ausschüsse wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2017 wurden 62 Standortbetriebsvereinbarungen und 19 Gesamtbetriebsvereinbarungen mit den Standortleitungen bzw. der Geschäftsleitung abgeschlossen, welche im Wesentlichen Regelungen zur Organisation der Betriebe und der Produktion, zur Anwendung von Softwarelösungen sowie Transformationsmaßnahmen enthalten. Darüber hinaus sind Vertreter der Arbeitnehmer paritätisch im Aufsichtsrat der Gesellschaft und in dessen Ausschüssen vertreten. Der Personalförderung und -entwicklung wird innerhalb der Gesellschaft ein hoher Stellenwert eingeräumt, weil in einem weltweit agierenden Technologieunternehmen die Qualifikationen der Mitarbeiter ständig an die steigenden Anforderungen angepasst werden müssen. Jeder einzelne Mitarbeiter beeinflusst die Leistung des Unternehmens. Stolz und motivierte Mitarbeiter sind unschlagbar und sichern den Erfolg. Das Unternehmen gewinnt die besten Fachkräfte und setzt alles daran, sie an sich zu binden und ihr Engagement zu fördern. Nur mit den richtigen Menschen am richtigen Ort kann das geplante Wachstum optimal gesteuert werden. Dabei wird im Management der vorhandenen Fähigkeiten Weltklassenniveau angestrebt.

Dies spiegelt auch die im Geschäftsjahr 2017 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung soweit wider, wie es rechtlich geboten und wirtschaftlich möglich war. Die im Geschäftsjahr 2017 absolvierte betriebliche Aus- und Weiterbildung war sehr stark durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt. Mit 1.604 Seminaren konnten insgesamt 4.118 Mitarbeiter geschult werden. Für diese Seminare wurden EUR 0,3 Mio. aufgewendet; dies entspricht einem Aufwand von ca. EUR 76 pro geschultem Mitarbeiter.

Im Bereich der Arbeitssicherheit der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, in Deutschland wurde ein positiver Trend verzeichnet; die sogen. Incident Rate (Unfälle mit mindestens einem Ausfalltag und medizinischer Behandlung) ist im Vergleich zum Vorjahr nochmals um 10 % gesunken, somit liegt diese rund 48 % unter dem weltweiten Wert für Bombardier Transportation und beträgt 0,27 Ereignisse/200.000 h. Auch bei den Ausfalltagen pro 200.000 Stunden gab es eine sehr positive Entwicklung von 7,9 auf 3,3 Tage. Die Standorte Mannheim, Siegen, Frankfurt Flughafen, München Flughafen hatten jeweils ein unfallfreies Jahr. Mehr als einen Unfall mit Ausfallzeit gab es in Bautzen, Görlitz, Hennigsdorf, Kassel sowie im Service-Bereich. Die Unfallhäufigkeit im Unternehmen (ca. 1,16 Unfälle > 1 Tag Ausfall pro 1000 Mitarbeiter) ist deutlich besser als der Durchschnitt der Mitgliedsunternehmen der Berufsgenossenschaften (22 Unfälle > 3 Tage Ausfall pro 1000 Mitarbeiter). Bombardier hat sich zur Verbreitung der sogenannten Preventive Culture (vorbeugender Kultur) verpflichtet. Wir wollen keine Unfälle, schützen die Umwelt und etablieren hervorragende HSE Standards an allen unseren Standorten.

Diese Kultur hat die guten Ergebnisse aus 2016 nochmals wesentlich verbessert und wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt. "Safety - No Exceptions" mit Sicherheitsplakaten und 6 Schwerpunkt Sicherheitsthemen zu Schwerpunktthemen werden weiter als Kommunikation genutzt.



Erklärung der Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB

Aktuell besteht im Aufsichtsrat der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, eine Frauenquote von über 30 %. Der Frauenanteil bei der Zusammensetzung der Geschäftsführung lag im Durchschnitt des Jahres bei 0 %. Das erneute Erreichen der Frauenquote von 25 % innerhalb der Geschäftsführung hat sich die Gesellschaft für das erste Halbjahr 2018 zum Ziel gesetzt. Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level einschließlich Manager mit disziplinarischer Führungsverantwortung in der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, liegt aktuell bei 17 %, es besteht das Ziel, die Quote weiblicher Führungskräfte bis Ende 2018 auf 25 % zu steigern.

Umweltschutz

Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel, vor allem deren Beitrag zum Treibhauseffekt, spielt eine wesentliche Rolle bei nachhaltiger Mobilität. Wichtigstes Ziel der Gesellschaft in diesem Zusammenhang ist es, zukünftigen Generationen eine Umwelt zu hinterlassen, die so gering wie möglich von der Geschäftstätigkeit und den Produkten der Gesellschaft beeinträchtigt ist. Die von Bombardier Transportation seit langem genutzten Mittel wie umweltgerechte Konstruktion und Kommunikation der Umwelteigenschaften mittels sogenannter Umwelt-Produkterklärungen und Umwelterklärungen waren auch 2017 von Bedeutung.

An den deutschen Standorten sind aufgrund der wirtschaftlichen Situation keine neuen Projekte zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Klimagasemissionen realisiert worden. Der Energieverbrauch ist absolut um 6,3 % gestiegen, bezogen auf die Arbeitsstunden um 18 %. Treibhausgasemissionen wurden um 4,5% gesenkt. Der Wasserverbrauch ist um 3,6 % gesunken und die Abfallentsorgung ist um 6,1 % gestiegen.

Die Umweltaspekte der Tätigkeiten an den Standorten der Gesellschaft bestimmen das Umwelt- und Gesundheitsschutzmanagementsystem, welches den Anforderungen aus der Verordnung EG Nr. 1221/2009 (EMAS), DIN ISO 14001:2009 (und BS OHSAS 18001:2007 für den Arbeitsschutz) entspricht. Für die Umsetzung von

Umweltschutz und Arbeitssicherheit, insbesondere auch die Aufstellung von Programmen und Verbesserungsmaßnahmen, sind an den Standorten neben den Standortleitern weitere Linienverantwortliche auf nachfolgenden Hierarchieebenen benannt. Diese werden jeweils von Fachkräften für Arbeitssicherheit und Beauftragten im Umweltschutz (falls erforderlich, auch Strahlen- und Laserschutzbeauftragten) unterstützt. Diese Fachkräfte sind unter anderem für die Beratung der Vorgesetzten, Information und Schulung der Mitarbeiter sowie die Berichterstattung an die Geschäftsführung verantwortlich und nehmen gemeinsam mit den Linienverantwortlichen den Außenkontakt zu Behörden und Verbänden wahr. Die Funktion des Managementsystems an den Standorten wird regelmäßig durch externe Auditoren überprüft, alle Produktions-Standorte der Bombardier Transportation GmbH, Berlin, (BTG) besitzen gültige Zertifikate gemäß der o. a. Regelwerke. Auch im Jahr 2017 erfolgten wieder die planmäßigen Re-Zertifizierungen bzw. die jährlichen Validierungen der Umwelterklärungen aller Standorte gemäß EMAS. Weiterhin wurden sowohl interne als auch externe Überprüfungsaudits zur ISO 14001/OHSAS 18001 sowie Rechtskonformitätsaudits durchgeführt. In zunehmendem Maße werden bei der Überprüfung der Rechtskonformität auch sogenannte "Außenstellen" einbezogen, d. h. beispielsweise Kundenwerkstätten, an denen Bombardier-Mitarbeiter nur zeitweise tätig sind. In 2017 fand eine externe Überprüfung der Außenstelle Stuttgart Rosenstein statt. Ebenfalls wurde ein Rechtskonformitätsaudit an den Standorten Mannheim und Hennigsdorf durchgeführt. Im Bereich Arbeitssicherheit sind dabei Abweichungen festgestellt worden, die zum größten Teil bereits im Jahr 2017 behoben wurden.

2.3 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Marktumfeld

Die Zukunftsperspektiven für den Bahnmarkt bleiben positiv, sie werden von den langfristigen Trends in der Bahnindustrie unterstützt. Urbanisierung, Bevölkerungswachstum und staatliche Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen dürften sich weiterhin positiv auf die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln auswirken.

Im September 2016 bestätigte der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) seine positive Prognose für die globale Bahnindustrie in seiner World Rail Market Study. Die Studie geht davon aus, dass der gesamte zugängliche Schienenverkehrsmarkt mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 3,2 % wachsen wird.

Die positiven Marktaussichten für die Zukunft basieren vor allem auf reiferen Eisenbahnmärkten wie Westeuropa und Nordamerika, die konsequent in die Modernisierung und Erneuerung ihrer Fahrzeugflotten investieren. Darüber hinaus werden Investitionen in der Modernisierung von Signalanlagen die etablierten Bahnmärkte wie Westeuropa weiter vorantreiben.

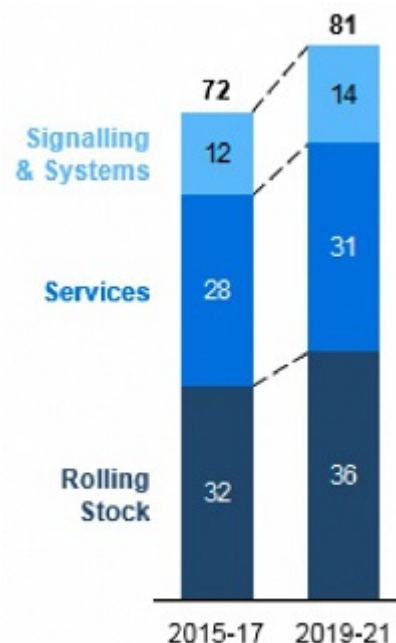
Der zugängliche Bahnsteuerungsmarkt wird voraussichtlich auch in Osteuropa, Asien-Pazifik und der CIS ein relativ hohes Wachstum verzeichnen. Unterstützt durch eine zunehmende Präsenz von Schienenfahrzeugen und eine schrittweise Liberalisierung wird der Dienstleistungsmarkt voraussichtlich wachsen. Vor allem in reiferen Märkten entstehen kleinere private Bahnbetreiber, die ihre Instandhaltungsanforderungen oft auslagern, während größere etablierte Unternehmen dazu neigen, ihren Dienstleistungsbedarf weiter auszulagern, der bisher hauptsächlich im eigenen Haus erbracht wurde.

Auch andere Initiativen wie das Vierte Eisenbahnpaket der EU-Kommission und andere Vorschriften zur Einführung der positiven Zugkontrolle in den USA werden die Bahnindustrie weiter dabei unterstützen, den Grad der Liberalisierung und Sicherheit des Schienenverkehrs weiter zu verbessern.

Marktentwicklung

Die aktuelle Studie der UNIFE prognostiziert eine weiterhin positive Entwicklung der Schienenverkehrsindustrie für die nächsten Jahre. So soll das jährliche Marktvolumen in den Jahren 2019 bis 2021 EUR 81 Mrd. betragen, während es im Zeitraum 2015 bis 2017 bei ca. EUR 72 Mrd. lag. Der Hauptanteil des für Bombardier Transportation zugänglichen Marktes ist das Segment Rollmaterial. Hier wird ein Anstieg des Marktvolumens von EUR 31 Mrd. in 2015 bis 2017 auf EUR 37 Mrd. in 2019 bis 2021 vorhergesagt. Solides Wachstum wird auch in den anderen Marktsegmenten erwartet, z. B. im Bereich der Systemlösungen. Die Nachfrage hier wird vor allem durch Infrastrukturprojekte in den Neuen Märkten vorangetrieben.

ANNUAL ACCESSIBLE MARKET BY PRODUCT SEGMENT



Bombardier Transportation weltweit zugänglicher Markt in Mrd. EUR

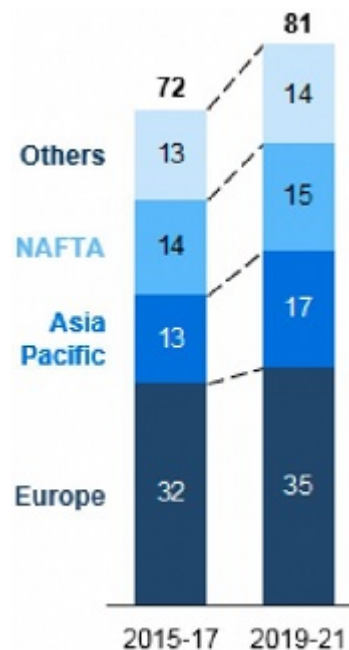
Die Aussichten für Europa in den kommenden Jahren bleiben positiv. Wesentliche Aufträge werden in den Hochgeschwindigkeits-Segmenten in der Schweiz, Großbritannien und Frankreich sowie Nah- und Fernverkehr in Deutschland und Großbritannien erwartet. In Spanien und Norwegen werden in den kommenden Jahren signifikante Ausschreibungen im Bereich Signalisierung erwartet. Chancen für Investitionen im Segment Signaling werden sowohl im Nah- und Fernverkehr, als auch in ganz Europa, insbesondere in der Türkei, Polen und Bulgarien bestehen.

In Nordamerika wird in den kommenden Jahren ein starkes Auftragsvolumen erwartet. In den USA werden mehrere große Ausschreibungen erwartet, wie zum Beispiel Nah- und Fernverkehr für New York City. Darüber hinaus sind bemerkenswerte Aufträge in den Hochgeschwindigkeits- und Metro-Segmenten vorgesehen. In Kanada werden Chancen im Nah- und Fernverkehr sowie ein langfristiger Service-Vertrag und mögliche Ausschreibungen in den Metro- und LRV-Segmenten erwartet. Viele kleine und mittlere Signalisierungs- und Serviceangebote werden in Nordamerika in allen Segmenten prognostiziert.

In den nächsten Jahren werden voraussichtlich Nah- und Fernverkehr-Ausschreibungen für Indien vergeben. Weitere Investitionen werden in Indien sowohl im Lokomotiven- als auch im Metro-Bereich erwartet. Weitere Möglichkeiten werden im Metro-Segment in China, Südkorea und Singapur sowie im Nah- und Fernverkehr in China und Australien erwartet. Die Investitionen in den Segmenten Signaling und Services werden hauptsächlich durch Möglichkeiten in Australien, Indien und Thailand getrieben.

Die Lösungen für den öffentlichen Nahverkehr werden aufgrund der Bedürfnisse von Megatrends wie Verstädterung und Überlastung der Städte voraussichtlich das stärkste Segment in der Region bleiben. Die größten Aufträge werden in Russland und Peru angenommen, wo potenzielle große Ausschreibungen für den Ausbau der Moskauer Metro bzw. für den Ausbau der Metro in Lima erwartet werden. In Argentinien werden signifikante Investitionen im Nah- und Fernverkehr erwartet. Im Signalebereich werden in Argentinien und Chile große Aufträge prognostiziert.

ANNUAL ACCESSIBLE MARKET BY GEOGRAPHICAL REGION



Bombardier Transportation zugänglicher Markt in Europa in Mrd. EUR

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufsicht über die Sicherheit für das System Eisenbahn liegt innerhalb der EU uneingeschränkt bei den nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden. Sie wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen. Darüber hinaus gibt es speziell in Deutschland für den Regional- und Nahverkehr noch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LFB), der die Zulassung in Kooperation mit dem EBA vollzieht. Eine Ausnahme besteht nur für die Länder Berlin, Hamburg und Niedersachsen, welche die Eisenbahnaufsicht in Eigenregie wahrnehmen.

Der Begriff der Zulassung beschreibt generell die Unbedenklichkeit bezüglich Erfüllung öffentlich-rechtlicher Anforderungen und Auflagen insbesondere auf Arbeits-Umwelt-, Gesundheits- und Brandschutz für den sicheren Einsatz eines Schienenfahrzeuges. Zur Nachweisführung werden theoretische Analysen, betriebsbezogene Prüfungen und Testfahrten durchgeführt und dokumentiert. Diese Unterlagen und Ergebnisse werden bei der zulassenden nationalen Stelle eingereicht.

In der Europäischen Union wurden und werden entsprechend der EU-Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems (aktuelle Richtlinie (EU) 2016/797) für seine Teilsysteme und Komponenten "Technische Spezifikationen für die Interoperabilität" (TSI) erstellt. Damit werden europarechtlich vereinheitlichte technische Anforderungen sowie Interoperabilitätsparameter definiert und die Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa geschaffen. Die Konformität zu den europäischen Interoperabilitätsanforderungen wird in Deutschland derzeit durch die beim EBA angesiedelte "benannte Stelle" (engl. notified body oder NoBo) Eisenbahn-Cert (EBC) bescheinigt. Im Wege der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets sollen künftig neben dem EBC auch weitere private "benannte Stellen" in Deutschland tätig sein dürfen, wenn und soweit die hierfür notwendigen Kompetenzen dem EBA im Rahmen eines Anerkennungsverfahrens nachgewiesen wurden.

In der Bundesrepublik wurde mit der Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben zur Interoperabilität mit der Änderung und Anpassung der Transeuropäischen Interoperabilitäts-Verordnung (TEIV) im Dezember 2012 begonnen. Weiterhin wurden mit dieser Neu-Novellierung der TEIV Empfehlungen für ein effizienteres Zulassungsverfahren umgesetzt, welche der Eisenbahnsektor zuvor im "Handbuch Eisenbahnfahrzeuge" ausgesprochen hatte. Die Änderung von Zulassungsvorschriften im Zeitraum zwischen Vertragsabschluss und Auslieferung haben in der Vergangenheit wiederholt zu Zeitverzögerungen und Mehrkosten bei einigen Projekten geführt. So konnte dieser nachteilige Zustand durch die Einführung einer sog. "Regelwerksfestschreibung" in § 6 TEIV und die Einführung einer sog. "Serienzulassung" in § 7 TEIV weitestgehend beseitigt werden.

Zur weiteren Vereinfachung und Effizienz der Zulassungsverfahren für Bahntechnik unterzeichneten Vertreter des Sektors im Juni 2013 zusammen mit Vertretern der Aufsichtsbehörde, des Ministeriums und weiterer beteiligter Kreise ein Memorandum of Understanding (MoU), in dem sich alle Beteiligten auf Eckpunkte für die Weiterentwicklung des Zulassungsverfahrens sowie die vollständige Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie der Europäischen Union (2008/57/EG) verständigt haben. Kernpunkt der Neuregelungen war dabei - in ähnlicher Weise, wie dies die Interoperabilitätsrichtlinie für den Nachweis mit technischen Spezifikationen für Interoperabilität vorsieht - die Übertragung von Aufgaben im Bereich der technischen Nachweisführung auf unabhängige private Organisationseinheiten und die Beschränkung der Vorlage der Nachweise gegenüber dem EBA auf nur noch vier Fachgebiete.

Ende 2014 gelang es den Beteiligten, sich auf eine Erweiterung des unterzeichneten MoU zu einigen, um Zulassungsverfahren für Modernisierungen und Umbauten in Übereinstimmung mit den Eckpunkten des MoU vorhersehbarer und effizienter zu gestalten. Damit sollte u. a. auch der Umbau und die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen mit innovativer Technik erleichtert werden.

Im Berichtszeitraum 2015 hat der deutsche Gesetzgeber durch das Inkrafttreten des 9. Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes (9. ERÄG) am 6. Juni 2015 die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, damit die europäischen Vorgaben zur Interoperabilität vollständig und die im MoU von 2013 angedachte Übertragung von Nachweistätigkeiten auf sog. "benannte beauftragte Stellen" (engl. designated body oder DeBo) auch in Bezug auf nationale technische Regeln permanent möglich wird. Ebenso wurde mit dem 9. ERÄG die Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass unabhängige Bewertungsstellen im Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-VO), Risikomanagementverfahren durchführen können. Für die Errichtung dieser Stellen hat der Gesetzgeber sich auf ein Anerkennungsverfahren festgelegt, das in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) fällt.

Im vorherigen Berichtszeitraum 2016 hat der deutsche Gesetzgeber mit der in Kraft getretenen 10. Eisenbahnrechtsänderungs-Verordnung (10. ERÄV) auch die in der Erweiterung des MoU vom Dezember 2014 angedachten Änderungen für die Zulassung von Umrüstungen und Erneuerungen an Bestandsfahrzeugen einer rechtlichen Umsetzung zugeführt. Zugleich sind damit auch die Kriterien für die Beurteilung, ob eine Umrüstung als "umfangreich" und damit genehmigungspflichtig zu betrachten ist, in der entsprechenden Anlage 3 zur TEIV präzisiert und neugefasst worden. Umrüstungen und Erneuerungen von bereits zugelassenen Bestandsfahrzeugen sollen so in größerem Umfang als bisher im Verantwortungsbereich von Betreibern und Haltern, ohne Notwendigkeit einer neuerlichen Zulassung, durchgeführt werden können.

Weiterhin von Bedeutung für die Weiterentwicklung des europäischen rechtlichen Rahmens für eisenbahnrechtliche Zulassungen im Jahr 2016 war das Inkrafttreten der "Technischen Säule" des 4. Eisenbahnpakets sowie die Neu-Novellierung verschiedener TSIs, unter anderem für den wichtigen Bereich "Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung" (TSI ZZS).

Da die Rechtsetzungstätigkeiten auf europäischer Ebene zur Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets, darunter mit einer "Technischen Säule" über die weitere Verbesserung der Interoperabilität sowie zur Reform und Europäisierung des Zulassungsrechts, im Jahr 2015 wiederaufgenommen wurde, konnte es in 2016 mit Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets zu einem weiteren Harmonisierungsschub des Zulassungsrechts auf europäischer Ebene kommen. Größte Neuerung bei der Umsetzung der novellierten Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 vom 11. Mai 2016 ist hierbei die europäische Koordinierung zum "European Rail Traffic Management System" (ERTMS) sowie die Einführung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) als Zulassungsbehörde für einen Großteil der Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge ab Juni 2019. Diese soll durch Erteilung einer europäischen Zulassung den Fahrzeugen den Betrieb in mehreren Netzen der EU ermöglichen, ohne hierfür noch gesonderte Zulassungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen.

Im aktuellen Berichtszeitraum 2017 war die Rechtssetzungstätigkeit für die rechtlichen Rahmenbedingungen der Eisenbahnindustrie, auf europäischer und nationaler Ebene, ebenfalls durch die konkretisierende Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets geprägt. So wurde auf europäischer Ebene zunächst die neue Verordnung für die einheitliche Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (Implementing Act & Regulation for Single Safety Certificates) vereinbart und sodann die neue Zulassungsverordnung für Schienenfahrzeuge (Implementing Act & Regulation for the Practical Arrangements of Vehicle Authorisation) erarbeitet. Beide Verordnungen wurden anschließend vom "Railway Interoperability and Safety Committee" (Vertretung der EU Mitgliedsstaaten im Bereich Eisenbahn durch die nationalen Verkehrsministerien) bestätigt, so dass nunmehr nur noch die offizielle Veröffentlichung der neuen Verordnungstexte durch die Europäische Kommission ansteht.

Die Veröffentlichung der neuen Zulassungsverordnung für Schienenfahrzeuge ist derzeit für April 2018 vorgesehen. Ein Jahr später, am 16. Juni 2019, so die Intention des europäischen Gesetzgebers, soll dann auf den neuen europaweit harmonisierten Zulassungsprozess umgestellt werden und die Zulassungsverordnung in allen EU Mitgliedsstaaten in Kraft treten, sofern die einzelnen EU Mitgliedsstaaten nicht bis zum 31.12.2018 mitteilen, dass sie von der einjährigen Verlängerungsfrist Gebrauch machen. Mit der neuen Vorschrift geht eine erhebliche Veränderung im Bereich der Zulassung von Schienenfahrzeugen einher. Denn dann gilt in der gesamten Europäischen Union nur noch ein einziges europaweit vereinheitlichtes und vereinfachtes Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge, in dessen Mittelpunkt die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) stehen wird. Die nationalen Zulassungsbehörden und weitere Akteure werden daher vollkommen neue und vom aktuellen Regelwerk abweichende Aufgaben zugewiesen bekommen. In diesem Zusammenhang kommt künftig insbesondere der Frage besonderes Augenmerk zu, ob das Hauptziel

des 4. Eisenbahnpakets - nämlich die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der europäischen Eisenbahnindustrie durch die gezielte Senkung von Kosten und den Abbau von nationalen Hindernissen, insbesondere auch im Zusammenhang mit nationalen Zulassungsverfahren - tatsächlich erreicht wurde. Auf nationale Ebene wurde Ende 2017 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Rahmen einer 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (13. ERÄV), noch ein Referenten-Entwurf für eine neue Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) erstellt und in die Verbändeanhörung gegeben. Dieses durchaus unerwartete Gesetzgebungsvorhaben wurde im Wesentlichen durch ein von der Europäischen Union initiiertes Vertragsverletzungsverfahren gegen den Mitgliedsstaat Deutschland - wegen nicht vollständiger Umsetzung der Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG - angestoßen. Die Fortführung und Beendigung des Gesetzgebungsvorhabens zur EIGV sowie das Inkrafttreten der neuen Vorschrift soll noch im Kalenderjahr 2018 erfolgen. Die EIGV wird dann, so die Intention des deutschen Gesetzgebers, die bisherige TEIV ablösen und die sog. Zulassungsreform in Deutschland abschließen. Spannend ist jedoch insoweit die Frage, in welchem Verhältnis die nationale Zulassungsverordnung zur kommenden europäischen Zulassungsverordnung stehen wird bzw. wie lange der deutsche Eisenbahnsektor von der EIGV überhaupt noch Gebrauch machen kann. Die Problematik aus dem Berichtszeitraum 2016, in welchem Umfang gesellschaftsrechtlich nicht verselbständigte Prüfstellen der Hersteller von Bahntechnologie weiterhin sog. Konformitätsnachweise in-house erstellen und zertifizieren können, wurde zwischenzeitlich mit der Europäischen Kommission erörtert und einer Lösung zugeführt. Danach dürfen die sog. in-house Stellen künftig nicht mehr als Konformitätsbewertungsstellen für europäische und nationale technische Regelwerke agieren, da diese Stellen nach der neuen Interoperabilitäts-Richtlinie (EU) 2016/797 keine klassischen Drittstellen im Sinne der Vorschrift sind. Es wird ihnen jedoch gestattet einen Großteil der für die Konformitätsbewertung notwendigen Arbeiten und Dokumente zu erstellen und dem Verfahren bzw. den dann tätigen Konformitätsbewertungsstellen (benannte und bestimmte Stelle bzw. engl. NoBo und DeBo) beizustellen, so dass sich der Prüfungsaufwand für die Konformitätsbewertungsstellen und damit die Kosten des eigentlichen Verfahrens erheblich senken lassen. Damit wurde in dieser, für Hersteller durchaus negativen und nachteiligen Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen, ein zumindest vertretbarer Kompromiss erreicht. Für den kommenden Berichtszeitraum 2018 sind durch die noch nicht abgeschlossenen Umsetzungen und Anpassungen zum 4. Eisenbahnpaket weitere erhebliche Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene zu erwarten. Wegen der Bedeutung der hoheitlichen Zulassung von Rollmaterial für dessen tatsächlichen Einsatz durch die Kunden der Gesellschaft - und damit auch der Lieferziele und Bestandsreduzierungen - ist der reibungslose Übergang auf den neuen europäischen Prozess sowie dessen reibungslose Einführung von erheblicher auch betriebswirtschaftlicher Bedeutung für die erfolgreiche Geschäftstätigkeit der Gesellschaft.

3 Prognose-, Chancen- und Risikobericht

3.1 Prognosebericht

Für 2018 erwartet die Gesellschaft einen im Vergleich zum Vorjahr um EUR 445 Mio. geringeren Auftragseingang von EUR 1.988 Mio. Dieser beruht maßgeblich auf den für 2018 geplanten Aufträgen Straßenbahn Rhein Neckar Verband New, Västtrafik Regina, Talent 3 ÖBB, Fleet PRO Private, DB Fernverkehr IC/EC sowie diversen weiteren Aufträgen im Bereich Lokomotiven, Straßen- und Stadtbahnen. Die Gesellschaft rechnet im kommenden Jahr mit steigenden Umsatzerlösen auf EUR 2.268,3 Mio. (plus EUR 356,4 Mio.) und für 2019 mit einem weiteren Anstieg auf EUR 3.102,2 Mio. Die Haupttreiber sind für 2018 die Auslieferungen DO 2010, DD Coaches SBB, TRAXX-Lokomotiven sowie ICx. Für 2019 sind es die Projekte ET490, Talent 3, ICx sowie C65 Pink/ Yellow Monorail im Konsortium mit BT Thailand. Des Weiteren rechnet die Gesellschaft für 2018 mit einem deutlich verbesserten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im neutralen Bereich. Darüber hinaus geht die Gesellschaft von einem leicht positiven Jahresergebnis aus. Positiv sollen sich vor allem die zur Stabilisierung diverser Großaufträge und zur Verbesserung der Kostenstruktur eingeleiteten operativen und kommerziellen Maßnahmen auswirken. In 2017 wurden tiefgreifende Änderungen der Unternehmensorganisation vorgenommen sowie Initiativen im Rahmen des BT Transformations-Konzepts eingeleitet, um den anstehenden Herausforderung bezüglich Marktführerschaft und Wettbewerbsfähigkeit gerecht zu werden.

Dieser Prozess wird auch in den Jahren 2018 - 2021 im Rahmen des Transformation Konzeptes fortgeführt. Darüber hinaus erwartet die Gesellschaft positive Effekte auf die Ergebnissituation in Folge einer optimierten und termingerechten Auftragsabwicklung.

In Anbetracht der guten Positionierung auf dem Schienenverkehrsmarkt, gerade in Bezug auf die Produkte ICx, Talent 2&3, FLEXITY-Straßenbahn und TRAXX-Lokomotiven, geht die Gesellschaft davon aus, dass sich die Geschäftslage mittel- und langfristig deutlich verbessern wird und zukünftig mit einer stabilen Auftragslage sowie einer positiven Entwicklung der Ertragslage zu rechnen sein wird.

Die sich derzeit in Fertigung befindlichen Großprojekte sind überwiegend Verlustaufträge, welche bei Auslieferung in den nächsten Jahren keinen wesentlichen positiven Ergebnisbeitrag leisten werden. Die Gesellschaft verfügt derzeit strukturell über wenig Auftragsbestand, welcher mögliche künftige Ergebnisverschlechterungen aus diesen Großprojekten kompensieren könnte. Allerdings ist festzustellen, dass für die geplanten Auftragseingänge positive Margen erwartet werden.

Der Bereich Rolling Stock wurde insbesondere durch verschiedene Großprojekte in 2017 negativ beeinflusst. Für die Zukunft werden keine weiteren Verschlechterungen bei diesen Großprojekten erwartet. Der Bereich Rolling Stock wird in Zukunft wieder zu Margenverbesserungen beitragen.

Das Umsatzvolumen im Bereich Lokomotiven wird sich auf Basis der Auftragseingänge der vergangenen Jahre künftig erhöhen. Diese Aufträge werden in Zukunft zu verbesserten Margen beitragen.

Auf Basis der vorliegenden Planung ist zu erkennen, dass der Umsatz im Bereich Services kontinuierlich ansteigen wird und nicht unerheblich positive Margen zu erwarten sind.

Die Geschäftspolitik ist nach wie vor darauf ausgerichtet, die Marktführerschaft von Bombardier Transportation in der Bahnindustrie auch unter den sich wandelnden Marktbedingungen zu sichern. Oberstes Ziel ist es, die Verpflichtungen gegenüber allen Kunden termingerecht und in hoher Qualität bei vernünftigen Kosten zu erfüllen. Allerdings enthält die Mittelfristplanung der Gesellschaft größere neue Fahrzeugprojekte, über deren Vergabe erst in der Zukunft entschieden wird. Ein Ausbleiben dieser Projekte in Folge des starken, internationalen Wettbewerbs in der Bahnindustrie, ohne Ersatz durch gleichwertige Alternativprojekte, würde die Erreichung der finanziellen und strategischen Ziele erheblich beeinträchtigen. So kann auch die Möglichkeit einer negativen künftigen Entwicklung der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

3.2 Chancen- und Risikobericht

Die Gesellschaft ist ständig bestrebt, die der Schienenverkehrsindustrie innewohnenden Chancen und Risiken frühzeitig zu erkennen, deren Größenordnung abzuschätzen und geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung bzw. Chancenmaximierung zu bestimmen und umzusetzen. Hierzu werden eine Reihe von Risikomanagement- und Kontrollsystemen angewendet, die es ermöglichen unterschiedliche Arten von Chancen und Risiken und deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in angemessener Weise zu steuern.

Die nachfolgend beschriebenen Chancen und Risiken haben einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation der Gesellschaft und werden deshalb näher erläutert. Darüber hinaus können weitere Chancen und Risiken, die noch nicht bekannt sind oder die noch nicht als wesentlich eingeschätzt werden, die Geschäftslage der Gesellschaft positiv oder negativ beeinflussen.

Operative Risiken

Die in den Fahrzeugprojekten kalkulierten Projektmargen können auf Grund von Änderungen der Kosten während der häufig mehrjährigen Laufzeit von den ursprünglichen Auftragskalkulationen abweichen. Die Kostenabweichungen ergeben sich in der Regel auf Grund von unerwarteten technischen Problemen sowie unvorhersehbaren Entwicklungen im Laufe der Auftragsdurchführung, die sowohl vom Unternehmen selbst als auch von Seiten des Kunden oder Lieferanten bzw. Konsortialpartners verursacht werden können. Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. Neuerungen in den Zulassungsnormen seitens des Eisenbahn-Bundesamts, können ebenfalls zu Abweichungen in der Auftragskalkulation führen.

Die Kundenprojekte weisen regelmäßig auch anspruchsvolle Erfüllungskriterien auf, die sich auf zeitliche, technische oder finanzielle Anforderungen beziehen und deren Nichterfüllung zu Vertragsstrafen, Schadensersatzforderungen, Zahlungsverweigerungen oder gar Vertragskündigungen führen können.

Um diesen Risiken zu begegnen, hat die Gesellschaft ein Risikomanagementsystem entsprechend den Erfordernissen des Projektgeschäfts im Bereich des Schienenfahrzeugbaus implementiert. Das Risikomanagementsystem greift bereits in der Angebotsphase und endet mit dem endgültigen Abschluss eines Kundenprojektes. Es umfasst sowohl die Identifikation und Bewertung als auch Planung, Implementierung und Überwachung von Maßnahmen zur Steuerung projekt-spezifischer Chancen und Risiken. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, die Risiken auf einem vertretbaren Niveau zu halten und alle Chancen zur Verbesserung der Projektmargen so weit wie möglich zu nutzen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse werden monatlich dokumentiert und an das Management berichtet.

Vor diesem Hintergrund erachtet die Gesellschaft die finanzielle Risikovorsorge im Rahmen der diversen Großaufträge als ausreichend.

BT Transformation

In 2017 wurde eine Anzahl von Initiativen im Rahmen des BT Transformation-Konzepts eingeleitet, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz & Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Hervorzuheben sind:

- Stabilisierung und Risikominimierung in kritischen Projekten
- Vorziehen von Entwicklungsaktivitäten zur Verbesserung der Standardisierung unserer Produktplattformen
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch Verschlankeung der Organisation
- Reduzierung der Kapitalbindung und der Bestände an fertigen und unfertigen Erzeugnissen
- Abbau von Komplexität und Straffung unserer Prozesse

Diese Initiativen wurden in 2017 und werden auch 2018 bis 2021 fortgeführt und um weitere Maßnahmen ergänzt. Hervorzuheben sind Anstrengungen zur Spezialisierung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, um Entwicklungszeiten, -kosten und -risiken zu reduzieren und eine Verkürzung von Lieferzeiten bei wettbewerbsfähigen Kosten zu erreichen.

Die Gesellschaft sieht in den Initiativen die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu erhöhen und dadurch eine verbesserte Ergebnissituation zu erreichen.

Marktentwicklung

Innerhalb der nächsten drei Jahre zeichnet sich eine positive Marktentwicklung mit konstant hohen Volumina in nahezu allen für die Gesellschaft relevanten Produktsegmenten ab. Das Unternehmen sieht daher gute Chancen, über den geplanten Rahmen hinaus Auftragseingänge für die deutschen Standorte zu generieren.

Preisänderungsrisiken

Die sich bei mehrjährigen Lieferverträgen ergebenden Preisänderungsrisiken durch Preisschwankungen auf den Zuliefermärkten werden teilweise durch mit dem Kunden vereinbarte Indizierungen aufgefangen, teilweise können Risiken an Lieferanten weitergegeben werden. Warentermingeschäfte an den Rohstoffmärkten sind nicht vorgesehen.

Fremdwährungsgeschäfte

In Bezug auf die Steuerung von Fremdwährungsgeschäften und die Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten wurde von Bombardier ein konzernweit geltendes und umfassendes Regelwerk implementiert. Hierzu gehören eindeutige Vorschriften über Prozesse und Verantwortlichkeiten auf den verschiedenen Unternehmensebenen, die Optimierung und Steuerung von Fremdwährungsrisiken im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung von Kundenaufträgen, die Festlegung von Vorschriften zur Rechnungslegung sowie die Bereitstellung eines für alle Bombardier Gesellschaften verbindlichen Planungs- und Abwicklungssystems für die geplanten und laufenden Fremdwährungsgeschäfte.

Das vorstehend beschriebene System dient zur Absicherung aller Kursrisiken von Einkaufs- und Verkaufsgeschäften unseres operativen Geschäftes. Dagegen untersagen die Konzernrichtlinien den operativen Gesellschaften den Gebrauch aller übrigen, insbesondere spekulativen, Finanzinstrumente. Die Gesellschaft arbeitet zur Abwicklung ihrer Fremdwährungsgeschäfte ausschließlich mit der im Konzern dafür vorgesehenen Bombardier Transportation Financial Services S.a.r.l, Munsbach, Zurich Branch, Zürich, Schweiz, zusammen und unterliegt zusätzlich der operativen Kontrolle der zuständigen Bombardier Transportation Group Funktion, wodurch die Gesellschaft nur mittelbar an Transaktionen auf dem Finanzmarkt teilnimmt.

Durch die Steuerung der Fremdwährungsgeschäfte ergeben sich für die Gesellschaft im gleichen Zuge Chancen wie Risiken. Die Chancen liegen darin begründet, die Fremdwährungsgeschäfte mit einem günstigeren Kurs abzuwickeln und somit Kosten zu verringern, dagegen besteht auch das Risiko, durch die Steuerung letztendlich einen höheren Kurs hinnehmen zu müssen.

Prozessrisiken

Es bestehen zurzeit keine, den Bestand der Gesellschaft gefährdenden, Prozessrisiken.

Beteiligungen

Die Gesellschaft hält verschiedene Beteiligungen an operativ tätigen beziehungsweise als Holding fungierenden Gesellschaften der Bombardier Transportation Gruppe und überwacht die sich hieraus ergebenden Chancen und Risiken. Zu den Bilanzstichtagen erfolgt eine Überprüfung der Werthaltigkeit der Unternehmenswerte mit Hilfe des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens. Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden Abschreibungen auf die Anteile vorgenommen. Zusätzliche positive Ergebniseffekte können durch die Ausschüttung von Dividenden aus den Beteiligungsgesellschaften erzielt werden.

Es besteht im Verhältnis zur Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, eine voll ausgeschöpfte Kreditlinie. Die Werthaltigkeit von an verbundene Unternehmen ausgereichten Darlehen wird im Konzernverbund als werthaltig gewürdigt. Die Werthaltigkeit des Darlehens an die Bombardier Transportation Switzerland AG, Zürich, Schweiz, wird durch eine korrespondierende Patronatserklärung der Bombardier Transportation (Global Holding) UK Ltd., London, Großbritannien, sichergestellt.

Insgesamt bestehen zum Bilanzstichtag keine bestandsgefährdenden Risiken für die Gesellschaft. Im Hinblick auf sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Ertragslage ist jedoch festzustellen, dass der unvermindert starke Wettbewerb sowie die spezifische Kundenstruktur und deren Vergabeverhalten Einfluss auf die Ertragslage der Gesellschaft haben könnten. Insbesondere fertigungsbedingte Risiken, die zu Verzögerungen in der Auslieferung der Produkte führen, könnten in nicht unerheblichem Maße Einfluss auf die Einnahme- und Ertragssituation des Unternehmens nehmen.

Bombardier sieht als langjähriger Marktführer weiterhin eine vielversprechende Perspektive in der Bahnindustrie und steht auch in Zukunft zum Standort Deutschland. Nach wie vor ist Deutschland ein bedeutender Markt mit einem der wichtigsten Kunden, der Deutsche Bahn AG, und der höchsten Zahl von Bombardier Transportation Mitarbeitern.

Berlin, 7. März 2018

Bombardier Transportation GmbH
gez. Michael Fohrer, Vorsitzender der Geschäftsführung
gez. Konrad Wiebalck, Bereich Human Resources
gez. Dirk Przystaw, Bereich Finance
gez. Dr. Daniel Perlzweig, Bereich Legal

Bericht des Aufsichtsrates

der Bombardier Transportation GmbH

Der Aufsichtsrat informierte sich während des gesamten Geschäftsjahres 2017 regelmäßig aufgrund von Berichten der Geschäftsführung und in gemeinsamen Sitzungen sowohl über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaft als auch über alle bedeutsamen Geschäftsvorgänge und hat die Geschäftsführung laufend überwacht. In vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung erörtert sowie die auf Grund gesetzlicher und satzungsmäßiger Bestimmungen zur Prüfung und Zustimmung vorgelegten Geschäfte behandelt.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates und der Vorsitzende der Geschäftsführung haben in regelmäßigen zusätzlichen Sitzungen die Lage der Gesellschaft und aktuelle Entwicklungen erörtert.

Die kontinuierlichen Informationen der Geschäftsführung zur Umsatz-, Ertrags- und Finanzlage sowie zu wesentlichen Forschungs- und Investitionsvorhaben wurden in den Sitzungen des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse behandelt.

Die Geschäftsführung hat den von ihr aufgestellten Jahresabschluss einschließlich des Lageberichts sowie des Berichts des Abschlussprüfers über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegt.

Der Abschlussprüfer hat den Jahresabschluss mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Er hat dem Aufsichtsrat in der Sitzung über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers zustimmend Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss 2017 sowie den Lagebericht nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung gebilligt.

Berlin, den 28. März 2018

Wolfgang Tölsner, Vorsitzender des Aufsichtsrates

**Befreiender Konzernabschluss gem. § 292 HGB
zum Geschäftsjahr vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017**

Bombardier Inc, Montreal/Kanada

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017 und 2016

VERANTWORTUNG DER KONZERNLEITUNG FÜR DIE FINANZBERICHTERSTATTUNG

Der Konzernabschluss und der MD&A der Bombardier Inc. und alle sonstigen im vorliegenden Geschäftsbericht enthaltenen Informationen liegen in der Verantwortung der Konzernleitung und wurden vom Board of Directors durchgesehen und freigegeben.

Der Konzernabschluss wurde nach den vom International Accounting Standards Board veröffentlichten IFRS aufgestellt. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Im Konzernabschluss und im MD&A sind Posten enthalten, die auf bestmöglichen Schätzungen und Beurteilungen der voraussichtlichen Auswirkungen gegenwärtiger Ereignisse und Geschäftsvorfälle beruhen. Die Konzernleitung hat diese Posten auf der Grundlage einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung ermittelt, um sicherzustellen, dass der Konzernabschluss und der MD&A in allen wesentlichen Belangen ein angemessenes Bild vermitteln. Die im MD&A dargestellten Finanzinformationen stehen im Einklang mit dem Konzernabschluss.

Der Chief Executive Officer (CEO) und der Chief Financial Officer (CFO) der Bombardier Inc. haben Offenlegungskontrollen und -verfahren sowie ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem entwickelt oder über die Entwicklung solcher Kontrollen und Verfahren Aufsicht geführt. Damit ist mit hinreichender Sicherheit gewährleistet, dass alle wesentlichen Informationen über die Bombardier Inc. sowohl dem CEO als auch dem CFO zur Kenntnis gelangen und dass Informationen, die in den Pflichtmitteilungen der Bombardier Inc. enthalten sein müssen, innerhalb der durch die kanadische Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden.

Der CEO und der CFO der Bombardier Inc. haben außerdem die vorgenannten Offenlegungskontrollen und -verfahren und das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zum Ende des Geschäftsjahres 2017 auf deren Wirksamkeit geprüft. Auf der Grundlage dieser Untersuchung kamen der CEO und der CFO zu dem Ergebnis, dass die Offenlegungskontrollen und -verfahren und das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem an diesem Stichtag als effektiv anzusehen waren und die Anforderungen erfüllten, die das Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) in seinem Regelwerk "Internal Control - Integrated Framework (2013)" festgelegt hat. Des Weiteren stellten sie durch diese Beurteilung fest, dass das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zum Geschäftsjahresende 2017 keine wesentlichen Mängel aufwies. Der CEO und der CFO der Bombardier Inc. haben die in National Instrument 52-109 der Canadian Securities Administrators vorgeschriebene Bestätigung in Bezug auf die einen Konzernabschluss und einen MD&A umfassende jährliche Finanzberichterstattung der Bombardier Inc. bei den Canadian Securities Administrators vorgelegt.

Es liegt in der Verantwortung des Board of Directors sicherzustellen, dass die Konzernleitung ihrer Verantwortung für die Finanzberichterstattung nachkommt. Darüber hinaus ist das Board of Directors für die abschließende Durchsicht und Freigabe des Konzernabschlusses und des MD&A zuständig. Das Board of Directors führt diese Aufgaben im Wesentlichen über das Gremium des Prüfungsausschusses aus.

Der Prüfungsausschuss wird vom Board of Directors ernannt und setzt sich vollständig aus unabhängigen, in Finanzfragen versierten Directors zusammen. Er tritt in regelmäßigen Abständen mit der Konzernleitung, der Innenrevision und den Abschlussprüfern des Konzerns zusammen, um den Konzernabschluss, den Bestätigungsvermerk der unabhängigen Abschlussprüfer und den MD&A durchzusehen, Fragen der Prüfung und Finanzberichterstattung sowie das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zu erörtern und sicherzustellen, dass alle Verantwortlichen ihren Pflichten ordnungsgemäß nachkommen. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses zählt außerdem die Überprüfung der von der Konzernleitung bei der Erstellung des Konzernabschlusses verwendeten Rechnungslegungsgrundsätze sowie wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen auf ihre Angemessenheit. Er prüft ferner die Unabhängigkeit und die Honorare der

Abschlussprüfer und spricht diesbezüglich Empfehlungen gegenüber dem Board of Directors aus. Der Prüfungsausschuss legt dem Board of Directors seine Feststellungen zur Kenntnisnahme vor, bevor dieses den Konzernabschluss und den MD&A gegenüber den Anteilseignern freigibt. Der Konzernabschluss wurde nach Bestellung durch die Anteilseigner von den unabhängigen Abschlussprüfern der Ernst & Young LLP unter Beachtung der kanadischen Grundsätze der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen (Canadian Generally Accepted Auditing Standards) geprüft. Die unabhängigen Abschlussprüfer haben vollständigen und ungehinderten Zugang zum Prüfungsausschuss, um mit diesem in Prüfungsfragen und zu prüfungsnahen Sachverhalten Rücksprache zu halten.

14. Februar 2018

*Alain Bellemare, President und Chief Executive Officer Officer
John Di Bert, CPA, CA, Senior Vice President und Chief Financial*

Bestätigungsvermerk der Abschlussprüfer

AN DIE AKTIONÄRE DER BOMBARDIER INC.

Wir haben den vorliegenden Konzernabschluss der Bombardier Inc. - bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017 und 2016 sowie zum 1. Januar 2016, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017 und 2016 sowie einer Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und anderen erläuternden Anhangsangaben zum Konzernabschluss - geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

Im Einzelnen umfasst die Verantwortung der gesetzlichen Vertreter die Aufstellung des Konzernabschlusses, der in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards, wie sie vom International Accounting Standards Board veröffentlicht worden sind, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild zu vermitteln hat, sowie die internen Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der frei von absichtlich oder unabsichtlich verursachten wesentlichen falschen Angaben ist, für erforderlich halten.

Verantwortung der Abschlussprüfer

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage unserer Prüfungshandlungen ein Urteil über den Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der kanadischen Grundsätze der ordnungsmäßigen Durchführung von Abschlussprüfungen (Canadian Generally Accepted Auditing Standards) vorgenommen. Danach haben wir im Einklang mit unseren Berufspflichten zu handeln und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit darüber erlangen, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Abschlussprüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken von absichtlich oder unabsichtlich verursachten wesentlichen falschen Angaben im Konzernabschluss ein. Im Rahmen der Risikobeurteilung berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, das für die Aufstellung und sachgerechte Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses relevant ist, um Prüfungshandlungen zu entwickeln, die unter den gegebenen Umständen geeignet sind, jedoch nicht zum Zwecke der Abgabe einer Beurteilung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der durch die gesetzlichen Vertreter vorgenommenen Schätzungen in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Überzeugung vermittelt der vorliegende Konzernabschluss unter Beachtung der International Financial Reporting Standards, wie sie vom International Accounting Standards Board veröffentlicht worden sind, in allen wesentlichen Punkten ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Bombardier Inc. zum 31. Dezember 2017 und 2016 sowie zum 1. Januar 2016, sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017 und 2016.

14. Februar 2018

**Ernst & Young LLP
Montréal, Kanada**

⁽¹⁾ zugelassen als Wirtschaftsprüfer von den Chartered Professional Accountants of Canada (CPA) und dem Canadian Institute of Chartered Accountants (CA) unter der Nummer A112431

KONZERNABSCHLUSS für die Geschäftsjahre 2017 und 2016

(Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

Die nachstehende Tabelle bietet eine Übersicht der im Konzernabschluss verwendeten Abkürzungen.

Abkürzung	Erläuterung
AFS	Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)
AOCI	Accumulated other comprehensive income (kumuliertes sonstiges Ergebnis)
BPS	Basis points (Basispunkte)
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)
CCTD	Cumulative currency translation difference
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)
CGU	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)
DB	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)
DC	Defined contribution (beitragsorientierte Pläne)
DDHR	Derivative designated in a hedge relationship (in einer Sicherungsbeziehung eingesetztes Derivat)
DSU	Deferred share unit
EBIT	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)
EBITDA	Earnings (loss) before financing expense, financing income, income taxes, amortization and impairment charges on PP&E and intangible assets (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag, Ertragsteuern sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten)
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)
FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet)
HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)

Abkürzung	Erläuterung
IAS	International Accounting Standard(s)
IASB	International Accounting Standards Board
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
L&R	Loans and receivables (Kredite und Forderungen)
MD&A	Management's discussion and analysis (Lagebericht)
NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
PSG	Performance security guarantee
PSU	Performance share unit
R&D	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E)
RSU	Restricted share unit
SG&A	Selling, general and administrative (Vertrieb)
U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
U.S.	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika - USA)

* Anm. d. Übers.: Das Abkürzungsverzeichnis bezieht sich auf den englischen Ausgangstext. Einige der hier aufgeführten Abkürzungen kommen in der deutschen Übersetzung nicht vor.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

	Anhangsangabe	2017	2016
Umsatzerlöse		\$ 16.218	\$ 16.339
Herstellungskosten des Umsatzes	17	14.276	14.622
Bruttogewinn		1.942	1.717
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten		1.194	1.133
Forschungs- und Entwicklungskosten	6	240	287
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	36	(175)	(126)
Sonstige Aufwendungen (Erträge)	7	11	(4)
Sonderposten	8	426	485
EBIT		246	(58)
Finanzierungsaufwand	9	778	819
Finanzertrag	9	(56)	(70)
Ergebnis vor Ertragsteuern (EBT)		(476)	(807)
Ertragsteuern	12	77	174
Periodenergebnis		\$ (553)	\$ (981)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ (516)	\$ (1.022)
Nicht beherrschende Anteile		(37)	41
		\$ (553)	\$ (981)

	Anhangsangabe	2017	2016
Ergebnis je Aktie (in USD)	13		
Unverwässert und verwässert		\$ (0,25)	\$ (0,48)
Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.			

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember**(in Mio. USD)**

	Anhangsangabe	2017	2016
Periodenergebnis		\$ (553)	\$ (981)
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die in das Periodenergebnis umgegliedert werden können			
Nettoveränderung Cash Flow Hedges:			
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung		(1)	(3)
Nettogewinn aus derivativen Finanzinstrumenten		250	26
Umgliederung in das Periodenergebnis oder in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswert ⁽¹⁾⁽²⁾		36	310
Ertragsteuern	12	(29)	(82)
		256	251
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte			
Unrealisierter Nettoverlust		(2)	(1)
Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung			
Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		(64)	(178)
Posten, die nicht in das Periodenergebnis umgegliedert werden			
Altersversorgungsleistungen			
Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne ⁽³⁾		252	(755)
Ertragsteuern	12	(68)	73
		184	(682)
Sonstiges Ergebnis, gesamt		374	(610)
Gesamtergebnis		\$ (179)	\$ (1.591)
Davon entfallen auf:			
Anteilseigner der Bombardier Inc.		\$ (320)	\$ (1.564)
Nicht beherrschende Anteile		141	(27)
		\$ (179)	\$ (1.591)

⁽¹⁾ Enthält im Geschäftsjahr 2017 einen Verlust von USD 53 Mio., der in den zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswert umgegliedert wurde (Geschäftsjahr 2016: Verlust von USD 252 Mio.).

⁽²⁾ Ein abgegrenzter Nettogewinn von USD 152 Mio. wird im Geschäftsjahr 2018 voraussichtlich vom sonstigen Ergebnis in den Buchwert des zugrunde liegenden nicht finanziellen Vermögenswerts oder in das Periodenergebnis umgegliedert.

⁽³⁾ Enthält versicherungsmathematische Nettogewinne (-verluste).

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

Konzernbilanz zum**(in Mio. USD)****Vermögenswerte**

	Anhangsangabe	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15	\$ 2.988	\$ 3.384	\$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	16	1.231	1.291	1.473
Vorräte	17	5.890	5.844	6.978
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	415	336	450
Sonstige Vermögenswerte	19	439	441	484
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	28	4.150	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte		15.113	11.296	12.105
Sachanlagen	20	1.696	1.949	2.061
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	21	3.581	5.174	3.975
Goodwill	21	2.042	1.855	1.978
Latente Ertragsteuern	12	603	705	761
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen		491	332	356
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	18	825	915	870
Sonstige Vermögenswerte	19	655	600	797
Langfristige Vermögenswerte		9.893	11.530	10.798
		\$ 25.006	\$ 22.826	\$22.903
Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	23	\$ 4.194	\$ 3.239	\$ 4.040
Rückstellungen	24	937	822	1.108
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	17	1.990	1.539	1.408
Anzahlungen für Flugzeugprogramme		970	1.550	2.002
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	342	608	991
Sonstige Verbindlichkeiten	26	2.310	2.175	2.274
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	28	2.533	-	-
Kurzfristige Verbindlichkeiten		13.276	9.933	11.823
Rückstellungen	24	814	1.444	918
Anzahlungen für Flugzeugprogramme		1.104	1.535	1.534
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	27	9.200	8.738	8.908
Altersversorgungsleistungen	22	2.633	2.647	2.159
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	25	965	999	619
Sonstige Verbindlichkeiten	26	746	1.019	996

	Anhangsangabe	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Langfristige Verbindlichkeiten		15.462	16.382	15.134
		28.738	26.315	26.957
Eigenkapital				
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital		(5.702)	(5.243)	(4.067)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	10	1.970 (3.732)	1.754 (3.489)	13 (4.054)
		\$ 25.006	\$ 22.826	\$22.903
Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten	39			
Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.				

Im Namen des Board of Directors

Pierre Beaudoin, Director

Vikram S. Pandit, Director

AUFSTELLUNG ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

Für die Geschäftsjahre zum
(in Mio. USD)

	Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital					
	Gezeichnetes Kapital			Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag)		
	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine	Sonstige Gewinnrücklagen (sonstiger Verlustvortrag)	Verluste aus der Neubewertung	Kapitalrücklage
Zum 1. Januar 2016	\$ 347	\$ 2.195	\$ -	\$ (4.219)	\$ (2.080)	\$106
Gesamtergebnis						
Periodenergebnis	-	-	-	(1.022)	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	(692)	-
	-	-	-	(1.022)	(692)	-
Ausgabe von Optionsscheinen ⁽¹⁾	-	-	73	-	-	-
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen ⁽¹⁾	-	-	-	368	-	-
Dividenden						
Vorzugsaktien	-	-	-	(32)	-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-	-	-
Erworbenene Aktien - PSU-Pläne	-	(43)	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-	-	22
Zum 31. Dezember 2016	\$ 347	\$ 2.152	\$ 73	\$ (4.905)	\$ (2.772)	\$128
Gesamtergebnis						
Periodenergebnis	-	-	-	(516)	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	195	-
	-	-	-	(516)	195	-
Dividenden						

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Bilanzgewinn (Nicht durch Eigenkapital gedeckter

	Gezeichnetes Kapital			Fehlbetrag)		Verluste aus der	
	Vorzugsaktien	Stammaktien	Optionsscheine	Sonstige Gewinnrücklagen (sonstiger Verlustvortrag)		Neubewertung	Kapitalrücklage
Vorzugsaktien	-	-	-	(27)		-	-
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen	-	-	-	-		-	-
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile	-	-	-	(157)		-	-
Ausgegebene Aktien - PSU-Pläne	-	2	-	-		-	(2)
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	-		-	45
Zum 31. Dezember 2017	\$ 347	\$ 2.154	\$ 73	\$ (5.605)		\$ (2.577)	\$ 171

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Kumuliertes sonstiges Ergebnis

	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		Cash Flow Hedges		Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung Gesamt		Nicht beherrschende Eigenkapital, Anteile gesamt	
	\$ 7		\$ (375)		\$ (48)	\$(4.067)	\$ 13	\$ (4.054)
Zum 1. Januar 2016								
Gesamtergebnis								
Periodenergebnis		-	-		-	(1.022)	41	(981)
Sonstiges Ergebnis		(1)	252		(101)	(542)	(68)	(610)
		(1)	252		(101)	(1.564)	(27)	(1.591)
Ausgabe von Optionsscheinen ⁽¹⁾		-	-		-	73	-	73
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen ⁽¹⁾		-	-		-	368	1.845	2.213
Dividenden								
Vorzugsaktien		-	-		-	(32)	-	(32)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen		-	-		-	-	(77)	(77)
Erworbene Aktien - PSU-Pläne		-	-		-	(43)	-	(43)
Anteilsbasierter Aufwand		-	-		-	22	-	22
Zum 31. Dezember 2016		\$ 6	\$ (123)		\$ (149)	\$(5.243)	\$ 1.754	\$ (3.489)
Gesamtergebnis								
Periodenergebnis		-	-		-	(516)	(37)	(553)
Sonstiges Ergebnis		(2)	250		(247)	196	178	374
		(2)	250		(247)	(320)	141	(179)
Dividenden								
Vorzugsaktien		-	-		-	(27)	-	(27)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen		-	-		-	-	(82)	(82)
Veränderung der nicht beherrschenden Anteile		-	-		-	(157)	157	-

Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital

Kumuliertes sonstiges Ergebnis

	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Cash Flow Hedges	Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung	Gesamt	Nicht beherrschende Eigenkapital, Anteile	gesamt
Ausgegebene Aktien - PSU-Pläne	-	-	-	-	-	-
Anteilsbasierter Aufwand	-	-	-	45	-	45
Zum 31. Dezember 2017	\$ 4	\$ 127	\$ (396)	\$(5.702)	\$ 1.970	\$ (3.732)

⁽¹⁾ Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation) am 11. Februar 2016 an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien und den am 30. Juni 2016 und 1. September 2016 an die Regierung von Québec ausgegebenen Minderheitsanteil an der C Series Aircraft Limited Partnership. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember**(in Mio. USD)**

	Anhangsangabe	2017	2016
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Jahresfehlbetrag		\$ (553)	\$ (981)
Nicht zahlungswirksame Posten			
Abschreibungen	20, 21	314	371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	8, 20, 21	51	10
Latente Ertragsteuern	12	34	31
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	7	(38)	(19)
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	36	(175)	(126)
Anteilsbasierter Aufwand	30	45	22
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	8	23	86
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden		55	141
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	31	775	602
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		531	137
Investitionstätigkeit			
Zugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		(1.389)	(1.255)
Erlöse aus der Veräußerung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		72	54
Sonstiges		(5)	6
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(1.322)	(1.195)
Finanzierungstätigkeit			
Nettoerlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	27	988	1.367
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	27	(651)	(1.566)
Dividendenausschüttungen ⁽¹⁾		(18)	(17)
Rückwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU- und RSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden		-	(43)

	Anhangsangabe	2017	2016
Erlöse aus der Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen, abzüglich Transaktionskosten ⁽²⁾		-	2.418
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Dividendenzahlungen		(89)	(77)
Sonstiges		200	(108)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		430	1.974
Einfluss von Wechselkurseffekten auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		34	(252)
Nettozunahme/(-abnahme) der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		(327)	664
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn des Geschäftsjahres		3.384	2.720
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am Ende des Geschäftsjahres	15	\$3.057	\$3.384
Zusätzliche Informationen ⁽³⁾⁽⁴⁾			
Auszahlungen für:			
Zinsen		\$ 594	\$ 565
Ertragsteuern		\$ 94	\$ 111
Einzahlungen für:			
Zinsen		\$ 61	\$ 20
Ertragsteuern		\$ 8	\$ 5

⁽¹⁾ Bezogen auf Vorzugsaktien.

⁽²⁾ Bezogen auf die (in Verbindung mit dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation) am 11. Februar 2016 an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien und den am 30. Juni 2016 und 1. September 2016 an die Regierung von Québec ausgegebenen Minderheitsanteil an der C Series Aircraft Limited Partnership. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

⁽³⁾ Für Zinsen gezahlte oder erhaltene Beträge werden entweder im Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst oder in den Sachanlagen bzw. den immateriellen Vermögenswerten aktiviert. Bei einer Aktivierung werden sie als Cashflow aus der Investitionstätigkeit erfasst. Für Ertragsteuern gezahlte oder erhaltene Beträge werden als Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit erfasst.

⁽⁴⁾ Die gezahlten Zinsen enthalten Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten nach Berücksichtigung eventueller Sicherungsgeschäfte. Nicht darin enthalten sind Bearbeitungsgebühren, die für die Aushandlung von Krediten oder Kreditfazilitäten gezahlt wurden. Erhaltene Zinsen enthalten für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, den Wertpapierbestand, Darlehen und Leasingforderungen erhaltene Zinsen nach Berücksichtigung eventueller Sicherungsgeschäfte sowie gegebenenfalls den Zinsanteil in Verbindung mit der Abwicklung eines Zinsswaps. Der Anhang ist Bestandteil des vorliegenden Konzernabschlusses.

Anhang zum Konzernabschluss für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017 und 2016

(Tabellenbeträge sind, soweit nicht anders angegeben, in Mio. USD dargestellt.)

1. GRUNDLAGEN DER ERSTELLUNG

Die Bombardier Inc. ist eine Gesellschaft kanadischen Rechts. In den Konzernabschluss sind die Bombardier Inc. und ihre Tochtergesellschaften ("der Konzern", "unser" oder "wir") einbezogen. Der Konzern ist als Hersteller im Bereich der Verkehrstechnik tätig, wobei sein Portfolio neben Geschäfts- und Verkehrsflugzeugen wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten sowie Schienenverkehrsprodukte und -systeme umfasst. Außerdem erbringt er mit seiner Geschäftstätigkeit verbundene Dienstleistungen. Der Konzern ist in vier Geschäftssegmenten tätig: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services sowie Transportation. Die Geschäftstätigkeit des Konzerns ist in Anhangsangabe 5 "Segmentberichterstattung" beschrieben.

Der Konzernabschluss für die Geschäftsjahre 2017 und 2016 wurde am 14. Februar 2018 vom Board of Directors zur Veröffentlichung freigegeben.

Erklärung zur Übereinstimmung mit den IFRS

Der Konzernabschluss ist in US-Dollar und gemäß den vom IASB veröffentlichten IFRS aufgestellt.

2. ZUSAMMENFASSUNG WESENTLICHER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die im Folgenden beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden, sofern nicht anders angegeben, einheitlich für alle in diesem Konzernabschluss erfassten Zeiträume angewandt.

Konsolidierungskreis

Tochtergesellschaften - Tochtergesellschaften werden vom Zeitpunkt des Erwerbs bis zum Ende des Beherrschungsverhältnisses voll konsolidiert.

Der Konzern konsolidiert Beteiligungsunternehmen, darunter strukturierte Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung der Beziehung zwischen Beteiligungsunternehmen und Konzern zeigt, dass der Konzern das Beteiligungsunternehmen beherrscht. Der Konzern beherrscht ein Beteiligungsunternehmen, wenn er aufgrund seiner Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen kann und die Möglichkeit hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem er die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuert.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die wesentlichen Tochtergesellschaften des Konzerns, deren Anteil an den Gesamtumsatzerlösen oder den gesamten Vermögenswerten des Segments Aerospace oder Transportation jeweils mehr als 10 % beträgt:

Gesellschaft	Standort
C Series Aircraft Limited Partnership	Kanada
Bombardier Transportation GmbH	Deutschland
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	Vereinigtes Königreich
Bombardier Transportation Financial Services S. à r.l.	Luxemburg
Bombardier Transport Canada Inc.	Kanada
Learjet Inc.	USA

Die Umsatzerlöse und die Vermögenswerte dieser Tochtergesellschaften machten zusammen mit denen der Bombardier Inc. im Geschäftsjahr 2017 66 % der Konzernumsatzerlöse bzw. 80 % der Konzernvermögenswerte aus (66 % bzw. 75 % im Geschäftsjahr 2016).

Gemeinschaftsunternehmen - Als Gemeinschaftsunternehmen bzw. Joint Ventures werden Unternehmen bezeichnet, die der Konzern in Form der gemeinschaftlichen Führung beherrscht, bei denen wichtige Maßnahmen - z. B. strategische, finanz- und geschäftspolitische Entscheidungen - die einstimmige Zustimmung der die Beherrschung ausübenden Parteien erfordern und bei denen die Parteien Rechte in Bezug auf das Nettovermögen haben. Der Konzern erfasst seine Anteile an Gemeinschaftsunternehmen unter Anwendung der Equity-Methode.

Assoziierte Unternehmen - Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen der Konzern über die Möglichkeit verfügt, maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik zu nehmen. Anteile an assoziierten Unternehmen werden unter Anwendung der Equity-Methode erfasst.

Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss wurde in US-Dollar, der funktionalen Währung der Bombardier Inc., aufgestellt. Die funktionale Währung ist die Währung des primären Wirtschaftsraumes, in dem ein Unternehmen tätig ist. Die funktionalen Währungen der meisten ausländischen Tochtergesellschaften sind die jeweiligen Landeswährungen: der Euro, das Pfund Sterling, verschiedene andere europäische Währungen und der US-Dollar im Segment Transportation und in den Aerospace-Segmenten im Wesentlichen der US-Dollar.

Fremdwährungstransaktionen - Transaktionen in anderen Währungen werden zunächst in der funktionalen Währung des jeweiligen Unternehmens erfasst. Dabei werden sie unter Verwendung des am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurses umgerechnet. Monetäre Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Stichtagskurs umgerechnet. Alle daraus entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden sofort ergebniswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind Umrechnungsdifferenzen aus Vermögenswerten und Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen sowie finanzielle Verbindlichkeiten aus Sicherungsgeschäften zur Absicherung von Nettoinvestitionen des Konzerns in ausländische Geschäftsbetriebe, die erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis (OCI) erfasst werden. Nicht monetäre

Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, die mit ihren historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet wurden, werden zu historischen Wechselkursen umgerechnet. Wenn sie mit ihrem Fair Value bewertet wurden, werden sie zu dem am Tag der Bestimmung des Fair Value geltenden Kurs umgerechnet. Die Umrechnung der Umsatzerlöse und Aufwandspositionen erfolgt zu den Durchschnittskursen der Berichtsperiode oder bei wesentlichen Posten zu dem am Tag der Transaktion geltenden Wechselkurs.

Ausländische Geschäftsbetriebe - Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausländischer Geschäftsbetriebe, deren funktionale Währung nicht der US-Dollar ist, werden zum Stichtagskurs in US-Dollar umgerechnet. Umsatzerlöse und Aufwandspositionen sowie Cashflows werden zu den Durchschnittskursen der Berichtsperiode umgerechnet. Gewinne oder Verluste aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen Ergebnis erfasst und bei vollständiger oder teilweiser Veräußerung der Beteiligung an dem entsprechenden ausländischen Geschäftsbetrieb in das Periodenergebnis umgegliedert.

Die Umrechnungskurse für die wesentlichen bei der Erstellung des Konzernabschlusses verwendeten Währungen sind wie folgt:

	Umrechnungskurse zum			Durchschnittskurse der Geschäftsjahre	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016	2017	2016
Euro	1,1993	1,0541	1,0887	1,1281	1,1072
Kanadischer Dollar	0,7975	0,7430	0,7202	0,7705	0,7549
Pfund Sterling	1,3517	1,2312	1,4833	1,2874	1,3561

Umsatzrealisierung

Langfristige Aufträge - Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Schienenfahrzeugen, Überholung von Fahrzeugen sowie Verträgen für Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Der Leistungsfortschritt wird dabei in der Regel durch einen Vergleich der tatsächlich aufgelaufenen Kosten mit den geschätzten Gesamtkosten je Auftrag unter Ausschluss derjenigen Kosten, die nicht als repräsentativ für den Leistungsfortschritt anzusehen sind, bestimmt. Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt. Deutet eine Auftragsüberprüfung auf eine negative Bruttogewinnmarge hin, so wird der gesamte erwartete Verlust aus dem Auftrag in den Herstellungskosten des Umsatzes in dem Berichtszeitraum erfasst, in dem die negative Bruttogewinnmarge festgestellt wird. Wenn das Auftragsergebnis nicht verlässlich bestimmbar ist, wird der Umsatz nur in dem Maße erfasst, in dem erwartet wird, dass die entstandenen Kosten gedeckt sind.

Umfasst ein Auftrag verschiedene Produkte, so wird die Fertigung jedes Produkts als getrennter Auftrag behandelt, wenn (1) getrennte Angebote für jedes Produkt unterbreitet wurden, (2) über jedes Produkt separat verhandelt wurde und (3) Kosten und Erlöse jedes einzelnen Produkts getrennt ermittelt werden können. Eine Gruppe von Aufträgen mit einem einzelnen oder mehreren Kunden wird als ein einziger Fertigungsauftrag behandelt, wenn (1) die Gruppe von Aufträgen als ein einziges Paket verhandelt wird, (2) die Aufträge so eng miteinander verbunden sind, dass sie im Grunde Teil eines einzelnen Projekts mit einer Gesamtgewinnspanne sind, und (3) die Aufträge gleichzeitig oder unmittelbar aufeinander folgend abgearbeitet werden. Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte werden als separater Auftrag behandelt, wenn (1) der Vermögenswert sich in Design, Technologie oder Funktion deutlich von dem Vermögenswert oder den Vermögenswerten im Rahmen des ursprünglichen Auftrags unterscheidet oder (2) der Preis des Vermögenswerts ohne Bezug auf den ursprünglichen Auftragspreis ausgehandelt wird.

Flugzeugprogramme - Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Neuflugzeugen werden erfasst, wenn das Flugzeug ausgeliefert wurde, die Chancen und Risiken aus dem Eigentum auf den Kunden übergegangen sind, die Höhe der Umsatzerlöse verlässlich bestimmbar ist und der entsprechende Zahlungseingang hinreichend sicher ist. Alle im Zusammenhang mit dem Verkauf entstandenen oder noch entstehenden Kosten, einschließlich Gewährleistungskosten und Kaufanreizen, werden zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung als Herstellungskosten des Umsatzes erfasst oder als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgezogen.

Mehrere Teilleistungen - Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen erfolgen gelegentlich in Form von Teilleistungen. In diesen Fällen ermittelt der Konzern, ob der Vertrag oder die Vereinbarung sich auf eine oder mehrere Bilanzierungseinheiten bezieht. Wenn bestimmte Kriterien zutreffen, also beispielsweise die Teillieferung für sich genommen für den Kunden von Wert ist, sind die Ansatzkriterien auf die einzelnen abgrenzbaren Bestandteile eines Geschäftsvorfalles anzuwenden, um den wirtschaftlichen Gehalt des Geschäftsvorfalles zutreffend abzubilden. Umgekehrt können zwei oder mehr Geschäftsvorfälle für Zwecke der Umsatzrealisierung zusammengefasst werden, wenn die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit der Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind. Die Umsatzerlöse werden den einzelnen Teilleistungen auf Grundlage ihrer jeweiligen Fair Values zugeordnet.

Sonstiges - Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflugzeugen, Ersatzteilen und bestimmten Leistungen des Betriebs und der Wartung von Systemen werden realisiert, wenn die Güter ausgeliefert bzw. die Leistungen erbracht wurden, die Chancen und Risiken aus dem Eigentum auf den Kunden übergegangen sind, die Höhe der Umsatzerlöse verlässlich bestimmbar ist und der entsprechende Zahlungseingang hinreichend sicher ist.

Zuwendungen der öffentlichen Hand und rückzahlbare Finanzhilfen

Zuwendungen der öffentlichen Hand, einschließlich Steuervorteilen für Investitionen, werden erfasst, wenn hinreichend sicher ist, dass die Zuwendungen gewährt werden und der Konzern alle relevanten Bedingungen erfüllen wird. In Verbindung mit dem Erwerb von Vorräten, Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten erhaltene Zuwendungen der öffentlichen Hand werden von den Anschaffungskosten des betreffenden Vermögenswerts abgezogen. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die sich auf laufende Aufwendungen beziehen, werden von den entsprechenden Aufwendungen abgezogen.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen werden als finanzielle Verbindlichkeit erfasst, wenn ihre Rückzahlung hinreichend sicher ist. Dem Konzern gewährte rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, mit denen auf der Basis der Risikostreuung Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten finanziert werden, werden als zur Geschäftstätigkeit des Konzerns zugehörig betrachtet und in der Kapitalflussrechnung als Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in die gewöhnliche Geschäftstätigkeit des Konzerns fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis der Periodenergebnisse des Konzerns seitens der Nutzer des Konzernabschlusses relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen und signifikanten Wertminderungsaufwendungen sowie Auflösungen solcher Aufwendungen.

Ertragsteuern

Ertragsteuern werden nach der Liability-Methode bilanziert. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten spiegeln die sich aus temporären Unterschieden zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Konzernbilanz und den entsprechenden Wertansätzen in der Steuerbilanz ergebenden künftigen ertragsteuerlichen Auswirkungen sowie alle steuerlichen Verlustvorträge wider. Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden unter Berücksichtigung der Steuersätze ermittelt, die auf Basis des gegenwärtigen Gesetzesstandes voraussichtlich zum Zeitpunkt der Umkehrung der Unterschiede gelten werden.

Latente Steueransprüche werden nur in der Höhe des zu versteuernden Ergebnisses erfasst, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede oder die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können.

Latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden je nach Klassifizierung des Postens, auf den sie sich beziehen, entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis oder Eigenkapital erfasst.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird, ausgehend von dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden Periodenergebnis abzüglich der Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern, dividiert durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Berichtsjahr im Umlauf befindlichen Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) und Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht), berechnet.

Das verwässerte Ergebnis je Aktie wird nach der "Treasury-Stock-Methode" ermittelt, wobei die Ausübung aller verwässernden Elemente unterstellt wird. Die Investition der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wird in das verwässerte Ergebnis je Aktie eingerechnet, indem das auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallende Periodenergebnis um ihren Anteil am Ergebnis von Transportation auf Konvertierungsbasis angepasst wird. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der bei der einen Vertragspartei zur Entstehung eines finanziellen Vermögenswerts und bei der anderen Vertragspartei zur Entstehung einer finanziellen Verbindlichkeit oder eines Eigenkapitalinstruments führt. Die finanziellen Vermögenswerte des Konzerns bestehen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, Anteilen an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu den finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value.

Finanzinstrumente werden in der Konzernbilanz erfasst, wenn der Konzern in Bezug auf das Instrument vertragliche Verpflichtungen eingeht. Der erstmalige Ansatz der Finanzinstrumente erfolgt zum Fair Value, im Falle von nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten zuzüglich der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb oder der Ausgabe dieser Finanzinstrumente zuzurechnen sind. Nach dem erstmaligen Ansatz erfolgt die Folgebewertung der Finanzinstrumente jeweils auf Grundlage der Kategorie, der die Instrumente zugeordnet sind: a) als zu Handelszwecken gehalten (HFT) klassifizierte Finanzinstrumente, b) als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) eingestufte Finanzinstrumente, c) als zur Veräußerung verfügbar (AFS) klassifizierte finanzielle Vermögenswerte, d) Kredite und Forderungen (L&R) oder e) nicht als zu Handelszwecken gehalten (nicht HFT) klassifizierte finanzielle Verbindlichkeiten. Ihre Klassifizierung wird vom Management beim erstmaligen Ansatz auf Grundlage des Zwecks ihres Erwerbs festgelegt. Finanzinstrumente werden bei der Folgebewertung mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Ausgenommen hiervon sind Finanzinstrumente, die als AFS, HFT oder FVTP&L eingestuft wurden. Diese werden bei der Folgebewertung mit ihrem Fair Value angesetzt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Rechte auf den Erhalt von Cashflows aus dem Vermögenswert abgelaufen sind oder der Konzern seine Rechte auf den Erhalt von Cashflows aus dem Vermögenswert übertragen hat, und wenn entweder (a) der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken übertragen hat oder (b) der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken weder übertragen noch zurückbehalten, aber die Verfügungsgewalt über den Vermögenswert übertragen hat.

Für Transaktionen, bei denen nicht offensichtlich ist, ob der Konzern im Wesentlichen die gesamten mit dem Vermögenswert verbundenen Chancen und Risiken des Eigentums übertragen oder zurückbehalten hat, führt der Konzern eine quantitative Analyse durch, um das für ihn bestehende Risiko in Bezug auf Schwankungen der Cashflows aus den Vermögenswerten vor und nach dem Eigentumsübergang zu vergleichen. Bei der Bestimmung einer Reihe plausibler Szenarien, die die erwarteten Schwankungen der Höhe und Eintrittszeitpunkte der Netto-Cashflows widerspiegeln, und der anschließenden Zuweisung der Eintrittswahrscheinlichkeit zu jedem dieser Szenarien, wobei die Ergebnisse, bei denen die Eintrittswahrscheinlichkeit höher eingeschätzt wird, eine größere Gewichtung erhalten, muss der Konzern Ermessensentscheidungen treffen.

Eine finanzielle Verbindlichkeit wird ausgebucht, wenn die im Rahmen der Verbindlichkeit bestehende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist. Wenn eine bestehende Verbindlichkeit durch eine andere desselben Gläubigers zu wesentlich abweichenden Bedingungen ersetzt wird oder wenn die mit der Verbindlichkeit einhergehenden Bedingungen wesentlich geändert werden, wird ein solcher Tausch bzw. eine solche Änderung bilanztechnisch als Ausbuchung der ursprünglichen Verbindlichkeit und Ansatz einer neuen Verbindlichkeit behandelt. Die Differenz zwischen den jeweiligen Buchwerten wird in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht.

a) Als HFT klassifizierte Finanzinstrumente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen alle Kassenbestände und jederzeit verfügbaren Kapitalanlagen bei Kreditinstituten hoher Bonität und Geldmarktfonds mit einer Fälligkeit von maximal drei Monaten ab dem Zeitpunkt des Erwerbs.

Derivative Finanzinstrumente, im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Zinsswaps, werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken des Konzerns verwendet. Derivative Finanzinstrumente schließen Derivate ein, die in Verträge finanzieller oder nicht finanzieller Art eingebettet sind und keine enge Verknüpfung mit dem Basisvertrag aufweisen.

Derivative Finanzinstrumente werden als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert, sofern sie nicht als Sicherungsinstrumente designed werden, die als Sicherungsgeschäft zu bilanzieren sind (siehe hierzu die nachfolgenden Ausführungen). Änderungen des Fair Value derivativer Finanzinstrumente, die nicht als Teil einer Sicherungsbeziehung designed worden sind, werden, sofern es sich nicht um eingebettete Derivate handelt, entsprechend der Art des zugrunde liegenden Risikos in den Herstellungskosten des Umsatzes oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Die eingebetteten Derivate des Konzerns umfassen Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten sowie nicht eng mit Verkaufs- oder Kaufvereinbarungen verknüpfte Währungsinstrumente und sonstige derivative Finanzinstrumente. Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die nicht eng mit dem Basisvertrag

verknüpft sind, werden zum Fair Value bewertet, wobei der erstmals angesetzte Wert als Erhöhung der zugehörigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten erfasst und unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam aufgelöst wird. Der Fair Value der Währungsinstrumente, die nicht einer Sicherungsbeziehung zugeordnet werden, wird bei deren erstmaligem Ansatz in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst. Nachträgliche Änderungen des Fair Value eingebetteter Derivate werden entsprechend der Art des zugrunde liegenden Risikos in den Herstellungskosten des Umsatzes, den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

b) Als FVTP&L eingestufte Finanzinstrumente

Finanzinstrumente können beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet eingestuft werden, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft: (i) das Finanzinstrument enthält ein oder mehrere eingebettete Derivate, die ansonsten separat bilanziert werden müssten; (ii) die Designation eliminiert oder reduziert spürbar eine Ansatz- oder Bewertungsinkonsistenz, die ansonsten bei einer unterschiedlichen Bewertung des finanziellen Vermögenswerts oder der finanziellen Verbindlichkeit oder einem unterschiedlichen Ansatz der daraus resultierenden Gewinne und Verluste entstehen würde; oder (iii) der finanzielle Vermögenswert oder die finanzielle Verbindlichkeit gehören zu einer Gruppe von finanziellen Vermögenswerten und/oder finanziellen Verbindlichkeiten, die auf Grundlage des Fair Value gemäß einer dokumentierten Risikomanagement- oder Investitionsstrategie gesteuert und deren Performance auf dieser Basis bewertet wird. Der Konzern hat auf Grundlage des dritten Kriteriums bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, Inzahlungnahmeverpflichtungen und subventionierte Leasinggebühren als FVTP&L designiert.

Nachträgliche Änderungen des Fair Value solcher Finanzinstrumente werden - mit Ausnahme der Fair-Value-Änderungen, die aus Zinsänderungen resultieren und im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst werden - in den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) erfasst.

c) Als AFS klassifizierte finanzielle Vermögenswerte

Der Wertpapierbestand ist grundsätzlich als zur Veräußerung verfügbar (AFS) eingestuft. Er wird mit dem Fair Value erfasst, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist. Unrealisierte Gewinne und Verluste werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen; ausgenommen hiervon sind Wechselkursgewinne und -verluste aus Geldanlagen, wie beispielsweise festverzinslichen Anlagen, die erfolgswirksam erfasst werden. Eigenkapitalinstrumente, für die kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und deren Fair Value nicht verlässlich bestimmbar ist, werden mit den Anschaffungskosten angesetzt.

Ist eine Minderung des Fair Value eines als AFS klassifizierten finanziellen Vermögenswerts im sonstigen Ergebnis erfasst worden und liegt ein objektiver Anhaltspunkt für eine Wertminderung vor, so wird der gesamte Wertverlust, der in seiner Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem aktuellen Fair Value der Finanzinvestition (ggf. vermindert um den Betrag des in einem früheren Berichtszeitraum für den finanziellen Vermögenswert erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwands) entspricht, aus dem kumulierten sonstigen Ergebnis (accumulated other comprehensive income; AOCI) in das Periodenergebnis umgegliedert. Ein für ein Finanzinstrument, das als AFS klassifiziert worden ist, erfolgswirksam erfasster Wertminderungsaufwand kann aufgelöst werden, sofern es sich nicht um Finanzinvestitionen in Eigenkapitalinstrumente handelt.

d) L&R

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen, gebundene Zahlungsmittel, bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen und sonstige finanzielle Vermögenswerte sind als Kredite und Forderungen (L&R) klassifiziert. Als L&R klassifizierte finanzielle Vermögenswerte werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten abzüglich Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Als L&R klassifizierte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Vermögenswerte werden in regelmäßigen Abständen auf eine Wertminderung hin überprüft und als wertgemindert eingestuft, wenn es objektive Anhaltspunkte dafür gibt, dass ein Wertminderungsaufwand entstanden ist. Die Höhe des Wertminderungsaufwands entspricht der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der zukünftig erwarteten Cashflows, abgezinst mit dem ursprünglichen effektiven Zinssatz. Wenn sich der Wertminderungsaufwand in einer Folgeperiode verringert und sich diese Verringerung objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach Feststellung der Wertminderung eingetreten ist, so wird der in einer früheren Periode erfasste Wertminderungsaufwand wieder aufgelöst.

e) Nicht als HFT klassifizierte finanzielle Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten, kurzfristiges Fremdkapital, langfristige Finanzverbindlichkeiten, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und bestimmte sonstige finanzielle Verbindlichkeiten werden als nicht zu Handelszwecken gehalten eingestuft und unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Bilanzierung als Sicherungsgeschäft

Eine Designation als Sicherungsgeschäft ist nur dann zulässig, wenn zu erwarten ist, dass die Änderungen des Fair Value des gesicherten Grundgeschäfts, die dem abgesicherten Risiko zuzurechnen sind, sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch über den gesamten Sicherungszeitraum hinweg durch Änderungen des Fair Value der derivativen wie nicht derivativen zur Absicherung eingesetzten Finanzinstrumente im Wesentlichen ausgeglichen werden.

Beziehungen zwischen Sicherungsgeschäften und den zugehörigen gesicherten Grundgeschäften sowie die Risikomanagementziele des Konzerns und seine Strategie für den Einsatz der verschiedenen Sicherungsgeschäfte werden formal dokumentiert. Dabei werden sämtliche Derivate des Konzerns erwarteten Cashflows oder einem bestimmten Vermögenswert bzw. einer bestimmten Verbindlichkeit zugewiesen. Ferner wird formal dokumentiert und geprüft, ob die Sicherungsinstrumente sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch über den Sicherungszeitraum hinweg Änderungen des Fair Value oder der Cashflows der gesicherten Grundgeschäfte hoch wirksam kompensieren. Drei Sicherungsstrategien sind zulässig:

Fair Value Hedges (Absicherung des Fair Value) - Der Konzern bilanziert bestimmte Zinsderivate und Devisentermingeschäfte, die das Risiko aus Änderungen des Fair Value von erfassten finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten absichern sollen, als Fair Value Hedges. Bei einem Fair Value Hedge werden Gewinne oder Verluste aus der Bewertung des eingesetzten derivativen Sicherungsinstruments erfolgswirksam zum Fair Value erfasst, während Gewinne oder Verluste aus dem gesicherten Grundgeschäft, die dem abgesicherten Risiko zugerechnet werden können, als Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts behandelt und ebenfalls erfolgswirksam erfasst werden.

Cash Flow Hedges (Absicherung erwarteter künftiger Zahlungsein- oder -ausgänge) - Der Konzern bilanziert Devisentermingeschäfte und Zinsderivate, die Wechselkursrisiken aus erwarteten Transaktionen und erfassten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten absichern sollen, als Cash Flow Hedges. Bei Cash Flow Hedges wird der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektives Sicherungsgeschäft gilt, im sonstigen Ergebnis bilanziert, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird. Die in das sonstige Ergebnis eingestellten Beträge werden als Umgliederungsanpassung in das Periodenergebnis umgegliedert, sobald das gesicherte Grundgeschäft das Ergebnis beeinflusst. Führt eine vorhergesehene Transaktion dagegen zum Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, so werden die im OCI erfassten Beträge ausgebucht und in den anfänglichen Buchwert des Vermögenswerts einbezogen.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe - Der Konzern setzt zur Absicherung seiner Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe bestimmte langfristige Finanzverbindlichkeiten ein. Der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektives Sicherungsgeschäft gilt, wird im sonstigen Ergebnis bilanziert, während der ineffektive Teil erfolgswirksam erfasst wird. Die in das sonstige Ergebnis eingestellten Beträge werden in das Periodenergebnis umgegliedert, sobald korrespondierende Gewinne oder Verluste aus der Umrechnung des Abschlusses des ausländischen Geschäftsbetriebs erfolgswirksam erfasst werden.

Der Teil der Gewinne oder Verluste aus dem Sicherungsinstrument, der als effektive Absicherung ermittelt wird, wird als Anpassung der Anschaffungskosten oder Erträge des gesicherten Grundgeschäfts behandelt. Gewinne und Verluste aus Derivaten, die nicht als Teil einer Sicherungsbeziehung designiert sind, sowie Gewinne und Verluste aus dem ineffektiven Teil eines wirksamen Sicherungsgeschäfts werden in den Herstellungskosten des Umsatzes oder im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst, wenn sie sich auf die Zinskomponente der Derivate beziehen oder die Derivate zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos eingesetzt werden.

Die Bilanzierung als Sicherungsgeschäft wird für zukünftige Perioden eingestellt, wenn die Feststellung getroffen wird, dass das Sicherungsinstrument nicht länger als wirksames Sicherungsgeschäft einzustufen ist, das Sicherungsinstrument nicht länger eingesetzt oder veräußert wird oder das gesicherte Grundgeschäft veräußert oder vorzeitig beendet wird.

Leasingverhältnisse

Die Festlegung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, basiert auf dem wirtschaftlichen Gehalt der Vereinbarung und erfordert eine Einschätzung, ob die Vereinbarung ein Recht auf Nutzung des Vermögenswerts überträgt. Wenn im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen vom

Leasinggeber auf den Leasingnehmer übertragen werden, wird das Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing bilanziert. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operating-Leasingverhältnisse bilanziert.

Wenn der Konzern Leasingnehmer ist - Leasingverträge für Vermögenswerte, die als Finanzierungsleasing klassifiziert sind, werden entsprechend ihren Eigenschaften in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Zinskomponente der Leasingzahlung wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die Leasinglaufzeit erfasst und im Finanzierungsaufwand ausgewiesen. Im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen geleistete Zahlungen werden über die Leasinglaufzeit linear erfolgswirksam erfasst. Wenn der Konzern Leasinggeber ist - Vermögenswerte, die Gegenstand von Finanzierungsleasingverträgen sind (im Wesentlichen Verkehrsflugzeuge), werden zunächst in Höhe der Nettoinvestition in das Leasingverhältnis angesetzt und als Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen ausgewiesen. Zinserträge werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des zugrunde liegenden Leasingvertrags erfasst. Im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermietete Vermögenswerte, im Wesentlichen gebrauchte Geschäfts- und Regionalflugzeuge, werden unter den Sachanlagen ausgewiesen. Leasingerträge aus Operating-Leasingverhältnissen werden linear über den Leasingzeitraum erfasst und in den Umsatzerlösen ausgewiesen.

Bewertung von Vorräten

Langfristige Fertigungsaufträge - Die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge beinhalten Materialkosten, Lohn Einzelkosten, Fertigungsgemeinkosten, sonstige Kosten, die anfallen, um die Vorräte an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen, sowie geschätzte Auftragsmargen. Erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen für Arbeiten im Rahmen von langfristigen Aufträgen werden von den entsprechenden Vorräten für langfristige Fertigungsaufträge abgezogen. Erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen, die die Vorräte für langfristige Aufträge übersteigen, werden in den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Flugzeugprogramme und fertige Erzeugnisse - Bestände an unfertigen und fertigen Erzeugnissen und Rohstoffen im Rahmen der Flugzeugprogramme werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Kosten werden mit Ausnahme der Kosten für den Ersatzteilbestand, die in Anwendung der Methode der gleitenden Mittelwerte berechnet werden, grundsätzlich auf Stückkostenbasis ermittelt. Die Kosten selbstgefertigter Vorräte enthalten alle Kosten, die direkt dem Fertigungsprozess zuzurechnen sind, wie Materialkosten, Lohn Einzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten, die anfallen, um die Vorräte an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten Veräußerungskosten, mit Ausnahme von Rohstoffen, für die der Nettoveräußerungswert durch die Wiederbeschaffungskosten bestimmt wird. Der Nettoveräußerungswert der Flugzeuge wird mittels interner und externer Bewertungen geschätzt, in die u. a. auch Informationen aus dem Verkauf vergleichbarer Flugzeuge am Sekundärmarkt Eingang finden.

Wertminderung von Vorräten - Vorräte werden auf ihren Nettoveräußerungswert abgeschrieben, wenn der Konzern zu der Einschätzung gelangt, dass die Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vorräte nicht länger erzielbar sind. Wenn die Umstände, die zuvor zur Wertminderung geführt haben, nicht länger bestehen, oder wenn aufgrund geänderter wirtschaftlicher Gegebenheiten ein substantieller Hinweis auf eine Erhöhung des Nettoveräußerungswerts vorliegt, wird die Wertminderung rückgängig gemacht.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Altersversorgungspläne werden als leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne klassifiziert.

Leistungsorientierte Pläne

In der Konzernbilanz erfasste Verbindlichkeiten oder Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen werden mit dem Unterschiedsbetrag zwischen dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und dem Fair Value des Planvermögens zum Bilanzstichtag bewertet. Besteht bei einem leistungsorientierten Plan ein Vermögensüberschuss, so wird beim Ansatz des Planvermögens stets die Aktivierungsobergrenze (Asset Ceiling) beachtet. Diese entspricht dem Barwert eines etwaigen wirtschaftlichen Nutzens in Form von Rückerstattungen aus dem Plan oder Minderungen künftiger Beitragszahlungen an den Plan (Asset Ceiling Test). Eine Mindestverbindlichkeit wird erfasst, wenn die gesetzlichen Mindestdotierungsvorschriften für bereits erdiente Ansprüche den etwaigen wirtschaftlichen Nutzen in Form von Rückerstattungen aus dem Plan oder Minderungen künftiger Beitragszahlungen an den Plan überschreiten. Eine faktische Verpflichtung wird als leistungsorientierte Verpflichtung erfasst, wenn es keine realistische Alternative zur Zahlung der Leistungen an den Arbeitnehmer gibt. Verbindlichkeiten oder Vermögenswerte aus Altersversorgungsleistungen beinhalten ggf. die Auswirkungen einer Aktivierungsobergrenze, einer Mindestverbindlichkeit und einer faktischen Verpflichtung.

Aufwendungen für Renten und andere von den Mitarbeitern erworbene Ansprüche werden versicherungsmathematisch für jeden Plan nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) und unter Verwendung der bestmöglichen Einschätzung seitens des Managements in Bezug auf Gehaltssteigerungen, das Renteneintrittsalter, die Sterbewahrscheinlichkeit, die allgemeine Preissteigerung, die Abzinsungssätze sowie Kostentrends für medizinische Leistungen ermittelt. Planvermögen umfasst Vermögenswerte, die von einem langfristig ausgelegten Fonds zur Erfüllung von Leistungen an Arbeitnehmer gehalten werden, sowie qualifizierende Versicherungspolice. Diese Vermögenswerte werden am Ende der Berichtsperiode zum Fair Value bewertet, der im Falle von börsennotierten Wertpapieren auf den veröffentlichten Mittelkursen basiert. Die Abzinsungssätze werden zu jedem Abschlussstichtag durch Bezugnahme auf die zum Ende der Berichtsperiode geltenden marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen, ermittelt.

Gewinne und Verluste aus der Neubewertung des Planvermögens und der leistungsorientierten Verpflichtungen (einschließlich Wechselkursauswirkungen) sowie die Auswirkungen einer Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit werden direkt im sonstigen Ergebnis des Geschäftsjahres erfasst, in dem sie anfallen. Eine spätere Umgliederung in das Periodenergebnis wird nicht vorgenommen. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (-ertrag) wird in der jeweiligen Berichtsperiode unmittelbar erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen wird im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst. Die weiteren Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen werden entweder als Teil des Personalaufwands aktiviert und unter dem Vorratsvermögen sowie während der Konstruktionsphase unter bestimmten Sachanlagen oder immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen oder direkt erfolgswirksam erfasst. Der im Periodenergebnis erfasste Leistungsaufwand wird abhängig von der Funktion des künftigen Leistungsempfängers dem Personalaufwand zugeordnet.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Die Einzahlungen in beitragsorientierte Pensionspläne werden entweder sofort nach ihrem Entstehen erfolgswirksam erfasst oder als Teil des Personalaufwands aktiviert und unter dem Vorratsvermögen sowie während der Konstruktionsphase unter bestimmten Sachanlagen oder immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen. Der im Periodenergebnis erfasste Leistungsaufwand wird abhängig von der Funktion des künftigen Leistungsempfängers dem Personalaufwand zugeordnet.

Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer - Die Bilanzierung ist ähnlich wie bei den leistungsorientierten Plänen, mit der Ausnahme, dass alle versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste direkt ergebniswirksam erfasst werden. Andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen und Wertminderungsaufwand bilanziert. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Sachanlagen enthalten den Kaufpreis bzw. die Fertigungskosten, Fremdkapitalkosten sowie sonstige Kosten, die anfallen, um die Sachanlagen an ihren derzeitigen Standort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Wenn die Kosten bestimmter Teile einer Sachanlage einen erheblichen Teil der Gesamtkosten ausmachen, werden die Gesamtkosten auf die einzelnen Teile verteilt und dann separat über die entsprechende voraussichtliche Nutzungsdauer der einzelnen Teile abgeschrieben. Sachanlagen werden linear über die folgenden Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude	5 bis 75 Jahre
Technische Anlagen	2 bis 15 Jahre
Sonstige	3 bis 20 Jahre

Die Abschreibungsmethode und die Nutzungsdauern werden regelmäßig (mindestens einmal im Jahr) überprüft. Änderungen werden prospektiv berücksichtigt. Der Abschreibungs- und Wertminderungsaufwand ist je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts in den Herstellungskosten des Umsatzes, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten oder den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten oder wird in den Sonderposten ausgewiesen. Anlagen im Bau werden ab dem Zeitpunkt abgeschrieben, ab dem sie zu ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung bereitstehen.

Wenn ein wesentliches Bauteil ersetzt oder eine größere Inspektion oder Überholung durchgeführt wird, werden die entsprechenden Kosten im Buchwert der Sachanlage erfasst, sofern die Ansatzkriterien erfüllt sind, und der Buchwert des ersetzten Bauteils oder der vorangegangenen Inspektion oder Überholung wird ausgebucht. Alle anderen Wartungs- und Instandsetzungskosten werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Immaterielle Vermögenswerte

Selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte enthalten Entwicklungskosten (vorwiegend Prototypentwicklungskosten und Erprobungskosten von Flugzeugen) sowie selbst entwickelte oder modifizierte Anwendungssoftware. Diese Kosten werden aktiviert, wenn bestimmte Bedingungen für eine Abgrenzung erfüllt sind, z. B. Nachweis der technischen Machbarkeit. Die Kosten selbst geschaffener immaterieller Vermögenswerte umfassen Materialkosten, Lohneinzelkosten, Fertigungsgemeinkosten und Fremdkapitalkosten; Kosten, die bei der Schaffung eines Vermögenswerts unnötig waren, wie beispielsweise identifizierte Ineffizienzen, werden nicht berücksichtigt. Erworbene immaterielle Vermögenswerte enthalten Entwicklungskosten der Zulieferer, bei denen der Konzern die Ergebnisse der Technologieanwendung kontrolliert, sowie Kosten in Verbindung mit von Dritten erworbenen Lizenzen, Patenten und Warenzeichen.

Immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungsaufwendungen bilanziert und umfassen den Goodwill, im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge sowie sonstige immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Patente und Warenzeichen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte sind unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge werden ab dem Zeitpunkt der Fertigstellung des ersten Flugzeugs des Programms abgeschrieben. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt abgeschrieben, ab dem sie zu ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung bereitstehen. Immaterielle Vermögenswerte werden wie folgt abgeschrieben:

	Methode	Voraussichtliche Nutzungsdauer
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	Leistungsabhängige Abschreibung	Voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge ⁽¹⁾
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Lizenzen, Patente und Warenzeichen	Lineare Abschreibung	3 bis 20 Jahre
Sonstiges	Lineare Abschreibung	3 bis 5 Jahre

⁽¹⁾ Zum 31. Dezember 2017 betrug der Zeitraum, der zur Fertigung der noch ausstehenden Stückzahl und somit zur vollständigen Abschreibung der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge (mit Ausnahme der in der Entwicklung befindlichen Werkzeuge) voraussichtlich benötigt wird, 13 Jahre.

Die Abschreibungsmethoden und geschätzten Nutzungsdauern werden regelmäßig (mindestens einmal im Jahr) überprüft. Änderungen werden prospektiv berücksichtigt. Der Abschreibungsaufwand ist je nach Funktion des zugrunde liegenden Vermögenswerts in den Herstellungskosten des Umsatzes, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten oder den Forschungs- und Entwicklungskosten enthalten.

Der Konzern besitzt neben dem Goodwill keine anderen immateriellen Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer. Der Goodwill entspricht dem Betrag, um den der Kaufpreis den Fair Value des identifizierbaren Nettovermögens der erworbenen Geschäftsbereiche übersteigt. Nach dem erstmaligen Ansatz wird der Goodwill zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten umfassen die Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten und sonstige Kosten, die dem Konzern bei der Kapitalaufnahme entstehen. Fremdkapitalkosten, die unmittelbar dem Erwerb, dem Bau oder der Produktion eines qualifizierten Vermögenswerts zuzurechnen sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts aktiviert und vom entsprechenden Finanzierungsaufwand abgezogen. Der Konzern setzt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten aus, wenn er über längere Zeiträume hinweg die aktive Entwicklung eines qualifizierten Vermögenswerts unterbricht. Alle sonstigen Fremdkapitalkosten werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

Der Konzern beurteilt zu jedem Bilanzstichtag, ob ein Anhaltspunkt dafür vorliegt, dass Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte wertgemindert sein könnten. Wenn es einen derartigen Anhaltspunkt gibt, schätzt der Konzern, sofern möglich, den erzielbaren Betrag des jeweiligen Vermögenswerts.

Wenn der Vermögenswert keine Zahlungsmittelzuflüsse erzeugt, die weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind, wird er auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit getestet. Die meisten nicht finanziellen Vermögenswerte des Konzerns werden auf

Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf Wertminderung getestet. Der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit ist der höhere der beiden Beträge aus dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert.

- Der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem Betrag, den der Konzern unter marktüblichen Bedingungen in einer Transaktion zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern nach Abzug der Veräußerungskosten erzielen könnte. Wenn es keinen verbindlichen Kaufvertrag oder aktiven Markt für den Vermögenswert gibt, wird der Fair Value in Abhängigkeit von der Art des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unter Anwendung angemessener Bewertungsmodelle, z. B. Discounted-Cashflow-Verfahren, ermittelt.
- Der Nutzungswert wird auf Grundlage der geschätzten künftigen Netto-Cashflows ermittelt. Dabei werden in der Regel für die ersten fünf Jahre detaillierte Prognosen und für Folgejahre Extrapolationen auf Grundlage von Wachstumsannahmen erstellt. Die geschätzten Netto-Cashflows werden auf Grundlage eines Abzinsungssatzes vor Steuern, der aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt und das spezifische Risiko des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit widerspiegelt, auf ihren Barwert abgezinst.

Wenn der erzielbare Betrag unter dem Buchwert des entsprechenden Vermögenswerts oder der entsprechenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegt, wird der Vermögenswert oder die zahlungsmittelgenerierende Einheit auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben und ein entsprechender Wertminderungsaufwand wird ergebniswirksam erfasst.

Bei Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten außer dem Goodwill wird zu jedem Bilanzstichtag beurteilt, ob es Anhaltspunkte dafür gibt, dass ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand nicht länger besteht oder sich vermindert hat. Wenn ein derartiger Anhaltspunkt vorliegt, schätzt der Konzern den erzielbaren Betrag des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Ein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand ist nur dann aufzulösen, wenn sich seit der Erfassung des letzten Wertminderungsaufwands eine Änderung in den Schätzungen ergeben hat, die bei der Bestimmung des erzielbaren Betrags herangezogen wurden. Wertaufholungen spiegeln eine Erhöhung des geschätzten Nutzungspotenzials eines Vermögenswerts wider. Die Auflösung des Wertminderungsaufwands erfolgt nur in Höhe des Betrags, der den Buchwert des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit auf den Betrag anhebt, der abzüglich Abschreibungen ausgewiesen worden wäre, wenn in Vorjahren kein Wertminderungsaufwand für den Vermögenswert oder die zahlungsmittelgenerierende Einheit erfasst worden wäre. Eine solche Auflösung wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in demselben Posten erfasst wie zuvor der Wertminderungsaufwand.

Immaterielle Vermögenswerte, die noch nicht zur Nutzung verfügbar sind, und der Goodwill sind mindestens jährlich auf Wertminderungen zu überprüfen - oder häufiger, wenn Umstände wie stark hinter den Erwartungen zurückbleibende Umsätze, Ergebnisse oder Cashflows darauf hindeuten, dass eine Wertminderung des Vermögenswerts oder der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist. Beim Goodwill wird in künftigen Berichtsperioden grundsätzlich kein zuvor erfasster Wertminderungsaufwand aufgelöst.

Rückstellungen

Rückstellungen werden gebildet, wenn der Konzern eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung hat, die aus Ereignissen der Vergangenheit entstanden ist, ein Abfluss von Ressourcen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und die Kosten verlässlich bestimmbar sind. Diese Verbindlichkeiten werden als Rückstellungen ausgewiesen, wenn sie bezüglich ihres Zeitpunkts oder ihrer Höhe ungewiss sind. Rückstellungen werden mit ihrem Barwert bewertet.

Produktgarantien - Bei Realisierung der Umsatzerlöse aus einem Produkt wird auch ein Rückstellungsbetrag für die zugehörigen Garantiekosten in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst. Die mit diesen Garantien im Zusammenhang stehende Zinskomponente wird ggf. im Finanzierungsaufwand erfasst. Die Schätzung der Garantiekosten erfolgt auf Grundlage einer Reihe von Faktoren, wie in der Vergangenheit gegen den Konzern geltend gemachte Gewährleistungsansprüche und die daraus resultierenden Kosten, die Art und Dauer der Garantie, die Art der verkauften und in Betrieb befindlichen Produkte sowie von Zulieferern des Konzerns gegebene Rückgarantien. Von Dritten geltend gemachte Rückerstattungsansprüche werden erfasst, wenn ihre Realisierung so gut wie sicher ist. Die Produkthaftung beträgt in der Regel ein bis fünf Jahre, wobei jedoch Flugzeugkonstruktions- und Drehgestellgarantien eine Laufzeit von bis zu 20 Jahren haben können.

Kredit- und Restwertgarantien - Im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleistete Kredit- und Restwertgarantien werden zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung mit dem Betrag erfasst, den der Konzern im Rahmen dieser Garantien voraussichtlich leisten wird. Nach dem erstmaligen Ansatz werden Änderungen des Werts dieser Garantien in den sonstigen Aufwendungen (Erträgen) erfasst. Hiervon ausgenommen sind Wertänderungen, die aus Zinsänderungen resultieren. Diese werden im Finanzertrag bzw. Finanzierungsaufwand erfasst.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung nicht erfüllen.

Restwertgarantien bieten den Garantiebegünstigten Schutz in Form vertraglich begrenzter Zahlungen für den Fall, dass der Marktwert des zugrunde liegenden Vermögenswerts unter den garantierten Wert sinkt. In den meisten Fällen sind diese Garantien Bestandteil einer Finanzierungsvereinbarung.

Restrukturierungsrückstellungen - Restrukturierungsrückstellungen werden nur dann gebildet, wenn für den Konzern eine tatsächliche oder faktische Verpflichtung besteht. Eine faktische Verpflichtung liegt vor, wenn ein detaillierter, formaler Restrukturierungsplan erstellt worden ist, der Angaben zum betroffenen Geschäftsbereich oder zu einem Teil dieses Geschäftsbereichs, zum betroffenen Standort und zur Zahl der betroffenen Mitarbeiter sowie eine detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und einen angemessenen Zeitplan enthält. Weiterhin müssen die betroffenen Mitarbeiter oder Mitarbeitervertreter von den wichtigsten Punkten des Plans in Kenntnis gesetzt worden sein.

Belastende Verträge - Wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag (mit Ausnahme von langfristigen Verträgen mit einem Kunden) höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen, wird in den Herstellungskosten des Umsatzes eine Rückstellung für belastende Verträge erfasst, wobei die Zinskomponente im Finanzierungsaufwand ausgewiesen wird. Unvermeidbare Kosten umfassen voraussichtliche Kostenüberschreitungen sowie voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzögerungen und technischen Problemen. Nicht zulässig ist die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Rückstellungen für belastende Verträge werden mit den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags oder den Kosten der Vertragsbeendigung bewertet, wobei der niedrigere der beiden Beträge maßgeblich ist.

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses - Diese Leistungen werden gewöhnlich dann gezahlt, wenn das Arbeitsverhältnis vor dem Zeitpunkt der regulären Pensionierung beendet wird oder der Arbeitnehmer gegen Zahlung dieser Leistungen freiwillig vorzeitig ausscheidet. Der Konzern erfasst Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses nur dann, wenn er nachweislich verpflichtet ist, das Arbeitsverhältnis aktueller Arbeitnehmer zu beenden, d. h. ein detaillierter, formaler Plan vorliegt und er keine Möglichkeit hat, sich dem zu entziehen.

Umweltschutzkosten - Eine Rückstellung für Umweltschutzkosten wird angesetzt, wenn die Geltendmachung umweltrechtlicher Ansprüche oder Sanierungsmaßnahmen als wahrscheinlich eingestuft werden und die Kosten verlässlich bestimmbar sind. Verpflichtungen aus der rechtlich geforderten Stilllegung oder Veräußerung von Vermögenswerten und Umweltschutzkosten mit Investitionscharakter, die zu einer Verlängerung der Nutzungsdauer, Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder Verbesserung der Sicherheit eines Vermögenswerts bzw. zur Verminderung einer bestehenden Umweltverschmutzung oder zur Vermeidung einer zukünftigen Umweltschädigung führen, werden den Sachanlagen zugerechnet und im Regelfall über die Restnutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts abgeschrieben. Kosten, die sich auf eine aktuell gegebene Sachlage beziehen, welche durch eine frühere Geschäftstätigkeit verursacht wurde, und die keinen Einfluss auf die künftige Ertragskraft des Konzerns haben, werden aufwandswirksam in den Herstellungskosten des Umsatzes erfasst.

Rechtsstreitigkeiten - Eine Rückstellung für Rechtsstreitigkeiten wird im Falle von Klagen, staatlichen Untersuchungen oder Verfahren gebildet, wenn ein Abfluss von Ressourcen zur Erfüllung der Verpflichtung wahrscheinlich ist und die Kosten hierfür verlässlich geschätzt werden können.

Anteilsbasierte Vergütung

Anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente - Für die Bewertung der anteilsbasierten Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente ist der Fair Value am Tag der Gewährung maßgeblich. Für die gewährten PSUs, DSUs und RSUs, die voraussichtlich ausübbar werden, wird der Wert der Vergütung anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert, und ggf. entsprechend den Bedingungen, zu denen die Aktien zugeteilt wurden, angepasst. Für Aktienoptionspläne wird der Wert der Vergütung anhand eines Black-Scholes-Optionspreismodells ermittelt. Bei einer Änderung der geschätzten Anzahl der ausübbar werdenden Optionen, PSUs, DSUs und RSUs wird die hieraus resultierende Auswirkung in demselben Berichtszeitraum wie die Schätzungsänderung erfasst. Der Vergütungsaufwand wird linear über den Erdienungszeitraum verteilt und durch eine entsprechende Erhöhung der Kapitalrücklage erfasst. Von Planteilnehmern bei Ausübung von Aktienoptionen erbrachte monetäre Gegenleistungen werden als Zuführungen zum gezeichneten Kapital erfasst.

Anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich - Die Bewertung der anteilsbasierten Vergütung mit Barausgleich erfolgt zum Fair Value am Tag der Gewährung in Höhe einer entsprechenden Verbindlichkeit. Bis zur Begleichung der Verbindlichkeit wird der Fair Value der Verbindlichkeit an jedem Bilanzstichtag und am Tag der Begleichung neu bewertet. Änderungen des Fair Value werden erfolgswirksam erfasst. Die begrenzt gewährten PSUs, DSUs und RSUs stellen eine anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich dar. Für die PSUs, DSUs und RSUs, die voraussichtlich ausübbar werden, wird der Wert der Vergütung anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert, und ggf. entsprechend den Bedingungen, zu denen die Aktien zugeteilt wurden, angepasst.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm - Einzahlungen des Konzerns in das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm werden mit ihren Kosten angesetzt und wie der entsprechende Personalaufwand behandelt. Ein Vergütungsaufwand wird bei Einzahlung des entsprechenden Beitrags durch den Mitarbeiter erfasst.

3. KÜFTIGE ÄNDERUNGEN DER BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 "Finanzinstrumente" enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditausfälle und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der erfolgswirksamen Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit zum Fair Value ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht länger erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditausfällen vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditausfälle ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und wird es Unternehmen ermöglichen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

IFRS 9 ist erstmals für das am 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Die vom Konzern durchgeführte Analyse in Verbindung mit der erstmaligen Anwendung dieses Standards hat keine wesentlichen Unterschiede aufgedeckt.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Umsatzrealisierung bei Verträgen mit Kunden" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Für den Konzern tritt der Standard am 1. Januar 2018 in Kraft und ist somit im ersten Quartal 2018 erstmals anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt wird der Konzern seine Ergebnisse für 2017 anpassen und eine Anpassung des Anfangssaldos des Eigenkapitals zum 1. Januar 2017 vornehmen.

Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die derzeit unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert werden, dürften die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum erfüllen, sodass auch künftig die Percentage-of-Completion-Methode angewendet wird. Die wesentlichen Unterschiede im Hinblick auf die Bilanzierung langfristiger Aufträge im Segment Transportation bestehen in der bilanziellen Behandlung von Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge und in der Erfassung variabler Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln.

Nach IAS 11 schließt die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung die voraussichtlichen Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge mit ein, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Kunde diese Optionen ausübt und deren Betrag verlässlich bestimmbar ist. Nach IFRS 15 sind Kundenoptionen nur dann in den Transaktionspreis für den Vertrag einzubeziehen, wenn sie rechtlich durchsetzbar werden, weil der Kunde sein Recht auf den Erwerb zusätzlicher Züge ausübt. Diese Änderung wird die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen nach sich ziehen, bis der Kunde seine Option ausübt. Die Änderung der Bilanzierungsmethode wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt zu einer Verringerung des Eigenkapitals um ca. USD 635 Mio. (USD 631 Mio. nach Steuern) führen.

Nach IAS 11 sind in die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung variable Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln einzubeziehen, sofern der Betrag als wahrscheinlich erachtet wird und verlässlich bestimmbar ist. IFRS 15 führt das Konzept der Begrenzung der variablen Gegenleistung ein, wonach Beträge nur dann in den Transaktionspreis einzubeziehen sind, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht. Die Einführung dieser Begrenzungsvorschrift führt dazu, dass der Effekt aus Preisindexierungen erst zu einem späteren Zeitpunkt im Transaktionspreis erfasst wird. Dies wird in der Folge dazu führen, dass Umsatzerlöse und Margen abgegrenzt werden, wodurch das Eigenkapital zum Übergangszeitpunkt um ca. USD 85 Mio. (USD 84 Mio. nach Steuern) gemindert wird.

In den Aerospace-Segmenten werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Flugzeugen weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei Anwendung des neuen Umsatzstandards muss auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselbe Definition in Bezug auf die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags angewendet werden. Im Einklang mit einem der beiden Ansätze, die das IFRS Interpretations Committee im Rahmen seiner vorläufigen Agendaentscheidung vom 13. Juni 2017 als angemessen identifiziert hat, definiert der Konzern unvermeidbare Kosten als diejenigen Kosten, die der Konzern aufgrund seines Vertragsabschlusses nicht vermeiden kann (dies würde beispielsweise die Zuweisung von Gemeinkosten einschließen, wenn diese Kosten für Aktivitäten entstanden sind, die für die Erfüllung des Vertrags erforderlich sind). Dieser Ansatz wird gegenwärtig auf langfristige Verträge angewendet, wird jedoch eine Änderung der Bilanzierungsmethode für andere Verträge in den Aerospace-Segmenten bewirken und zu einer Erhöhung der Rückstellungen für belastende Verträge und damit in der Folge zu niedrigeren Aufwendungen in Bezug auf den Nettoveräußerungswert von Vorräten führen. Diese Änderung der Bilanzierungsmethode wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt eine Verringerung des Eigenkapitals um annähernd USD 150 Mio. (USD 160 Mio. nach Steuern) bewirken.

Der Konzern muss künftig bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente bilanzieren, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen. Die meisten der vom Konzern abgeschlossenen Verträge weisen keine signifikante Finanzierungskomponente auf. Im Segment Business Aircraft bestehen jedoch mehrere Aufträge, bei denen Vorauszahlungen lange vor dem Zeitpunkt der erwarteten Lieferung erhalten wurden und somit eine Finanzierungskomponente gesondert zu bilanzieren ist. Daher sind während des Zeitraums, in dem Vorauszahlungen erhalten werden, Zinsaufwendungen abzugrenzen und der Transaktionspreis erhöht sich um den entsprechenden Betrag. Diese Änderung wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt zu einer Verringerung des Eigenkapitals um rund USD 25 Mio. vor bzw. nach Steuern führen.

Nach IFRS 15 sind die Umsatzerlöse, die das Segment Aerostructures and Engineering Services aus dem internen Auftrag für das C Series-Programm erwirtschaftet, zu einem bestimmten Zeitpunkt (Auslieferung) zu erfassen, während die aktuellen Bilanzierungsvorschriften vorschreiben, dass sie über einen bestimmten Zeitraum zu erfassen sind (Bilanzierung langfristiger Verträge). Dies hat zwar Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Umsatz- und Gewinnrealisierung im Segment Aerostructures and Engineering Services, nicht jedoch auf das konsolidierte Ergebnis des Konzerns, da es sich um eine Transaktion zwischen den Segmenten handelt.

Die neuen Bilanzierungsvorschriften werden zu einer Änderung des Zeitpunkts der Erfassung von Umsatzerlösen und Margen und zu einer Verringerung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt führen, jedoch werden sie während der Vertragsdauer keine Änderungen bei den Kapitalflüssen und bei der Rentabilität bewirken.

Auf Basis unserer Vorabanalyse werden die Änderungen der Bilanzierungsvorschriften zum 1. Januar 2017 zu einer Verringerung des Eigenkapitals von insgesamt ca. USD 900 Mio. nach Steuern führen.

Im Neun-Monats-Zeitraum zum 30. September 2017 werden die Änderungen der Bilanzierungsvorschriften voraussichtlich eine Erhöhung der konsolidierten Umsatzerlöse und des Konzern-EBIT um annähernd USD 70 Mio. bzw. USD 115 Mio. bewirken. Diese Auswirkungen sind vor allem dem erwarteten Anstieg der Umsatzerlöse und des EBIT im Segment Transportation um rund USD 85 Mio. aufgrund der Ausübung von Kundenoptionen und des Zeitpunkts des Ausweises von Preiserhöhungen für langfristige Aufträge geschuldet.

Der Konzern schließt gegenwärtig seine Einschätzung der Auswirkungen des neuen Standards auf seinen Konzernabschluss für das vierte Quartal 2017 ab.

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird. Der Konzern geht davon aus, dass die meisten Leasingverhältnisse, bei denen er Leasingnehmer ist und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft sind, bilanziell erfasst werden müssen. Die Erfassung eines Nutzungsrechts am Leasinggegenstand und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing. Der Konzern wird weiterhin prüfen, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirkt, und er wird im Zuge seiner weiteren Prüfung aktualisierte Informationen zu diesem Sachverhalt bereitstellen.

Ertragsteuern

Im Juni 2017 veröffentlichte das IASB IFRIC 23 "Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung". In IFRIC 23 wird klargestellt, wie die in IAS 12 "Ertragsteuern" enthaltenen Ansatz- und Bewertungsvorschriften anzuwenden sind, wenn Unsicherheiten in Bezug auf ertragsteuerliche Behandlungen bestehen. Nach IFRIC 23 soll eine einzelne oder gemeinsame Beurteilung von Unsicherheiten in Bezug auf die Ertragsteuern im Ermessen des bilanzierenden Unternehmens liegen. In der Interpretation wird außerdem ausgeführt, welche Annahmen ein Unternehmen in Bezug auf die Prüfung der steuerlichen Behandlungen durch die Steuerbehörden treffen sollte, wie ein Unternehmen den zu versteuernden Gewinn (steuerlichen Verlust), die Steuerbemessungsgrundlagen, die nicht genutzten steuerlichen Verluste, die nicht genutzten Steuergutschriften und die Steuersätze zu bestimmen hat und wie es Änderungen der Sachverhalte und Umstände berücksichtigen sollte. IFRIC 23 ist erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr des Konzerns anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Der Konzern prüft derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf den Konzernabschluss auswirken wird.

4. VERWENDUNG VON SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Die Anwendung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzerns erfordert vom Management die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen, die einen erheblichen Einfluss auf die ausgewiesenen Umsatzerlöse und Aufwendungen, das ausgewiesene sonstige Ergebnis, die ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie die Angaben im Konzernabschluss haben können. Schätzungen und Beurteilungen sind wesentlich, wenn

- das Ergebnis zum Zeitpunkt der Schätzung und Beurteilung mit einem hohen Maß an Unsicherheit behaftet ist und
- abweichende Schätzungen und Beurteilungen nach vernünftigem Ermessen hätten verwendet werden können, die wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss gehabt hätten.

Die bestmöglichen Schätzungen des Managements bezüglich der künftigen Entwicklung basieren auf den zum Schätzungszeitpunkt bekannten Tatsachen und Umständen. Das Management legt seinen Schätzungen Entwicklungen der Vergangenheit, allgemeine Wirtschaftsdaten und -trends sowie Annahmen bezüglich wahrscheinlicher künftiger Ergebnisse zugrunde. Schätzungen und die ihnen zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft und die Auswirkungen möglicher Änderungen sofort berücksichtigt. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge werden von den Schätzungen und Annahmen des Managements abweichen, wobei die Abweichungen wesentlich sein könnten.

Die Finanz- und Strategieplanung des Managements deckt einen Zeitraum von fünf Jahren ab und enthält grundlegende Angaben, auf denen viele der zur Erstellung der Finanzinformationen benötigten Schätzungen beruhen. Das Management erstellt eine Fünf-Jahres-Finanz- und Strategieplanung auf jährlicher Basis und wendet hierzu ein Verfahren an, bei dem für jedes berichtspflichtige Segment ein detaillierter Ein-Jahres-Finanzplan sowie ein Vier-Jahres-Strategieplan erstellt wird, die dann konsolidiert werden. Die in der Finanz- und Strategieplanung enthaltenen Cashflows und Rentabilitätsannahmen berücksichtigen bestehende und künftige Verträge und Aufträge, die allgemeine Marktsituation, die derzeitigen Kostenstrukturen, die voraussichtlichen Kostenabweichungen sowie die geltenden Tarifverträge. Die Finanz- und Strategieplanung ist auf verschiedenen Ebenen zustimmungspflichtig, einschließlich der Ebenen des obersten Managements und des Board of Directors. Das Management nutzt die Finanz- und Strategieplanung sowie zusätzliche Prognosen und Annahmen, um daraus die Ergebniserwartungen für Folgeperioden abzuleiten. Das Management überwacht auf verschiedenen Ebenen innerhalb des Konzerns die Leistungserfüllung auf Grundlage dieser Finanz- und Strategieplanung. Bei Vorliegen erheblicher Abweichungen der tatsächlichen Leistungserfüllung gegenüber dem Plan muss überprüft werden, ob bestimmte bei der Erstellung der Finanzinformationen verwendete Schätzungen überarbeitet werden müssen.

Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, für die die Schätzungen und Beurteilungen des Managements von besonderer Bedeutung sind. Die im Folgenden enthaltenen Sensitivitätsanalysen sollten mit Vorsicht verwendet werden, da die Änderungen hypothetisch und die Auswirkungen von Änderungen der wichtigen Annahmen möglicherweise nicht linear sind.

Langfristige Aufträge - Der Großteil der Geschäftsaktivitäten im Segment Transportation ergibt sich aus langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträgen. Die Aerospace-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Aufträge für Schienenfahrzeuge, Überholung von Fahrzeugen sowie Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und der Umsatzerlöse bei Fertigstellung Schätzungen verwendet werden.

Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt.

Die Auftragskosten enthalten Materialkosten, Lohnnezelkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten wie Garantie- und Frachtkosten. In die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung fließen Vorhersagen im Hinblick auf den Materialeinsatz und die Materialkosten einschließlich Preisgleitklauseln sowie den Arbeitseinsatz und die Lohnkosten, die Wechselkurse (unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Sicherungsgeschäften) und die Arbeitsproduktivität ein. Diese Kosten werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden Arbeiten sowie von der Auswirkung von Auftragsänderungen und Lieferverzögerungen beeinflusst. Die Kostenschätzungen basieren vorwiegend auf historischen Performance-Entwicklungen, Konjunkturtrends, Tarifverträgen und mit Zulieferern geschlossenen Verträgen. Um zu beurteilen, wie wahrscheinlich es ist, dass dem Konzern Mehrkosten aufgrund von Verzögerungen oder anderweitig bedingten Strafzuschlägen entstehen, muss das Management Ermessensentscheidungen treffen. Wenn solche Mehrkosten als wahrscheinlich eingeschätzt werden, fließen sie in die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung mit ein.

Die realisierten Umsatzerlöse und Margen können je nach Leistungsfortschritt angepasst werden. Das Management führt für jeden einzelnen Auftrag vierteljährliche Überprüfungen der geschätzten Fertigstellungskosten und der Umsatzerlöse bis zur Fertigstellung durch; dazu gehört auch die Überprüfung der Preissteigerungsannahmen. Darüber hinaus wird jährlich im Rahmen der Erstellung der Finanz- und Strategiepläne für jeden einzelnen Auftrag eine detaillierte Überprüfung durchgeführt. Die Auswirkungen von Korrekturen können signifikant sein und werden in der Korrekturperiode als kumulierte Anpassungen erfolgswirksam verbucht.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der geschätzten künftigen Kosten für die Fertigstellung aller laufenden langfristigen Aufträge im Segment Transportation hätte im Geschäftsjahr 2017 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 84 Mio. geführt.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte - Am 16. Oktober 2017 schloss der Konzern einen Vertrag mit der Airbus SE (Airbus) ab, dem zufolge Airbus 50,01 % der CSALP, dem Produktions- und Vertriebsunternehmen des C Series-Flugzeugs, erwerben wird. Airbus wird für die CSALP sein Know-how in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst bereitstellen. Da Bombardier die CSALP nach Abschluss der Transaktion nicht länger beherrschen wird, wird die Transaktion als Veräußerung der CSALP im Tausch gegen einen Eigenkapitalanteil an der neuen Gesellschaft bilanziert. Zum Transaktionszeitpunkt wird der Anteil des Konzerns an der neuen Gesellschaft zum Fair Value auf der Basis der erwarteten, von der Gesellschaft zu erzeugenden Cashflows bewertet. Danach wird die Beteiligung des Konzerns nach der Equity-Methode bilanziert. Die vollständige Abwicklung der Transaktion wird -vorbehaltlich des Erhalts der behördlichen Genehmigungen und der üblichen Closing-Bedingungen - für das Jahr 2018 erwartet.

Im Konzernabschluss werden die Nettovermögenswerte der CSALP als eine zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe klassifiziert, da das Management der Ansicht ist, dass der Abschluss der Transaktion höchstwahrscheinlich ist (da der Vertrag unterzeichnet wurde und die Transaktion voraussichtlich im Jahr 2018 abgeschlossen wird).

Die CSALP-Veräußerungsgruppe wird als ein zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte werden nicht mehr abgeschrieben, sobald sie als zur Veräußerung gehalten klassifiziert sind. Im vierten Quartal 2017 wurde der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten der CSALP auf der Basis des Anteils des Konzerns am diskontierten Cashflow der Gesellschaft nach Transaktionsabschluss geschätzt. Die vom Konzern angewandte Methode zur Überprüfung auf Wertminderung, die im nachfolgenden Abschnitt "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge" beschrieben ist, wurde zur Ermittlung des diskontierten Cashflows herangezogen. Die Berücksichtigung der potenziellen Synergien aus dem Know-how von Airbus in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst im diskontierten Cashflow erfolgte mittels

Ermessensentscheidungen. Auf Basis dieser Einschätzung rechnet der Konzern nicht mit einem Verlust aus der Transaktion; daher wird die Veräußerungsgruppe mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge - Die Berechnung der Abschreibungen auf diese Werkzeuge und des bei Werthaltigkeitsprüfungen verwendeten erzielbaren Betrags erfordert Schätzungen der erwarteten Anzahl an Flugzeugen, die im Rahmen des jeweiligen Programms ausgeliefert werden. Die voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge basiert auf den Prognosen des Managements für den Flugzeugmarkt und dem erwarteten Anteil des Konzerns an dem jeweiligen Markt. Diese Schätzungen werden im Rahmen des Erstellungsprozesses der Finanz- und Strategiepläne detailliert überprüft. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit trifft das Management Ermessensentscheidungen, um unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse zu identifizieren und diese auf Grundlage der jeweiligen Flugzeugfamilie den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zuzuordnen. Andere wesentliche Schätzungen zur Ermittlung des erzielbaren Betrags beziehen sich auf den Abzinsungssatz und die erwarteten künftigen Cashflows über die Restlaufzeit des Programms. Dies umfasst die Kosten für die Beendigung etwaiger Entwicklungsaktivitäten sowie für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen während der Laufzeit des Programms. Die geschätzten Kosten für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen basieren auf Erfahrungswerten mit früheren Programmen. Die erwarteten künftigen Cashflows umfassen außerdem künftige Cashflows aus Aftermarket-Aktivitäten sowie erwartete Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte aus der Sicht eines Marktteilnehmers. Die im Discounted-Cashflow-Modell verwendeten Inputdaten sind Inputdaten der Stufe 3 (Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen).

Die erzielbaren Beträge der Vermögenswerte aus den Flugzeugprogrammen oder zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basieren auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal 2017 bestimmt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Die Schätzung des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten erfolgte unter Zugrundelegung prognostizierter künftiger Cashflows. Die in den ersten fünf Jahren erwarteten künftigen Cashflows basieren auf dem Finanz- und Strategieplan. Nach den ersten fünf Jahren werden langfristige Prognosen, die vom Management erstellt werden, verwendet. Die prognostizierten künftigen Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis der erwarteten Lieferpläne, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, den künftigen Personalaufwand, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und anwendbare Langzeitprognosen der Ertragsteuersätze sowie einem Abzinsungssatz nach Steuern von 10 % auf der Basis der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten, die anhand von marktbasierter Inputdaten ermittelt werden, die entweder direkt von den Finanzmärkten verfügbar sind oder auf Vergleichsdaten repräsentativer börsennotierter Unternehmen der Luftfahrtbranche beruhen.

Da in der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen, wurde für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme eine solche Prüfung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass keine Wertminderung vorlag.

Zudem wurde das C Series-Flugzeugprogramm in diesem Jahr erneut einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen, da dieses vor kurzem in Betrieb genommen und 2015 ein signifikanter Wertminderungsaufwand erfasst wurde. Hierbei stellte der Konzern ebenfalls keine Wertminderung fest.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen und dem C Series-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in der Werthaltigkeitsprüfung verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und das C Series-Flugzeugprogramm geführt.

Goodwill - Der erzielbare Betrag des Geschäftssegments Transportation, also der Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, auf deren Ebene das Management den Goodwill überwacht, wurde unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens auf Basis des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 hat der Konzern seine jährliche Werthaltigkeitsprüfung für das Geschäftssegment Transportation durchgeführt und dabei keine Wertminderung festgestellt. Die bei der Bemessung des Fair Value verwendeten Parameter wurden der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Bei der Schätzung der künftigen Cashflows wurde die Finanz- und Strategieplanung für die ersten fünf Jahre zugrunde gelegt. Um den Terminal Value für die Folgejahre zu ermitteln, wurde eine konstante Wachstumsrate von 1 % unterstellt. Der Abzinsungssatz nach Steuern gehört auch zu den wesentlichen Schätzungen im Rahmen des Discounted-Cashflow-Verfahrens und basiert auf repräsentativen gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Berechnung des erzielbaren Betrags im

Geschäftsjahr 2017 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %. Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Bewertung latenter Steueransprüche - Um die Höhe der anzusetzenden latenten Steueransprüche zu ermitteln, schätzt das Management die Höhe des künftigen zu versteuernden Ergebnisses, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede und die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können. Diese Schätzungen werden im Rahmen der Finanz- und Strategieplanung für jeden Steuerrechtskreis auf nicht abgezinster Basis vorgenommen und vierteljährlich überprüft. Um bestimmen zu können, ob die Realisierung der künftigen zu versteuernden Vorteile wahrscheinlich ist, muss das Management bei seiner Ermessensentscheidung bestimmte Faktoren berücksichtigen (z. B. die Länge des Prognosezeitraums, die in der Vergangenheit erzielten zu versteuernden Ergebnisse und das Vorhandensein von umsichtigen Steuerplanungsstrategien). Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 12 "Ertragsteuern" enthalten.

Steuerliche Risiken - Im Hinblick auf die Auslegung komplexer Steuervorschriften, Änderungen von Steuergesetzen und die Höhe und den Zeitpunkt des zukünftigen steuerpflichtigen Einkommens bestehen gewisse Unsicherheiten. Angesichts der Vielzahl an internationalen Geschäftsbeziehungen, der langfristigen Natur und Komplexität bestehender vertraglicher Vereinbarungen, der Abweichungen zwischen tatsächlichen Ergebnissen und den getroffenen Annahmen oder künftiger Änderungen dieser Annahmen könnte es notwendig werden, den bereits erfassten Steueraufwand bzw. die bereits erfasste Erstattung zu korrigieren. Der Konzern bildet Steuerrückstellungen für mögliche Folgen von Betriebsprüfungen durch die jeweiligen nationalen Steuerverwaltungen. Die Höhe dieser Rückstellungen richtet sich nach mehreren Faktoren. Berücksichtigt werden insbesondere Erfahrungen aus früheren Betriebsprüfungen sowie unterschiedliche Auslegungen des Steuerrechts zwischen dem steuerpflichtigen Unternehmen und der zuständigen Finanzbehörde. Ursachen für Auslegungsunterschiede können verschiedene Umstände aufgrund landesspezifischer Besonderheiten im Ansässigkeitsstaat der jeweiligen Konzerngesellschaft sein.

Kredit- und Restwertgarantien - Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen. Ein entsprechend diesen Garantien entstehender Auszahlungsfall kann davon abhängen, ob während der Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung Kreditausfälle eintreten und die Kreditgarantie somit in Anspruch genommen werden kann. Tritt kein Kreditausfall ein, so können im Rahmen der Restwertgarantie Ansprüche geltend gemacht werden. Voraussetzung ist jedoch in beiden Fällen, dass bei der Veräußerung des Flugzeugs ein Verlust realisiert wird. Somit bemisst sich der Wert der Garantien zum Großteil daran, welchen Wert das zugrunde liegende Flugzeug in der Zukunft hat, und zum anderen an der Wahrscheinlichkeit, dass Kredit- oder Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme in Anspruch genommen werden. Zur Schätzung des künftigen Werts der zugrunde liegenden Flugzeuge werden Restwertkurven für Flugzeuge verwendet, die das Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt hat und die entsprechend den aktuellen Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogenen Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst wurden. Die Höhe der Verbindlichkeit wird außerdem stark von gegenwartsbezogenen Marktannahmen über die Zinshöhe beeinflusst, da Zahlungen im Rahmen dieser Garantien meist mittel- bis langfristig geleistet werden. Zu den weiteren wesentlichen Schätzungen, die in die Berechnung des Werts der Garantien einfließen, gehört die Wahrscheinlichkeit von Kreditausfällen, die entweder mittels öffentlich erhältlicher Bonitätsratings oder aber, falls nicht verfügbar, mithilfe interner Annahmen zum Ausfallrisiko der Kunden geschätzt werden. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Bei einer Absenkung der Restwertkurven aller Verkehrsflugzeuge um 10 % zum 31. Dezember 2017 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 24 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2017 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 41 Mio. niedriger ausgefallen.

Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2017 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 12 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2017 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 9 Mio. höher ausgefallen.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer - Der versicherungsmathematische Bewertungsprozess, mit dem Renten und sonstige Aufwendungen, Vermögenswerte und Verpflichtungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses bewertet werden, beruht auf verschiedenen Annahmen, welche die Abzinsungssätze, Gehaltssteigerungen und Erhöhungen der Vorruhestandsleistungen, die Inflationsraten, den Kostentrend bei Gesundheitsfürsorgeleistungen sowie demografische Faktoren (z. B. Mitarbeiterfluktuation, Pensionsalter der Mitarbeiter und Sterblichkeitsraten) betreffen. Die Auswirkungen von Änderungen der Abzinsungssätze und von wichtigen Ereignissen und anderen Umständen, soweit diese wesentlich sind, werden vierteljährlich erfasst.

Die Abzinsungssätze werden verwendet, um den Barwert der geschätzten künftigen Leistungsauszahlungen am Bewertungsstichtag zu ermitteln, und entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Da der kanadische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern in Kanada aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer Renditekurve unter Verwendung von drei Laufzeitbändern festgelegt. Das erste Laufzeitband der Kurve basiert auf beobachtbaren Marktzinsen für Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Laufzeiten von weniger als sechs Jahren. Im längerfristigen Laufzeitbereich wurde die Kurve aufgrund der geringen Anzahl an erstrangigen Anleihen aus Marktbeobachtungen und extrapolierten Daten abgeleitet. Die extrapolierten Datenpunkte wurden durch Hinzurechnung eines laufzeitbasierten Renditeaufschlags auf langfristige Anleihen der kanadischen Provinzregierungen ermittelt. Dieser laufzeitbasierte Aufschlag wird zwischen einem Basis-Spread und einem Long-Spread extrapoliert. Der Basis-Spread basiert auf beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre. Der Long-Spread ist definiert als die Spanne, die zum Zeitpunkt der durchschnittlichen Laufzeit der Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre vorliegen muss, damit die durchschnittliche Spanne zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating der extrapolierten Spanne entspricht, die durch Anwendung des Verhältnisses zwischen den beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem A-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating für den Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre und den Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre auf den Basis-Spread abgeleitet wird. Bei Laufzeiten, die über der durchschnittlichen Laufzeit von Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre liegen, wird angenommen, dass die Spanne konstant dem Long-Spread entspricht.

Da der britische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern im Vereinigten Königreich aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer hypothetischen Renditekurve festgelegt. Die hypothetische Renditekurve wird anhand von Informationen über die GBP-Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA- oder gleichwertigen Rating entwickelt. Zielrenditen werden auf der Basis von Anleihen innerhalb eines Laufzeitenbands berechnet, und die Renditekurve wird an diese Zielwerte angepasst. Kassakurse (Renditen von Nullkuponanleihen) werden von der Renditekurve abgeleitet und zur Abzinsung der Leistungszahlungen in jedem künftigen Jahr herangezogen. Da Unternehmensanleihen grundsätzlich keine sehr langen Laufzeiten aufweisen, wird angenommen, dass die Kassakurse über die längste Laufzeit hinaus unverändert bleiben. Die längste Laufzeit betrug zum 31. Dezember 2017 22 Jahre.

Die langfristige Gehaltssteigerung wird anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen ermittelt, wobei die aktuelle Wirtschaftsentwicklung Berücksichtigung findet.

Weitere Informationen zu den zugrunde liegenden Annahmen und der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf Änderungen kritischer versicherungsmathematischer Annahmen sind in Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" zu finden.

Rückstellung für belastende Verträge - Eine Rückstellung für belastende Verträge wird gebildet, wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag (mit Ausnahme von langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten und Dienstleistungsaufträgen, bei denen die Umsatzerlöse unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst werden) höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen. Die Bestimmung, welche Kosten als unvermeidbaren Kosten einzustufen sind, erfordert Ermessensentscheidungen. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen) geschätzt werden. Unvermeidbare Kosten umfassen nicht die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Da die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten, basieren die Kostenschätzungen auch auf den erwarteten Lieferplänen. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft. Eigenkapital- und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ - Die an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten für den Konzern keine Verpflichtung, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die Anlage der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wurde nicht als Verbindlichkeit klassifiziert, sondern als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und einem Liquidationsvorzug sowie einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, besteht. Diese Klassifizierung erfolgte mittels Ermessensentscheidungen. Der Konzern weist die wandelbaren Aktien im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Komponente als Verbindlichkeit aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde auf die Eigenkapitalkomponente bzw. die derivative Verbindlichkeitenkomponente aufgeteilt, sodass aus der gesonderten Erfassung der Komponenten kein Gewinn oder Verlust entstanden ist. Dabei wurde zunächst der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit ermittelt, der Restbetrag wurde anschließend der Eigenkapitalkomponente zugeordnet. Die Verbindlichkeitenkomponente wird vierteljährlich unter Zugrundelegung der

bestmöglichen Schätzung des Barwerts des Erfüllungsbetrags durch den Konzern neu bewertet. Der Konzern greift hierbei auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte durch Transportation und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück, die aus dem Finanz- und Strategieplan abgeleitet werden.

Eine Sensitivitätsanalyse der Variabilität des Fair Value der Wandlungsoption aufgrund einer grundsätzlich möglichen Veränderung der erwarteten künftigen Leistung von Transportation ist in Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

Konsolidierung - Gelegentlich beteiligt sich der Konzern an strukturierten Unternehmen, bei denen Stimmrechte für die Feststellung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend sind. Um zu bestimmen, ob der Konzern variable Rückflüsse in wesentlicher Höhe erhalten oder über diese verfügen kann, wendet das Management in diesen Fällen eine Reihe komplexer Schätzverfahren unter Einbeziehung qualitativer und quantitativer Faktoren an. Bei der quantitativen Analyse werden unter anderem die künftigen Cashflows und Ergebnisse des Beteiligungsunternehmens geschätzt und die Abweichung dieser Cashflows von den erwarteten Cashflows analysiert. In die qualitative Analyse werden Faktoren wie Gegenstand und Struktur des Beteiligungsunternehmens sowie die Beurteilung, ob der Konzern als Prinzipal oder als Agent handelt, einbezogen. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Analysen und die Einschätzung, ob der Konzern die Fähigkeit hat, die Rückflüsse des Beteiligungsunternehmens zu beeinflussen, erfordern komplexe Ermessensentscheidungen. Diese betreffen unter anderem die Beurteilung der Auswirkung potenzieller Stimmrechte, vertraglicher Vereinbarungen und der sog. de facto control (faktische Beherrschung).

Um zu bestimmen, ob es sich bei den Rechten, die von Inhabern nicht beherrschender Anteile gehalten werden (z. B. Rechte der CDPQ in Bezug auf Transportation und Rechte von Investissement Québec in Bezug auf die CSALP) eher um Schutzrechte als um materielle Rechte handelt, sind ebenfalls Ermessensentscheidungen seitens des Konzerns erforderlich. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der Beherrschungselemente verändert haben, wird der Konzern erneut prüfen, ob weiterhin eine Beherrschung vorliegt.

5. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Der Konzern gliedert sich in vier berichtspflichtige Segmente: Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services sowie Transportation. Jedes berichtspflichtige Segment bietet unterschiedliche Produkte und Dienstleistungen an und erfordert überwiegend unterschiedliche Strategien im Hinblick auf Technologie und Marketing.

Business Aircraft

Das Segment Business Aircraft entwickelt und produziert Geschäftsflugzeuge in drei Baureihen (Learjet, Challenger und Global), von den Kategorien Light bis Large, und bietet entsprechende Aftermarket-Leistungen an.

Commercial Aircraft

Das Segment Commercial Aircraft entwickelt und produziert ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen in den Kategorien mit 60 bis 150 Sitzen, darunter die Q400-Turboprops, die Regionaljet-Modelle der CRJ Series sowie die komplett neu konzipierten Mainline-Jets der C Series. Das Segment bietet außerdem Aftermarket-Leistungen für diese Flugzeuge sowie zusätzlich für Maschinen der Kategorie mit 20 bis 59 Sitzen an.

Aerostructures and Engineering Services

Das Segment Aerostructures and Engineering Services entwickelt und produziert wichtige strukturelle Flugzeugkomponenten (wie Triebwerksgondeln, Flugzeugrümpfe und Tragflügel) und bietet Aftermarket-Leistungen wie Reparatur und Wartung von Komponenten sowie andere Engineering-Leistungen für interne und externe Kunden an.

Transportation

Transportation bietet das breiteste Portfolio von Produkten und Dienstleistungen in der Schienenverkehrsbranche und deckt das gesamte Spektrum an Lösungen für den Schienenverkehr ab, von kompletten Zügen bis hin zu Teilsystemen, Dienstleistungen, Systemintegration, Signaltechnik und E-Mobilitätslösungen.

Konzernaufwendungen und Eliminierungen

Unter Konzernaufwendungen und Eliminierungen sind diejenigen Aufwendungen des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet werden, sowie die Eliminierung von Gewinnen aus konzerninternen Transaktionen und sonstige Anpassungen zusammengefasst.

Die Segmentangaben werden entsprechend den in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" aufgeführten Grundsätzen erstellt.

Die Grundsätze für die Umsatzrealisierung im Segment Aerostructures and Engineering Services orientieren sich an den Konzernrichtlinien für langfristige Aufträge oder Luftfahrtprogramme, je nach Art des Auftrags. Dies gilt jedoch nicht für interne Aufträge über Planungs- und Entwicklungstätigkeiten. Aerostructures and Engineering Services weist keine Umsatzerlöse und Kosten für Planungs- und Entwicklungstätigkeiten im Rahmen von internen Aufträgen aus. Eine Ausnahme bildet das C Series-Flugzeugprogramm, für das Gewinne oder Verluste nach dem Fertigstellungsgrad erfasst werden.

Das Management bewertet die Ertragskraft der Segmente anhand des EBIT und des EBIT vor Sonderposten. Die Ertragslage der Segmente und die sonstigen Angaben stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

				2017		
	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	Gesamt
Ertragslage						
Außenumsatzerlöse	\$ 8.519	\$ 4.913	\$ 2.382	\$ 398	\$6\$16.218	
Innenumsatzerlöse	6	48	-	1.172	(1.226)	-
Umsatzerlöse, gesamt	8.525	4.961	2.382	1.570	(1.220)	16.218
EBIT vor Sonderposten	712	416	(377)	157	(236)	672
Sonderposten ⁽¹⁾	295	25	8	7	91	426
EBIT	\$ 417	\$ 391	\$ (385)	\$ 150	\$ (327)	246
Finanzierungsaufwand						778
Finanzertrag						(56)
EBT						(476)
Ertragsteuern						77
Periodenergebnis						\$(553)
Sonstige Angaben						
Forschung und Entwicklung ⁽²⁾	\$ 121	\$ 61	\$ 42	\$ 4	\$ 12	\$ 240
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽³⁾	\$ 123	\$ 1.075	\$ 107	\$ 22	\$ (10)	\$ 1.317
Abschreibungen	\$ 98	\$ 97	\$ 67	\$ 50	\$ 2	\$ 314
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ 38	\$-	\$-	\$-	\$ 8	\$ 46

				2017		
	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	Gesamt
Aufwendungen aus der Wertminderung immaterieller Vermögenswerte ⁽⁵⁾	\$ -	\$ -	\$5	\$ -	\$ -	\$ 5
				2016		
	Transportation	Business Aircraft	Commercial Aircraft	Aerostructures and Engineering Services	Konzernaufwendungen und Eliminierungen	Gesamt
Ertragslage						
Außenumsatzerlöse	\$ 7.567	\$ 5.718	\$ 2.617	\$ 430	\$ 7	\$16.339
Innenumsatzerlöse	7	23	-	1.119	(1.149)	-
Umsatzerlöse, gesamt	7.574	5.741	2.617	1.549	(1.142)	16.339
EBIT vor Sonderposten	560	369	(417)	124	(209)	427
Sonderposten ⁽¹⁾	164	(108)	486	(4)	(53)	485
EBIT	\$ 396	\$ 477	\$ (903)	\$ 128	\$ (156)	(58)
Finanzierungsaufwand						819
Finanzertrag						(70)
EBT						(807)
Ertragsteuern						174
Periodenergebnis						\$(981)
Sonstige Angaben						
Forschung und Entwicklung ⁽²⁾	\$ 103	\$ 126	\$ 28	\$8	\$ 22	\$ 287
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽³⁾	\$ 116	\$ 721	\$ 392	\$ 20	\$ (48)	\$1.201
Abschreibungen	\$ 97	\$ 159	\$ 64	\$ 51	\$-	\$ 371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen ⁽⁴⁾	\$ 10	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 10

⁽¹⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

⁽²⁾ Einschließlich Abschreibungen auf Werkzeuge. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 6 "Forschung und Entwicklung" enthalten.

⁽³⁾ Die Wertangaben sind der Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen.

⁽⁴⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 20 "Sachanlagen" enthalten.

⁽⁵⁾ Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" enthalten.

Die Überleitung der Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten auf die Segmentvermögenswerte und -verbindlichkeiten stellte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Vermögenswerte			
Konzernvermögenswerte	\$ 25.006	\$ 22.826	\$ 22.903
Keinem Segment zugeordnete Vermögenswerte			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.057	3.384	2.720
Ertragsteuerforderung ⁽¹⁾	60	41	56
Latente Ertragsteuern	603	705	761
Segmentvermögenswerte	21.286	18.696	19.366

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Verbindlichkeiten			
Konzernverbindlichkeiten	28.738	26.315	26.957
Keinem Segment zugeordnete Verbindlichkeiten			
Zinsverbindlichkeiten ⁽²⁾	139	141	154
Ertragsteuerverbindlichkeiten ⁽³⁾	190	222	224
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽⁴⁾	9.218	8.769	8.979
Segmentverbindlichkeiten	\$ 19.191	\$ 17.183	\$ 17.600
Nettosegmentvermögen			
Transportation	\$ (315)	\$ (33)	\$ 354
Business Aircraft	\$ 2.256	\$ 1.448	\$ 395
Commercial Aircraft	\$ 453	\$ 434	\$ 467
Aerostructures and Engineering Services	\$ 338	\$ 142	\$ 434
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	\$ (637)	\$ (478)	\$ 116

⁽¹⁾ In den sonstigen Vermögenswerten enthalten.

⁽²⁾ In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

⁽³⁾ In den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

⁽⁴⁾ Der kurzfristige Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Die Umsatzerlöse, Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte des Konzerns verteilen sich wie folgt nach Ländern:

	Umsatzerlöse im Geschäftsjahr ⁽¹⁾		Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zum ⁽²⁾		
	2017	2016	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Nordamerika					
USA	\$ 3.912	\$ 4.782	\$ 258	\$ 262	\$ 300
Kanada	1.630	1.342	4.077	5.977	4.009
Mexiko	70	114	38	37	36
	5.612	6.238	4.373	6.276	4.345
Europa					
Deutschland	1.640	1.613	1.048	938	983
Vereinigtes Königreich	1.498	1.340	807	773	1.667
Frankreich	1.089	1.219	35	31	36
Schweiz	871	522	379	358	368
Sonstige	2.373	2.694	717	635	645
	7.471	7.388	2.986	2.735	3.699
Asien/Pazifik					
China	457	442	3	4	6
Australien	607	516	23	23	24
Indien	285	154	23	22	21
Sonstige	857	547	3	3	4
	2.206	1.659	52	52	55
Sonstige					
Russland	86	255	3	2	1
Sonstige	843	799	25	25	28

Umsatzerlöse im Geschäftsjahr ⁽¹⁾		Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zum ⁽²⁾		
2017	2016	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
929	1.054	28	27	29
\$ 16.218	\$ 16.339	\$ 7.439	\$ 9.090	\$ 8.128

⁽¹⁾ Die geografische Zuordnung erfolgt auf Grundlage des Kundensitzes.

⁽²⁾ Bei der geografischen Zuordnung der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte (ohne Goodwill) wird der Ort, an dem sich diese Vermögenswerte befinden, zugrunde gelegt. Der Goodwill wird auf Grundlage der durch den Konzern vorgenommenen Kaufpreisverteilung geografisch zugeordnet.

6. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten abzüglich Zuwendungen der öffentlichen Hand entwickelten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt:

	2017	2016
Forschungs- und Entwicklungskosten	\$1.235	\$1.486
abzüglich: Entwicklungskosten, die unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert worden sind	(1.082)	(1.345)
	153	141
zuzüglich: Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	87	146
	\$ 240	\$ 287

7. SONSTIGE AUFWENDUNGEN (ERTRÄGE)

Die sonstigen Aufwendungen (Erträge) stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017	2016
Änderungen der Schätzungen und des Fair Value ⁽¹⁾	\$ 42	\$ 29
Gewinne aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(38)	(19)
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen ⁽²⁾	7	-
Kosten für Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen (einschließlich Schätzungsänderungen) ⁽²⁾	2	(6)
Sonstiges	(2)	(8)
	\$ 11	\$ (4)

⁽¹⁾ Enthält Nettoverluste (-gewinne) aus bestimmten zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten und Änderungen von Schätzungen in Bezug auf bestimmte Rückstellungen und bestimmte Finanzinstrumente. Enthält keine Verluste (Gewinne) aus Zinsänderungen.

⁽²⁾ Enthält nicht die in den Sonderposten erfassten Kosten.

8. SONDERPOSTEN

In den nachstehenden Geschäftsjahren wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	2017	2016
Restrukturierungsaufwendungen ⁽¹⁾	\$ 285	\$ 215
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten ⁽²⁾	91	-
Wertminderung in Bezug auf das Nichtkerngeschäft ⁽³⁾	43	-
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung ⁽⁴⁾	35	-
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms ⁽⁵⁾	(28)	(59)

	2017	2016
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽⁶⁾	23	86
Steuerrechtsstreit ⁽⁷⁾	11	40
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm ⁽⁸⁾	-	492
Pensionsverpflichtung ⁽⁹⁾	-	(139)
Wechselkursgewinne aus dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation ⁽¹⁰⁾	-	(38)
Transaktionskosten ⁽¹¹⁾	-	8
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten	(15)	(20)
	\$ 445	\$ 585
Davon ausgewiesen unter:		
Sonderposten im EBIT	\$ 426	\$ 485
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽⁶⁾	23	86
Finanzierungsaufwand - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit ⁽⁷⁾	11	26
Finanzierungsaufwand - Transaktionskosten ⁽¹¹⁾	-	8
Ertragsteuern - Auswirkung von Sonderposten	(15)	(20)
	\$ 445	\$ 585

^{1.} Entspricht im Geschäftsjahr 2017 Abfindungskosten von USD 253 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 38 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Abfindungskosten von USD 227 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 22 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 10 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

^{2.} Nach einer Neubewertung des Wertes der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfasste der Konzern im Geschäftsjahr 2017 eine Wertminderung von Vorräten in Höhe von USD 22 Mio., Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 6 Mio. und eine Rückstellung für Vertragsverluste in Höhe von USD 63 Mio. Primove bietet E-Mobilitätslösungen für mehrere Arten von elektronischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

^{3.} Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf das Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 43 Mio., der im Geschäftsjahr 2017 im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen des Transformationsplans des Segments Transportation erfasst wurde.

^{4.} Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.

^{5.} Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms hat der Konzern 2017 die entsprechenden Rückstellungen um USD 28 Mio. (2016: USD 59 Mio.) gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

^{6.} Entspricht im Geschäftsjahr 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio.

^{7.} Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.

^{8.} Entspricht im Geschäftsjahr 2016 einer Rückstellung für belastende Verträge in Verbindung mit dem Abschluss der Festaufträge über C Series-Flugzeuge.

^{9.} Im Geschäftsjahr 2016 hatte der Konzern eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem der Konzern die Planteilnehmer darüber informiert hatte, dass er diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend seiner derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen wird, wurde die Rückstellung aufgrund des Wegfalls der faktischen Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. aufgelöst.

^{10.} Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Wechselkursgewinnen aus der Neuorganisation von Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft, die notwendig war, um die Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen.

^{11.} Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" zu finden.

9. FINANZIERUNGSaufWAND UND FINANZERTRAG

Finanzierungsaufwand und Finanzertrag stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017	2016
Finanzierungsaufwand		
Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten ⁽¹⁾	\$ 102	\$ 80
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	78	66
Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten	59	59
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	23	86
Aufzinsung von Rückstellungen	20	13
Tilgung der Kosten der Akkreditivfazilität	17	24
Steuerrechtsstreit ⁽³⁾	11	26
Transaktionskosten ⁽⁴⁾	-	8
Sonstiges	103	82
	413	444
Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	365	375
	\$ 778 ⁽⁵⁾	\$ 819 ⁽⁵⁾
Finanzertrag		
Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen	\$ (7)	\$ (17)
Sonstiges	(18)	(21)
	(25)	(38)
Erträge aus dem Wertpapierbestand	(13)	(11)
Zinsertrag aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten	(11)	(13)
Zinsertrag aus Darlehen und Leasingforderungen - nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften	(7)	(8)
	(31)	(32)
	\$(56) ⁽⁶⁾	\$(70) ⁽⁶⁾

⁽¹⁾ Nettoverlust (-gewinn) aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet eingestuft sind, einschließlich Verlusten (Gewinnen) aus Zinsänderungen.

⁽²⁾ Entspricht dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio., der im Geschäftsjahr 2017 unter den Sonderposten erfasst wurde (entspricht dem Verlust von USD 86 Mio. im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von EUR 650 Mio. bzw. EUR 750 Mio., der im Geschäftsjahr 2016 unter den Sonderposten erfasst wurde).

⁽³⁾ Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

⁽⁴⁾ Entspricht Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

⁽⁵⁾ Davon entfielen im Geschäftsjahr 2017 USD 453 Mio. auf unter Anwendung der Effektivzinsmethode berechnete Zinsaufwendungen aus finanziellen Verbindlichkeiten, die nicht als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind (Vorjahr: USD 446 Mio.).

⁽⁶⁾ Davon entfielen im Geschäftsjahr 2017 USD 7 Mio. auf nach der Effektivzinsmethode berechnete Zinserträge aus finanziellen Vermögenswerten, die als Kredite und Forderungen klassifiziert sind (Vorjahr: USD 23 Mio.).

In den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf USD 183 Mio. basierend auf einem durchschnittlichen Aktivierungssatz von 6,16 % (Vorjahr: USD 122 Mio. und 5,48 %). Aktivierte Fremdkapitalkosten werden von den entsprechenden Zinsaufwendungen abgezogen (d. h. von den Zinsen auf langfristige Finanzverbindlichkeiten oder der Aufzinsung anderer finanzieller Verbindlichkeiten, sofern vorhanden).

10. NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Die zusammengefasste Bilanz der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Kurzfristige Vermögenswerte	\$ 5.255	\$ 3.885
Langfristige Vermögenswerte	4.327	3.824
Summe Vermögenswerte	\$ 9.582	\$ 7.709
Kurzfristige Verbindlichkeiten	\$ 7.060	\$ 5.413
Langfristige Verbindlichkeiten	1.656	1.440
Summe Verbindlichkeiten	\$ 8.716	\$ 6.853
Nettovermögen	\$ 866	\$ 856

Die ausgewählten Informationen betreffend das Periodenergebnis und die Zahlungsströme der BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellen sich für das Geschäftsjahr wie folgt dar:

	2017	2016
Umsatzerlöse	\$ 8.525	\$ 7.574
Periodenergebnis	\$ (57)	\$ 9
Sonstiges Ergebnis	\$ 123	\$ (392)
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 857	\$ 666
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	\$ (133)	\$ (80)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	\$ (290) ⁽¹⁾	\$ (322)

⁽¹⁾ Enthält Dividendenzahlungen für das Geschäftsjahr 2017 in Höhe von USD 282 Mio. (EUR 250 Mio.).

Die Veränderung der kumulierten nicht beherrschenden Anteile bei BT Holdco, die über umfangreiche nicht beherrschende Anteile verfügt, stellt sich wie folgt dar:

	BT Holdco
Stand zum 1. Januar 2016	\$ -
Ausgabe von nicht beherrschenden Anteilen	1.281
Mindestrenditeanspruch	146
Sonstiges Ergebnis	(80)
Dividenden	(73)
Stand zum 31. Dezember 2016	1.274
Mindestrenditeanspruch	171
Sonstiges Ergebnis	180
Dividenden	(77)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 1.548

Investition der CDPQ in BT Holdco

Am 11. Februar 2016 schloss Bombardier die Veräußerung einer Investition in Höhe von USD 1,5 Mrd. in wandelbare Aktien der neu gegründeten Holdinggesellschaft von Bombardier Transportation, der Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd ("BT Holdco") an die Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ab. Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung veräußerte die Bombardier Inc. an die CDPQ stimmberechtigte Aktien, die in eine 30%ige Beteiligung an der BT Holdco in Form von Stammaktien, vorbehaltlich jährlicher Anpassungen in Bezug auf die Ertragsentwicklung, umwandelbar sind.

Nach Abschluss der bereits angekündigten Unternehmensneustrukturierung ist die BT Holdco Eigentümerin im Wesentlichen aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Bombardier-Geschäftssegments Transportation, der operative Hauptsitz befindet sich weiterhin in Deutschland und das Segment wird weiterhin in den Konzernabschluss von Bombardier einbezogen.

Wichtigste Bedingungen der Transaktion

Die CDPQ hat Anspruch auf einen Anteil (auf Konvertierungsbasis; zu Beginn in Höhe von 30 % der Stammaktien der BT Holdco) an allen Ausschüttungen. Ausschüttungen sind in Form von Barmitteln oder nach Wahl der BT Holdco in Form von zusätzlichen wandelbaren Aktien, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, vorzunehmen (wobei jede Aktienausschüttung die Beteiligung der CDPQ erhöht).

Leistungsanreize

Die Bedingungen der Transaktion beinhalten starke Leistungsanreize für Transportation. In jedem der ersten fünf Jahre nach dem Vollzugsdatum können sowohl die Beteiligungsquote (bei Umwandlung) als auch die Rendite der CDPQ jährlich nach unten oder oben angepasst werden. Die Anpassung erfolgt auf der Grundlage von Leistungszielen, die gemäß dem Geschäftsplan von Transportation gemeinsam vereinbart wurden.

Übertrifft Transportation das in seinem Geschäftsplan festgelegte Ziel, so verringert sich die Beteiligungsquote der CDPQ bei Umwandlung ihrer Aktien um jährlich 2,5 % bis zu einer Untergrenze von 25 %. In diesem Fall verringert sich die Mindestrendite der Wandelaktien ebenfalls, und zwar von 9,5 % auf einen Mindestsatz von 7,5 %.

Umgekehrt gilt: Erreicht Transportation das in seinem Geschäftsplan festgelegte Ziel nicht, so erhöht sich die Beteiligungsquote der CDPQ über einen Zeitraum von fünf Jahren um jährlich 2,5 % bis zu einer Obergrenze von 42,5 %. In diesem Fall erhöht sich auch die Mindestrendite der Wandelaktien von 9,5 % auf maximal 12%.

Die starken Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2017 übertrafen die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Leistungsziele.

Entsprechend verringert sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2018 der prozentuale Aktienbesitz der CDPQ durch Umwandlung ihrer Aktien um 2,5 % von 30 % auf 27,5 % und der prozentuale Anspruch auf Vorzugsrendite bei Veräußerung ihrer Aktien von 9,5 % auf 7,5 %. Alle während dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d.h. Bombardier erhält 72,5 % und CDPQ 27,5 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

Aktionärsrechte und Verkauf der Beteiligung

Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung gelten für die CDPQ die üblichen Schutzrechte für Minderheitsaktionäre, einschließlich Bezugsrechten, eines Vorkaufsrechts und Mitverkaufsrechten (tag-along rights). Bombardier verfügt über ein Vorkaufsrecht und übliche Mitverkaufspflichten (drag-along rights). Die Ausübung dieser Rechte und Pflichten unterliegt jeweils bestimmten Bedingungen.

Bombardier ist unter bestimmten Bedingungen zum Rückkauf der Beteiligung der CDPQ berechtigt. Dieser Rückkauf ist nach Ablauf von drei Jahren nach Vollzug der Transaktion zu jedem Zeitpunkt möglich, und zwar gegen Zahlung des Verkehrswerts (auf Konvertierungsbasis) oder, falls höher, einer jährlichen Mindestrendite von durchschnittlich 15 % an die CDPQ.

Am oder nach dem 11. Februar 2021 kann die CDPQ, sofern Bombardier bis dahin sein Recht auf Rückkauf der CDPQ-Beteiligung nicht ausgeübt hat, die BT Holdco auffordern, eine Zweitemission oder eine Veräußerung von 100 % ihrer Aktien durchzuführen.

Im Falle einer Zweitemission wird das Umwandlungsverhältnis der CDPQ-Aktien angepasst, sodass die CDPQ unmittelbar vor der Zweitemission Aktien erhält, deren Wert dem höheren der beiden folgenden Werte entspricht: (i) dem Wert ihrer Aktien (auf Konvertierungsbasis) auf der Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder (ii) der um Ausschüttungen angepassten Mindestrendite; in beiden Fällen unter Berücksichtigung von Änderungen, die ggf. aus dem Effekt der Leistungsanreize resultieren. Bei einer Veräußerung im Rahmen der Zweitemission haben die Aktien der CDPQ Vorrang vor den Aktien von Bombardier.

Im Falle einer Veräußerung von 100 % der Aktien von BT Holdco ist die CDPQ zum Erhalt eines Betrags in Höhe des höheren der beiden folgenden Werte berechtigt: (i) dem Wert ihrer Aktien (auf Konvertierungsbasis) auf der Grundlage des implizierten Werts der Veräußerung an Dritte oder (ii) der um Ausschüttungen angepassten Mindestrendite; in beiden Fällen unter Berücksichtigung von Änderungen, die ggf. aus dem Effekt der Leistungsanreize resultieren.

Bei einem Kontrollwechsel (Change of Control) bei der Bombardier Inc. oder, unter bestimmten Umständen, bei der BT Holdco hat die CDPQ das Recht, eine Zweitemission oder eine Veräußerung von 100 % der Aktien der BT Holdco zu verlangen. In diesem Fall erhält die CDPQ (i) den Wert der von der CDPQ (auf Konvertierungsbasis) gehaltenen Stammaktien, ermittelt auf Grundlage des implizierten Werts der Zweitemission oder der Veräußerung an Dritte (siehe vorstehende Erläuterung), oder, falls höher, (ii) eine dreijährige jährliche Durchschnittsrendite von mindestens 15 % (oder eine jährliche Durchschnittsrendite von 15 % nach Ablauf von drei Jahren).

Weitere Bedingungen der Transaktion

Gemäß Vertragswortlaut haben die Parteien eine Mindestbarreserve für Bombardier von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals vorgesehen. Diese Auflage wurde zum Ende eines jeden Quartals sowie zum 31. Dezember 2017 und 2016 erfüllt. Sollten die Barreserven von Bombardier unter diesen Betrag sinken, wird das Board of Directors von Bombardier ein Special Initiatives Committee einrichten, das aus drei unabhängigen, für die CDPQ annehmbaren Directors besteht, die für die Aufstellung eines Aktionsplans zur Wiederaufstockung der Barreserven verantwortlich sind. Die Umsetzung des Plans wird nach Zustimmung seitens der CDPQ vom Special Initiatives Committee überwacht.

Investition der Regierung von Québec in das C Series-Flugzeugprogramm

Am 30. Juni 2016 schloss Bombardier die Investition der Regierung von Québec in Höhe von USD 1,0 Mrd. (über Investissement Québec) ab. Im Gegenzug erhielt die Regierung von Québec einen Anteil von 49,5 % an einer neu gegründeten Kommanditgesellschaft (Limited Partnership), der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), auf die wir die Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Verpflichtungen des C Series-Flugzeugprogramms übertragen haben. Zu diesem Zeitpunkt hielt die Bombardier Inc. eine Beteiligung von 50,5 % an der CSALP, die als Tochtergesellschaft der Bombardier Inc. den Betrieb des C Series-Flugzeugprogramms fortsetzen wird. Die CSALP wird weiterhin in unseren Konzernabschluss einbezogen.

Bombardier erhielt die Investition in zwei Teilzahlungen in Höhe von jeweils USD 500 Mio. am 30. Juni 2016 und am 1. September 2016. Die Erlöse aus der Investition wurden ausschließlich für Cashflow-Zwecke des C Series-Flugzeugprogramms verwendet. Gemäß den Bestimmungen des Kommanditgesellschaftsvertrags (Limited Partnership Agreement) ist der Konzern verpflichtet, weitere Kapitaleinlagen von maximal USD 1,0 Mrd. in die CSALP zu leisten, sollte die CSALP in einen Liquiditätsengpass geraten. Darüber hinausgehende Kapitaleinlagen des Konzerns würden seine Beteiligung an der CSALP erhöhen.

Die Investition versteht sich als kontinuierliche Vereinbarung unter der Bedingung, dass wir für einen Zeitraum von 20 Jahren den operativen, wirtschaftlichen und strategischen Hauptsitz, die Produktions- und Entwicklungsaktivitäten der CSALP sowie deren Grundsätze, Praktiken und Investitionspläne im Bereich Forschung und Entwicklung, in jedem Fall jedoch die Konstruktion, Herstellung und Vermarktung der CS100- und CS300-Flugzeuge sowie den Kundendienst für diese Flugzeuge in der Provinz Québec aufrechterhalten, und dass zu diesem Zweck die Einrichtungen in Mirabel, Kanada, genutzt werden.

Zum 31. Dezember 2017 verfügte die CSALP über Vermögenswerte von insgesamt USD 4.150 Mio. Davon entfielen USD 2.583 Mio. auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge (31. Dezember 2016: gesamte Vermögenswerte von USD 3.933 Mio., davon USD 2.535 Mio. für im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge). Die CSALP hat keine langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Der Konzern hat sich verpflichtet, für den Fall eines Liquiditätsengpasses bei der CSALP weitere Kapitaleinlagen bis zu einem Höchstbetrag von USD 1,0 Mrd. zu tätigen.

Zum 31. Dezember 2017 hat der Konzern Kapitaleinlagen von USD 683 Mio. in die CSALP eingebracht.

Unter bestimmten Bedingungen ist der Konzern berechtigt, die Beteiligung von Investissement Québec an der CSALP zum Marktwert zurückzukaufen.

In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind nähere Informationen zur Airbus-Transaktion enthalten.

11. AUFWAND FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Der Aufwand für Leistungen an Arbeitnehmer⁽¹⁾ stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	Anhangsangabe	2017	2016
Löhne, Gehälter und sonstige Leistungen an Arbeitnehmer		\$ 4.809	\$ 4.887
Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	22	424	255
Anteilsbasierter Aufwand	30	45	22
Kosten für Restrukturierungsinitiativen, Abfindungen und sonstige Personalstrukturmaßnahmen	7, 8	255	221
		\$ 5.533	\$ 5.385

⁽¹⁾ Der Aufwand für Leistungen an Arbeitnehmer enthält in den Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Vorräte und sonstigen selbst erstellten Vermögenswerten aktivierte Aufwendungen.

⁽²⁾ Bezieht sich auf leistungs- und beitragsorientierte Pläne.

12. ERTRAGSTEUERN**Analyse der Steuerbelastung**

Die Ertragsteuerbelastung stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017	2016
Laufende Ertragsteuern	\$ 43	\$ 143
Latente Ertragsteuern	34	31
	\$ 77	\$ 174

Die folgende Übersicht zeigt eine Überleitungsrechnung von der theoretischen Steuerbelastung auf Basis des gesetzlichen kanadischen Steuersatzes zur tatsächlichen Steuerbelastung des Konzerns in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2017	2016
EBT	\$ (476)	\$ (807)
Gesetzlicher kanadischer Steuersatz	26,7 %	26,8 %
Theoretische Steuererstattung auf Basis des gesetzlichen Steuersatzes	(127)	(216)
Erhöhung (Verringerung) durch:		
Nicht erfasste Steuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	268	383
Abschreibung latenter Steueransprüche	6	72
Steuersatzdifferenz von Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungsunternehmen im Ausland	14	(1)
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(187)	(65)
Permanente Unterschiede	57	(6)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes ⁽¹⁾	65	3
Sonstiges	(19)	4
Steuerbelastung	\$ 77	\$ 174
Effektiver Steuersatz	(16,2)%	(21,6) %

⁽¹⁾ Im Wesentlichen bezogen auf die US-Steuerreform.

Der vom Konzern anzuwendende gesetzliche kanadische Steuersatz ist der kombinierte Steuersatz auf Bundes- und auf Provinzebene für den Steuerrechtskreis, in dem der Konzern tätig ist.

Der latente Ertragsteueraufwand stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017	2016
Nicht erfasste Steuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden	\$ 268	\$ 383
Entstehung und Auflösung temporärer Unterschiede	(118)	(362)
Abschreibung latenter Steueransprüche	6	72
Erfassung bislang nicht erfasster steuerlicher Verluste oder temporärer Unterschiede	(187)	(65)
Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes	65	3
	\$ 34	\$ 31

Latente Ertragsteuern

Die wesentlichen Bestandteile der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten des Konzerns zu den nachstehenden Stichtagen sind im Folgenden dargestellt:

31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		Aktiv	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Steuerliche Verlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit	\$ 2.433	\$ -	\$ 1.891	\$ -	\$ -	\$ -
					1.928	
Altersversorgungsleistungen	501	-	588	-	459	-
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen sowie Anzahlungen für Flugzeugprogramme	-	-	628	-	817	-
Vorräte	629	-	790	-	469	-
Rückstellungen	781	-	809	-	596	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und sonstige Vermögenswerte	112	-	(49)	-	(95)	-
Sachanlagen	(3)	-	11	-	(30)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	66	-	135	-	253	-
Immaterielle Vermögenswerte	(162)	-	(136)	-	(48)	-
Sonstiges	63	-	99	-	173	-
	4.420	-	4.766	-	4.522	-
Nicht erfasste latente Steueransprüche	(3.817)	-	(4.061)	-	(3.761)	-
	\$ 603	\$ -	\$ 705	\$ -	\$ 761	\$ -

Folgende Änderungen des latenten Nettosteueranspruchs ergaben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2017	2016
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres, netto	\$ 705	\$ 761
Im Periodenergebnis	(34)	(31)
Im sonstigen Ergebnis		
Altersversorgungsleistungen	(68)	73
Cash Flow Hedges	(29)	(82)
Sonstiges ⁽¹⁾	29	(16)
Stand am Ende des Geschäftsjahres, netto	\$ 603	\$ 705

⁽¹⁾ Umfasst im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Die Nettoverlustvorträge aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit und die abzugsfähigen temporären Unterschiede, für die keine latenten Steueransprüche erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 15.830 Mio. Davon entfielen USD 1.482 Mio. auf Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden (31. Dezember 2016: USD 13.939 Mio., davon USD 1.401 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden; 1. Januar 2016: USD 12.548 Mio., davon USD 1.170 Mio. für Altersversorgungsleistungen, die über das sonstige Ergebnis aufgelöst werden). Von diesen Beträgen sind zum 31. Dezember 2017 etwa USD 10.480 Mio. zeitlich unbegrenzt nutzbar (USD 10.560 Mio. zum 31. Dezember 2016 und USD 9.832 Mio. zum 1. Januar 2016). Rund USD 2.669 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Deutschland, wo für 40 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindesttragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2016: USD 2.007 Mio.; 1. Januar 2016: USD 1.846 Mio.). USD 406 Mio. beziehen sich auf die Konzernstandorte in Frankreich, wo für 50 % der zu versteuernden Einkünfte eine Mindesttragsteuer berechnet wird (31. Dezember 2016: USD 359 Mio.; 1. Januar 2016: USD 476 Mio.).

Weiterhin weist der Konzern nicht in Anspruch genommene Steuervorteile für Investitionen in Höhe von USD 1.620 Mio. aus, die größtenteils über die nächsten 20 Jahre vorgetragen werden können, sowie Veräußerungsverlustvorträge in Höhe von USD 117 Mio., für die keine latenten Steueransprüche erfasst sind (31. Dezember 2016: USD 1.537 Mio. bzw. USD 72 Mio.; 1. Januar 2016: USD 1.467 Mio. bzw. USD 75 Mio.). Veräußerungsverluste sind unbegrenzt vortragsfähig und können ausschließlich mit künftigen steuerpflichtigen Veräußerungsgewinnen verrechnet werden.

Latente Nettosteueransprüche in Höhe von USD 501 Mio. wurden zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: USD 520 Mio.; 1. Januar 2016: USD 663 Mio.) in Steuerrechtskreisen erfasst, in denen im Geschäftsjahr oder im Vorjahr Verluste entstanden waren. Vor dem Hintergrund der bisher erzielten steuerpflichtigen Gewinne, der

Prognosen für den künftigen zu versteuernden Gewinn und umsichtiger Steuerplanungsstrategien hält es das Management für wahrscheinlich, dass der Konzern aus diesen abzugsfähigen Unterschieden und steuerlichen Verlustvorträgen aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit einen wirtschaftlichen Nutzen ziehen kann. In Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" ist näher beschrieben, wie der Konzern den Umfang bestimmt, in dem latente Ertragsteueransprüche anzusetzen sind. Für thesaurierte Gewinne der ausländischen Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen des Konzerns wurden in den Fällen keine latenten Steuerverbindlichkeiten gebildet, in denen diese als dauerhaft reinvestiert betrachtet werden, da der Konzern die Beherrschung oder gemeinschaftliche Führung im Hinblick auf die Dividendenpolitik ausübt. Ausgenommen hiervon waren Fälle, in denen eine Umkehr der temporären Unterschiede als wahrscheinlich anzusehen war. Bei Ausschüttung dieser Gewinne als Dividenden oder in anderer Form können für den Konzern Körperschaft- und/oder Quellensteuern anfallen. Steuerpflichtige temporäre Unterschiede, für die keine latenten Steuerverbindlichkeiten erfasst wurden, beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf rund USD 588 Mio. (31. Dezember 2016: USD 392 Mio.; 1. Januar 2016: USD 369 Mio.).

13. ERGEBNIS JE AKTIE

Das verwässerte und unverwässerte Ergebnis je Aktie für die Geschäftsjahre 2017 und 2016 wurde wie folgt berechnet:

	2017	2016
(Anzahl der Aktien, Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine in Tausend)		
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (516)	\$ (1.022)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(27)	(32)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (543)	\$ (1.054)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Stammaktien	2.195.379	2.212.547
Nettoeffekt der Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs, Optionsscheine und der Wandlungsoption	-	-
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert)	2.195.379	2.212.547
Ergebnis je Aktie (in USD)		
Unverwässert und verwässert	\$ (0,25)	\$ (0,48)

In die Berechnung des vorstehend ausgewiesenen verwässerten Ergebnisses je Aktie wurde der Effekt aus der Ausübung von Aktienoptionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheinen einbezogen. Dabei wurden im Geschäftsjahr 2017 374.076.982 Optionen, PSUs, DSUs, RSUs und Optionsscheine (Geschäftsjahr 2016: 258.707.646) nicht berücksichtigt, da entweder der durchschnittliche Kurswert der zugrunde liegenden Aktien unter dem Ausübungspreis lag, das für die fraglichen Zeiträume festgelegte Kursmindestziel für Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht nicht erreicht wurde, die festgelegten finanziellen Leistungsziele nicht erreicht wurden oder der Effekt aus der Ausübung einer Verwässerung entgegenwirken würde. Die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie beinhaltet nicht die Auswirkung der Wandlungsoption der CDPQ, da der Mindestrenditeanspruch den Anteil der CDPQ am Jahresüberschuss der BT Holdco auf Konvertierungsbasis überstieg. Hierbei liegt die Annahme zugrunde, dass Transportation seine Leistungsziele nicht erreicht. Die Verpflichtung des Konzerns, der CSALP Mittel über zusätzliche Aktienemissionen zur Verfügung zu stellen, wirkt sich nicht verwässernd aus, da der Ausübungspreis dem Fair Value des zu erwerbenden Eigenkapitals angenähert ist.

14. FINANZINSTRUMENTE

Die folgende Übersicht zeigt die erfolgswirksam erfassten Nettogewinne (-verluste) aus Finanzinstrumenten für die nachstehenden Geschäftsjahre:

	2017	2016
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente		
Kredite und Forderungen (L&R) - Wertminderungsaufwendungen	\$ (36)	\$ (15)
Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) - Änderung des Fair Value		
Als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet designiert		
Finanzielle Vermögenswerte	\$ (8)	\$ 5

	2017	2016
Finanzielle Verbindlichkeiten	\$ (1)	\$ (18)
Als zu Handelszwecken gehalten (HFT) einzustufen		
Derivate, die nicht Teil einer Sicherungsbeziehung sind	\$ 78	\$ (41)
Sonstige ⁽¹⁾	\$ (93)	\$ (52)

⁽¹⁾ Ohne die auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente entfallenden Zinserträge in Höhe von USD 11 Mio. im Geschäftsjahr 2017 (Vorjahr: USD 13 Mio.).

Buchwerte und Fair Value von Finanzinstrumenten

Die Klassifikation der Finanzinstrumente und ihre Buchwerte sowie der Fair Value der Finanzinstrumente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	FVTP&L			HFT designiert AFS Fortgeführte Anschaffungskosten ⁽¹⁾ DDHR Gesamtbuchwert		
31. Dezember 2017						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.988
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.231	-	1.231
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	79	216	361	331	253	1.240
	\$ 3.067	\$ 216	\$ 361	\$ 1.562	\$ 253	\$ 5.459
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 6	entf.	\$ 4.188	\$-	\$ 4.194
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	-	entf.	9.218	-	9.218
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	354	74	entf.	677	184	1.289
	\$ 354	\$ 80	entf.	\$ 14.083	\$ 184	\$ 14.701
31. Dezember 2016						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$-	\$-	\$-	\$-	\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.291	-	1.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	144	227	374	310	196	1.251
	\$ 3.528	\$ 227	\$ 374	\$ 1.601	\$ 196	\$ 5.926
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$ 6	entf.	\$ 3.233	\$ -	\$ 3.239
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	-	entf.	8.769	-	8.769
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	259	141	entf.	808	368	1.576
	\$ 259	\$ 147	entf.	\$ 12.810	\$ 368	\$ 13.584
1. Januar 2016						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.720	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	-	-	-	1.473	-	1.473
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13	230	348	380	349	1.320
	\$ 2.733	\$ 230	\$ 348	\$ 1.853	\$ 349	\$ 5.513
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ -	\$1	entf.	\$ 4.039	\$-	\$ 4.040

	FVTP&L		Fortgeführte Anschaffungskosten ⁽¹⁾		DDHR	Gesamtbuchwert
	HFT designiert	AFS				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾	-	- entf.	8.979	-		8.979
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41	135 entf.	702	661		1.539
	\$ 41	\$ 136 entf.	\$ 13.720	\$ 661		\$ 14.558
						Fair Value
31. Dezember 2017						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 2.988
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.231
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.278
						\$ 5.497
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten						\$ 4.194
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾						9.354
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						1.329
						\$ 14.877
31. Dezember 2016						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 3.384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.272
						\$ 5.947
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten						\$ 3.239
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾						8.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						1.616
						\$ 13.479
1. Januar 2016						
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente						\$ 2.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen						1.473
Sonstige finanzielle Vermögenswerte						1.326
						\$ 5.519
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten						\$ 4.040
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽²⁾						6.767
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten						1.426
						\$ 12.233

⁽¹⁾ Finanzielle Vermögenswerte sind als L&R klassifiziert, finanzielle Verbindlichkeiten als Nicht-HFT.

⁽²⁾ Enthält den kurzfristigen Anteil langfristiger Finanzverbindlichkeiten.
entf.: entfällt

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten

Der Konzern unterliegt rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarungen hauptsächlich in Bezug auf seine derivativen Finanzinstrumente und Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Diese Vereinbarungen beinhalten einen Saldierungsanspruch im Falle von Zahlungsausfall, Insolvenz oder Konkurs. Die Beträge der derivativen Finanzinstrumente und Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, die rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarungen unterliegen, jedoch einige oder alle Saldierungskriterien nicht erfüllen, stellen sich zum 31. Dezember 2017 und 2016 wie folgt dar:

Beschreibung der bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	Nettobetrag, der keiner Globalnettingvereinbarung unterliegt		
	Im Abschluss ausgewiesener Betrag	Globalnettingvereinbarung unterliegende Beträge	Globalnettingvereinbarung unterliegt
31. Dezember 2017			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 332	\$ (135)	\$ 197
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (538)	\$ 176	\$ (362)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ (41)	\$ 2.947
31. Dezember 2016			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 340	\$ (177)	\$ 163
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (627)	\$ 321	\$ (306)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 3.384	\$ (144)	\$ 3.240
1. Januar 2016			
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	\$ 362	\$ (216)	\$ 146
Derivative Finanzinstrumente - Verbindlichkeiten	\$ (702)	\$ 455	\$ (247)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.720	\$ (239)	\$ 2.481

Derivative Finanzinstrumente und Risikoabsicherung

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Buchwerte aller derivativen und nicht derivativen Finanzinstrumente in einer Sicherungsbeziehung zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente				
Zinsswaps	\$ 5	\$ -	\$ 58	\$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾				
Devisentermingeschäfte	248	184	138	368
Als HFT klassifizierte derivative Finanzinstrumente ⁽²⁾				
Devisentermingeschäfte	57	50	58	86
Eingebettete derivative Finanzinstrumente				
Wandlungsoption	-	304	-	170
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	21	-	11	-
Sonstiges	1	-	75	3
	79	354	144	259
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	\$ 332	\$ 538	\$ 340	\$ 627
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ -	\$ 28	\$ -	\$ -

	1. Januar 2016	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Als Fair Value Hedges designierte derivative Finanzinstrumente		
Zinsswaps	\$ 93	\$ -
Als Cash Flow Hedges designierte derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾		
Devisentermingeschäfte	256	661
Als HFT klassifizierte derivative Finanzinstrumente ⁽²⁾		
Devisentermingeschäfte	13	41
Eingebettete derivative Finanzinstrumente		
Wandlungsoption	-	-
Kaufoptionen bei langfristigen Finanzverbindlichkeiten	-	-
Sonstiges	-	-
	13	41
Derivative Finanzinstrumente, gesamt	\$ 362	\$ 702
Als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Nettoinvestitionen designierte nicht derivative Finanzinstrumente		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$ -	\$ -

⁽¹⁾ Der Konzern sichert sich mit den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten maximal 23 Monate (gerechnet ab 31. Dezember 2017) gegen das Risiko von Schwankungen künftiger Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen ab.

⁽²⁾ Dienen als wirtschaftliche Sicherungsgeschäfte, mit Ausnahme von eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten.

Die Nettoverluste aus als Fair Value Hedges designierten Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne aus den entsprechenden Grundgeschäften, die dem abgesicherten Risiko zugerechnet und im Finanzierungsaufwand erfasst werden, betrugen im Geschäftsjahr 2017 USD 2 Mio. bzw. USD 3 Mio. (2016: Nettoverluste von USD 24 Mio. bzw. Nettogewinne von USD 25 Mio.). Der erfolgswirksam erfasste ineffektive Teil des Cash Flow Hedge führte im Geschäftsjahr 2017 zu Nettogewinnen in Höhe von USD 27 Mio. Die zur Bemessung des Fair Value von Finanzinstrumenten verwendeten Verfahren und Annahmen sind in Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" dargelegt.

15. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Zahlungsmittel	\$ 1.382	\$ 1.375	\$ 1.235
Zahlungsmitteläquivalente			
Festgeld	449	1.105	746
Geldmarktfonds	1.226	904	739
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ⁽¹⁾	\$ 3.057	\$ 3.384	\$ 2.720
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert	69	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ 3.384	\$ 2.720

⁽¹⁾ Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst der Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten diejenigen Zahlungsmittel, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

Weitere Informationen zu Auflagen bezüglich der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sind in Anhangsangabe 32 "Kreditfazilitäten" enthalten.

Weitere Informationen zu der Vereinbarung mit der CDPQ in Bezug auf eine Mindestbarreserve für Bombardier in Höhe von USD 1,25 Mrd. am Ende eines jeden Quartals sind in Anhangsangabe 10 "Nicht beherrschende Anteile" enthalten.

16. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Überfällig, jedoch nicht wertgemindert ⁽³⁾				
	Gesamt	Nicht überfällig	Bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Wertgemindert ⁽⁴⁾
31. Dezember 2017 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.206	\$ 726	\$ 195	\$ 171	\$ 114
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(70)	-	-	-	(70)
	1.136	\$ 726	\$ 195	\$ 171	\$ 44
Sonstige Forderungen	95				
Gesamt	\$ 1.231				
31. Dezember 2016 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.209	\$ 861	\$ 118	\$ 121	\$ 109
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(44)	-	-	-	(44)
	1.165	\$ 861	\$ 118	\$ 121	\$ 65
Sonstige Forderungen	126				
Gesamt	\$ 1.291				
1. Januar 2016 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, brutto	\$ 1.372	\$ 908	\$ 263	\$ 72	\$ 129
Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(36)	-	-	-	(36)
	1.336	\$ 908	\$ 263	\$ 72	\$ 93
Sonstige Forderungen	137				
Gesamt	\$ 1.473				

⁽¹⁾ Davon lauteten zum 31. Dezember 2017 umgerechnet USD 311 Mio. auf Euro und umgerechnet USD 443 Mio. auf andere ausländische Währungen (31. Dezember 2016: umgerechnet USD 349 Mio. auf Euro bzw. USD 428 Mio. auf andere ausländische Währungen; 1. Januar 2016: umgerechnet USD 390 Mio. auf Euro bzw. USD 452 Mio. auf andere ausländische Währungen).

⁽²⁾ Davon entfielen zum 31. Dezember 2017 USD 287 Mio. auf Kundeneinbehalte im Zusammenhang mit langfristigen Aufträgen auf Grundlage der normalen Geschäftsbedingungen (31. Dezember 2016: USD 259 Mio.; 1. Januar 2016: USD 233 Mio.).

⁽³⁾ Die Forderungen dieser Kategorie beinhalteten zum 31. Dezember 2017 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von USD 225 Mio., die sich auf langfristige Aufträge im Segment Transportation bezogen (31. Dezember 2016: USD 183 Mio.; 1. Januar 2016: USD 243 Mio.). Davon waren zum 31. Dezember 2017 USD 144 Mio. mehr als 90 Tage überfällig (31. Dezember 2016: USD 121 Mio.; 1. Januar 2016: USD 69 Mio.). Die Beurteilung der Einbringlichkeit dieser Forderungen ist Teil des vom Segment Transportation für langfristige Aufträge praktizierten Risikomanagements.

⁽⁴⁾ Darin sind zum 31. Dezember 2017 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von (brutto) USD 73 Mio. enthalten, bei denen nach einer Einzelbewertung Wertminderungen festgestellt worden waren (31. Dezember 2016: USD 27 Mio.; 1. Januar 2016: USD 66 Mio.).

Bei seiner Einschätzung, ob bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine Wertminderung vorliegt, überprüft der Konzern, ob der Kunde Insolvenz angemeldet hat oder einem Insolvenzverwalter untersteht, Zahlungen strittig sind oder ein Zahlungsrückstand besteht. Nähere Erläuterungen zum Finanzrisiko finden sich in Anhangsangabe 34 "Finanzrisikomanagement".

Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen - Die Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen hat sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt verändert:

	2017	2016
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ (44)	\$ (36)
Zuführungen zur Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen	(36)	(15)
Ausbuchungen	14	4
Wertaufholungen	1	2

	2017	2016
Einfluss von Wechselkursänderungen	(5)	1
Stand am Ende des Geschäftsjahres	\$ (70)	\$ (44)

Bilanzunwirksame Factoring-Vereinbarungen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat der Geschäftsbereich Transportation eine Reihe von Factoring-Vereinbarungen hauptsächlich in Europa getroffen, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen regressfrei zu veräußern. Zum 31. Dezember 2017 waren im Rahmen dieser Vereinbarungen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von EUR 907 Mio. (USD 1.088 Mio.) offen (31. Dezember 2016: EUR 820 Mio. (USD 864 Mio.); 1. Januar 2016: EUR 871 Mio. (USD 948 Mio.)). Im Geschäftsjahr 2017 wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Umfang von EUR 1.349 Mio. (USD 1.618 Mio.) an die Factoringgeber verkauft (EUR 993 Mio. (USD 1.099 Mio.) im Geschäftsjahr 2016).

17. VORRÄTE

Der Vorratsbestand gliederte sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Flugzeugprogramme	\$ 2.472	\$ 3.187	\$ 4.215
Langfristige Aufträge			
Fertigungsaufträge			
Kosten und Margen	8.356	6.995	7.064
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(6.221)	(5.457)	(5.490)
	2.135	1.538	1.574
Dienstleistungsaufträge			
Kosten und Margen	574	221	223
abzüglich: Anzahlungen und Teilabrechnungen	(40)	(6)	(17)
	534	215	206
Fertige Erzeugnisse ⁽¹⁾	749	904	983
	\$ 5.890	\$ 5.844	\$ 6.978

⁽¹⁾ In den fertigen Erzeugnissen waren zum 31. Dezember 2017 3 Neuflugzeuge, die unabhängig von einem Festauftrag gebaut wurden, und 5 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 93 Mio. enthalten (31. Dezember 2016: 1 Neuflugzeug und 12 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 67 Mio.; 1. Januar 2016: 4 Neuflugzeuge und 54 Gebrauchtflugzeuge im Gesamtwert von USD 279 Mio.).

Die in den Herstellungskosten des Umsatzes erfassten Vorräte beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf USD 13.445 Mio. (Vorjahr: USD 13.611 Mio.). Darin waren im Geschäftsjahr 2017 Wertberichtigungen in Höhe von USD 293 Mio. enthalten (Vorjahr: USD 244 Mio.). Eine Wertaufholung für Vorräte in Höhe von USD 17 Mio. wurde im Geschäftsjahr 2017 erfasst (Vorjahr: USD 16 Mio.).

Im Geschäftsjahr 2017 wurde infolge der Wertminderung der Primove-Vermögenswerte eine zusätzliche Wertminderung von Vorräten in Höhe von USD 22 Mio. in den Sonderposten erfasst. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

Bei bestimmten Aufträgen wird das Eigentumsrecht an Gegenständen des Vorratsvermögens in Übereinstimmung mit den branchenüblichen Gepflogenheiten und den Auftragskonditionen bereits während der Leistungserbringung übertragen. Darüber hinaus gibt der Konzern bei bestimmten Aufträgen, vor allem im Segment Transportation, im normalen Geschäftsgang gegenüber seinen Kunden Leistungs- und Bankgarantien sowie andere Formen von Garantien ab, die als Sicherheit für erhaltene Anzahlungen von Kunden vor Erbringung der entsprechenden Leistungen dienen. Wie branchenüblich haftet der Konzern gegenüber den Kunden für die Erfüllung der gewöhnlichen Vertragspflichten des Auftragnehmers im Hinblick auf die zuvor festgelegten Spezifikationen, die pünktliche Lieferung und die Produktleistung.

Erhaltene Anzahlungen und Teilabrechnungen für langfristige Aufträge betrugen zum 31. Dezember 2017 USD 8.251 Mio. (31. Dezember 2016: USD 7.002 Mio.; 1. Januar 2016: USD 6.916 Mio.). Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse aus langfristigen Aufträgen im Segment Transportation, die sich im Geschäftsjahr 2017 auf USD 6.867 Mio. beliefen (Vorjahr: USD 5.849 Mio.).

In Verbindung mit bestimmten langfristigen Aufträgen schließt das Segment Transportation Vereinbarungen, bei denen es Vorauszahlungen von externen Parteien gegen Abtretung des Rechts auf Kundenzahlungen erhält. Es besteht keine Rückgriffsmöglichkeit beim Segment Transportation, wenn der Kunde mit seinen Zahlungsverpflichtungen, die an die externe vorauszahlende Partei abgetreten wurden, in Verzug gerät. Im Rahmen dieser Vereinbarungen erhaltene Beträge werden in den Anzahlungen und Teilabrechnungen erfasst; sie reduzieren die Vorräte für langfristige Aufträge (Fertigungsaufträge) und betrugen zum 31. Dezember 2017 EUR 434 Mio. (USD 520 Mio.) und zum 31. Dezember 2016 EUR 471 Mio. (USD 496 Mio.). Es besteht die Möglichkeit, dass die externen, die Vorauszahlungen leistenden Parteien die Rückzahlung dieser Beträge verlangen können, wenn das Segment Transportation seinen vertraglichen Verpflichtungen im Rahmen des langfristigen Auftrags nicht nachkommt.

18. SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Wertpapierbestand ⁽¹⁾⁽²⁾	\$ 361	\$ 380	\$ 359
Derivative Finanzinstrumente ⁽³⁾	332	340	362
Forderungen aus langfristigen Aufträgen ⁽⁴⁾	253	231	298
Anteile an Finanzierungsarrangements ⁽²⁾	219	211	197
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen ⁽²⁾⁽⁵⁾	49	64	81
Gebundene Zahlungsmittel	12	10	11
Sonstiges	14	15	12
	\$ 1.240	\$ 1.251	\$ 1.320
davon kurzfristig	\$ 415	\$ 336	\$ 450
davon langfristig	825	915	870
	\$ 1.240	\$ 1.251	\$ 1.320

⁽¹⁾ Enthält zum 31. Dezember 2017 Wertpapiere in Höhe von USD 51 Mio. zur Besicherung bedingter Kapitaleinlagen im Zusammenhang mit Garantien, die in Verbindung mit Flugzeugverkäufen abgegeben wurden (31. Dezember 2016: USD 78 Mio.; 1. Januar 2016: USD 80 Mio.).

⁽²⁾ Zum Fair Value bewertet mit Ausnahme von Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen in Höhe von USD 2 Mio., einem Wertpapierbestand in Höhe von USD 0 Mio. und Anteilen an Finanzierungsarrangements in Höhe von USD 50 Mio., die zum 31. Dezember 2017 zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt waren (31. Dezember 2016: USD 2 Mio., USD 6 Mio. bzw. USD 46 Mio.; 1. Januar 2016: USD 2 Mio., USD 11 Mio. bzw. USD 46 Mio.).

⁽³⁾ Es wird auf Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" verwiesen.

⁽⁴⁾ Es wird auf Anhangsangabe 34 "Finanzrisikomanagement" verwiesen.

⁽⁵⁾ Zum 31. Dezember 2017 entfielen 78 % des Gesamtbetrags der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen auf Finanzierungsvereinbarungen mit zwei Fluggesellschaften (zum 31. Dezember 2016 machten Finanzierungsarrangements mit drei Fluggesellschaften 75 % der flugzeugbezogenen Darlehen und Leasingforderungen aus und zum 1. Januar 2016 entfielen 64 % der flugzeugbezogenen Darlehen und Leasingforderungen auf Finanzierungsarrangements mit drei Fluggesellschaften). Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sind grundsätzlich durch die Vermögenswerte besichert, auf die sie sich beziehen. Der Wert dieser Sicherheiten ist eng an die wirtschaftliche Situation der Verkehrsflughafenbranche und die Eigenschaften des jeweiligen Flugzeugs (Alter, Typ und Sitzkapazität) sowie andere Faktoren gekoppelt.

19. SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die sonstigen Vermögenswerte stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Altersversorgungsleistungen ⁽¹⁾	\$ 290	\$ 124	\$ 251
Umsatzsteuer und sonstige Steuern	262	238	244
Vorausbezahlte Verkaufsprovisionen und abgegrenzte Vertragskosten	193	300	341
Immaterielle Vermögenswerte außer im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen und Goodwill ⁽²⁾	120	112	114
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	107	145	174
Ertragsteuerforderungen	60	41	56
Abgegrenzte Finanzierungskosten	46	51	72
Sonstiges	16	30	29
	\$ 1.094	\$ 1.041	\$ 1.281
davon kurzfristig	\$ 439	\$ 441	\$ 484
davon langfristig	655	600	797
	\$ 1.094	\$ 1.041	\$ 1.281

⁽¹⁾ Es wird auf Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" verwiesen.

⁽²⁾ Es wird auf Anhangsangabe 21 "Immaterielle Vermögenswerte" verwiesen.

20. SACHANLAGEN

Die Sachanlagen entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 77	\$ 2.387	\$ 1.444	\$ 161	\$ 384	\$ 4.453
Zugänge	-	24	50	104	37	215
Abgänge	-	(19)	(103)	(43)	(9)	(174)
Umbuchungen	-	34	27	(62)	1	-
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽¹⁾	-	(305)	(49)	(12)	-	(366)
Einfluss von Wechselkursänderungen	6	112	24	13	2	157
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 83	\$ 2.233	\$ 1.393	\$ 161	\$ 415	\$ 4.285
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1)	\$(1.239)	\$ (998)	\$ -	\$ (266)	\$(2.504)
Abschreibungen	-	(84)	(80)	-	(33)	(197)
Wertminderungen	(15)	(20)	(4)	(7)	-	(46)
Abgänge	-	43	92	-	6	141
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽¹⁾	-	74	23	-	-	97
Einfluss von Wechselkursänderungen	(2)	(77)	(3)	-	2	(80)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ (18)	\$(1.303)	\$ (970)	\$ (7)	\$ (291)	\$(2.589)
Nettobuchwert	\$ 65	\$ 930	\$ 423	\$ 154	\$ 124	\$ 1.696
	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 1. Januar 2016	\$ 87	\$ 2.409	\$ 1.418	\$ 155	\$ 406	\$ 4.475
Zugänge	-	24	55	107	12	198

	Grundstücke	Gebäude	Technische Anlagen	Anlagen im Bau	Sonstige	Gesamt
Abgänge	(6)	(22)	(68)	-	(45)	(141)
Umbuchungen	-	19	60	(90)	11	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	(4)	(43)	(21)	(11)	-	(79)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 77	\$ 2.387	\$ 1.444	\$ 161	\$ 384	\$ 4.453
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 1. Januar 2016	\$ -	\$ (1.216)	\$ (935)	\$ -	\$ (263)	\$ (2.414)
Abschreibungen	-	(60)	(121)	-	(12)	(193)
Wertminderungen	(1)	(6)	(3)	-	-	(10)
Abgänge	-	14	47	-	10	71
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	29	14	-	(1)	42
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1	\$ (1.239)	\$ (998)	\$ -	\$ (266)	\$ (2.504)
Nettobuchwert	\$ 76	\$ 1.148	\$ 446	\$ 161	\$ 118	\$ 1.949

⁽¹⁾ In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

In der Tabelle sind Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing-Vereinbarungen enthalten, bei denen der Konzern Leasingnehmer ist und deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 237 Mio. beliefen (31. Dezember 2016: USD 234 Mio.; 1. Januar 2016: USD 245 Mio.), während die kumulierten Abschreibungen USD 126 Mio. betragen (31. Dezember 2016: USD 111 Mio.; 1. Januar 2016: USD 105 Mio.).

21. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Die immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt:

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge			Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾			
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.380	\$ 12.149	\$ 14.529	\$ 1.855	\$ 699	\$ 17.083
Zugänge	363	719	1.082	-	55	1.137
Abgänge	-	-	-	-	(4)	(4)
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁴⁾	(1.164)	(4.526)	(5.690)	-	(19)	(5.709)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	187	87	274
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 1.579	\$ 8.342	\$ 9.921	\$ 2.042	\$ 818	\$ 12.781
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1.452)	\$ (7.903)	\$ (9.355)	\$ -	\$ (587)	\$ (9.942)
Abschreibungen	(8)	(79)	(87)	-	(30)	(117)
Wertminderungen	-	(5)	(5)	-	-	(5)
Abgänge	-	-	-	-	3	3
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽⁴⁾	549	2.558	3.107	-	3	3.110
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	(87)	(87)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ (911)	\$ (5.429)	\$ (6.340)	\$ -	\$ (698)	\$ (7.038)
Nettobuchwert	\$ 668	\$ 2.913	\$ 3.581	\$ 2.042	\$ 120	\$ 5.743
	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge			Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾			
Anschaffungs- oder Herstellungskosten						

	Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge			Goodwill	Sonstige ⁽¹⁾⁽²⁾	Gesamt
	Erworben	Selbst geschaffen	Gesamt ⁽³⁾			
Stand zum 1. Januar 2016	\$ 1.864	\$ 11.320	\$ 13.184	\$ 1.978	\$ 683	\$ 15.845
Zugänge	516	829	1.345	-	35	1.380
Abgänge	-	-	-	-	(4)	(4)
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	(123)	(15)	(138)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.380	\$ 12.149	\$ 14.529	\$ 1.855	\$ 699	\$ 17.083
Kumulierte Abschreibungen und Wertminderungen						
Stand zum 1. Januar 2016	\$ (1.449)	\$ (7.760)	\$ (9.209)	\$ -	\$ (569)	\$ (9.778)
Abschreibungen	(3)	(143)	(146)	-	(32)	(178)
Abgänge	-	-	-	-	2	2
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	12	12
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ (1.452)	\$ (7.903)	\$ (9.355)	\$ -	\$ (587)	\$ (9.942)
Nettobuchwert	\$ 928	\$ 4.246	\$ 5.174	\$ 1.855	\$ 112	\$ 7.141

⁽¹⁾ Dargestellt in Anhangsangabe 19 "Sonstige Vermögenswerte".

⁽²⁾ Enthält zum 31. Dezember 2017 selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 429 Mio. (31. Dezember 2016: USD 365 Mio.; 1. Januar 2016: USD 365 Mio.) und kumulierten Abschreibungen in Höhe von USD 324 Mio. (31. Dezember 2016: USD 296 Mio.; 1. Januar 2016: USD 278 Mio.).

⁽³⁾ Enthält zum 31. Dezember 2017 in der Entwicklung befindliche immaterielle Vermögenswerte mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten in Höhe von USD 3.390 Mio. (31. Dezember 2016: USD 2.467 Mio.; 1. Januar 2016: USD 3.622 Mio.).

⁽⁴⁾ In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Der Nettobuchwert der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge beinhaltete zum 31. Dezember 2017 einen Betrag für das Segment Commercial Aircraft in Höhe von USD 52 Mio., davon ausgenommen ein Betrag von USD 2.583 Mio., der in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurde, für das Segment Business Aircraft in Höhe von USD 3.584 Mio., für das Segment Aerostructures and Engineering in Höhe von USD 12 Mio. und für den Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen in Höhe von USD -67 Mio. (31. Dezember 2016: USD 2.586 Mio., USD 2.631 Mio., USD 8 Mio. bzw. USD -51 Mio.; 1. Januar 2016: USD 1.914 Mio.; USD 2.041 Mio., USD 20 Mio. bzw. USD 0).

Goodwill

Der ausgewiesene Goodwill bezieht sich im Wesentlichen auf die im Mai 2001 erfolgte Akquisition der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). Der Goodwill wird vom Management auf der Ebene des Geschäftssegments Transportation überwacht. Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" zu finden.

22. ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

Der Konzern unterhält für einen Großteil seiner Mitarbeiter in Kanada und in anderen Ländern verschiedene kapitalunterlegte sowie nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte und beitragsorientierte Pensionspläne. Außerdem unterhält der Konzern für bestimmte Gruppen von Mitarbeitern vorwiegend in Kanada und den USA weitere nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne.

Pensionspläne werden in leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne unterteilt. Bei leistungsorientierten Plänen ist die Höhe der Leistungen, die ein Mitarbeiter nach Rentenanstritt erhält, festgelegt, bei beitragsorientierten Plänen dagegen die Bemessung der Beitragszahlungen. Bei beitragsorientierten Pensionsplänen kommt es

demzufolge weder zu einer Unter- noch zu einer Überdeckung. Hybride Pläne sind eine Kombination aus leistungs- und beitragsorientierten Plänen. Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens (segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht.

KAPITALUNTERLEGTE LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Seine wesentlichen leistungsorientierten Pläne unterhält der Konzern in Kanada, dem Vereinigten Königreich und den USA. Daher befindet sich der überwiegende Teil des Planvermögens und der Pensionsverpflichtungen der leistungsorientierten Pensionspläne in diesen Ländern. Die nachstehenden Erläuterungen behandeln schwerpunktmäßig in diesen drei Ländern eingetragene Pläne.

Governance

Nach den jeweils anwendbaren gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne ist der Verwalter des Pensionsplans entweder der Konzern (für US-Pläne sowie für außerhalb von Québec eingetragene kanadische Pläne) oder ein Pensionsausschuss, Board of Trustees oder Unternehmenstreuhand (für in Québec und im Vereinigten Königreich eingetragene Pläne).

Die Planverwalter sind verantwortlich für das Management des Planvermögens und die Aufstellung von Anlagerichtlinien, mit denen für jeden Plan die Anlageziele, die Zielallokation für die anzulegenden Vermögenswerte, die Risikominderungsstrategien und andere durch die gesetzlichen Regelungen für Pensionspläne geforderten Elemente definiert werden.

Das Planvermögen wird durch Pooling in drei Common Investment Funds (CIFs) für die Pläne in Kanada, dem Vereinigten Königreich bzw. den USA eingebracht, um Größenvorteile zu erzielen und eine größere Effizienz, Diversifizierung und Liquidität zu erreichen. Die CIFs sind untergliedert nach Unterfonds oder Asset-Klassen, damit für jeden Plan eine individuelle Asset-Allokation unter Berücksichtigung des jeweiligen Profils der Pensionsverpflichtungen umgesetzt werden kann.

Die Verwaltung der CIFs wurde an drei Investment Committees (ICs) delegiert (jeweils ein IC für Kanada, das Vereinigte Königreich und die USA). Die ICs sind dafür verantwortlich, die Vermögenswerte den verschiedenen Unterfonds und Asset-Klassen in Übereinstimmung mit der jeweiligen Anlagepolitik des Plans zuzuteilen. Sie sind zudem verantwortlich für die Anstellung, die Beaufsichtigung und die Beendigung der Arbeitsverhältnisse von Investmentmanagern und haben für jeden Unterfonds und jede Asset-Klasse eine Multi-Manager-Struktur eingerichtet. Unterstützt werden sie durch die Pension Asset Management Services der Bombardier Inc., die das Management der Vermögenswerte der Pläne und der CIFs täglich beaufsichtigen. Die tägliche Verwaltung der Pläne wird entweder an die Bombardier Inc. oder an externe Dienstleister für die Verwaltung von Pensionsplänen delegiert. Die Verwalter, die ICs und die Bombardier Inc. stützen sich zudem auf das Fachwissen externer Rechtsberater, Versicherungsmathematiker, Rechnungsprüfer und Anlageberater.

Richtlinien für die Erdienung von Anwartschaften

Die im Rahmen der leistungsorientierten Pläne auszahlenden Leistungen richten sich nach der Arbeitsvergütung und der Betriebszugehörigkeitsdauer. In Kanada und den USA treten seit dem 1. September 2013 alle neuen Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, beitragsorientierten Plänen bei (d. h., die Möglichkeit, einem leistungsorientierten oder hybriden Plan beizutreten, besteht nicht mehr). Mitarbeiter, die an einem für neue Teilnehmer gesperrten leistungsorientierten oder hybriden Plan teilnehmen, sammeln weiterhin Dienstjahre im Rahmen ihres ursprünglichen Plans an.

Im Vereinigten Königreich nehmen alle leistungsorientierten Pläne keine neuen Teilnehmer auf. Neue Mitarbeiter nehmen an beitragsorientierten Plänen teil. Die Pensionsansprüche sind in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Regelungen für Pensionsleistungen und -pläne inflationsindexiert.

Anforderungen zur Kapitalunterlegung

Versicherungsmathematische Bewertungen werden durch unabhängige Unternehmen vorgenommen, die vom Konzern oder den Verwaltern in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Regelungen engagiert werden. Der Zweck dieser Bewertungen ist es, die Finanzlage der Pläne und die durch den Konzern zu leistenden jährlichen Beträge zu bestimmen, die notwendig sind, um sowohl im Geschäftsjahr erdiente Leistungen (Normalkosten) als auch während der vergangenen Jahre aufgelaufene Defizite zu finanzieren. Die Mindestdotierungsvorschriften werden durch die jeweils geltenden gesetzlichen Regelungen für Pensionsleistungen bestimmt.

Die Pensionspläne in Kanada unterliegen insbesondere in Québec dem Supplemental Pensions Plans Act, in Ontario dem Pension Benefits Act sowie allgemein dem Income Tax Act. Versicherungsmathematische Bewertungen sind mindestens alle drei Jahre vorzunehmen. In Abhängigkeit von dem jeweiligen Rechtskreis und dem Finanzierungsstatus eines Plans können gegebenenfalls auch jährliche versicherungsmathematische Bewertungen erforderlich sein. Die Beiträge werden durch den ernannten Versicherungsmathematiker bestimmt und decken den künftigen Dienstzeitaufwand und Defizite gemäß den gesetzlichen Vorschriften und der versicherungsmathematischen Praxis. Nach aktuellem Recht sind Mindestdotierungen erforderlich, um die nach dem Fortführungsprinzip berechneten Defizite (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan in Kraft bleiben wird) über einen Zeitraum von bis zu fünfzehn Jahren und - für in Ontario registrierte Pläne - Solvenzdefizite (ermittelt unter der Annahme, dass der Plan nicht mehr fortgeführt und abgewickelt wird) über einen Zeitraum von fünf Jahren zu tilgen. Die in der Gesetzgebung von Québec verankerten Finanzierungsvorschriften wurden mit Wirkung ab 31. Dezember 2015 dahingehend geändert, dass die Finanzierung von Solvenzdefiziten für weitergeführte Pläne gestrichen wurde. Ab 2016 basiert die Finanzierung auf einer "erweiterten" Bewertung nach dem Fortführungsprinzip, die eine Stabilisierungsrückstellung vorsieht. Diese Rückstellung wird aus Sondertilgungen und laufenden Beitragszahlungen sowie aus versicherungsmathematischen Gewinnen finanziert.

Die Pensionspläne in den USA unterliegen hauptsächlich dem Employee Retirement Income Security Act, dem Internal Revenue Code und dem Pension Protection Act von 2006. Versicherungsmathematische Bewertungen sind jährlich erforderlich. Die Beiträge werden durch die ernannten Versicherungsmathematiker ermittelt und decken den künftigen Dienstzeitaufwand und Defizite gemäß den gesetzlichen Vorschriften. Deckungslücken werden im Allgemeinen über einen Zeitraum von sieben Jahren getilgt.

Die Pensionspläne im Vereinigten Königreich unterliegen insbesondere dem Pensions Act of 2004. Versicherungsmathematische Bewertungen sind mindestens alle drei Jahre vorzunehmen. Der Tilgungszeitraum für Deckungslücken wird gemeinsam durch die Verwalter und den Konzern festgelegt.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen auszuführen, und gleichzeitig ein Risikoniveau gehalten wird, das im Hinblick auf die Risikotoleranz der Planteilnehmer akzeptabel ist. Die Risikomanagementmaßnahmen des Konzerns werden im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert.

Die angestrebte Portfoliostruktur wird auf Grundlage der erwarteten Wirtschafts- und Marktbedingungen, des Fälligkeitsprofils der Planverpflichtungen, des Finanzierungsstatus der jeweiligen Pläne und der Risikotoleranz der Planteilnehmer festgelegt.

Die Anlagestrategie der Pläne besteht darin, in großem Umfang in festverzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitaltitel zu investieren und einen kleineren Teil des jeweiligen Fondsvermögens für Vermögenswerte mit realer Rendite (börsennotierte globale Infrastruktur- und Immobilienwerte) aufzuwenden.

Zum 31. Dezember 2017 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 53 %, 57 % bzw. 51 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 37 %, 30 % bzw. 49 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 % bzw. 13 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen und britischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, wurden außerdem im November 2016 für einen kleinen Plan Overlay-Portfolios (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und langfristigen Anleihe-Futures) zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko gebildet. Diese Portfolios werden für weitere Pläne eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien zur Risikominderung eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürften Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen mehr und mehr zum Standard werden. Nach Maßgabe bestimmter Rentengesetze und vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Bedingungen würde ein Rückkauf von Renten durch Versicherungsgesellschaften den Konzern und die Verwalter von ihren jeweiligen Verpflichtungen entbinden. In diesen Ländern wird ein Rückkauf von Rentenverpflichtungen und Anwartschaften für diejenigen Pläne in Betracht gezogen, die nach dem Rückkauf voll kapitalgedeckt wären.

Die Abteilung für Pension Asset Management der Bombardier Inc. überwacht die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die rechtzeitige und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

Bei den Pensionsplänen des Konzerns bestehen diverse Risiken beispielsweise in Bezug auf Eigenkapital, Zinsen, Inflation, Wechselkurse, Liquidität und Langlebigkeit. Es wurden mehrere Strategien und Richtlinien für das Risikomanagement eingeführt, um die Auswirkungen, die diese Risiken auf den Finanzierungsstatus leistungsorientierter Pläne und die künftige Höhe der Planeinzahlungen durch den Konzern haben könnten, zu minimieren. Im Folgenden werden die größten Risiken und die Maßnahmen für deren Minderung ausführlicher beschrieben.

Eigenkapitalrisiko

Das Eigenkapitalrisiko entsteht durch Schwankungen der Preise von Eigenkapitaltiteln. Dieses Risiko wird durch die Streuung von Portfolios über Regionen, Branchen und Anlagestrategien gesteuert.

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen und -verbindlichkeiten infolge der Änderungen von Zinssätzen. Dieses Risiko wird durch Reduzierung der Diskrepanz zwischen den Laufzeiten von Planvermögen und Planverpflichtungen gesteuert. Hierzu wird ein Teil des Portfolios in langfristige festverzinsliche Wertpapiere und Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsrisiko investiert.

Inflationsrisiko

Das Inflationsrisiko besteht darin, dass inflationsindexierte Planleistungen infolge von Änderungen der Inflationsraten massiv steigen. Um dieses Risiko zu steuern, wurde die Leistungsindexierung bei bestimmten Plänen nach oben begrenzt und ein Teil des Planvermögens wurde in festverzinsliche Wertpapiere und Vermögenswerte mit realer Rendite investiert.

Wechselkursrisiko

Das Wechselkursrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen, das auf eine andere Währung lautet als die Planverbindlichkeiten. Dieses Risiko wird durch Strategien zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko gemäß den Anlagerichtlinien des jeweiligen Plans abgesichert.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko entsteht dadurch, dass Vermögenswerte vorhanden sind, die nicht jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können, wenn sie für die Auszahlung von Leistungen oder den Ausgleich von Portfolios benötigt werden. Dieses Risiko wird durch Investitionen in Schatzwechsel, Staatsanleihen und Aktien-Futures und den Verzicht auf Anlagen in privat platzierte Vermögenswerte und Hedgefonds gesteuert.

Langlebigkeitsrisiko

Das Langlebigkeitsrisiko besteht darin, dass aufgrund einer steigenden Lebenserwartung Leistungen länger als erwartet ausgezahlt werden müssen. Dieses Risiko wird dadurch gesteuert, dass zur Bestimmung der Höhe der Planeinzahlungen die aktuellsten Sterbe- und Sterblichkeitsverbesserungstabellen verwendet werden.

NICHT KAPITALUNTERLEGTE LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Nicht kapitalunterlegte Pläne werden in Ländern unterhalten, in denen die Bildung eines gesonderten Planvermögens grundsätzlich nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht. Die wesentlichen nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionspläne des Konzerns werden in Deutschland geführt. Fast zwei Drittel der Verbindlichkeiten aus nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen in Deutschland beziehen sich auf frühere Planteilnehmer, die keine weiteren künftigen Leistungen ansammeln. Der Konzern leistet jährliche Beitragszahlungen für den Pensions-Sicherungs-Verein, eine Einrichtung der deutschen Wirtschaft, die die betriebliche Altersversorgung bis zu einer bestimmten Höhe für den Fall der Insolvenz des Arbeitgebers bzw. der den Pensionsplan unterhaltenden Einrichtung schützt.

BEITRAGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

Da ein wachsender Anteil der Mitarbeiter an beitragsorientierten Plänen teilnimmt, haben auch die Einzahlungen in beitragsorientierte Pläne in den vergangenen Jahren entsprechend zugenommen. Die größten beitragsorientierten Pläne werden in Kanada und den USA geführt. Die Planverwalter und die Investment Committees beaufsichtigen die Verwaltung des Planvermögens der beitragsorientierten Pläne.

SONSTIGE ALTERSVERSORGUNGSPLÄNE

Außerdem unterhält der Konzern weitere nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne, die im Wesentlichen die medizinische Versorgung und Lebensversicherungsleistungen nach Rentenbeginn sowie andere Zahlungen nach Rentenbeginn zum Gegenstand haben. Der Konzern bietet Lebensversicherungen und medizinische Versorgung nach Rentenbeginn, wobei die genaue Ausgestaltung je nach Mitarbeitergruppe in Kanada unterschiedlich ist. Neu eingestellten Mitarbeitern, die nicht Mitglied einer Gewerkschaft sind, wird im Allgemeinen keine medizinische Versorgung nach Rentenbeginn mehr angeboten.

ALTERSVERSORGUNGSPLÄNE

Die Bestandteile der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017			2016		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt
Laufender Dienstzeitaufwand	\$ 263	\$ 7	\$ 270	\$ 260	\$ 6	\$ 266
Aufzinsungsaufwand	67	11	78	55	11	66
Nachzuverrechnender Dienstzeitertrag ⁽¹⁾	-	-	-	(140)	-	(140)
Plankürzungen	(6)	-	(6)	(22)	-	(22)
Planabgeltungen	(4)	-	(4)	-	-	-
Sonstiges	-	-	-	1	-	1
Leistungsorientierte Pensionspläne	320	18	338	154	17	171
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86	84	-	84
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 406	\$ 18	\$ 424	\$ 238	\$ 17	\$ 255
Im Zusammenhang mit:						
kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 282	entf.	\$ 282	\$ 114	entf.	\$ 114
nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 38	\$ 18	\$ 56	\$ 40	\$ 17	\$ 57
beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 86	entf.	\$ 86	\$ 84	entf.	\$ 84
Folgendermaßen erfasst:						
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 339	\$ 7	\$ 346	\$ 183	\$ 6	\$ 189
Finanzierungsaufwand	\$ 67	\$ 11	\$ 78	\$ 55	\$ 11	\$ 66

⁽¹⁾ Hierbei ist die Auflösung der faktischen Verpflichtungen in Höhe von USD 139 Mio. für das Geschäftsjahr 2016 eingerechnet. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8

"Sonderposten" enthalten.

entf.: entfällt

Änderungen der kumulierten Gewinne (Verluste) aus der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen, die als separater Bestandteil des nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrags erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis ausgewiesen werden, stellten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

Gewinne (Verluste)

Stand zum 1. Januar 2016 \$ (2.080)

Auswirkungen der Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit (5)

Versicherungsmathematische Nettoverluste (764)

Einfluss von Wechselkursänderungen 14

Ertragsteuern 73

Stand zum 31. Dezember 2016 (2.762)

Auswirkungen der Aktivierungsobergrenze und der Mindestverbindlichkeit (14)

Versicherungsmathematische Nettogewinne 359

Einfluss von Wechselkursänderungen (93)

Ertragsteuern (68)

Stand zum 31. Dezember 2017 \$ (2.578)

Die leistungsorientierten Verpflichtungen und der Fair Value des Planvermögens haben sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:

	2017			2016		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen Gesamt		Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen Gesamt	
Änderungen der leistungsorientierten Verpflichtung						
Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ 10.509	\$ 283	\$ 10.792	\$ 9.722	\$ 266	\$ 9.988
Aufzinsung	348	11	359	365	11	376
Laufender Dienstzeitaufwand	263	7	270	260	6	266
Beiträge von Planteilnehmern	29	-	29	28	-	28
Nachzuverrechnender Dienstzeitertrag ⁽¹⁾	-	-	-	(140)	-	(140)
Versicherungsmathematische Verluste - Änderungen der finanziellen Annahmen	361	19	380	1.247	12	1.259
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne) - Änderungen der erfahrungsbedingten Anpassungen	(51)	(6)	(57)	21	(5)	16
Versicherungsmathematische Gewinne - Änderungen der demografischen Annahmen	(60)	(7)	(67)	(16)	(1)	(17)
Ausgezahlte Leistungen	(374)	(12)	(386)	(333)	(11)	(344)
Plankürzungen	(6)	-	(6)	(22)	-	(22)
Planabgeltungen	(107)	-	(107)	(4)	-	(4)
Sonstiges	-	-	-	1	-	1
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ⁽²⁾	(310)	(7)	(317)	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	830	20	850	(620)	5	(615)
Verpflichtung am Ende des Geschäftsjahres	\$ 11.432	\$ 308	\$ 11.740	\$ 10.509	\$ 283	\$ 10.792
Verpflichtung ist zuzuordnen:						
aktiven begünstigten Arbeitnehmern	\$ 5.824	\$ 177	\$ 6.001	\$ 5.353	\$ 164	\$ 5.517
Anwärtern	1.548	-	1.548	1.603	-	1.603
Rentnern	4.060	131	4.191	3.553	119	3.672
	\$ 11.432	\$ 308	\$ 11.740	\$ 10.509	\$ 283	\$ 10.792
Änderungen des Planvermögens						

	2017			2016		
	Sonstige			Sonstige		
	Pensionsleistungen	Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Leistungen	Gesamt
Fair Value zu Beginn des Geschäftsjahres	\$ 8.274	\$ -	\$ 8.274	\$ 8.080	\$ -	\$ 8.080
Arbeitgeberbeiträge	257	12	269	262	11	273
Beiträge von Planteilnehmern	29	-	29	28	-	28
Zinsertrag aus dem Planvermögen	281	-	281	310	-	310
Versicherungsmathematische Gewinne	615	-	615	494	-	494
Ausgezahlte Leistungen	(374)	(12)	(386)	(333)	(11)	(344)
Planabgeltungen	(103)	-	(103)	(4)	-	(4)
Verwaltungskosten	(14)	-	(14)	(13)	-	(13)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ⁽²⁾	(218)	-	(218)	-	-	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	668	-	668	(550)	-	(550)
Fair Value am Ende des Geschäftsjahres	\$ 9.415	\$ -	\$ 9.415	\$ 8.274	\$ -	\$ 8.274

⁽¹⁾ Hierbei ist die Auflösung der faktischen Verpflichtungen in Höhe von USD 139 Mio. für das Geschäftsjahr 2016 eingerechnet. Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthalten.

⁽²⁾ In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten. Die Überleitung des Planvermögens und der Verpflichtungen aus den Pensionsplänen auf die in der Konzernbilanz erfassten Beträge stellt sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		1. Januar 2016	
	Sonstige		Sonstige		Sonstige	
	Pensionsleistungen	Leistungen	Pensionsleistungen	Leistungen	Pensionsleistungen	Leistungen
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	\$ 11.432	\$ 308	\$ 10.509	\$ 283	\$ 9.722	\$ 266
Fair Value des Planvermögens	(9.415)	-	(8.274)	-	(8.080)	-
	2.017	308	2.235	283	1.642	266
Auswirkungen des Asset Ceiling Tests und der Mindestverbindlichkeit ⁽¹⁾	18	-	5	-	-	-
Erfasster Nettobetrag	\$ 2.035	\$ 308	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642	\$ 266
Beträge erfasst in:						
Verbindlichkeit aus						
Altersversorgungsleistungen	\$ 2.325	\$ 308	\$ 2.364	\$ 283	\$ 1.893	\$ 266
Vermögenswert aus Altersversorgungsleistungen ⁽²⁾	(290)	-	(124)	-	(251)	-
Nettoverbindlichkeit	\$ 2.035	\$ 308	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642	\$ 266

⁽¹⁾ Einschließlich des Einflusses von Wechselkursänderungen.

⁽²⁾ Dargestellt in Anhangsangabe 19 "Sonstige Vermögenswerte".

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Nettoverbindlichkeit für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses zu den nachstehenden Stichtagen, aufgeschlüsselt nach Ländern, die für den Konzern von wesentlicher Bedeutung sind:

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		1. Januar 2016	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Kapitalunterlegte Pensionspläne						
Kanada	\$ 639	\$ -	\$ 562	\$ -	\$ 589	\$ -

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		1. Januar 2016	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
USA	366	-	375	-	327	-
Vereinigtes Königreich	162	-	493	-	(52)	-
Sonstige	81	-	99	-	95	-
	1.248	-	1.529	-	959	-
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne						
Deutschland	575	-	522	-	492	-
Kanada	28	276	25	250	24	233
USA	37	20	36	22	33	22
Sonstige	147	12	128	11	134	11
	787	308	711	283	683	266
Nettoverbindlichkeit	\$ 2.035	\$ 308	\$ 2.240	\$ 283	\$ 1.642	\$ 266

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Leistungsverpflichtung und das Planvermögen zu den nachstehenden Stichtagen, aufgeschlüsselt nach Ländern, die für den Konzern von wesentlicher Bedeutung sind:

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		1. Januar 2016	
	Leistungsorientierte		Leistungsorientierte		Leistungsorientierte	
	Verpflichtung	Planvermögen	Verpflichtung	Planvermögen	Verpflichtung	Planvermögen
Kapitalunterlegte Pensionspläne						
Kanada	\$ 5.030	\$ 4.409	\$ 4.503	\$ 3.946	\$ 4.214	\$ 3.625
Vereinigtes Königreich	4.215	4.053	3.912	3.419	3.527	3.579
USA	1.000	634	993	618	914	587
Sonstige	400	319	390	291	384	289
	10.645	9.415	9.798	8.274	9.039	8.080
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	1.095	-	994	-	949	-
	\$ 11.740	\$ 9.415	\$ 10.792	\$ 8.274	\$ 9.988	\$ 8.080

Der Fair Value des Planvermögens stellt sich hierarchisch gegliedert zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017			
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 732	\$ 551	\$ 181	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	1.007	1.001	-	6
Vereinigtes Königreich	300	291	9	-
Kanada	419	419	-	-
Sonstige	1.240	1.238	-	2
	2.966	2.949	9	8
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.335	-	1.335	-
Staatsanleihen	3.139	-	3.139	-
Sonstige	29	-	29	-
	4.503	-	4.503	-

31. Dezember 2017				
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Wertpapiere mit realer Rendite	994	934	-	60
Sonstige	220	-	220	-
	\$ 9.415	\$ 4.434	\$ 4.913	\$ 68
31. Dezember 2016				
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 779	\$ 611	\$ 168	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	951	945	-	6
Vereinigtes Königreich	371	360	11	-
Kanada	350	350	-	-
Sonstige	1.102	1.099	-	3
	2.774	2.754	11	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.301	-	1.301	-
Staatsanleihen	2.351	-	2.351	-
Sonstige	27	-	27	-
	3.679	-	3.679	-
Wertpapiere mit realer Rendite	925	871	-	54
Sonstige	117	-	117	-
	\$ 8.274	\$ 4.236	\$ 3.975	\$ 63
1. Januar 2016				
	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 804	\$ 655	\$ 149	\$ -
Eigenkapitaltitel				
USA	959	938	15	6
Vereinigtes Königreich	282	282	-	-
Kanada	343	343	-	-
Sonstige	1.101	1.098	-	3
	2.685	2.661	15	9
Festverzinsliche Wertpapiere				
Unternehmensanleihen	1.288	-	1.288	-
Staatsanleihen	2.199	-	2.199	-
Sonstige	26	-	26	-
	3.513	-	3.513	-
Wertpapiere mit realer Rendite	983	927	-	56
Sonstige	95	-	93	2
	\$ 8.080	\$ 4.243	\$ 3.770	\$ 67

Das Planvermögen enthielt zum 31. Dezember 2017 und 2016 sowie zum 1. Januar 2016 weder Aktien des Konzerns noch durch den Konzern genutzte Immobilien oder sonstige durch den Konzern genutzte Vermögenswerte.

Die nachstehende Tabelle zeigt die für die Geschäftsjahre 2017 und 2016 geleisteten Einzahlungen sowie die geschätzten Einzahlungen für das Geschäftsjahr 2018:

	2018 Geschätzt	2017	2016
Einzahlungen für:			
Kapitalunterlegte Pensionspläne	\$ 205	\$ 232	\$ 234
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	29	25	28
Sonstige Leistungen	13	12	11
Leistungsorientierte Pläne, gesamt	247	269	273
Beitragsorientierte Pensionspläne	89	86	84
Einzahlungen, gesamt	\$ 336	\$ 355	\$ 357

Die folgende Tabelle enthält Angaben zum Fälligkeitsprofil der leistungsorientierten Verpflichtungen, deren Auszahlung zum 31. Dezember 2017 wie folgt erwartet wird:

Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:

Innerhalb eines Jahres	\$ 336
In 1 bis 5 Jahren	1.549
In 5 bis 10 Jahren	2.455
In 10 bis 15 Jahren	3.015
In 15 bis 20 Jahren	3.424
	\$ 10.779

Die folgende Tabelle enthält die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionsplänen zum nachstehend aufgeführten

Stichtag:

Laufzeit in Jahren zum	31. Dezember 2017
Kapitalunterlegte Pensionspläne	
Kanada	17,0
USA	15,8
Vereinigtes Königreich	20,8
Sonstige	17,4
Nicht kapitalunterlegte Pensionspläne	
Deutschland	19,2
Kanada	13,2
USA	13,8
Sonstige	14,7

Die folgende Tabelle enthält die in den nachstehend aufgeführten Zeiträumen erwarteten Auszahlungen im Rahmen nicht kapitalunterlegter Pensionspläne zum 31. Dezember 2017:

	Deutschland	Sonstige	Gesamt
Leistungen, deren Auszahlung in den folgenden Zeiträumen erwartet wird:			
Innerhalb eines Jahres	\$ 18	\$ 20	\$ 38
In 1 bis 5 Jahren	75	91	166
In 5 bis 10 Jahren	105	138	243
In 10 bis 15 Jahren	120	151	271
In 15 bis 20 Jahren	130	163	293
	\$ 448	\$ 563	\$ 1.011

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen spiegeln die jeweilige wirtschaftliche Lage in den entsprechenden Ländern wider. Die gewichteten durchschnittlichen Annahmen zur Berechnung der Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen und Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen stellten sich zu

den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

(in Prozent)	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016		1. Januar 2016	
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen
Aufwendungen						
Abzinsungssatz	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %	3,69 %	4,07 %
Langfristige Gehaltssteigerungen	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %	3,26 %	3,25 %
Inflationsrate	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,07 %	entf.	5,12 %	entf.	4,99 %
Leistungsorientierte Verpflichtung						
Abzinsungssatz	3,03 %	3,56 %	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %
Langfristige Gehaltssteigerungen	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %
Inflationsrate	2,28 %	2,20 %	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %
Anfängliche Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,25 %	entf.	5,23 %	entf.	5,29 %
Letzte Kostensteigerung im Bereich der medizinischen Leistungen	entf.	5,08 %	entf.	5,07 %	entf.	5,12 %
entf.: entfällt						

Die Sterbetafeln und die durchschnittliche Lebenserwartung eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von 45 bzw. 65 stellen sich zum 31. Dezember wie folgt dar:

(in Jahren)		Lebenserwartung über 65 eines bezugsberechtigten Arbeitnehmers im Alter von derzeit			
		65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2017	2016	2017	2016
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	21,7	21,7	22,7	22,7
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S1P(M/F)A CMI 2012	22,1	22,1	23,9	23,9
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2017 Improvement Scale ⁽¹⁾	20,7	20,9	22,3	22,5
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2005	19,1	19,0	21,8	21,6
		Lebenserwartung über 65 einer bezugsberechtigten Arbeitnehmerin im Alter von derzeit			
		65 im Dezember		45 im Dezember	
Land	Sterbetafeln	2017	2016	2017	2016
Kanada	Sterbetafel des Privatsektors für 2014 ("CPM2014Priv") generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der CMP Improvement Scale B ("CPM-B")	24,1	24,1	25,1	25,1
Vereinigtes Königreich	SNA07M_CMI 2013 und S1P(M/F)A CMI 2012	24,3	24,3	26,2	26,2

Lebenserwartung über 65 einer bezugsberechtigten Arbeitnehmerin im Alter von derzeit

Land	Sterbetafel	65 im Dezember		45 im Dezember	
		2017	2016	2017	2016
USA	RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2017 Improvement Scale ⁽¹⁾	22,7	22,9	24,3	24,4
Deutschland	Dr. K. Heubeck 2005	23,2	23,1	25,7	25,6

⁽¹⁾ RP-2014 Sterbetafel generationsbezogen prognostiziert unter Anwendung der MP-2016 Improvement Scale, Stand 31. Dezember 2016

Eine Erhöhung einer der folgenden versicherungsmathematischen Annahmen um 0,25 Prozentpunkte hätte die folgenden Auswirkungen (alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen bleiben unverändert):

Annahme	Aufwendungen für	Nettoverbindlichkeit aus
	Altersversorgungsleistungen im Geschäftsjahr 2017	Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2017
Abzinsungssatz	\$ (28)	\$ (499)
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 7	\$ 88
Inflationsrate	\$ 5	\$ 125

Eine um ein Jahr höhere Lebenserwartung zum 31. Dezember 2017 für alle leistungsorientierten Pläne würde die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen um USD 301 Mio. und die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2017 um USD 16 Mio. erhöhen. Alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen blieben unverändert.

Zum 31. Dezember 2017 wurde im Rahmen der sonstigen Altersversorgungsleistungen für alle Planteilnehmer eine gewichtete durchschnittliche jährliche Steigerungsrate der Kosten für die Kranken- und Zahnversicherung pro Kopf (Kostentrend) von 5,25 % unterstellt, die bis zum Kalenderjahr 2027 schrittweise auf 5,08 % absinken und danach voraussichtlich auf diesem Niveau verbleiben wird. Eine Veränderung des geschätzten Kostentrends im Bereich der medizinischen Leistungen um einen Prozentpunkt würde sich zum 31. Dezember 2017 und für das dann endende Geschäftsjahr wie folgt auswirken:

	Erhöhung um einen	Verminderung um einen
	Prozentpunkt	Prozentpunkt
Auswirkung auf die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	\$ 29	\$ (25)
Auswirkung auf die Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen	\$ 2	\$ (2)

23. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	\$ 2.888	\$ 2.126	\$ 2.812
Antizipative Passiva	815	639	613
Zinsen	139	141	154
Sonstige	352	333	461
	\$ 4.194	\$ 3.239	\$ 4.040

24. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 wie folgt:

Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen Personalstrukturmaßnahmen					
	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 670	\$ 562	\$ 111	\$ 923	\$ 2.266
Zuführung	227	81	265 ⁽²⁾	207 ⁽³⁾	780
Inanspruchnahme	(167)	(86)	(104)	(304)	(661)
Auflösung	(108)	(2)	(14) ⁽²⁾	(48) ⁽⁴⁾	(172)
Aufzinsungsaufwand	1	8	-	11	20
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(1)	(9)	-	3	(7)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	(13) ⁽⁵⁾	-	-	(544) ⁽⁵⁾	(557)
Einfluss von Wechselkursänderungen	50	-	19	13	82
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 659	\$ 554	\$ 277	\$ 261	\$ 1.751
davon kurzfristig	\$ 557	\$ 72	\$ 126	\$ 182	\$ 937
davon langfristig	102	482	151	79	814
	\$ 659	\$ 554	\$ 277	\$ 261	\$ 1.751
Leistungen in Verbindung mit Restrukturierungsinitiativen, Kredit- und Abfindungen und sonstigen Personalstrukturmaßnahmen					
	Produktgarantien	Restwertgarantien	Personalstrukturmaßnahmen	Sonstiges ⁽¹⁾	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2016	\$ 725	\$ 670	\$ 66	\$ 565	\$ 2.026
Zuführung	298	14	252 ⁽²⁾	763 ⁽³⁾	1.327
Inanspruchnahme	(223)	(107)	(181)	(270)	(781)
Auflösung	(110)	(22)	(18) ⁽²⁾	(121) ⁽⁴⁾	(271)
Aufzinsungsaufwand	1	6	-	6	13
Einfluss von Änderungen der Abzinsungssätze	(2)	1	-	(16)	(17)
Einfluss von Wechselkursänderungen	(19)	-	(8)	(4)	(31)
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 670	\$ 562	\$ 111	\$ 923	\$ 2.266
davon kurzfristig	\$ 521	\$ 59	\$ 110	\$ 132	\$ 822
davon langfristig	149	503	1	791	1.444
	\$ 670	\$ 562	\$ 111	\$ 923	\$ 2.266

⁽¹⁾ Enthält im Wesentlichen Rückstellungen für belastende Verträge, Ansprüche und Rechtsstreitigkeiten.

⁽²⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zu den Zuführungen zu bzw. der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsaufwendungen.

⁽³⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen über die Zuführung zu den Rückstellungen im Zusammenhang mit der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung, im Zusammenhang mit der Primove-Wertminderung und sonstigen Kosten und mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit im Geschäftsjahr 2017 (enthält eine Zuführung im Zusammenhang mit der Rückstellung für belastende Verträge in Verbindung mit dem C Series-Flugzeugprogramm und mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit im Geschäftsjahr 2016).

⁽⁴⁾ Anhangsangabe 8 "Sonderposten" enthält weitere Informationen zur Auflösung der Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms

gebildet wurden.

(5) Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthält weitere Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP.

25. SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	\$ 550	\$ 395	\$ 411
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	538	627	702
Subventionierte Leasinggebühren ⁽²⁾	74	141	135
Kurzfristiger Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten ⁽³⁾	18	31	71
Einmalige Kosten der Zulieferer	13	351	20
Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	-	25	133
Sonstige	114	37	138
	\$ 1.307	\$ 1.607	\$ 1.610
davon kurzfristig	\$ 342	\$ 608	\$ 991
davon langfristig	965	999	619
	\$ 1.307	\$ 1.607	\$ 1.610

(1) Es wird auf Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" verwiesen.

(2) Der vertraglich zahlbare Betrag belief sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 88 Mio. (31. Dezember 2016: USD 160 Mio.; 1. Januar 2016: USD 182 Mio.)

(3) Es wird auf Anhangsangabe 27 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" verwiesen.

26. SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

Die sonstigen Verbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Leistungen an Arbeitnehmer ⁽¹⁾	\$ 690	\$ 652	\$ 647
Rückstellungen für langfristige Auftragskosten	640	579	606
Abgegrenzte Umsatzerlöse	465	422	397
Beiträge von Zulieferern für Flugzeugprogramme	388	650	606
Sonstige Steuern	234	163	212
Ertragsteuern	190	222	224
Sonstige	449	506	578
	\$ 3.056	\$ 3.194	\$ 3.270
davon kurzfristig	\$ 2.310	\$ 2.175	\$ 2.274
davon langfristig	746	1.019	996
	\$ 3.056	\$ 3.194	\$ 3.270

(1) Alle Leistungen an Arbeitnehmer mit Ausnahme der Altersversorgungsleistungen, die in den Posten "Altersversorgungsleistungen" und "Sonstige Vermögenswerte" ausgewiesen werden (siehe Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen").

27. LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN

Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

31. Dezember 2017

	Kapitalbetrag in		Vertraglicher	Verzinsung	Nach Berücksichtigung des Effekts von Fair Value		
	Ursprungswährung	Währung			Hedges	Laufzeit	ende Betrag
Senior Notes	850	USD	7,75 %		entf. ⁽²⁾	März 2020	\$ 885
	780	EUR	6,13 %		entf.	Mai 2021	1.019
	1.400	USD	8,75 %		entf.	Dez. 2021	1.373
	500	USD	5,75 %		3-Monats-Libor + 3,36 ⁽³⁾	März 2022	506
	1.200	USD	6,00 %		3-Monats-Libor + 3,57 ⁽³⁾	Okt. 2022	1.223
	1.250	USD	6,13%		3-Monats-Libor + 3,48 ⁽⁴⁾	Jan. 2023	1.281
	1.000	USD	7,50 %		entf.	Dez. 2024	990
	1.500	USD	7,50 %		entf.	März 2025	1.490
	600 ⁽⁵⁾	USD	4,75 %		entf.	entf.	-
	650 ⁽⁶⁾	USD	7,50 %		entf.	entf.	-
	750 ⁽⁶⁾	USD	5,50 %		entf.	entf.	-
Anleihen	250	USD	7,45 %		entf.	Mai 2034	248
Schuldverschreibungen	150	CAD	7,35 %		entf.	Dez. 2026	119
Sonstiges ⁽⁷⁾	versch. ⁽⁸⁾	versch.	versch. ⁽⁸⁾		entf.	2018-2026	84
							\$ 9.218
davon kurzfristig ⁽⁹⁾							\$ 18
davon langfristig							9.200
							\$ 9.218

31. Dezember 2016

	Betrag	1. Januar 2016	Betrag
Senior Notes	\$ 899		\$ 916
	931		985
	1.369		-
	507		510
	1.228		1.234
	1.280		1.290
	-		-
	1.488		1.487
	596		594
	-		677
	-		740
Anleihen	248		248
Schuldverschreibungen	111		107
Sonstiges ⁽⁷⁾	112		191
	\$ 8.769		\$ 8.979
davon kurzfristig ⁽⁹⁾	\$ 31		\$ 71
davon langfristig	8.738		8.908

31. Dezember 2016

Betrag	1. Januar 2016 Betrag
\$ 8.769	\$ 8.979

- (1) Zinsen auf zum 31. Dezember 2017 bestehende langfristige Finanzverbindlichkeiten sind halbjährlich zahlbar, mit Ausnahme der sonstigen Finanzverbindlichkeiten, bei denen der Zinszahlungszeitpunkt variabel ist.
- (2) Der verbleibende Anteil der in Bezug auf diese Senior Notes bestehenden Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeit im Zinsaufwand amortisiert.
- (3) Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehende Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal der Geschäftsjahre 2015 und 2017 teilweise beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten im Zinsaufwand amortisiert.
- (4) Die in Bezug auf diese Senior Notes bestehende Zinsswap-Vereinbarung wurde im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2015 teilweise beendet. Da diese Zinsswaps Teil eines Fair Value Hedges waren, werden die mit dem Grundgeschäft erfassten abgegrenzten Gewinne bis zur Fälligkeit der Finanzverbindlichkeiten im Zinsaufwand amortisiert.
- (5) Rückkauf gemäß einer im November 2017 ausgeübten Rückkaufoption.
- (6) Rückkauf gemäß einer im Dezember 2016 ausgeübten Rückkaufoption.
- (7) Einschließlich Verpflichtungen aus Finanzierungsleasing.
- (8) Der Nominalwert der sonstigen langfristigen Finanzverbindlichkeiten belief sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 84 Mio. (31. Dezember 2016: USD 112 Mio.; 1. Januar 2016: USD 191 Mio.). Der vertragliche Zinssatz entspricht dem gewichteten Durchschnittssatz und betrug zum 31. Dezember 2017 5,99 % (31. Dezember 2016: 5,43 %; 1. Januar 2016: 4,78 %).
- (9) Es wird auf Anhangsangabe 25 "Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten" verwiesen.

entf.: entfällt

Sämtliche Senior Notes und Anleihen sind gleichrangig und nicht besichert. Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten sowie der zwei unbesicherten revolving Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditaufgaben zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Weitere Informationen sind in Anhangsangabe 32 "Kreditfazilitäten" enthalten. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder die Unfähigkeit, diese Auflagen zu erfüllen, könnte zu einer Verletzung der Bedingungen der Fazilitäten führen. Dies würde die Kreditinstitute des Konzerns berechtigen, eine sofortige Aufhebung oder Bardeckung aller bestehenden Akkreditive zu verlangen, und darüber hinaus den Anleihehabern und anderen Kreditgebern die Veranlassung bieten, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen. Diese Bedingungen wurden zum 31. Dezember 2017 und 2016 sowie zum 1. Januar 2016 erfüllt.

Im Buchwert der langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind Tilgungszahlungen, Transaktionskosten, nicht amortisierte Disagios und die in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten, die Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des Fair Value sind, vorgenommenen Basisanpassungen berücksichtigt. Die nachfolgende Übersicht zeigt die vertraglich vereinbarte zukünftige Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Innerhalb eines Jahres	\$ 18	\$ 31	\$ 71
In 1 bis 5 Jahren	4.934	3.736	2.946
In mehr als 5 Jahren	4.137	4.829	5.680
	\$ 9.089	\$ 8.596	\$ 8.697

28. ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Am 16. Oktober 2017 schloss der Konzern einen Vertrag mit der Airbus SE (Airbus) ab, dem zufolge Airbus für die CSALP, das Produktions- und Vertriebsunternehmen des C Series-Flugzeugs, sein Know-how in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst bereitstellen wird. Zum Zeitpunkt des Closing wird Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP erwerben. Bombardier und Investissement Québec (IQ) werden ca. 31 % bzw. 19 % der Anteile halten. Der Konzern macht Fortschritte bei der Einholung der regulatorischen Genehmigungen für die C Series-Partnerschaft mit Airbus und geht davon aus, dass er im Jahr 2018 alle Genehmigungen für die Partnerschaft erhalten wird. Daher hält das Management den Abschluss der Transaktion für höchstwahrscheinlich.

Die Unternehmenszentrale der CSALP sowie ihre primäre Montageanlage und die damit zusammenhängenden Funktionen werden in Québec verbleiben und dabei von der weltweiten Reichweite und Größe von Airbus profitieren. Die globale Branchenpräsenz von Airbus wird durch die Endmontageanlage in Kanada sowie die zusätzliche C Series-Produktion am Airbus-Standort in Alabama, USA, erweitert.

Eigentumsstruktur und wichtigste Vertragselemente

Das C Series-Flugzeugprogramm wird von der CSALP betrieben, an der Bombardier und IQ zum 31. Dezember 2017 eine Beteiligung von ca. 63 % bzw. 37 % hielten. Der Investitionsvertrag sieht vor, dass Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP erwirbt. Airbus wird kommerzielle Vereinbarungen in Bezug auf (i) Vertriebs- und Marketingunterstützung für das C Series-Flugzeugprogramm, (ii) das Beschaffungsmanagement, wozu auch die Leitung von Verhandlungen zur Verbesserung von Lieferantenverträgen der CSALP gehört, und (iii) Kundensupport abschließen. Zum Zeitpunkt des Closing wird keiner der Partner Bareinzahlungen leisten und die CSALP wird keine finanziellen Verbindlichkeiten übernehmen. Es ist außerdem vorgesehen, dass Bombardier seinen derzeitigen Finanzierungsplan für die CSALP fortführt und, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe der CSALP während des ersten Jahres nach dem Closing in Höhe von maximal USD 350 Mio. und während des zweiten und dritten Jahres nach dem Closing in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. für beide Jahre ausgleicht. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der CSALP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Alle Liquiditätsengpässe, die innerhalb dieser Zeiträume über die vorstehend aufgeführten Beträge hinausgehen, sind zu gleichen Teilen von dem Konzern, Airbus und IQ (im letzteren Fall in eigenem Ermessen) zu tragen.

Airbus werden Kaufrechte in Bezug auf die gesamten Anteile von Bombardier an der CSALP zum Marktwert gewährt, wobei der Betrag für stimmrechtslose Anteile auf den investierten Betrag zuzüglich aufgelaufener, aber noch nicht gezahlter Dividenden begrenzt ist. Die Kaufrechte umfassen auch ein Kaufrecht, das frühestens 7,5 Jahre nach dem Closing ausübbar ist. Bei Eintritt bestimmter Umstände wie Änderungen der Beherrschungsverhältnisse bei Bombardier kann das Kaufrecht jedoch früher ausgeübt werden. Bombardier werden entsprechende Verkaufsrechte gewährt, wonach Bombardier verlangen kann, dass Airbus nach Ablauf desselben Zeitraums die Bombardier-Anteile zum Marktwert erwirbt. Die Anteile von IQ können von der CSALP unter bestimmten Bedingungen ab dem Jahr 2023 zum Marktwert zurückgekauft werden. IQ werden entsprechende Verkaufsrechte gewährt, wonach IQ verlangen kann, dass die CSALP ab dem Jahr 2023 unter bestimmten Bedingungen die Anteile von IQ zum Marktwert erwirbt. Darüber hinaus werden IQ Mitverkaufsrechte (tag along rights) gewährt, wenn Bombardier seine Anteile an der CSALP verkauft.

Das Board of Directors der CSALP wird zu Beginn aus sieben Directors bestehen, von denen vier von Airbus, zwei von Bombardier und einer von IQ vorgeschlagen werden. Airbus erhält das Recht, den Chairman der CSALP zu ernennen.

Die Transaktion umfasst auch zum Zeitpunkt des Closing die Ausgabe von Optionsscheinen an Airbus, die zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien (mit nachrangigem Stimmrecht) von Bombardier zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe des US-Dollar-Gegenwerts von CAD 2,29 berechtigen. Die Optionsscheine haben eine Laufzeit von fünf Jahren ab dem Datum der Ausgabe, sind nicht börsennotiert und sehen marktübliche Anpassungsbestimmungen vor, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen. Die Toronto Stock Exchange (TSX) hat die Annahme der Privatplatzierung dieser Optionsscheine beschlossen und die Zulassung der Class-B-Aktien zur amtlichen Notierung an der TSX gemäß ihren Optionsbedingungen unter Vorbehalt genehmigt. Die Börsennotierung kann nur erfolgen, wenn Bombardier alle Zulassungsvoraussetzungen der TSX erfüllt hat.

Die Transaktion wurde von den Boards of Directors von Airbus und Bombardier sowie von der Regierung von Québec genehmigt. Allerdings müssen noch die entsprechenden regulatorischen Genehmigungen eingeholt werden und sonstige Bedingungen, die für derartige Transaktionen üblich sind, erfüllt werden. Derzeit wird mit dem Abschluss der Transaktion im Jahr 2018 gerechnet.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Die wichtigsten Klassen von zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, gestalteten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt:

	31. Dezember 2017
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 69
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte ⁽¹⁾	1.043
Langfristige Vermögenswerte ⁽²⁾	3.038
Summe Vermögenswerte	\$ 4.150
Kurzfristige Verbindlichkeiten ⁽³⁾	\$ 934
Langfristige Verbindlichkeiten ⁽⁴⁾	1.599
Summe Verbindlichkeiten	\$ 2.533

- (1) Umfasst hauptsächlich Vorräte.
 (2) Umfasst hauptsächlich im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge.
 (3) Umfasst hauptsächlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, Lieferantenvorschüsse und Anzahlungen für Flugzeugprogramme.
 (4) Umfasst hauptsächlich einmalige Kosten der Zulieferer, Rückstellungen und Anzahlungen für Flugzeugprogramme.
 Darüber hinaus wies die CSALP zum 31. Dezember 2017 ein kumuliertes sonstiges Ergebnis in Höhe von USD 32 Mio. aus.
 Diese Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden im berichtspflichtigen Segment Commercial Aircraft ausgewiesen.

29. GEZEICHNETES KAPITAL

Vorzugsaktien

Die genehmigten Vorzugsaktien stellten sich zum 31. Dezember 2017, 31. Dezember 2016 und 1. Januar 2016 wie folgt dar:

	Genehmigung für die genannte Serie		
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2			12.000.000
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3			12.000.000
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4			9.400.000
Die ausgegebenen und vollständig einbezahlten Vorzugsaktien stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:			
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	5.811.736	9.692.521	9.692.521
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	6.188.264	2.307.479	2.307.479
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000	9.400.000	9.400.000

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2

Rückkauf:

Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns zu einem Stückpreis von CAD 25,50 zurück erworben werden.

Umwandlung:

Die Aktien können auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 umgewandelt werden. Wenn der Konzern feststellen sollte, dass unter Berücksichtigung aller von den Inhabern zur Umwandlung angebotenen Aktien 14 Tage vor dem jeweiligen Stichtag weniger als 1.000.000 kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2 im Umlauf verbleiben würden, werden die verbleibenden Aktien dieser Serie automatisch in dieselbe Anzahl von Aktien der Serie 3 umgewandelt. Sollte der Konzern hingegen 14 Tage vor dem Umwandlungsstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 3 im Umlauf verbleiben würden, dürfen keine Aktien der Serie 2 umgewandelt werden.

Dividende:

Seit dem 1. August 2002 wird, sofern eine Ausschüttung beschlossen wird, jeweils am 15. jedes Monats eine variable kumulative Vorzugsb dividende ausgeschüttet, wobei der variable Jahresdividendensatz zwischen 50 % und 100 % des kanadischen Leitzinssatzes beträgt und wie folgt angepasst wird. Der Dividendensatz variiert in

Abhängigkeit vom Leitzinssatz und wird monatlich um maximal 4 % nach oben bzw. unten korrigiert, wenn der Börsenkurs der kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 2 auf unter CAD 24,90 je Aktie sinkt oder auf über CAD 25,10 je Aktie steigt.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3

Rückkauf:

Die Aktien können auf Wunsch des Konzerns am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres zu einem Stückpreis von CAD 25,00 zurückgekauft werden.

Umwandlung:

Die Aktien können auf Wunsch des Inhabers am 1. August 2022 sowie am 1. August jedes fünften folgenden Kalenderjahres im Verhältnis 1:1 in kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2 umgewandelt werden. Wenn der Konzern feststellen sollte, dass unter Berücksichtigung aller von den Inhabern zur Umwandlung angebotenen Aktien 14 Tage vor dem jeweiligen Stichtag weniger als 1.000.000 kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 im Umlauf verbleiben würden, werden die verbleibenden Aktien dieser Serie automatisch in dieselbe Anzahl von Aktien der Serie 2 umgewandelt. Sollte der Konzern hingegen 14 Tage vor dem Umwandlungsstichtag feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt weniger als 1.000.000 Aktien der Serie 2 im Umlauf verbleiben würden, dürfen keine Aktien der Serie 3 umgewandelt werden.

Dividende:

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3 berechtigen, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, innerhalb des Fünfjahreszeitraums vom 1. August 2017 bis einschließlich 31. Juli 2022 zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsbardividende in Höhe von 3,983 % bzw. CAD 0,99575 p. a. je Aktie, zahlbar jeweils vierteljährlich am 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in einem Teilbetrag von CAD 0,2489375. Die von dem Konzern in Bezug auf die kumulativen Vorzugsaktien für jeden folgenden Fünfjahreszeitraum festgelegten jährlichen Bardividenden dürfen gemäß den neu gefassten Satzungsbestimmungen nicht weniger als 80 % der Rendite von kanadischen Staatsanleihen betragen.

Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4

Rückkauf:

Unter bestimmten Voraussetzungen kann der Konzern die kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 unter Beachtung einer Benachrichtigungsfrist von 30 bis 60 Tagen gegen Barzahlung zurückerwerben, wobei der Stückpreis bei CAD 25,00 liegt.

Umwandlung:

Der Konzern kann vorbehaltlich der Zustimmung der Toronto Stock Exchange und anderer Börsen, an denen die kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 zum jeweiligen Zeitpunkt notiert sind, alle oder einen Teil der umlaufenden kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 jederzeit in vollständig einbezahlte und nicht nachschusspflichtige Class-B-Aktien des Konzerns mit

Dividende:

nachrangigem Stimmrecht umwandeln. Die Anzahl von Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, in die jede kumulative rückkaufbare Vorzugsaktie der Serie 4 umgewandelt werden kann, wird ermittelt, indem der zum betreffenden Zeitpunkt geltende Rückkaufpreis einschließlich aller bis zum Umwandlungsstichtag (dieser nicht eingeschlossen) aufgelaufenen und nicht ausgeschütteten Dividenden durch den höheren Betrag aus CAD 2,00 und 95 % des an der Toronto Stock Exchange innerhalb eines Zeitraums von 20 aufeinanderfolgenden Handelstagen, der am vierten Tag vor dem Umwandlungsstichtag oder, falls dieser vierte Tag kein Handelstag ist, an dem diesem vierten Tag unmittelbar vorangehenden Handelstag endet, notierten gewichteten durchschnittlichen Kurses der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht dividiert wird. Der Konzern hat das Recht, jederzeit eine oder mehrere neue Serien von Vorzugsaktien aufzulegen, in die die Inhaber von kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 ihre Aktien im Verhältnis 1:1 freiwillig umwandeln können.

Die Inhaber von kumulativen rückkaufbaren Vorzugsaktien der Serie 4 sind, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, zum Bezug einer festen kumulativen Vorzugsb dividende in Höhe von 6,25 % bzw. CAD 1,5625 p. a. je Aktie berechtigt, zahlbar jeweils vierteljährlich am 31. Januar, 30. April, 31. Juli und 31. Oktober in einem Teilbetrag von CAD 0,390625 je Aktie.

Stammaktien

Alle Stammaktien sind nennwertlos.

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)

Stimmrechte:

Je zehn Stimmen.

Umwandlung:

Auf Wunsch des Inhabers jederzeit in je eine Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht konvertierbar.

Dividende:

Nach Ausschüttung der nachfolgend angegebenen Vorzugsdividende für Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) berechtigen Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) zum Erhalt jeder zusätzlichen Dividende, die sowohl für Class-A-Aktien als auch für Class-B-Aktien ausgeschüttet wird, wobei eine solche Zusatzdividende Aktie für Aktie gleichmäßig auf Class-A- und Class-B-Aktien verteilt wird. Sofern eine zusätzliche Dividende beschlossen wird, ist diese jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember zahlbar.

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)

Stimmrechte:

Je eine Stimme.

Umwandlung:

Auf Wunsch des Inhabers in je eine Class-A-Aktie (Mehrstimmrechtsaktie) konvertierbar, wenn (i) der gegenwärtige Mehrheitsaktionär (die Familie

Dividende:

Bombardier) einem entsprechenden Angebot an Inhaber von Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) zustimmt oder (ii) der Mehrheitsaktionär nicht länger mehr als 50 % aller im Umlauf befindlichen Class-A-Aktien des Konzerns (Mehrstimmrechtsaktien) hält.

Die Inhaber der Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) sind gegenüber Inhabern von Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) vorrangig zum Erhalt einer nicht kumulativen Dividende in Höhe von CAD 0,0015625 je Aktie berechtigt, die, sofern eine Dividendenausschüttung beschlossen wird, jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember in einem Teilbetrag von CAD 0,000390625 je Aktie ausgezahlt wird. Nach Ausschüttung dieser Vorzugsdividende berechnen Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) zum Erhalt jeder zusätzlichen Dividende, die sowohl für Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) als auch für Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht) ausgeschüttet wird, wobei eine solche Zusatzdividende Aktie für Aktie gleichmäßig auf Class-A- und Class-B-Aktien verteilt wird. Sofern eine zusätzliche Dividende beschlossen wird, ist diese jeweils vierteljährlich am 31. März, 30. Juni, 30. September und 31. Dezember zahlbar.

Die Anzahl der ausgegebenen und vollständig einbezahlten Stammaktien sowie der genehmigten Stammaktien hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:

Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	313.900.550	313.900.550
Umgewandelt in Class B	(2.001)	-
Stand am Ende des Geschäftsjahres	313.898.549	313.900.550
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000

Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Ausgegeben und vollständig einbezahlt		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	1.932.675.863	1.932.511.397
Ausgabe von Aktien	104.900	164.466
Umgewandelt aus Class A	2.001	-
	1.932.782.764	1.932.675.863
In Verbindung mit dem PSU- und dem RSU-Plan von einem Treuhänder verwaltet		
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	(53.533.118)	(26.194.908)
Zurück erworben	-	(27.338.210)
Ausgegeben	550.067	-
	(52.983.051)	(53.533.118)

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Stand am Ende des Geschäftsjahres	1.879.799.713	1.879.142.745
Genehmigt	3.592.000.000	3.592.000.000
Die Anzahl der ausübaren Optionsscheine hat sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt verändert:		

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	205.851.872	-
Ausgabe von Optionsscheinen	-	205.851.872
Stand am Ende des Geschäftsjahres	205.851.872	205.851.872

Im Februar 2016 gab der Konzern im Namen der CDPQ Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von sieben Jahren zum Bezug von bis zu 105.851.872 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,66 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21 unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen (die Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht).

Am 30. Juni und 1. September 2016 gab Bombardier außerdem im Namen von Investissement Québec Optionsscheine aus, die über einen Zeitraum von fünf Jahren zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht am Grundkapital der Bombardier Inc. zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe von USD 1,72 (US-Dollar-Gegenwert von CAD 2,21 unter Zugrundelegung des am Datum des Abschlusses der Zeichnungsvereinbarung geltenden Wechselkurses) berechtigen.

Dividenden

Die folgenden Dividendenausschüttungen wurden beschlossen:

	Beslossene Dividenden für die Geschäftsjahre zum		Beslossene Dividenden nach dem	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	31. Dezember 2017	
	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)	Je Aktie (CAD)	Gesamt (in Mio. USD)
Class-A-Stammaktien	0,00	\$ -	0,00	\$ -
Class-B-Stammaktien	0,00	-	0,00	-
		-		-
Vorzugsaktien, Serie 2	0,72	4	0,13	1
Vorzugsaktien, Serie 3	0,89	3	0,25	1
Vorzugsaktien, Serie 4	1,56	11	0,39	3
		18		5
		\$ 18		\$ 5

30. ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG

PSU-, DSU- und RSU-Pläne

Das Board of Directors des Konzerns hat einen PSU-Plan und einen RSU-Plan genehmigt, die unter bestimmten Voraussetzungen die Gewährung von PSUs bzw. RSUs an Führungskräfte und bestimmte andere Mitarbeiter vorsehen. Die PSUs und RSUs berechtigen die Empfänger nach Ablauf des Erdienungszeitraums zum Erhalt einer festgelegten Zahl von Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht. Die RSUs berechtigen außerdem bestimmte Empfänger zum Erhalt einer Barzahlung, die dem Wert der RSUs entspricht. Weiterhin hat das Board of Directors des Konzerns einen DSU-Plan genehmigt, der die Gewährung von DSUs an hochrangige Führungskräfte vorsieht. Der DSU-Plan ist ähnlich ausgestaltet wie der PSU-Plan, wobei die Vergütungsrechte aus den DSUs jedoch nur bei altersbedingtem Ausscheiden des Planteilnehmers oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses mit dem Planteilnehmer ausgeübt werden können. Im Geschäftsjahr 2017 wurden DSUs, PSUs und RSUs im Gesamtwert von USD 47 Mio. zur Ausgabe freigegeben (Vorjahr: USD 50 Mio.).

Die Anzahl der PSUs, DSUs und RSUs hat sich in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 wie folgt entwickelt:

	2017			2016		
	PSUs	DSUs	RSUs	PSUs	DSUs	RSUs
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	39.324.712	2.677.843	22.058.924	15.627.217	4.883.829	22.332.682
Zugeteilt	38.540.340	439	-	31.233.004	-	1.659.631
Ausgeübt	(495.307)	(151.671)	-	(65.790)	(351.061)	-
Verwirkt	(10.238.393)	(1.372.230)	(1.260.823)	(7.469.719)	(1.854.925)	(1.933.389)
Stand am Ende des Geschäftsjahres	67.131.352	1.154.381 ⁽¹⁾	20.798.101	39.324.712	2.677.843 ⁽¹⁾	22.058.924

⁽¹⁾ Davon waren zum 31. Dezember 2017 1.154.381 DSUs ausübbar geworden (1.260.639 zum 31. Dezember 2016).

Die Vergütungsrechte aus den zugeteilten PSUs und DSUs werden ausübbar, wenn bestimmte finanzielle Zielvorgaben erfüllt sind. Der Umwandlungsgrad der ausübbaaren PSUs und DSUs reicht von 50 % bis 150 %. Bei Erreichen der finanziellen Erfolgsziele werden die Rechte aus den PSUs und DSUs im Allgemeinen drei Jahre nach ihrer Gewährung ausübbar. Bei Zuteilungen zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 31. Dezember 2017 liegt das Ausübbarkeitsdatum zwischen August 2019 und August 2020. Die gewährten RSUs werden ungeachtet des Erreichens der Erfolgsziele ausübbar. Dies ist in der Regel drei Jahre nach ihrer Gewährung der Fall. Bei Zuteilungen aus dem Jahr 2015 liegt das Ausübbarkeitsdatum im August 2018.

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2017 gewährten PSUs und RSUs betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 2,04 (Vorjahr: USD 1,50). Der jeweilige Fair Value der gewährten PSUs und RSUs wurde anhand des Schlusskurses ermittelt, zu dem eine Class-B-Aktie des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht an der Toronto Stock Exchange notiert.

Der Konzern weist zu gegebener Zeit einen vertraglich eingesetzten Treuhänder an, für den PSU-Plan und/oder den RSU-Plan Class-B-Aktien des Konzerns mit nachrangigem Stimmrecht am offenen Markt zu erwerben (vgl. Anhangsangabe 29 "Gezeichnetes Kapital"). Die Aktien werden vom Treuhänder so lange verwahrt, bis die PSUs bzw. RSUs ausübbar oder eingezogen werden. Die Kosten der in Verbindung mit den Plänen durchgeführten Aktienrückkäufe wurden vom gezeichneten Kapital abgezogen.

Im Geschäftsjahr 2017 wurde in Verbindung mit dem PSU-, dem DSU- und dem RSU-Plan ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 29 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: Vergütungsaufwand in Höhe von USD 11 Mio.).

Aktienoptionspläne

Im Rahmen der bestehenden Aktienoptionspläne werden Mitarbeitern in Schlüsselpositionen Optionen auf den Erwerb von Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht gewährt. Zum 31. Dezember 2017 standen von den für die Ausgabe im Rahmen der Aktienoptionspläne des Konzerns vorgesehenen 224.641.195 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht noch 65.065.789 Aktien zur Verfügung.

Laufender Aktienoptionsplan - Mit Wirkung zum 1. Juni 2009 änderte der Konzern den Aktienoptionsplan für Mitarbeiter in Schlüsselpositionen im Hinblick auf Optionen, die nach diesem Zeitpunkt gewährt wurden bzw. werden. Für den geänderten Plan gelten die folgenden wesentlichen Bestimmungen:

- Der Ausübungspreis der Optionen entspricht den gewichteten durchschnittlichen Börsenkursen an den letzten fünf Handelstagen vor Gewährung der Optionen.
- Die Optionen werden bei Ablauf von drei Jahren nach dem Gewährungszeitpunkt ausübbar.
- Die Optionen verfallen spätestens sieben Jahre nach ihrer Gewährung.

Die nachfolgende Tabelle liefert einen Überblick über den laufenden Aktienoptionsplan zum 31. Dezember 2017:

		Ausgegeben und im Umlauf		Ausübbar	
		Gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
Ausübungspreisspanne (in CAD)	Anzahl der Optionen	(in Jahren)			
1 bis 2	68.964.473	5,00	1,74	-	-
2 bis 4	41.421.459	5,49	2,84	9.957.695	3,72

		Ausgegeben und im Umlauf		Ausübbar	
		Gewichtete	Gewichteter	Gewichteter	Gewichteter
		durchschnittliche	durchschnittlicher	durchschnittlicher	durchschnittlicher
		Restlaufzeit	Ausübungspreis (in	Ausübungspreis (in	Ausübungspreis (in
Ausübungspreisspanne (in CAD)	Anzahl der Optionen	(in Jahren)	CAD)	Anzahl der Optionen	CAD)
4 bis 6	4.009.793	2,53	4,83	4.009.793	4,83
6 bis 8	1.912.000	0,43	7,01	1.912.000	7,01
	116.307.725			15.879.488	

In den Geschäftsjahren 2017 und 2016 wurden keine Optionen ausgeübt.

Die Anzahl der im Rahmen des laufenden Aktienoptionsplans ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Optionen hat sich in den nachstehend aufgeführten Geschäftsjahren wie folgt entwickelt:

	2017		2016	
	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)	Anzahl der Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis (in CAD)
Stand zu Beginn des Geschäftsjahres	97.039.186	2,38	74.347.206	2,61
Zugeteilt	27.745.712	2,55	29.195.107	1,94
Verwirkt	(5.577.590)	3,27	(4.486.127)	2,76
Verfallen	(2.899.583)	4,72	(2.017.000)	3,45
Stand am Ende des Geschäftsjahres	116.307.725	2,32	97.039.186	2,38
Ausübbar zum Jahresende	15.879.488	4,40	15.055.731	4,80

In Verbindung mit Optionen entstandener Aufwand für anteilsbasierte Vergütung

Der gewichtete durchschnittliche Fair Value der im Geschäftsjahr 2017 ausgegebenen Aktienoptionen betrug zum Gewährungszeitpunkt USD 0,90 je Option (Vorjahr: USD 0,64). Der Fair Value der Optionen wurde unter Anwendung eines Black-Scholes-Optionspreismodells anhand des Aktienkurses zum Gewährungszeitpunkt und der nachfolgend aufgeführten gewichteten durchschnittlichen Annahmen für die nachstehend genannten Geschäftsjahre ermittelt:

	2017	2016
Risikofreier Zinssatz	1,48 %	0,58 %
Erwartete Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Erwartete Volatilität des Börsenkurses der Aktien	50,38 %	49 %
Erwartete Dividendenrendite	0 %	0%

Im Geschäftsjahr 2017 wurde in Verbindung mit Aktienoptionsplänen ein Vergütungsaufwand in Höhe von USD 16 Mio. ausgewiesen (Vorjahr: USD 11 Mio.).

31. NETTOVERÄNDERUNG DER NICHT ZAHLUNGSWIRKSAMEN POSTEN

Die Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten stellte sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt dar:

	2017 ⁽¹⁾	2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 103	\$ 155
Vorräte	(836)	1.161
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, netto	325	(130)

	2017 ⁽¹⁾	2016
Sonstige Vermögenswerte	(72)	200
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	1.042	(699)
Rückstellungen	(36)	269
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	338	183
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	(311)	(452)
Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen	166	(159)
Sonstige Verbindlichkeiten	56	74
	\$ 775	\$ 602

⁽¹⁾ Für Zwecke der Kapitalflussrechnung umfasst die Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten alle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. In Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" sind detaillierte Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP enthalten.

Die Überleitung der Veränderung der Verbindlichkeiten zu den Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit stellt sich wie folgt dar:

	Langfristige Finanzverbindlichkeiten
Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 8.769
Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	
Erlöse aus der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	1.000
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(631)
Transaktionskosten	(15)
Summe Änderungen der Cashflows aus der Finanzierungstätigkeit	9.123
Effekt aus Änderungen der Wechselkurse	125
Sonstiges	(30)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 9.218

32. KREDITFAZILITÄTEN

Akkreditivfazilitäten

Die Akkreditivfazilitäten und ihr Laufzeitende stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbarer Betrag	Laufzeitende
31. Dezember 2017				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.270 ⁽¹⁾	\$ 4.013	\$ 257	2021 ⁽²⁾
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	169	231	2020 ⁽³⁾
	\$ 4.670	\$ 4.182	\$ 488	
31. Dezember 2016				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.489 ⁽¹⁾	\$ 3.311	\$ 178	2020
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	136	264	2019
	\$ 3.889	\$ 3.447	\$ 442	
1. Januar 2016				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.963 ⁽¹⁾	\$ 3.195	\$ 768	2019
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	600	221	379	2018

Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbare Betrag	Laufzeitende
\$ 4.563	\$ 3.416	\$ 1.147	

⁽¹⁾ Stand 31. Dezember 2017: EUR 3.560 Mio. (31. Dezember 2016: EUR 3.310 Mio.; 1. Januar 2016: EUR 3.640 Mio.).

⁽²⁾ Die Fazilität steht zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren zu Verfügung, in dem neue Akkreditive bis zur maximalen Höhe des Kreditrahmens eröffnet werden können. Dazu kommt ein Tilgungszeitraum von einem Jahr, in dem keine neuen Akkreditive eröffnet werden können. Laufzeitende der Fazilität ist 2021.

⁽³⁾ Die Fazilität steht zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren zu Verfügung, in dem neue Akkreditive bis zur maximalen Höhe des Kreditrahmens eröffnet werden können. Die Fazilität kann jährlich an ihrem Ausstellungsdatum vorbehaltlich der Zustimmung einer Mehrheit der Konsortiumsmitglieder jeweils um ein weiteres Jahr verlängert werden.

Zum 31. Dezember 2017 bestanden neben den in der Tabelle oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 3.037 Mio. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie Akkreditive in Höhe von USD 377 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2016: USD 1.869 Mio. bzw. USD 206 Mio.; 1. Januar 2016: USD 1.721 Mio. bzw. USD 173 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Segments Transportation nutzt der Konzern außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die mit Versicherungsgesellschaften vereinbart wurden. Zum 31. Dezember 2017 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,4 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2016: USD 2,9 Mrd.; 1. Januar 2016: USD 2,6 Mrd.).

Revolvierende Kreditfazilitäten

Der Konzern verfügt über eine unbesicherte revolvingende Kreditfazilität in Höhe von USD 400 Mio. (die "revolvingende Kreditfazilität"), die im Juni 2020 fällig ist und mit dem geltenden Basiszinssatz (Libor, im Falle einer Barinanspruchnahme in USD) zuzüglich eines Aufschlags verzinst wird. Sie steht für Barinanspruchnahmen zur Finanzierung des allgemeinen Working-Capital-Bedarfs des Konzerns (ausgenommen das Segment Transportation) zur Verfügung. Daneben verfügt der Konzern über eine unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über EUR 640 Mio. (USD 768 Mio.), die dem Segment Transportation für Barinanspruchnahmen zur Verfügung steht (die "revolvingende Kreditfazilität zugunsten von Transportation"). Diese Fazilität wird im Mai 2020 fällig und wird mit dem Euribor zuzüglich eines Aufschlags verzinst. Diese Fazilitäten wurden bis zum 31. Dezember 2017 nicht in Anspruch genommen.

Kreditauflagen

Im Rahmen der Akkreditivfazilitäten (ausgenommen die PSG-Fazilität) sowie der zwei unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten ist der Konzern durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio. und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über USD 400 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität und die revolvingenden Kreditfazilitäten zugunsten von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden. Diese Begriffe und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen definiert und stimmen nicht mit den in Anhangsangabe 33 "Kapitalmanagement" erläuterten globalen Finanzkennzahlen des Konzerns oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Darüber hinaus muss der Konzern dafür Sorge tragen, dass die Liquidität des Segments Transportation nicht unter einen Grenzwert von EUR 600 Mio. (USD 720 Mio.) fällt. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität (USD 400 Mio.) und die unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten (USD 400 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. bis USD 850 Mio. vor, je nach der Höhe des Verhältnisses des EBITDA zu den Fixkosten, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) zum Ende eines jeden Quartals des Geschäftsjahres 2017 (Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. im Geschäftsjahr 2016) ermittelt werden. Die vorgeschriebene Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Diese Bedingungen wurden zu jedem Quartalsende sowie zum 31. Dezember 2017 und 2016 bzw. zum 1. Januar 2016 erfüllt.

Der Konzern überwacht diese Kennzahlen regelmäßig, um zu gewährleisten, dass alle finanziellen Auflagen eingehalten werden. Darüber hinaus hat er Kontrollen eingerichtet, um zu prüfen, ob die vertraglichen Auflagen erfüllt sind.

33. KAPITALMANAGEMENT

Der Konzern analysiert seine Kapitalstruktur anhand von globalen Kennzahlen, die auf einer umfassenden wirtschaftlichen Betrachtung des Konzerns basieren, und beurteilt so seine Kreditwürdigkeit. Bei der Steuerung und Überwachung seiner globalen Kennzahlen verfolgt der Konzern das Ziel, eine hohe Bonitätseinstufung (Investment Grade) zu erreichen.

Die Konzernziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

— Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis höher als 5,0; und

— Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA unter 2,5.

Globale Kennzahlen - Die nachfolgenden globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditaufgaben erforderlichen Berechnungen überein.

	2017	2016
Angepasstes EBIT ⁽¹⁾	\$ 770	\$ 498
Angepasstes Zinsergebnis ⁽²⁾	\$ 631	\$ 618
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	1,2	0,8
Angepasstes Fremdkapital ⁽³⁾	\$ 9.631	\$ 9.184
Angepasstes EBITDA ⁽⁴⁾	\$ 1.162	\$ 943
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	8,3	9,7

⁽¹⁾ Entspricht dem EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltener Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. angepasst um die Abwicklung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit.

⁽²⁾ Entspricht den gezahlten Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung zuzüglich eines Aufzinsungsaufwands bei Sale-and-leaseback-Verpflichtungen sowie einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.

⁽³⁾ Entspricht den langfristigen Finanzverbindlichkeiten, angepasst um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder abgewickelten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und des Nettobarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.

⁽⁴⁾ Entspricht dem angepassten EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.

Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwacht der Konzern seine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 2,3 Mrd. (31. Dezember 2016: USD 2,5 Mrd.). Die Bewertung dieser Verbindlichkeit hängt von einer Reihe bedeutender langfristiger Annahmen ab. Hierzu zählen Abzinsungssätze, künftige Gehaltssteigerungen, Inflationsraten und Sterblichkeitsraten. Aufgrund von Veränderungen der Abzinsungssätze schwankte diese Verbindlichkeit in den vergangenen Jahren besonders stark. Verstärkt werden die Schwankungen noch durch den langfristigen Charakter der Verpflichtung. Der Konzern überwacht sorgfältig die Auswirkungen der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen auf seine künftigen Cashflows und hat zu diesem Zweck in den vergangenen Jahren umfassende Maßnahmen zur Risikominderung eingeführt.

Der Konzern kann seine Kapitalstruktur ändern, indem er langfristige Finanzverbindlichkeiten aufnimmt oder reduziert, freiwillige Einzahlungen in Pensionsfonds leistet, Aktien zurückkauft oder ausgibt oder die Höhe der Ausschüttungen an Aktionäre variiert.

Weitere Informationen zu den Kreditaufgaben sind in Anhangsangabe 32 "Kreditfazilitäten" enthalten.

34. FINANZRISIKOMANAGEMENT

Der Konzern ist durch die von ihm gehaltenen Finanzinstrumente Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie Marktrisiken ausgesetzt.

Ausfallrisiko

Das Risiko, dass eine Partei eines Finanzinstruments einer Verpflichtung nicht nachkommt und so bei der anderen Partei einen finanziellen Verlust verursacht.

Liquiditätsrisiko

Das Risiko, dass ein Unternehmen möglicherweise nicht in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus finanziellen Verbindlichkeiten zu erfüllen.

Marktrisiko

Das Risiko, dass sich der Fair Value oder künftige Zahlungsströme eines Finanzinstruments aufgrund von Schwankungen der Marktpreise verändern. Dabei können solche Fluktuationen sowohl auf Faktoren, die nur ein bestimmtes

Finanzinstrument oder dessen Emittenten betreffen, als auch auf Faktoren, die alle im Markt gehandelten vergleichbaren Finanzinstrumente betreffen, zurückzuführen sein. Der Konzern unterliegt im Wesentlichen dem Wechselkursrisiko und dem Zinsänderungsrisiko.

Ausfallrisiko

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen der gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit des Konzerns in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und anderen Kapitalanlagen. Darüber hinaus bestehen für den Konzern Ausfallrisiken im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit resultieren. Ausfallrisiken aus der Kreditgewährung beziehen sich insbesondere auf Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen gegenüber Aerospace-Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Geschäftsflugzeugen.

Die wirksame Überwachung und Kontrolle von Ausfallrisiken ist wesentlicher Bestandteil des konzernweiten Risikomanagements. Ausfallrisiken aus der Treasury-Tätigkeit werden gemäß der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement und der Konzernrichtlinie für das Management von Finanzinvestitionen (die "Richtlinie") von einer zentralen Finanzabteilung gesteuert. Die Richtlinie sieht eine Minimierung der sich aus den Treasury-Aktivitäten ergebenden Ausfallrisiken des Konzerns durch Beschränkung der vom Konzern getätigten Transaktionen auf Finanzinstitute mit hoher Bonität und solide Geldmarktfonds vor, für die jeweils eine Obergrenze für das Kontrahentenausfallrisiko festgelegt worden ist.

Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Konzerns, der Darlehensgewährung und der Gewährung von indirekten Finanzierungserleichterungen verbundenen Ausfallrisiken werden von den vier berichtspflichtigen Segmenten Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation gesteuert und kontrolliert. Die bedeutendsten von den Segmenten gesteuerten Ausfallrisiken beziehen sich auf Kundenausfallrisiken. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben den Erfahrungen des Konzerns mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens des Kunden dynamisch überprüft.

Es wird im Wesentlichen anhand der Ausfallrisikobewertung und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Verlustrisikos des Konzerns. Durch entsprechende Regelungen ist gewährleistet, dass finanzielle Risiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und bestätigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Ausfallrisiken werden unter Einsatz verschiedener Systeme und Verfahren, die abhängig von der jeweiligen Risikosituation ausgewählt werden, laufend überwacht. Zur Überwachung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Leasingforderungen und sonstigen Posten in Verbindung mit der direkten Finanzierung von Geschäften werden verschiedene Rechnungslegungs- und Berichtssysteme verwendet.

Maximales Ausfallrisiko - Das maximale Ausfallrisiko von Finanzinstrumenten entspricht in der Regel ihren Buchwerten, wie in Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" erläutert. Hiervon ausgenommen sind die nachstehend aufgeführten Finanzinstrumente, deren maximales Ausfallrisiko sich wie folgt darstellt:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 29	\$ 46	\$ 59
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ 193	\$ 181	\$ 169
Derivative Finanzinstrumente	\$ 310	\$ 326	\$ 362
Wertpapierbestand	\$ 306	\$ 319	\$ 304

Kreditqualität - Die Kreditqualität der weder überfälligen noch wertgeminderten finanziellen Vermögenswerte liegt sowohl nach externen als auch internen Bonitätsratingsystemen im Allgemeinen im Investment-Grade-Bereich, mit Ausnahme von Forderungen der Aerospace-Segmente, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen sowie bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements. Für Forderungen der Aerospace-Segmente werden üblicherweise weder extern noch intern Ratings erstellt. Die Bonität der betreffenden Kunden wird jedoch dynamisch überprüft, wobei die Erfahrungen des Konzerns mit diesen Kunden und deren Zahlungsverhalten herangezogen werden. Der Konzern sichert die Forderungen in der Regel durch zugrunde liegende Vermögenswerte, Wertpapierdepots oder Akkreditive ab. Zu den Kunden des Konzerns, auf die sich die Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen beziehen, zählen überwiegend Regionalfluggesellschaften, die über ein schlechteres Rating als "Investment Grade" verfügen. Die Kreditqualität der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit

Flugzeugen des Konzerns hängt wesentlich von der Bonität der Regionalfluggesellschaften ab. Die finanzierten Flugzeuge werden als Sicherheiten verwendet, um das Ausfallrisiko des Konzerns zu vermindern.

Informationen zum bilanzunwirksamen Ausfallrisiko des Konzerns, einschließlich des Ausfallrisikos bei den in Verbindung mit Flugzeugverkäufen gewährten Finanzierungsangeboten, sind in Anhangsangabe 39 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" enthalten.

Liquiditätsrisiko

Zur Steuerung des Liquiditätsrisikos bedient sich der Konzern detaillierter Liquiditätsprognosen sowie einer operativen und strategischen Langzeitplanung. Das Konzernliquiditätsmanagement soll durch laufende Überwachung der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse, die in Form einer detaillierten Prognose der Liquiditätssituation des Konzerns sowie durch langfristige operative und strategische Pläne erfolgt, sicherstellen, dass der Konzern über eine ausreichende Liquiditätsausstattung verfügt und seine liquiden Mittel wirtschaftlich einsetzt. Der Konzern verwendet Szenarioanalysen für Stresstests der Cashflow-Prognosen. Die Angemessenheit der Liquiditätsausstattung wird unter Berücksichtigung der historischen Volatilität und der saisonalen Anforderungen, der Ergebnisse von Stresstests, des Fälligkeitsprofils von Verbindlichkeiten, des Zugangs zu Kapitalmärkten, der Höhe der Kundenanzahlungen, des Working-Capital-Bedarfs, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Der Konzern lotet außerdem ständig aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die ihm die Optimierung seiner Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten. Außerdem hat der Konzern bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capital ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Sale-and-leaseback-Transaktionen bei Flugzeugen und Flugsimulatoren sowie die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten. Der Konzern überprüft auch regelmäßig sein Fremdkapitalprofil mit dem Ziel, Fälligkeiten zu steuern oder zu verlängern und/oder günstigere Konditionen für seine Bankkredite auszuhandeln. Außerdem überprüft er regelmäßig die Konditionen seiner Bankkredite und strebt dabei jährliche Verlängerungen der entsprechenden Verfügbarkeitszeiträume an. In diesem Zusammenhang steht er derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller seiner wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen seiner Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf die der Konzern keinen Einfluss hat, und er kann nicht gewährleisten, dass er in der Lage sein wird, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften die Geschäftstätigkeit des Konzerns, seine Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie seine Zahlungsströme nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es ihm nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

Fälligkeitsanalyse - Die Fälligkeiten der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, ausgenommen derivative Finanzinstrumente, stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

	Buchwert	Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung des Effekts der jeweils eingesetzten Sicherungsgeschäfte)				
		Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	5 bis 10 Jahre	Mehr als 10 Jahre
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ 2.988	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.231	1.202	2	-	1	3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾	\$ 908	126	155	-	674	166
Vermögenswerte		4.316	157	-	675	169
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.194	4.184	4	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 751	113	164	197	499	299
Langfristige Finanzverbindlichkeiten						
Kapitalbetrag	\$ 9.218	18	893	4.041	3.887	250
Zinsen		643	1.283	1.151	887	139
Verbindlichkeiten		4.958	2.344	5.389	5.273	688
Nettobetrag		\$ (642)	\$ (2.187)	\$ (5.389)	\$ (4.598)	\$ (519)

Nicht abgezinste Cashflows (vor Berücksichtigung
des Effekts der jeweils eingesetzten
Sicherungsgeschäfte)

	Ohne feste Fälligkeit	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ -	\$ 2.988
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	23	1.231
Sonstige finanzielle Vermögenswerte ⁽¹⁾	54	1.175
Vermögenswerte	77	5.394
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	6	4.194
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ⁽¹⁾	-	1.272
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Kapitalbetrag	-	9.089
Zinsen	-	4.103
Verbindlichkeiten	6	18.658
Nettobetrag	\$ 71	\$ (13.264)

⁽¹⁾ Der Buchwert der sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthält nicht den Buchwert von derivativen Finanzinstrumenten und der Buchwert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthält weder den Buchwert von derivativen Finanzinstrumenten noch den kurzfristigen Anteil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen aus langfristigen Aufträgen, die im März 2033 fällig werden. Der Konzern erhält im Rahmen der jeweiligen Verträge basierend auf der Zuverlässigkeit der fertiggestellten Züge Anreizzahlungen. Aufgrund künftiger Schwankungen innerhalb des zugrundeliegenden Index oder einer Neubewertung der Erreichung der Zuverlässigkeitsziele können sich die in der vorstehenden Tabelle ausgewiesenen Beträge ändern. Darüber hinaus würde eine Kündigung eines mit dem Auftrag verbundenen Dienstleistungsauftrags im Falle einer Nichterfüllung seitens des Konzerns zum Erlöschen jeglicher Ansprüche auf künftige Zahlungen führen.

Der Konzern hat mit bestimmten Zulieferern verlängerte Zahlungsziele von 240 Tagen ab Lieferung vereinbart. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit diesen verlängerten Zahlungszielen beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf EUR 479 Mio. (USD 575 Mio.) und waren mit einem gewichteten durchschnittlichen Zinssatz von 1,96 % verzinst. Die Zahlen für den Vorjahreszeitraum beliefen sich zum 31. Dezember 2016 auf EUR 272 Mio. (USD 287 Mio.) bzw. 1,75 %.

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten rückzahlbare staatliche Finanzhilfen. Im Rahmen der jeweiligen Verträge ist der Konzern verpflichtet, bei Auslieferung der Flugzeuge Rückzahlungen an den Staat zu leisten. Aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der Auslieferungsmenge und des Auslieferungszeitpunkts der Flugzeuge können sich die oben ausgewiesenen Beträge ändern.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente, ausgenommen eingebettete Derivate, stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

	Nennwert (in USD)	Bis 1 Jahr	1 Jahr	Nicht abgezinste Cashflows ⁽¹⁾			Mehr als 5 Jahre
				2 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre		
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Devisentermingeschäfte	\$ 12.374	\$ 280	\$ 24	\$ -	\$ -		\$ -
Zinsderivate	300	3	1	-	1		-
	\$ 12.674	\$ 283	\$ 25	\$ -	\$ 1		\$ -
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Devisentermingeschäfte	\$ 10.035	\$ (224)	\$ (6)	\$ -	\$ -		\$ -
Nettobetrag		\$ 59	\$ 19	\$ -	\$ 1		\$ -
							Nicht abgezinste Cashflows ⁽¹⁾ Gesamt

Nicht abgezinste
Cashflows⁽¹⁾
Gesamt

Derivative finanzielle Vermögenswerte	
Devisentermingeschäfte	\$ 304
Zinsderivate	5
	\$ 309
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	
Devisentermingeschäfte	\$ (230)
Nettobetrag	\$ 79

⁽¹⁾ Auf Fremdwährungen lautende Beträge wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Marktrisiko

Wechselkursrisiko

Aufgrund seiner internationalen Aufstellung ist der Konzern im gewöhnlichen Geschäftsverkehr signifikanten Wechselkursrisiken ausgesetzt, die insbesondere den kanadischen Dollar, das Pfund Sterling, den Schweizer Franken, die schwedische Krone und den Euro betreffen. Der Konzern setzt verschiedene Strategien zur Minderung dieser Risiken ein, darunter die Verwendung von derivativen Finanzinstrumenten und die Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten.

Die Hauptrisiken aus Wechselkursschwankungen werden von den Segmenten identifiziert und von der zentralen Finanzabteilung überwacht. Die Begrenzung der Kursänderungsrisiken erfolgt im Einklang mit der Konzernrichtlinie zum Wechselkursrisiko-Management (die "Richtlinie"). Ziel dieser Richtlinie ist die Minimierung der Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf den Konzernabschluss. Die Richtlinie legt fest, dass die potenziellen Verluste aus nachteiligen Kursänderungen bestimmte, vom Board of Directors genehmigte Obergrenzen nicht überschreiten dürfen. Ein potenzieller Verlust entspricht dem höchstmöglichen Verlust, der eintreten kann, wenn sich aus einem nicht abgesicherten Fremdwährungsrisiko über den Zeitraum von einem Quartal nachteilige Wechselkursänderungen ergeben. Die Richtlinie untersagt darüber hinaus Devisengeschäfte zu Spekulationszwecken, bei denen das Risiko eines Verlustes besteht, der den vom Board of Directors des Konzerns gestatteten Maximalverlust übersteigt.

Gemäß der Richtlinie ist das Management jedes Segments verpflichtet, alle tatsächlichen und möglichen Wechselkursrisiken aufzudecken, die sich aus der Geschäftstätigkeit des jeweiligen Segments ergeben. Die erkannten Risiken sind dem zentralen Finanzbereich zu melden, der wiederum gehalten ist, entsprechend den Vorgaben der Richtlinie Sicherungsgeschäfte abzuschließen.

Um die Risiken, von denen sie betroffen sind, wirksam steuern zu können, erstellen die Segmente langfristige Prognosen der Cashflows in den einzelnen Währungen. Die Aerospace-Segmente verfolgen eine progressive Hedging-Strategie, wohingegen sich Transportation gegen alle festgestellten Fremdwährungsrisiken absichert, um die Auswirkungen von Kursschwankungen auf das Segmentergebnis möglichst gering zu halten. Die Segmente schützen sich außerdem gegen Wechselkursrisiken, indem sie einen möglichst großen Teil ihrer Geschäftstätigkeit, wie Materialeinkauf, Kaufverträge und Finanzierungsaktivitäten, in ihrer jeweiligen funktionalen Währung abwickeln.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf die Bilanz zu steuern, führt die zentrale Finanzabteilung darüber hinaus eine Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten durch. Dabei werden im Wesentlichen langfristige Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung durch langfristige Vermögenswerte in derselben Währung ausgeglichen.

Der Konzern setzt vorwiegend Devisentermingeschäfte ein, um sich gegen Risiken aus Fremdwährungstransaktionen abzusichern und die Währung, aus der sich bei verschiedenen Bilanzposten Wechselkursrisiken ergeben, künstlich zu ändern. Ein signifikanter Teil der vom Konzern erwarteten Geschäfte und festen Verpflichtungen in Fremdwährung wird als Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Cashflows unter Anwendung der speziellen Regelungen für Sicherungsgeschäfte bilanziert. Insbesondere schließt der Konzern Devisentermingeschäfte ab, um das Risiko von Schwankungen der künftigen Zahlungsströme aus erwarteten Käufen und Verkäufen sowie festen Verpflichtungen zu mindern.

Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern eingesetzten Programme zur Absicherung gegen Kursänderungsrisiken, da die hierbei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente entsprechend der Zielsetzung, die Wechselkurse auf das gesicherte Grundgeschäft festzuschreiben, meist bis zur Endfälligkeit gehalten werden. Diese Programme werden jährlich überprüft und gegebenenfalls geändert, um sie den aktuellen Marktbedingungen bzw. der aktuellen Marktpraxis anzupassen.

Sensitivitätsanalyse

Wechselkursrisiken ergeben sich bei Finanzinstrumenten in Fremdwährung. Die Wechselkurssensitivität errechnet sich durch Aufsummierung der Nettorisiken aus der Währungsumrechnung in Bezug auf die vom Konzern eingesetzten und in der Konzernbilanz erfassten Finanzinstrumente. Die folgenden Auswirkungen auf das EBT im Geschäftsjahr 2017 ergaben sich vor Berücksichtigung von Cash Flow Hedges:

	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	Auswirkung auf das EBT EUR/USD	EUR/GBP	EUR/CHF
Gewinn (Verlust)	+10%	\$ 48	\$ (6)	\$ (15)	\$ 12	\$ (23)
					Auswirkung auf das EBT	
						Sonstige
Gewinn (Verlust)						\$ 16

Die folgende Übersicht zeigt den Einfluss von Derivaten, die als Teil einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung von Cashflows designiert sind, auf das sonstige Ergebnis für das Geschäftsjahr 2017. Änderungen des Fair Value dieser Derivate werden größtenteils durch die Neubewertung des abgesicherten Risikos ausgeglichen.

	Veränderung	CAD/USD	GBP/USD	Auswirkung auf das sonstige Ergebnis vor Ertragsteuern EUR/USD	EUR/GBP	EUR/CHF
Gewinn	+10%	\$ 201	\$ 47	\$ 85	\$ 91	\$ 89
					Auswirkung auf das	
					sonstige Ergebnis vor	
					Ertragsteuern	
						Sonstige
Gewinn						\$ 135

Zinsänderungsrisiko

Die künftigen Cashflows des Konzerns können Schwankungen unterliegen, die aus Zinsänderungen bei seinen variabel verzinsten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren. Zu diesen Posten werden auch alle langfristigen festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten gezählt, bei denen eine synthetische Umwandlung in variable Verzinsungen vorgenommen wurde (vgl. Anhangsangabe 27 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten"). Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Zum überwiegenden Teil werden diese Risiken von einer zentralen Finanzabteilung im Rahmen eines übergreifenden Risikomanagements gesteuert. Dies umfasst auch die Verwendung von Finanzinstrumenten wie etwa Zinsswaps. Die zur synthetischen Umwandlung von Zinsänderungsrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente bestehen im Wesentlichen aus Zinsswaps.

Außerdem können dem Konzern durch seine zum Fair Value angesetzten Finanzinstrumente Gewinne und Verluste entstehen, die sich aus Änderungen der Zinssätze ergeben. Dies umfasst auch die Marktgängigkeitsrisiken. Zu den betreffenden Finanzinstrumenten gehören bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, der Wertpapierbestand, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements, subventionierte Leasinggebühren und bestimmte derivative Finanzinstrumente. Änderungen der Marktlage haben in der Regel keinen Einfluss auf die vom Konzern zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko angewendeten Verfahren, da die hierbei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente entsprechend der Zielsetzung, die aus Zinsschwankungen resultierenden Risiken zu vermindern, im Allgemeinen bis zur Endfälligkeit gehalten werden, damit eine für Zwecke der Aktiv-Passiv-Steuerung angemessene Kongruenz gewährleistet ist. Diese Programme werden jährlich überprüft und gegebenenfalls geändert, um sie den aktuellen Marktbedingungen bzw. der aktuellen Marktpraxis anzupassen.

Sensitivitätsanalyse

Das Zinsänderungsrisiko betrifft im Wesentlichen zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente. Bei einem Zinsanstieg um 100 Basispunkte würde der Zinsänderungseffekt auf die Bewertung dieser Finanzinstrumente (mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente in einer Sicherungsbeziehung) zum 31. Dezember 2017 und 31. Dezember 2016 zu einem Rückgang des EBT um USD 27 Mio. zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: USD 22 Mio.) führen.

35. FAIR VALUE DER FINANZINSTRUMENTE

Die im Konzernabschluss angegebenen Fair-Value-Beträge entsprechen dem vom Konzern jeweils geschätzten Preis, zu dem ein Finanzinstrument auf einem Markt zwischen sachverständigen, vertragswilligen und freiwillig handelnden Geschäftspartnern wie unter voneinander unabhängigen Geschäftspartnern getauscht werden könnte. Hierbei handelt es sich um zeitpunktbezogene Schätzungen, die sich in nachfolgenden Berichtsperioden aufgrund der jeweiligen Marktbedingungen oder sonstiger Faktoren ändern können. Die Bestimmung des Fair Value erfolgt unter Bezugnahme auf die Preise, zu denen das jeweilige Finanzinstrument auf dem Hauptmarkt, zu dem der Konzern direkten Zugang hat, gehandelt wird. Für die meisten Finanzinstrumente des Konzerns gibt es jedoch keinen aktiven Markt. In diesem Fall ermittelt der Konzern den Fair Value mithilfe von internen oder externen Bewertungsmodellen wie beispielsweise stochastischen Modellen, Optionspreismodellen und Discounted-Cashflow-Modellen. Die Ermittlung des Fair Value anhand von Bewertungsmodellen erfordert die Verwendung von Annahmen im Hinblick auf Höhe und Zeitpunkt der erwarteten künftigen Cashflows, Abzinsungssätze, Bonität des Kreditnehmers, den erwarteten künftigen Wert des Flugzeugs, Ausfallwahrscheinlichkeiten, marktübliche Spreads auf Industriefinanzierungen und das Marktängigkeitsrisiko. Zu diesen Annahmen gelangt der Konzern vorwiegend mittels externer, jederzeit beobachtbarer Marktdaten. Dazu gehören Faktoren wie Zinssätze, Bonitätsratings, Kreditspreads, Ausfallwahrscheinlichkeiten, Wechselkurse sowie Kurs- und Zinsschwankungen. Annahmen oder Daten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden verwendet, wenn keine externen Daten verfügbar sind. Diese Berechnungen stellen die bestmöglichen Schätzungen des Managements dar. Da die Fair Values auf Schätzungen beruhen, besteht jedoch die Möglichkeit, dass diese Beträge bei einem tatsächlichen Verkauf oder einer sofortigen Erfüllung der Instrumente nicht erzielt werden.

Verfahren und Annahmen

Zur Ermittlung des Fair Value von FVTP&L- und AFS-Posten werden die folgenden Verfahren und Annahmen verwendet:

Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen und Anteile an Finanzierungsarrangements - Der Konzern schätzt den Fair Value mithilfe eines internen Bewertungsmodells, das auf stochastischen Simulationen basiert, sowie unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Analyse. In die Berechnung des Fair Value fließen Marktdaten zur Zinshöhe, öffentlich erhältliche Bonitätsratings, Renditekurven und Ausfallwahrscheinlichkeiten ein. Der Konzern verwendet Marktdaten zur Bestimmung von Anpassungen bezüglich der Marktängigkeit sowie interne Annahmen zur Berücksichtigung von Faktoren, die Marktteilnehmer bei der Preisgestaltung dieser finanziellen Vermögenswerte in Betracht ziehen würden. Daneben trifft der Konzern interne Annahmen, um das Ausfallrisiko von Kunden festzustellen, für die kein öffentliches Rating erhältlich ist. Des Weiteren verwendet der Konzern Restwertkurven für Flugzeuge, die aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment widerspiegeln.

Wertpapierbestand - Der Konzern nutzt Discounted-Cashflow-Modelle, um den Fair Value von nicht öffentlich gehandelten festverzinslichen Wertpapieren zu schätzen, wobei Marktdaten wie Zinssätze Verwendung finden.

Subventionierte Leasinggebühren - Der Konzern verwendet ein internes Bewertungsmodell auf Grundlage stochastischer Simulationen, um den Fair Value von subventionierten Leasinggebühren zu schätzen, die dem Konzern im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen entstanden sind. In die Berechnung des Fair Value fließen Marktdaten zur Zinshöhe, öffentlich erhältliche Bonitätsratings, von Rating-Agenturen ermittelte Ausfallwahrscheinlichkeiten und der Kreditspread des Konzerns ein. Daneben trifft der Konzern interne Annahmen, um das Ausfallrisiko von Kunden festzustellen, für die kein öffentliches Rating erhältlich ist.

Derivative Finanzinstrumente - Der Fair Value derivativer Finanzinstrumente entspricht im Wesentlichen den Beträgen, die der Konzern zum Bilanzstichtag beim Verkauf sich positiv entwickelnder Kontrakte voraussichtlich erhalten würde (d. h. unter Berücksichtigung des Ausfallrisikos der Kontrahenten) bzw. für die Übertragung nachteiliger Kontrakte voraussichtlich zahlen müsste (d. h. unter Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos). Der Fair Value von Termingeschäften und Zinsderivaten wird anhand von Discounted-Cashflow-Analysen und Marktdaten wie Zinssätze, Kreditspreads und Devisenkassakurse geschätzt.

Der Konzern setzt zur Schätzung des Fair Value der eingebetteten derivativen Finanzinstrumente Optionspreismodelle und Discounted-Cashflow-Modelle unter Heranziehung geeigneter Marktdaten ein. Zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, greift der

Konzern auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize durch das Segment Transportation, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung des Segments Transportation greift der Konzern auf interne Annahmen zurück.

Zur Ermittlung des Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten erfassten Posten werden die folgenden Verfahren und Annahmen verwendet:

Finanzinstrumente, deren Buchwert annähernd dem Fair Value entspricht - Der Fair Value von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, bestimmten Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmten Wertpapierbeständen, bestimmten Anteilen an Finanzierungsarrangements, gebundenen Zahlungsmitteln, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Sale-and-leaseback-Verpflichtungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, entspricht annähernd ihrem Buchwert, da diese Instrumente kurze Laufzeiten aufweisen, variabel verzinslich sind oder ihre Konditionen mit den Konditionen vergleichbar sind, die für ähnliche Geschäfte derzeit auf dem Markt üblich sind.

Forderungen aus langfristigen Aufträgen - Schätzungen des Fair Value basieren auf Discounted-Cashflow-Analysen, wobei für Zinssätze auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Langfristige Finanzverbindlichkeiten - Der Fair Value langfristiger Finanzverbindlichkeiten wird anhand von Börsennotierungen, sofern verfügbar, oder Discounted-Cashflow-Analysen auf Grundlage entsprechender aktueller Sollzinsen für vergleichbare Fremdkapitalaufnahmen ermittelt.

Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen und einmalige Kosten der Zulieferer - Schätzungen des Fair Value basieren auf Discounted-Cashflow-Analysen, wobei für Zinssätze und Kreditspreads auf Marktdaten zurückgegriffen wird.

Fair-Value-Hierarchie

Die nachfolgenden Übersichten zeigen die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die auf wiederkehrender Basis zum Fair Value bewertet werden. Dabei wird die folgende Fair-Value-Hierarchie angewandt:

- Stufe 1: In aktiven Märkten notierte Preise (unbereinigt) für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: Inputdaten aus beobachtbaren Märkten mit Ausnahme der in Stufe 1 enthaltenen notierten Preise. Solche Inputs können auch indirekt beobachtbare Daten umfassen; und
- Stufe 3: Inputdaten für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Die Beurteilung, ob bestimmte Inputdaten für die Bemessung des Fair Value insgesamt wesentlich sind, erfordert Ermessensentscheidungen.

Die Fair Values der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Hierarchiestufen, stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ 47	\$ -	\$ -	\$ 47
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	332	-	332	-
Wertpapierbestand	357 ⁽²⁾	50	307	-
Anteile an Finanzierungsarrangements	169	-	-	169
	\$ 905	\$ 50	\$ 639	\$ 216
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ (6)	\$ -	\$ -	\$ (6)
Subventionierte Leasinggebühren	(74)	-	-	(74)

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Derivative Finanzinstrumente ⁽¹⁾	(538)	-	(234)	(304)
	\$ (618)	\$ -	\$ (234)	\$ (384)

⁽¹⁾ Derivative Finanzinstrumente umfassen Devisenterminkontrakte, Zinsswaps und eingebettete Derivate.

⁽²⁾ Ohne den zur Veräußerung verfügbaren Wertpapierbestand in Höhe von USD 4 Mio., der zu Anschaffungskosten bilanziert wird.

Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 3 entwickelten sich in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 wie folgt:

	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	Subventionierte Leasinggebühren	Wandlungsoption
Stand zum 1. Januar 2016	\$ 79	\$ 151	\$ (1)	\$ (135)	\$ -
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ⁽¹⁾	2	23	-	(28)	(61)
Ausgegeben	-	-	(11)	-	(120)
Erfüllt	(19)	(9)	6	22	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	11
Stand zum 31. Dezember 2016	62	165	(6)	(141)	(170)
Im Periodenergebnis erfasste Nettogewinne (-verluste) und Zinsen ⁽¹⁾	5	8	-	(5)	(108)
Ausgegeben	-	-	(3)	-	-
Erfüllt	(20)	(4)	3	24	-
Einfluss von Wechselkursänderungen	-	-	-	-	(26)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 47	\$ 169	\$ (6)	\$ (122)	\$ (304)
Umgegliedert in Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen ⁽²⁾	-	-	-	48	-
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 47	\$ 169	\$ (6)	\$ (74)	\$ (304)

⁽¹⁾ Davon entfallen USD 1 Mio. auf realisierte Gewinne des Geschäftsjahres 2017, die im Finanzertrag erfasst sind (Geschäftsjahr 2016: realisierte Gewinne in Höhe von USD 2 Mio., die im Finanzertrag erfasst wurden).

⁽²⁾ Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthält weitere Informationen zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP.

Intern getroffene Hauptannahmen für die Hierarchiestufe 3

Bei der Bewertung von Finanzinstrumenten der Stufe 3 zum Fair Value beruhen manche der verwendeten Annahmen nicht auf beobachtbaren Marktdaten. Die intern getroffenen Hauptannahmen in Bezug auf Finanzinstrumente der Stufe 3 der Aerospace-Segmente beziehen sich auf Ausfallrisiken von Kunden, für die kein öffentliches Kreditrating erhältlich ist, und auf Marktgängigkeitsanpassungen von Abzinsungssätzen für unsere finanziellen Vermögenswerte.

Diese Hauptannahmen stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

Hauptannahmen (gewichteter Durchschnitt)	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements Zwischen BB- und CCC+ (B+)	Subventionierte Leasinggebühren Zwischen BB- und CCC (B+)
Interne Bonitätsbewertung	Zwischen BB und CCC (B)		

Hauptannahmen (gewichteter Durchschnitt)	Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	Anteile an Finanzierungsarrangements	Subventionierte Leasinggebühren
Marktgängigkeitsanpassung des Abzinsungssatzes	9,84 %	Zwischen 1,75 % und 8,17% (6,46%)	entf.

Weitere wichtige Faktoren für die Ermittlung des Fair Value von bestimmten Finanzinstrumenten sind Restwertkurven für Flugzeuge. Diese Restwertkurven werden vom Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt. Sie spiegeln aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment wider.

Die prognostizierte künftige Performance des Segments Transportation stellt bei der Bestimmung des Fair Value der derivativen Option, die in die an die CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien eingebettet ist, einen wesentlichen Inputfaktor dar. Die Prognose der künftigen Performance des Segments Transportation wird durch das Management auf der Basis des Budget- und Strategieplans erstellt.

Sensitivität gegenüber bestimmten Änderungen der Annahmen für die Hierarchiestufe 3

Diese Annahmen, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden vom Management auf Grundlage von Schätzungen und Beurteilungen getroffen, die wesentliche Auswirkungen auf die Umsatzerlöse, Aufwendungen, Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben können. Wenn eine oder mehrere dieser Annahmen durch andere plausible Annahmen ersetzt werden, deren Auswirkung auf den Fair Value solcher Finanzinstrumente wesentlich wäre, würde dies den Fair Value zum 31. Dezember 2017 wie folgt beeinflussen:

	Auswirkung auf das EBT	Änderung der Annahmen		
		Herabstufung von		
		Kunden mit interner		
	Im EBT des	Absenkung der Bonitätsbewertung, deren	Erhöhung der	
	Geschäftsjahres 2017	Restwertkurven für Bonität nicht von Rating-	Anpassungen bezüglich	
	erfasste Änderung des	Flugzeuge um 5	Agenturen bewertet	der Marktgängigkeit um
	Fair Value	% worden ist, um eine Stufe		100 Basispunkte
Gewinn (Verlust)				
Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen	\$ (2)	\$ (1)	\$ (1)	\$ (2)
Anteile an Finanzierungsarrangements	\$ (6)	\$ (4)	\$ (11)	\$ (9)
Subventionierte Leasinggebühren	\$ (1)	entf.	\$ 1	entf.
entf.: entfällt				

Wandlungsoption

Sensitivitätsanalyse

Ein Rückgang der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte zu einem Rückgang des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Gewinn von USD 23 Mio. im Geschäftsjahr 2017 geführt.

Eine Steigerung der erwarteten künftigen Performance des Segments Transportation um 5 % hätte zu einer Erhöhung des Fair Value und einem entsprechenden im EBT ausgewiesenen Verlust von USD 30 Mio. im Geschäftsjahr 2017 geführt.

Fair-Value-Hierarchie von zu fortgeführten Anschaffungskosten erfassten Posten

Die nachfolgende Übersicht zeigt die finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, die auf einmaliger Basis mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Dabei wird die folgende Fair-Value-Hierarchie angewandt:

- Stufe 1: In aktiven Märkten notierte Preise (unbereinigt) für identische Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: Inputdaten aus beobachtbaren Märkten mit Ausnahme der in Stufe 1 enthaltenen notierten Preise. Solche Inputs können auch indirekt beobachtbare Daten umfassen; und
- Stufe 3: Inputdaten für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Die Fair Values der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, gegliedert nach Hierarchiestufen, stellten sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt dar:

	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	\$ 1.231	\$ -	\$ 1.231	\$ -
Sonstige finanzielle Vermögenswerte				
Anteile an Finanzierungsarrangements	46	-	-	46
Sonstige	323	-	-	323
	\$ 1.600	\$ -	\$ 1.231	\$ 369
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ (4.188)	\$ -	\$ (4.188)	\$ -
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(9.354)	-	(9.354)	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Rückzahlbare staatliche Finanzhilfen	(585)	-	-	(585)
Sonstige	(132)	-	-	(132)
	\$ (14.259)	\$ -	\$ (13.542)	\$ (717)

36. ANTEILE AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Der Konzern betreibt einen Teil seiner gewöhnlichen Geschäftsaktivitäten über Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen, insbesondere im Segment Transportation.

In den nachstehenden Geschäftsjahren bezifferte sich der gesamte Anteil des Konzerns am Periodenergebnis der Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wie folgt:

	2017	2016
Gemeinschaftsunternehmen	\$ 108	\$ 65
Assoziierte Unternehmen	67	61
Periodenergebnis	\$ 175	\$ 126

Der Konzern hat Anteile an assoziierten Unternehmen im Buchwert von USD 0 zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: USD 24 Mio.; 1. Januar 2016: USD 18 Mio.) verpfändet.

37. TRANSAKTIONEN MIT NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den nahe stehenden Unternehmen und Personen des Konzerns gehören seine Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Der Konzern führt mit einigen seiner Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr fremdvergleichskonforme Kauf- und Verkaufstransaktionen durch. Die folgende Übersicht zeigt den Anteil dieser Transaktionen, der den Anteilen der anderen Partnerunternehmen zuzuordnen ist, sowie die Transaktionen mit assoziierten Unternehmen in den nachstehenden Geschäftsjahren:

	2017		2016	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Verkauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Erträge	\$ 41	\$ 16	\$ 47	\$ 23
Kauf von Produkten und Dienstleistungen und sonstige Aufwendungen	\$ 21	\$ -	\$ 59	\$ -

Die offenen Posten des Konzerns mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	\$ 20	\$ 12	\$ 22	\$ 8
Verbindlichkeiten	\$ 11	\$ 2	\$ 2	\$ 4
Über die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	\$ 8	\$ -	\$ 7	\$ -

	1. Januar 2016	
	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen
Forderungen	\$ 31	\$ 8
Verbindlichkeiten	\$ 3	\$ 2
Über die Vorräte für langfristige Fertigungsaufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	\$ 4	\$ -

Vergütung für Personen in Schlüsselpositionen des Managements

Die Jahresvergütung und der damit verbundene Vergütungsaufwand für geschäftsführende und nicht geschäftsführende Mitglieder des Board of Directors sowie wesentliche Mitglieder der Konzernleitung, d. h. den President und Chief Executive Officer der Bombardier Inc., die Presidents und Chief Operating Officers der Aerospace-Segmente und des Segments Transportation sowie die Senior Vice Presidents der Bombardier Inc., entwickelten sich in den nachstehenden Geschäftsjahren wie folgt:

	2017	2016
Anteilsbasierte Vergütung	\$ 24	\$ 23
Gehälter, Boni und sonstige kurzfristige Leistungen	23	17
Altersversorgungsleistungen	1	3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses und sonstige langfristig fällige Leistungen	-	1
	\$ 48	\$ 44

38. NICHT KONSOLIDIERTE STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die folgende Übersicht zeigt die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen, bei denen der Konzern zu den nachstehenden Stichtagen einem wesentlichen Risiko ausgesetzt war:

31. Dezember 2017		31. Dezember 2016	
Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2017		31. Dezember 2016	
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen	\$ 4.705	\$ 2.315	\$ 5.625	\$ 3.014
			1. Januar 2016	
			Vermögenswerte	Verbindlichkeiten
Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen			\$ 6.612	\$ 4.102

Der Konzern hat für bestimmte strukturierte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Finanzierungsbereitstellung in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet.

Die strukturierten Unternehmen werden meist im Wege der Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten außerhalb des Konzernverbunds sowie durch externe Eigenkapitalgeber, die in den Genuss steuerlicher Anreize kommen, finanziert. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher strukturierter Unternehmen. Die Beziehung des Konzerns zu diesen strukturierten Unternehmen besteht in Form von Kredit- und Restwertgarantien, nachrangigen Darlehen und Residualansprüchen. Restwertgarantien erstrecken sich in der Regel auf einen prozentualen Anteil am Wertverlust in Bezug auf einen garantierten Wert bei Veräußerung des zugrunde liegenden Flugzeugs zu einem vereinbarten Zeitpunkt. Der Konzern erbringt außerdem für einige strukturierte Unternehmen Verwaltungsdienstleistungen, für die er eine marktübliche Gebühr erhält.

Das maximale potenzielle Ausfallrisiko des Konzerns betrug zum 31. Dezember 2017 USD 1,5 Mrd. (31. Dezember 2016: USD 1,6 Mrd.; 1. Januar 2016: USD 1,7 Mrd.). Davon war zum 31. Dezember 2017 ein Betrag in Höhe von USD 370 Mio. als Rückstellungen und damit verbundene Verbindlichkeiten erfasst (31. Dezember 2016: USD 371 Mio.; 1. Januar 2016: USD 354 Mio.). Das maximale Risiko des Konzerns aus diesen Garantien wird in Anhangsangabe 39 "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" erläutert.

Der Konzern ist der Ansicht, dass keine Beherrschung der strukturierten Unternehmen durch den Konzern vorliegt.

39. SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN UND EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Überwiegend im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen und den damit verbundenen Finanzierungszusagen geht der Konzern diverse Vertriebsunterstützungsvereinbarungen ein, zu denen u. a. Kredit- und Restwertgarantien sowie Zinsgarantien gehören. Der Konzern unterliegt darüber hinaus den im Folgenden beschriebenen bilanzunwirksamen Risiken. Diese bilanzunwirksamen Risiken bestehen zusätzlich zu den an anderer Stelle im Konzernabschluss beschriebenen finanziellen Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten. Ein Teil dieser bilanzunwirksamen Risiken ist außerdem in Anhangsangabe 38 "Nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen" dargestellt. Das maximale potenzielle Ausfallrisiko schließt keine Zahlungen ein, die voraussichtlich vom Konzern geleistet werden. Die folgende Übersicht zeigt das maximale potenzielle Ausfallrisiko für alle wesentlichen Risikopositionen zu den nachstehenden Stichtagen:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Flugzeugverkäufe			
Restwertgarantien (a)	\$ 1.060	\$ 1.300	\$ 1.669
Kreditgarantien (a)	1.221	1.233	1.248
Einander ausschließende Risiken ⁽¹⁾	(540)	(557)	(598)
Gesamtes Ausfallrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien	\$ 1.741	\$ 1.976	\$ 2.319
Inzahlungnahmeverpflichtungen (b)	\$ 1.437	\$ 1.721	\$ 1.818
Bedingte Rückkaufverpflichtungen (c)	\$ 143	\$ 207	\$ 192
Sonstige ⁽²⁾			
Kreditgarantien (d)	\$ 52	\$ 48	\$ 48

⁽¹⁾ Einige Restwertgarantien können erst nach Ablauf nicht genutzter Kreditgarantien in Anspruch genommen werden. Daher dürfen diese Garantien bei der Berechnung des gesamten maximalen Ausfallrisikos des Konzerns nicht zu den Kreditgarantien hinzugezählt werden.

⁽²⁾ Der Konzern gewährt außerdem sonstige Garantien, die nicht in dieser Übersicht berücksichtigt sind (vgl. Abschnitt f) der nachstehenden Erläuterungen).

Das maximale Ausfallrisiko aus den vom Konzern im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleisteten Kredit- und Restwertgarantien entspricht dem Nennbetrag der Garantien vor Berücksichtigung der erwarteten Nettominderung durch den geschätzten Wert der Flugzeuge sowie anderer, dem Konzern zur Absicherung des Ausfallrisikos aus

diesen Garantien zur Verfügung stehender Vermögenswerte. Die Rückstellungen für Drohverluste in Höhe von USD 554 Mio. zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: USD 562 Mio.; 1. Januar 2016: USD 670 Mio.) wurden entsprechend den Risiken aus den oben genannten Garantien unter Einbeziehung des auf Grundlage unabhängiger Gutachten geschätzten Wiederverkaufswerts der Flugzeuge, der um aktuelle Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogene Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst worden ist, und der voraussichtlichen Erlöse aus den zur Risikoabsicherung dienenden Vermögenswerten gebildet. Darüber hinaus beliefen sich die subventionierten Leasinggebühren, die im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden entfallen würden, zum 31. Dezember 2017 auf USD 122 Mio. (31. Dezember 2016: USD 141 Mio.; 1. Januar 2016: USD 135 Mio.). Der Konzern geht davon aus, dass die Rückstellungen für Drohverluste ausreichend sein werden, um das nach Berücksichtigung der erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von als Sicherheit dienenden Flugzeugen und des Wegfalls bestimmter subventionierter Leasinggebühren verbleibende Gesamtrisiko aus Kredit- und Restwertgarantien abzudecken.

Flugzeugverkäufe

a) Kredit- und Restwertgarantien - Der Konzern leistet Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien und erbringt Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Weitervermarktung von Flugzeugen. Diese Garantien werden insbesondere gegenüber Finanzgebern von Kunden geleistet und haben unterschiedliche Laufzeiten bis 2027. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht. 73 % des gesamten maximalen Ausfallrisikos entfielen zum 31. Dezember 2017 auf drei Regionalfluggesellschaften (31. Dezember 2016: 72 %; 1. Januar 2016: 71 %). Des Weiteren übernimmt der Konzern in bestimmten Fällen eine Restwertgarantie, meist bezogen auf das Ablaufdatum der in Verbindung mit den gelieferten Flugzeugen getroffenen Finanzierungs- und Leasingvereinbarungen. Diese Vereinbarungen enthalten in der Regel Betriebsauflagen wie Nutzungsbeschränkungen und Wartungsvorgaben. Bei Inanspruchnahme einer Restwertgarantie erhalten die Garantiebegünstigten eine vertraglich festgelegte Zahlung - in der Regel einen Prozentsatz des Wertverlusts gegenüber einem garantierten Wert. In den meisten Fällen kann ein Garantieanspruch nur bei Weiterverkauf des Flugzeugs an einen Dritten geltend gemacht werden.

In der folgenden Übersicht sind die zu den nachstehenden Stichtagen ausstehenden Restwertgarantien, dargestellt zum frühesten Inanspruchnahmezeitpunkt, sowie die zugehörigen Restlaufzeiten dargestellt:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Bis 1 Jahr	\$ 106	\$ 57	\$ 90
1 bis 5 Jahre	856	845	991
5 bis 10 Jahre	98	398	580
10 bis 15 Jahre	-	-	8
	\$ 1.060	\$ 1.300	\$ 1.669

b) Inzahlungnahmeverpflichtungen - Der Konzern geht in Verbindung mit Festaufträgen für Neuflugzeuge bei bestimmten Kunden Inzahlungnahmeverpflichtungen zu einem vereinbarten Festpreis ein, die den Kunden das Recht einräumen, ihre Gebrauchtflugzeuge als Teilzahlung für die bestellten Neuflugzeuge in Zahlung zu geben. Die Inzahlungnahmeverpflichtungen des Konzerns stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Bis 1 Jahr	\$ 102	\$ 231	\$ 271
1 bis 3 Jahre	863	600	204
Folgejahre	472	890	1.343
	\$ 1.437	\$ 1.721	\$ 1.818

c) Bedingte Rückkaufverpflichtungen - In Verbindung mit dem Verkauf von Neuflugzeugen geht der Konzern bei bestimmten Kunden bedingte Rückkaufverpflichtungen ein. Er sagt im Rahmen dieser Verpflichtungen zu, die Neuflugzeuge innerhalb vereinbarter Zeiträume oder zu vereinbarten Terminen zu einem festgelegten Preis zurückzukaufen, wenn ein für beide Geschäftspartner akzeptabler Vertrag über den Kauf eines weiteren Neuflugzeugs abgeschlossen wird. Sobald der Konzern einen Kaufvertrag für ein später bestelltes Flugzeug abschließt und der Kunde von seinem Recht Gebrauch macht, den Kaufpreis für das später bestellte Flugzeug teilweise durch Inzahlunggabe der zuerst erworbenen Flugzeuge beim Konzern abzugelten, wird die bedingte Rückkaufverpflichtung als Inzahlungnahmeverpflichtung verbucht. Die bedingten Rückkaufverpflichtungen des Konzerns, dargestellt zum frühesten Inanspruchnahmezeitpunkt, stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Bis 1 Jahr	\$ 96	\$ 158	\$ 173
1 bis 3 Jahre	47	49	19
Folgejahre	-	-	-
	\$ 143	\$ 207	\$ 192

Sonstige Garantien

d) Kredit- und Restwertgarantien - Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Schienenverkehrsprodukte hat der Konzern eine Kreditgarantie für Leasingzahlungen geleistet, deren Gesamtbetrag zum 31. Dezember 2017 USD 52 Mio. (31. Dezember 2016 und 1. Januar 2016: jeweils USD 48 Mio.) betrug. Diese Garantie läuft 2025 aus.

e) Erfüllungsgarantien - Bei bestimmten im Segment Transportation gemeinschaftlich mit Dritten durchgeführten Projekten können im Falle der Nichterfüllung durch andere Projektpartner alle Projektpartner gesamtschuldnerisch gegenüber den Kunden haftbar sein. In diesen Fällen würden die Projektpartner einander in der Regel Gegengarantien ausstellen. Solche Verpflichtungen und Garantien gelten gemeinhin bis zur Endabnahme des Produkts durch den Kunden und in einigen Fällen bis zum Ende der Garantiezeit.

Das Nettoausfallrisiko des Konzerns in Bezug auf Projekte, für die ein Risikolimit gilt, wird nach oben hin begrenzt. Dieser Grenzwert wird unter der Annahme festgelegt, dass alle Gegengarantien vollständig erfüllt werden. Bei Projekten ohne Risikolimit wurde das maximale Ausfallrisiko auf Basis des Anteils der Partner des Konzerns am Gesamtprojektwert bestimmt. Unter der Voraussetzung, dass alle Gegengarantien vollständig erfüllt werden, ist auf dieser Grundlage das Nettoausfallrisiko des Konzerns unwesentlich. In der Vergangenheit wurden solche gesamtschuldnerischen Verpflichtungen und Garantien nur selten in Anspruch genommen.

f) Sonstiges - Der Konzern hat im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Vereinbarungen abgeschlossen, die Schadenersatzzahlungen zugunsten Dritter beinhalten, welche sich im Wesentlichen auf Steuern beziehen. Diese Vereinbarungen sehen im Allgemeinen keine spezifische Haftungsbegrenzung des Konzerns vor, sodass es nicht möglich ist, die sich daraus für den Konzern ergebende Maximalverbindlichkeit aus Schadenersatzzahlungen zu schätzen.

Operating-Leasingverhältnisse

Der Konzern mietet Gebäude und technische Anlagen und ist Operating-Leasingverbindlichkeiten in Verbindung mit dem Verkauf von Neuflugzeugen eingegangen. Die künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating-Leasingverträgen, die sich im Wesentlichen auf Gebäude und technische Anlagen beziehen, stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Innerhalb eines Jahres	\$ 124	\$ 143	\$ 146
In 1 bis 5 Jahren	357	361	346
In mehr als 5 Jahren	473	475	346
	\$ 954	\$ 979	\$ 838

Der Mietaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf USD 113 Mio. (Vorjahr: USD 170 Mio.).

Sonstige Verpflichtungen

Der Konzern hat außerdem Abnahmeverpflichtungen aus Verträgen, die er im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgeschlossen hat. Diese Abnahmeverpflichtungen stellten sich zu den nachstehenden Stichtagen wie folgt dar:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
Innerhalb eines Jahres	\$ 8.844	\$ 4.120	\$ 6.485
In 1 bis 5 Jahren	5.467	8.280	3.925
In mehr als 5 Jahren	34	46	56

31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	1. Januar 2016
\$ 14.345	\$ 12.446	\$ 10.466

Die Abnahmeverpflichtungen des Konzerns enthalten Investitionsverpflichtungen in Bezug auf den Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten in Höhe von USD 306 Mio. bzw. USD 164 Mio. zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: USD 373 Mio. bzw. USD 415 Mio.; 1. Januar 2016: USD 176 Mio. bzw. USD 489 Mio.).

Rechtsstreitigkeiten

Gegen den Konzern sind in Verbindung mit seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verschiedene Verfahren bei mehreren Gerichten anhängig, die Produkthaftungsfragen und Vertragsstreitigkeiten mit Kunden und sonstigen Konzernfremden zum Gegenstand haben. Der Konzern wird alles tun, um sich gegen diese Klagen zu verteidigen. Der Konzern kann anhand der derzeit verfügbaren Informationen nicht den Ausgang aller zum 31. Dezember 2017 anhängigen Gerichtsverfahren vorhersagen. Das Management ist jedoch davon überzeugt, dass sich aus dem Ausgang der Verfahren keine wesentlichen nachteiligen Folgen für die Vermögens- und Finanzlage des Konzerns ergeben werden.

Transportation

Seit dem vierten Quartal 2016 führt die schwedische Polizeibehörde im Zusammenhang mit Behauptungen, die einen 2013 geschlossenen Vertrag über die Lieferung von Signalanlagen an die Azerbaijan Railways ADY betreffen, eine Untersuchung durch, die derzeit noch andauert. Die Tochtergesellschaft des Konzerns hat eine interne Prüfung der Behauptungen angeordnet, die von externen Beratern unter der Aufsicht des Rechtsbeistands durchgeführt wird. Sowohl die Untersuchung als auch die interne Prüfung sind noch nicht abgeschlossen. Am 18. August 2017 wurde ein ehemaliger Mitarbeiter der Tochtergesellschaft der schweren Form von Bestechung sowie des Einflusshandels beschuldigt. Der Prozess in dieser Angelegenheit fand vom 29. August bis zum 20. September 2017 statt. Gegen die Tochtergesellschaft des Konzerns wurde keine Anklage erhoben. Mit dem am 11. Oktober 2017 gefällten Urteil wurde der ehemalige Mitarbeiter freigesprochen. Gegen dieses Urteil legte die Staatsanwaltschaft am 25. Oktober 2017 Berufung ein. Der Vertrag, aufgrund dessen der Rechtsstreit entstand, wird derzeit von der Weltbankgruppe gemäß ihren vertraglichen Prüfrechten geprüft. Da die Prüfung noch andauert, wurden bisher keine Ergebnisse kommuniziert. Der Konzern richtet sein Handeln darauf aus, sämtliche geltenden Gesetze einzuhalten und bei der Untersuchung und der Prüfung bestmöglich zu kooperieren. Aufgrund der Art des Verfahrens ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, potenzielle sich ergebenden Folgen einzuschätzen.

Untersuchung in Brasilien

Am 20. März 2014 wurde die Bombardier Transportation Brasil Ltda ("BT Brasilien"), eine Tochtergesellschaft des Konzerns, davon in Kenntnis gesetzt, dass sie zu den 18 Unternehmen und über 100 Einzelpersonen gehört, die im Rahmen von durch staatliche Behörden in Brasilien (u. a. die Wettbewerbsbehörde CADE und die Staatsanwaltschaft São Paulo) eingeleiteten Verwaltungsverfahren benannt werden. Ihnen werden in bereits veröffentlichten Untersuchungen durch besagte staatliche Behörden angebliche Kartellaktivitäten im Zusammenhang mit dem staatlichen Erwerb von Schienenverkehrstechnik sowie dem Bau und der Wartung von Bahnlinien in São Paulo und anderen Regionen vorgeworfen. Seit der Klagezustellung an BT Brazil im Jahr 2014 entschied die Kartellbehörde, das Verfahren gegen 43 Einzelpersonen, bei denen sich die Zustellung der Klageschrift angeblich als schwierig herausstellte, von dieser Klage loszulösen, und brachte zusätzliche technische Hinweise vor, die sich mit verschiedenen verfahrensrechtlichen Einwänden befassen, die die beklagten Unternehmen und Einzelpersonen erhoben. BT Brazil macht derzeit die Rechtswidrigkeit sowohl der Entscheidung, das Verfahren gegen 43 Einzelpersonen von der Klage loszulösen, als auch der Entscheidungen seitens der CADE, den physischen Zugang zu einigen forensischen Beweisen einzuschränken, vor den Gerichten geltend.

BT Brazil wurde aufgrund des 2014 durch die CADE eingeleiteten Verwaltungsverfahrens beklagte Partei des Rechtsstreits, den die Staatsanwaltschaft von São Paulo gegen sie und andere Unternehmen angestrengt hat. Ihnen wurde angebliche administrative Unredlichkeit in Verbindung mit den 2009 von dem U-Bahn-Betreiber CMSP São Paulo vergebenen Modernisierungsverträgen und angebliche Kartellaktivitäten in Verbindung mit einem 2002 unterzeichneten Fünf-Jahres-Wartungsvertrag mit den städtischen Verkehrsbetrieben CPTM São Paulo vorgeworfen. Im September 2015 kündigte die Staatsanwaltschaft von São Paulo eine zweite öffentliche Zivilklage wegen angeblicher Kartellaktivitäten in Verbindung mit dem Folgevertrag über fünfjährige Wartungsleistungen für den Zeitraum 2007 bis 2012 an. Weiterhin wurde BT Brazil im

Dezember 2014 eine Klageschrift zugestellt, sodass die Gesellschaft zu diesem Zeitpunkt als Mitbeklagte in einen Zivilrechtsstreit eintrat, der von der Bundesregierung von São Paulo im Herbst 2013 gegen die Siemens AG mit dem Ziel angestrengt worden war, aufgrund angeblicher Kartellaktivitäten erlittene Verluste zurückzufordern. Unternehmen, denen rechtswidriges Kartellverhalten nachgewiesen wird, drohen Bußgelder, staatliche Maßnahmen zur Rückzahlung von Preisaufschlägen und möglicherweise ein Tätigkeitsverbot für einen bestimmten Zeitraum. Der Konzern und BT Brasilien zeigen sich bei den Untersuchungen im Rahmen dieser Verwaltungsverfahren kooperativ und werden alles tun, um sich entsprechend zu verteidigen.

Rechtsstreit mit Triumph

Die Triumph Aerostructures LLC ("Triumph"), ein Zulieferunternehmen des Konzerns für das Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramm, reichte am 22. Dezember 2016 vor dem Québec Superior Court, District of Montréal, Klage gegen den Konzern ein. Das Unternehmen verlangt rund USD 340 Mio. Schadensersatz für angeblich vom Konzern angewiesene Änderungen bei den Anforderungen für Tragflächen, die sich nach Angabe von Triumph außerhalb des vertraglichen Geltungsbereichs bewegten, sowie für angebliche Verzögerungen und Unterbrechungen im Zusammenhang mit dem Vertrag. Im Mai 2017 schlossen Triumph und der Konzern einen umfassenden Vergleich, mit dem sämtliche ausstehenden Handelsstreitigkeiten einschließlich der anhängigen Streitigkeiten in Bezug auf die Konstruktion, Herstellung und Lieferung der Tragflächenkomponenten für das Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramm beendet werden. Mit dem erzielten Vergleich wird die Geschäftsbeziehung zwischen den Gesellschaften wieder hergestellt. Diese können sich künftig erneut darauf konzentrieren, ihre geschäftlichen Ziele zu erreichen. Der Vergleich wirkte sich nicht wesentlich auf das Ergebnis aus.

Metrolinx

Im Juli 2016 erhielt die Bombardier Transportation Canada Inc. (BTCI), eine Tochtergesellschaft der Bombardier Inc., eine Mitteilung über Inverzugsetzung im Zusammenhang mit ihrem Auftrag über die Lieferung von 182 Stadt-/Straßenbahnen an Metrolinx. Der Vertrag war am 14. Juni 2010 unterzeichnet worden. Der Auftragswert beläuft sich auf CAD 770 Mio. (USD 614 Mio.).

Im Dezember 2017 beschlossen Metrolinx und BTCI eine Änderung zu ihrem Vertrag, mit der die bestehenden Handelsstreitigkeiten beendet und das schwebende Schiedsverfahren zwischen den Parteien beigelegt wird. Die Vereinbarung verringert die Anzahl der an Metrolinx zu liefernden Stadt-/Straßenbahnen von 182 auf 76 und sieht eine Option auf zusätzliche 106 Stadt-/Straßenbahnen vor. Darüber hinaus wurde der Vertrag über Betriebs- und Wartungsleistungen für GO Transit um 18 Monate verlängert.

Einreichung eines Antrags beim US-Handelsministerium und der US-Behörde für Außenhandel (International Trade Commission)

Am 27. April 2017 reichte das Unternehmen The Boeing Company einen Antrag beim US-Handelsministerium und bei der US-Behörde für Außenhandel ein, in dem sie die Auferlegung von Antidumping- und Ausgleichszöllen auf Importe großer Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzplätzen von Kanada in die USA forderte. Der Antrag wurde in Übereinstimmung mit den Abschnitten 701 und 731 des Tariff Act (Zolltarifgesetz) von 1930, 19 U.S.C. § 1671 und 1673 eingereicht. In dem Antrag brachte Boeing vor, dass das C Series-Flugzeugprogramm des Konzerns Regierungsbeihilfen erhalten habe, dass der Konzern das C Series-Flugzeug auf dem US-Markt mittels Dumping eingeführt habe und dass diese Verkäufe eine Bedrohung für die US-Luftfahrtbranche darstellten. Im Rahmen der Verhandlung des US-Handelsministeriums und der US-Behörde für Außenhandel hat der Konzern auf diesen Antrag reagiert. Am 9. Juni 2017 gab die US-Behörde für Außenhandel ihre vorläufige Zustimmung bekannt, indem sie entschied, dass angemessene Anzeichen dafür bestünden, dass eine Branche in den USA aufgrund des Imports großer Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzplätzen aus Kanada, die angeblich in den USA unter ihrem Verkehrswert verkauft wurden und die angeblich in Kanada, Québec und im Vereinigten Königreich staatliche Beihilfen erhielten, stark geschädigt werden könnte. Am 25. September 2017 gab das US-Handelsministerium seine vorläufige Zustimmung zur Festsetzung von Ausgleichszöllen in Höhe von 219,63 % bekannt, und am 4. Oktober 2017 veröffentlichte es seine vorläufige Zustimmung zur Festsetzung von Antidumpingzöllen in Höhe von 79,82 %. Am 18. Dezember 2017 gab das US-Handelsministerium seine finale Entscheidung zur Festsetzung von Ausgleichszöllen in Höhe von 212,39 % sowie von Antidumpingzöllen in Höhe von 79,82 % bekannt. Der Konzern ist mit dieser finalen Entscheidung des US-Handelsministeriums nicht einverstanden. Am 16. Januar 2018 und am 24. Januar 2018 reichte der Konzern schriftlich seine Absicht ein, gegen die finalen Entscheidungen des US-Handelsministeriums Berufung einzulegen. Am 26. Januar 2018 gab die US-Behörde für Außenhandel ihre finale Entscheidung bezüglich der drohenden Schädigung bekannt, die lautet, dass nach ihrer Ansicht die US-Industrie durch den Import großer Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 150 Sitzplätzen aus Kanada nicht geschädigt oder bedroht wird. Diese Entscheidung bedeutet, dass das

US-Handelsministerium keine Anordnungen in Bezug auf Antidumping- oder Ausgleichszölle auf den Import derartiger Flugzeuge veröffentlichen wird. Es besteht jedoch weiterhin die Möglichkeit, dass The Boeing Company gegen die Entscheidung der US-Behörde für Außenhandel über den Justizweg Berufung einlegt.

Transnet

Der Konzern hat über entsprechende Medienberichte von der Ernennung einer Rechtskommission für die Untersuchung der angeblichen Tatbestände der Staatsvereinnahmung, der Korruption und des Betrugs im öffentlichen Sektor einschließlich Staatsorganen ("Untersuchung") erfahren, deren Themenbereiche durch eine Proklamation des Präsidenten am 25. Januar 2018 veröffentlicht wurden. Vor und nach der Untersuchung wurden in den Medien Behauptungen aufgestellt, die sich auf Unregelmäßigkeiten im Hinblick auf mehrere Einkaufsaktivitäten des südafrikanischen Bahnbetreibers Transnet Freight Rail betreffend die Lieferung von 1.064 Lokomotiven bezogen. Der Konzern hat keine Mitteilung oder Aufforderung zur Bereitstellung von Informationen von der die Untersuchung durchführende Behörde erhalten. Auf Basis der dem Konzern zu diesem Zeitpunkt bekannten Informationen besteht kein Anlass anzunehmen, dass der Konzern im Hinblick auf den Erwerb von 240 TRAXX-Lokomotiven von Bombardier Transportation durch Transnet bei einem der zahlreichen vorstehend genannten Beschaffungsvorgänge in unrechtmäßige Handlungen verstrickt gewesen wäre.

Spanien

Im Dezember 2017 führte die spanische Wettbewerbsbehörde ("CNMC") eine Untersuchung am Standort der Bombardier European Investments, S.L.U. ("BEI") in Madrid durch. Entsprechend dem Prüfauftrag folgte die Untersuchung der CNMC Informationen, die ihr im Hinblick auf mögliche Unregelmäßigkeiten bei öffentlichen Ausschreibungen mit der spanischen Eisenbahninfrastrukturverwaltung ("ADIF") zuzugingen. Derzeit bestehen keine Anklagen oder Behauptungen, dass BEI einen Rechtsverstoß begangen habe. Gemäß spanischem Recht wird die Untersuchung als eine "vorläufige Untersuchung" und nicht als förmliche Untersuchung betrachtet. Am 2. Januar 2018 erhielt BEI eine Anfrage von der CNMC betreffend Informationen über die rechtliche und innerbetriebliche Organisation von BEI. BEI kooperiert im größtmöglichen Umfang mit den Behörden und hat auf die Anfrage geantwortet. Bislang wurde im Rahmen der vorläufigen Untersuchung von der CNMC noch kein förmlicher nächster Schritt beschlossen. Der Konzern richtet sein Handeln darauf aus, sämtliche gesetzlichen Vorschriften einschließlich der Vorschriften zum Kartell- und Wettbewerbsrecht zu erfüllen. Angesichts des frühen Stadiums der vorläufigen Untersuchung kann das Management deren Dauer oder Ergebnis nicht abschätzen. Ebenso kann das Management keine Aussage dazu treffen, ob ein Geschäftssegment des Konzerns für einen Gesetzesverstoß haftbar gemacht wird könnte oder ob dem Konzern im Haftungsfall Strafzahlungen auferlegt werden könnten.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

INFORMATIONEN FÜR INVESTOREN

Unser Board of Directors

MITGLIEDER DES BOARD OF DIRECTORS⁽¹⁾

Laurent Beaudoin
Pierre Beaudoin
Alain Bellemare
Joanne Bissonnette
J. R. André Bombardier
Martha Finn Brooks

Ehrenvorsitzender des Board of Directors von Bombardier
Vorsitzender (Chairman) des Board of Directors von Bombardier
President und Chief Executive Officer von Bombardier
Corporate Director
Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Corporate Director

Jean-Louis Fontaine
Diane Giard

August W. Henningsen
Pierre Marcouiller

Douglas (Doug) R. Oberhelman
Vikram Pandit

Carlos Represas
Antony N. Tyler
Beatrice Weder di Mauro

Vice Chairman des Board of Directors von Bombardier
Executive Vice President - Personal - Commercial Banking und Marketing der
National Bank of Canada
Corporate Director
Executive Chairman des Board of Directors der Camso Inc. (Hersteller von
Geländereifen)
Corporate Director
Vorsitzender und Chief Executive Officer der Orogen Group (einer Gesellschaft, die
Unternehmen der Finanzdienstleistungsbranche dabei unterstützt, Wachstumschancen
zu nutzen)
Corporate Director
Corporate Director
Professorin für Internationale Makroökonomie, Johannes-Gutenberg-Universität
Mainz, und Fellow in Residence am INSEAD in Singapur

BOARD-AUSSCHÜSSE

Board-Ausschüsse
Prüfungsausschuss

VERTRETER DES BOARD OF DIRECTORS⁽¹⁾
Vikram Pandit (Vorsitz) Martha Finn Brooks Pierre
Marcouiller Beatrice Weder di Mauro

Zuständigkeiten

- Unterstützung der Directors bei ihren Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Rechenschaftspflicht
- Unterstützung beim Aufrechterhalten einer guten Kommunikation zwischen den Directors und Ernst & Young, dem unabhängigen Wirtschaftsprüfer von Bombardier
- Unterstützung bei der Wahrung der Unabhängigkeit von Ernst & Young
- Sicherung der Glaubwürdigkeit und Objektivität unserer Finanzberichte
- Untersuchung und Beurteilung von wesentlichen Risiken

Finanz- und Risikomanagement-Ausschuss

Martha Finn Brooks (Mitvorsitz) August W.
Henningsen (Mitvorsitz) Carlos E. Represas Antony N.
Tyler

- Prüfung der wesentlichen finanziellen Risiken von Bombardier und Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken
- Prüfung der Angemessenheit der Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die für das Risikomanagement eingerichtet wurden
- Prüfung und Überwachung der wichtigen oder ungewöhnlichen Transaktionen und/oder Projekte im Zusammenhang mit laufenden Aktivitäten, Geschäftschancen, Fusionen, Akquisitionen, Veräußerungen, wesentlichen Käufen/Verkäufen von Vermögenswerten und Eigenkapitalbeteiligungen
- Überwachung von Sachverhalten oder Aktivitäten, die mit der Bonität von Bombardier im Zusammenhang stehen oder sich auf sie auswirken

Board-Ausschüsse	VERTRETER DES BOARD OF DIRECTORS ⁽¹⁾	Zuständigkeiten
Corporate-Governance- und Nominierungsausschuss	Carlos E. Represas (Vorsitz) Pierre Marcouiller Vikram Pandit Antony N. Tyler	• Überwachung der Auswahlkriterien für Kandidaten für das Board of Directors und ihrer Referenzen • Überwachung der Zusammensetzung und der Leistung des Board of Directors und der Ausschüsse • Überwachung der Vergütung des Board of Directors
Personal- und Vergütungsausschuss	Vikram Pandit (Vorsitz) August W. Henningsen Pierre Marcouiller Carlos Represas	• Überwachung der Nachfolgeplanung für den President und CEO sowie andere ausgewählte Führungspositionen • Beurteilung der Leistung des President und CEO • Prüfung und Genehmigung der Bilanzierung der gesamten Vergütungspolitik für Führungskräfte in Bezug auf das Grundgehalt, kurz- und langfristige Anreize sowie Pensionen, Sozialleistungen und andere Vergünstigungen

⁽¹⁾ Stand 31. Dezember 2017. Zusätzliche Informationen über unser Board of Directors können unserer Website www.bombardier.com entnommen werden.

BÖRSENNOTIERUNGEN

Class-A-Aktien und Class-B-Aktien mit nachrangigem Vorzugsaktien der Serie 2, Serie 3 und Serie 4	Toronto (Kanada)
Kürzel	Toronto (Kanada)
	BBD (Toronto)

FINANZERGEBNIS IM GESCHÄFTSJAHR 2018

Erster Quartalsbericht	3. Mai 2018
Zweiter Quartalsbericht	2. August 2018
Dritter Quartalsbericht	8. November 2018
Geschäftsbericht 2018	14. Februar 2019

ZEITPUNKT DER AUSZAHLUNG VON DIVIDENDEN AUF VORZUGSAKTIE

Zahlung vorbehaltlich der Zustimmung des Board of Directors

Serie 2

Stichtag	Auszahlungstag
29.12.2017	15.01.2018
31.01.2018	15.02.2018
28.02.2018	15.03.2018
29.03.2018	15.04.2018
30.04.2018	15.05.2018
31.05.2018	15.06.2018

Serie 3

Stichtag	Auszahlungstag
12.01.2018	31.01.2018
13.04.2018	30.04.2018
13.07.2018	31.07.2018
12.10.2018	31.10.2018
29.06.2018	15.07.2018
31.07.2018	15.08.2018
31.08.2018	15.09.2018
28.09.2018	15.10.2018
31.10.2018	15.11.2018
30.11.2018	15.12.2018

Serie 4

Stichtag	Auszahlungstag
12.01.2018	31.01.2018
13.04.2018	30.04.2018
13.07.2018	31.07.2018
12.10.2018	31.10.2018

Bitte beachten Sie, dass alle Dividenden, die Bombardier seit Januar 2006 auf sämtliche Stammaktien und Vorzugsaktien gezahlt hat, gemäß kanadischem Einkommensteuergesetz (Canadian Income Tax Act) und der entsprechenden Gesetze der kanadischen Provinzen und Territorien als "eligible dividends" eingestuft sind, sofern nichts Gegenteiliges angegeben ist. Dieselbe Bezeichnung gilt im Rahmen des Besteuerungsgesetzes von Québec (Québec Taxation Act) für nach dem 23. März 2006 beschlossene Dividenden.

Kontaktangaben

Bombardier Inc.
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Kanada H3B 1Y8
Investor Relations
Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
Fax: +1 514 861 2420
E-Mail: investors@bombardier.com
Kommunikation
Tel.: +1 514 861 9481, DW 13390
Fax: +1 514 861 2420

DUPLIKATION

Obwohl wir uns bemühen, unseren registrierten Aktionären nur jeweils ein Exemplar zukommen zu lassen, ist eine Duplikation unvermeidlich, wenn Depots unter verschiedenen Namen und Adressen registriert sind. In einem solchen Falle würden wir Sie bitten, dies Computershare Investor Services unter +1 (514) 982-7555 oder +1 (800) 564-6253 (nur in Nordamerika gebührenfrei) oder per E-Mail an service@computershare.com mitzuteilen.

INFORMATIONEN IM INTERNET

Zusätzliche Informationen sind auf den Internetseiten bombardier.com and ir.bombardier.com zu finden.

TRANSFERAGENT UND AKTIENREGISTERFÜHRUNG

Bitte richten Sie Ihre Anfragen betreffend Ihre Aktien an:

Computershare Investor Services Inc.

100 University Avenue, 8th Floor
Toronto, Ontario
Kanada M5J 2Y1
oder
1500 Robert-Bourassa Blvd., Suite 700
Montréal, Québec
Kanada H3A 3S8
Tel.: +1 514 982 7555 oder +1 800 564 6253
(nur in Nordamerika gebührenfrei)
Fax: +1 416 263 9394 oder +1 888 453 0330
(nur in Nordamerika gebührenfrei)
E-Mail: service@computershare.com

WIRTSCHAFTSPRÜFER

Ernst & Young LLP
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Kanada H3B 1X9

HAUPTVERSAMMLUNG

Die ordentliche Hauptversammlung findet am Donnerstag, dem 3. Mai 2018, um 10:30 Uhr an folgendem Ort statt:

Alexandra Pier
200 de la Commune Street West
Montréal, QC, Kanada H2Y 4B2

Die Hauptversammlung wird außerdem über unsere Internetseite bombardier.com live übertragen.

Die Flugzeugprogramme Global 7000 und Global 8000 befinden sich derzeit in der Entwicklungsphase. Daher sind noch Änderungen in Bezug auf die Strategie, das Branding, die Kapazität, die Leistung, das Design und/oder die Systeme für diese Flugzeugreihe möglich. Alle Angaben und Daten sind Näherungswerte, können sich

ohne Ankündigung ändern und unterliegen bestimmten betriebsbezogenen Regeln, Annahmen und anderen Bedingungen. Dieses Dokument stellt kein Angebot, keine Verpflichtung, keine Zusicherung und keine Garantie dar und begründet keinerlei Haftungsansprüche jedweder Art.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, PRIMOVE, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

We build the most innovative planes and trains in the world

bombardier.com

Lagebericht

(MANAGEMENT'S DISCUSSION AND ANALYSIS - MD&A)

Für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017

Sofern nichts anderes vermerkt ist, sind alle Beträge in diesem Geschäftsbericht in USD und alle Beträge in den Tabellen in Mio. USD angegeben.

Der folgende MD&A liegt in der Verantwortung der Konzernleitung und wurde vom Board of Directors der Bombardier Inc. (der "Konzern" oder "Bombardier") durchgesehen und freigegeben. Die Aufstellung des MD&A erfolgte entsprechend den Anforderungen der kanadischen Wertpapieraufsichtsbehörden (Canadian Securities Administrators). Es liegt in der Verantwortung des Board of Directors sicherzustellen, dass wir unserer Verantwortung für die Finanzberichterstattung nachkommen. Darüber hinaus ist das Board of Directors für die abschließende Durchsicht und Genehmigung des MD&A zuständig. Das Board of Directors führt diese Aufgaben im Wesentlichen über das Gremium des Prüfungsausschusses aus. Der Prüfungsausschuss wird vom Board of Directors ernannt und setzt sich vollständig aus unabhängigen, in Finanzfragen versierten Directors zusammen. Der Prüfungsausschuss legt dem Board of Directors seine Feststellungen zur Kenntnisnahme vor, bevor dieses den MD&A und den Jahresabschluss zur Weitergabe an die Aktionäre freigibt.

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben sind in die berichtspflichtigen Segmente Business Aircraft, Commercial Aircraft, Aerostructures and Engineering Services und Transportation unterteilt.

Finanzkennzahlen nach IFRS und GAAP-fremde Finanzkennzahlen

Dieser MD&A enthält sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet (siehe die Abschnitte "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" und "Liquidität und Kapitalausstattung" im Berichtsteil "Überblick" sowie die Abschnitte "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente).

Grundsatz der Wesentlichkeit

Unsere Entscheidung darüber, ob Informationen wesentlich sind, treffen wir auf Grundlage unserer Einschätzung, ob die Entscheidung eines vernünftig handelnden Anlegers, Anteile am Konzern zu kaufen, zu verkaufen oder zu halten, wahrscheinlich beeinflusst oder anders ausfallen würde, wenn die betreffende Information ausgelassen würde oder fehlerhaft wäre.

Aufgrund von Rundungsdifferenzen kann es bei End- und Zwischensummen sowie Prozentangaben zu Abweichungen kommen.

Der Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2017 besteht aus der Mitteilung unseres President und Chief Executive Officer an die Aktionäre, diesem MD&A und unserem Konzernabschluss.

Die nachstehende Tabelle enthält eine Erläuterung der im MD&A und im Konzernabschluss verwendeten Abkürzungen.*

Abkürzung

AFS

BPS

Erläuterung

Available for sale (zur Veräußerung verfügbar)

Basis points (Basispunkte)

Abkürzung	Erläuterung
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited
CAGR	Compound annual growth rate (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate)
CCTD	Cumulative currency translation difference (Ausgleichsposten aus der Währungsumrechnung)
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec (Einlage- und Anlagekasse von Québec)
CGU	Cash generating unit (zahlungsmittelgenerierende Einheit)
CIS	Commonwealth of Independent States (Gemeinschaft unabhängiger Staaten - GUS)
CSALP	C Series Aircraft Limited Partnership (Kommanditgesellschaft für das C Series-Flugzeug)
DB	Defined benefit (leistungsorientierte Pläne)
DC	Defined contribution (beitragsorientierte Pläne)
DDHR	Derivative designated in a hedge relationship (in einer Sicherungsbeziehung eingesetztes Derivat)
DSU	Deferred share unit
EBIT	Earnings (loss) before financing expense, financing income and income taxes (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag und Ertragsteuern)
EBITDA	Earnings (loss) before financing expense, financing income, income taxes, amortization and impairment charges on PP&E and intangible assets (Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag, Ertragsteuern sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten)
EBT	Earnings (loss) before income taxes (Ergebnis vor Ertragsteuern)
EIS	Entry-into-service (Inbetriebnahme)
EPS	Earnings (loss) per share attributable to equity holders of Bombardier Inc. (den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Ergebnis je Aktie)
Euribor	Euro Interbank Offered Rate
FTV	Flight test vehicle (Testflugzeug)
FVTP&L	Fair value through profit and loss (erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet)
GAAP	Generally accepted accounting principles (allgemein anerkannte Rechnungslegungsgrundsätze)
GDP	Gross domestic product (Bruttoinlandsprodukt -BIP)
HFT	Held for trading (zu Handelszwecken gehalten)
IAS	International Accounting Standard(s)
IASB	International Accounting Standards Board
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee
IFRS	International Financial Reporting Standard(s)
Libor	London Interbank Offered Rate
L&R	Loans and receivables (Kredite und Forderungen)
MD&A	Managements discussion and analysis (Lagebericht)
NCI	Non-controlling interests (nicht beherrschende Anteile)
NMF	Information not meaningful (Information nicht aussagekräftig)

Abkürzung	Erläuterung
OCI	Other comprehensive income (loss) (sonstiges Ergebnis)
PP&E	Property, plant and equipment (Sachanlagen)
PSG	Performance security guarantee
PSU	Performance share unit
R&D	Research and development (Forschung und Entwicklung - F&E)
RSU	Restricted share unit
RVG	Residual value guarantee (Restwertgarantie)
SG&A	Selling, general and administrative (Vertrieb und allgemeine Verwaltung)
U.K.	United Kingdom (Vereinigtes Königreich)
U.S.	United States of America (Vereinigte Staaten von Amerika - USA)

* Anm. d. Übers.: Das Abkürzungsverzeichnis bezieht sich auf den englischen Ausgangstext. Einige der hier aufgeführten Abkürzungen kommen in der deutschen Übersetzung nicht vor.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN

PLANMÄSSIGE AUFTRAGSABWICKLUNG UND KONZENTRATION AUF WERTSCHÖPFUNG

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾⁽²⁾
Umsatzerlöse	Umsatzwachstum gegenüber 2016 ohne Berücksichtigung von Währungseffekten (prozentualer Anstieg im niedrigen einstelligen Bereich).	~ USD 16,3 Mrd.	USD 16,2 Mrd.	USD 17,0 Mrd. - USD 17,5 Mrd.
EBITDA vor Sonderposten	entf.	entf.	USD 1,0 Mrd.	USD 1,15 Mrd. - USD 1,25 Mrd.
EBIT vor Sonderposten	USD 530 Mio. - USD 630 Mio.	≥ USD 630 Mio.	USD 672 Mio.	USD 800 Mio. - USD 900 Mio.
Freier Cashflow	Eingesetzter freier Cashflow von USD 750 Mio. - USD 1 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow von ~ USD 1,0 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow von USD 786 Mio.	Breakeven ± USD 150 Mio.

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 16.218	\$ 16.339	(1)%
EBIT	\$ 246	\$ (58)	n. a.
EBIT-Marge	1,5%	(0,4) %	190 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 672	\$ 427	57 %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	4,1 %	2,6 %	150 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 993	\$ 798	24 %
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	6,1 %	4,9 %	120 BP
Periodenergebnis	\$ (553)	\$ (981)	44 %
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (0,25)	\$ (0,48)	\$ 0,23
Angepasstes Periodenergebnis ⁽²⁾	\$ 63	\$ (268)	n. a.

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽²⁾	\$ 0,03	\$ (0,15)	\$ 0,18
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.317	\$ 1.201	10%
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 531	\$ 137	288 %
Eingesetzter freier Cashflow ⁽²⁾	\$ (786)	\$ (1.064)	26 %
Zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel ⁽³⁾⁽⁴⁾	\$ 4.225	\$ 4.477	(6) %

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert. Einzelheiten zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind in den Abschnitten "Zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt. Außerdem wird in der Prognose für 2018 von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss der C Series-Partnerschaft mit Airbus werden wir das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte die C Series-Partnerschaft mit Airbus vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 abgeschlossen werden, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms auf unsere Ergebnisse und Prognosen auswirken.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽³⁾ Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen unserer revolvingierenden Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

⁽⁴⁾ Nach dem erwarteten Abschluss unserer C Series-Partnerschaft mit Airbus werden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des C Series-Flugzeugprogramms unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

— UNSERE FINANZLAGE IM GESCHÄFTSJAHR 2017 IST VON HOHEN ERTRÄGEN UND EINER STARKEN CASHFLOW-DYNAMIK GEPRÄGT:⁽¹⁾

— Die Umsatzerlöse beliefen sich auf USD 16,2 Mrd., während das EBITDA vor Sonderposten⁽¹⁾ annähernd USD 1,0 Mrd. betrug.

— Das EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ hat sich das zweite Jahr in Folge deutlich verbessert und unsere Prognose übertroffen. Es ist im Jahresvergleich um 57 % von USD 427 Mio. auf USD 672 Mio. gestiegen.

— Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ lag in jedem der Segmente Transportation, Business Aircraft und Aerostructures and Engineering Services über 8 % und übertraf damit unsere Prognose.

— Die starken Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2017 übertrafen die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Performance-Ziele. Entsprechend erhöhte sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2018 der prozentuale Anteilsbesitz von Bombardier durch Umwandlung der CDPQ-Anteile um 2,5 % von 70 % auf 72,5 %. Alle während dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d. h. Bombardier erhält 72,5 % und CDPQ 27,5 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

— Der eingesetzte freie Cashflow⁽¹⁾ für 2017 betrug USD 786 Mio. und übertraf damit die Prognose um mehr als USD 200 Mio. Daraus ergab sich zum Ende des Geschäftsjahres eine Barreserve⁽²⁾ von USD 3,1 Mrd.

— WIR HABEN DIE GESELLSCHAFT SO AUSGERICHTET, DASS SIE DIE WACHSTUMSZIELE UNSERES PLANS 2020 ERFÜLLEN KANN:

— Wir haben den Auftragsbestand im Segment Transportation weiter aufgebaut, um unser Umsatzziel von USD 10 Mrd. im Jahr 2020 zu erreichen. Im Geschäftsjahr 2017 hat sich der Auftragsbestand um 14 % auf USD 34,4 Mrd. erhöht. Dies lag hauptsächlich daran, dass das Book-to-Bill-Verhältnis⁽³⁾ das

vierte Jahr in Folge mehr als 1,0 betrug.

— Das Global 7000-Flugzeug ist der wichtigste Wachstumstreiber des Segments Business Aircraft und des gesamten Konzerns, um die für 2020 gesteckten Ziele zu erreichen. Mit seinem Auftragsbestand sind Auslieferungen bis 2021 gesichert.⁽⁴⁾ Inzwischen befinden sich alle fünf Testflugzeuge im Testprogramm und haben insgesamt mehr als 1.500 Flugstunden absolviert. Damit rückt die Zertifizierung dieses Flugzeugprogramms in greifbare Nähe. Das Flugzeug wird aller Voraussicht nach im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen.

— 2017 haben wir in unsere Vorratsbestände investiert, um wichtige Projektanläufe im Segment Transportation zu unterstützen, die Produktion des Global 7000-Flugzeugs zu starten und die Produktionsrate des C Series-Flugzeugprogramms weiter zu erhöhen. Dank dieser Investitionen sind wir in der Lage, die Auslieferungen von Zügen und Flugzeugen im Jahr 2018 und darüber hinaus zu steigern.

— WIR SIND EINE HISTORISCHE PARTNERSCHAFT MIT AIRBUS EINGEGANGEN, UM DEN WERT DES C SERIES-FLUGZEUGPROGRAMMS ZU VERDOPPELN:⁽⁴⁾

— Wir gehen davon aus, dass unsere strategische Allianz mit Airbus das volle Potenzial des bereits jetzt wegweisenden C Series-Flugzeugprogramms freisetzen wird. Mit dieser revolutionären Partnerschaft werden das C Series-Flugzeugprogramm und Bombardier insgesamt gestärkt und die Risiken für das Programm und den Konzern gemindert. Airbus bringt eine umfangreiche Vertriebs-, Marketing- und Beschaffungsorganisation in die Partnerschaft ein und verfügt über ein weltweites Kundendienstnetz.

— Wir machen Fortschritte bei der Einholung der regulatorischen Genehmigungen für die angekündigte C Series-Partnerschaft mit Airbus und gehen von einem Erhalt dieser Genehmigungen im Jahr 2018 aus. In der Zwischenzeit erstellen wir die Betriebsplanung für die Endmontageanlage in Mobile, Alabama, (USA) und arbeiten an weiteren im Einklang mit dem Kartellrecht stehenden Integrationsströmen.

— Am 26. Januar 2018 lehnte die United States International Trade Commission (Internationale Handelskommission der Vereinigten Staaten) den Versuch von Boeing ab, Strafzölle für das C Series-Flugzeugprogramm durchzusetzen, und ebnete damit für dieses Jahr, in dem wir auch am Abschluss unserer Partnerschaft mit Airbus arbeiten, den Weg für die Unterstützung der Delta Air Lines, Inc.

⁽¹⁾ Erträge basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten und der EBIT-Marge vor Sonderposten. Der Cashflow basiert auf dem freien Cashflow. Hierbei handelt es sich um GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind in den Abschnitten "GAAP-fremde Finanzkennzahlen", "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽²⁾ Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Nach dem erwarteten Abschluss unserer C Series-Partnerschaft mit Airbus werden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des C Series-Flugzeugprogramms unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

⁽³⁾ Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

⁽⁴⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

— WIR KONZENTRIEREN UNS WEITER AUF UNSERE ZENTRALEN PRIORITÄTEN UND TREIBEN UNSERE TRANSFORMATION VORAN:

— 2017 war unsere operative und strukturelle Transformation in allen unseren Geschäftssegmenten in vollem Gange. Zu den Maßnahmen, die wir umgesetzt haben, gehören beträchtliche Fortschritte beim Aufbau von Exzellenzzentren für Vertrieb, Engineering und Produktion in unserem Segment Transportation. Nachdem zum Ende des Geschäftsjahres zwei Drittel der Transformationsinitiativen bei BT abgeschlossen sind, gehen wir davon aus, dass wir mit unserem Plan, die Margen weiter zu steigern, vorankommen werden.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Zukunftsbezogene Aussage. Siehe hierzu die zukunftsbezogenen Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sowie den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung zentraler Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen, die ausschließlich auf konsolidierter Basis beurteilt werden. Unsere berichtspflichtigen Segmente verwenden mehrere andere zentrale Leistungskennzahlen, um verschiedene Messgrößen zu beurteilen. Einzelheiten hierzu sind in den Abschnitten "Zentrale Leistungskennzahlen und Messgrößen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN**RENTABILITÄT****LIQUIDITÄT****KAPITALSTRUKTUR**

- Verwässertes Ergebnis je Aktie und angepasstes Ergebnis je Aktie⁽¹⁾ als Kennzahlen der weltweiten Performance.
- Verfügbare kurzfristige Finanzmittel⁽²⁾ als Kennzahl der Angemessenheit der Liquiditätsausstattung.
- Verhältnis zwischen angepasstem EBIT⁽¹⁾ und angepasstem Zinsergebnis⁽¹⁾ als Kennzahl der Zinsdeckung. @tabstrukturN • Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital⁽¹⁾ und angepasstem EBITDA⁽¹⁾ als Kennzahl der Verschuldung. • Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Kennzahl der Laufzeitstruktur von Darlehen.

FÜNF-JAHRES-ÜBERSICHT

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015	2014	2013
Rentabilität					
Umsatzerlöse	\$16.218	\$16.339	\$ 18.172	\$20.111	\$18.151
EBIT	\$ 246	\$ (58)	\$(4.838)	\$ (566)	\$ 923
EBIT-Marge	1,5 %	(0,4) %	(26,6) %	(2,8) %	5,1%
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	\$ 672	\$ 427	\$ 554	\$ 923	\$ 893
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	4,1 %	2,6 %	3,0 %	4,6 %	4,9%
EBITDA ⁽¹⁾	\$ 611	\$ 323	\$ (100)	\$ 1.117	\$ 1.314
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾⁽³⁾	\$ 993	\$ 798	\$ 992	\$ 1.340	\$ 1.284
Periodenergebnis	\$ (553)	\$ (981)	\$(5.340)	\$(1.246)	\$ 572
Angepasstes Periodenergebnis ⁽¹⁾	\$ 63	\$ (268)	\$ 326	\$ 648	\$ 608
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$(0,25)	\$(0,48)	\$(2,58)	\$(0,74)	\$ 0,31
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽¹⁾	\$ 0,03	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35	\$ 0,33
Liquidität					
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.317	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964	\$ 2.287
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	\$ 531	\$ 137	\$ 20	\$ 847	\$ 1.380
Eingesetzter freier Cashflow ⁽¹⁾	\$(786)	\$(1.064)	\$(1.842)	\$(1.117)	\$(907)
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel ⁽²⁾	\$ 4.225	\$ 4.477	\$ 4.014	\$ 3.846	\$ 4.837
Kapitalstruktur					
Zinsdeckungsverhältnis ⁽⁴⁾	1,2	0,8	1,5	3,1	2,8
Verschuldungsgrad ⁽⁴⁾	8,3	9,7	7,3	4,7	5,4

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015	2014	2013
Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten (in Jahren)	5,3	5,8	6,3	6,4	6,4

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind in den Abschnitten "GAAP-fremde Finanzkennzahlen", "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

⁽²⁾ Definiert als Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zuzüglich des im Rahmen der revolving Kreditfazilitäten verfügbaren Betrags.

⁽³⁾ Einzelheiten zu den in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 erfassten Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" zu finden. Im Geschäftsjahr 2015 umfassten die Sonderposten Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 3,2 Mrd. nach dem Abschluss einer umfangreichen Analyse des C Series-Flugzeugprogramms sowie nach Gesprächen mit der Regierung von Québec, Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 1,2 Mrd. infolge der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms, einen Anstieg um USD 353 Mio. der Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien bei Regionalflugzeugen infolge der Änderung von Annahmen aufgrund von schwierigen Marktbedingungen, Wertminderungen von USD 243 Mio. in Bezug auf die restlichen Entwicklungskosten des CRJ1000-Flugzeugprogramms wegen fehlender Auftragseingänge, eine Abschreibung abgegrenzter Kosten in Höhe von USD 194 Mio. im Zusammenhang mit der Neugestaltung von Kundenverträgen, einen Betrag von USD 133 Mio. im Zusammenhang mit der Kündigung von externen Vertreter- und Vertriebshändlerverträgen, um die Anzahl der Direktvertriebskanäle zu erhöhen, Netto-Abschreibungen von latenten Ertragsteueransprüchen in Höhe von USD 106 Mio. hauptsächlich im Segment Transportation, einen Wertminderungsaufwand von USD 53 Mio. auf die restlichen im Rahmen des Learjet-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeuge, einen Betrag von USD 50 Mio. im Zusammenhang mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit, einen Verlust von USD 22 Mio. im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2016 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 750 Mio. sowie Restrukturierungsaufwendungen von USD 9 Mio. 2014 umfassten die Sonderposten Wertminderungen und sonstige Aufwendungen von USD 1,4 Mrd. aufgrund der Entscheidung, das Learjet 85-Flugzeugprogramm vorübergehend einzustellen, mit dieser Entscheidung zusammenhängende Netto-Abschreibungen von latenten Steueransprüchen von USD 273 Mio., Restrukturierungsaufwendungen von USD 142 Mio., einen Verlust von USD 43 Mio. aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie einen Gewinn von USD 18 Mio. aus der Beilegung eines Rechtsstreits in Verbindung mit Part IV des Einkommensteuergesetzes von Québec (Québec Income Tax Act), von dem USD 8 Mio. im Finanzertrag erfasst wurden. 2013 umfassten die Sonderposten einen Gewinn aus der Beilegung eines Rechtsstreits wegen Vermögensteuer in Höhe von USD 43 Mio. (davon wurden USD 12 Mio. als Finanzertrag erfasst), eine Abschreibung von Vorräten in Höhe von USD 24 Mio. sowie einen Gewinn aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs in Höhe von USD 23 Mio.

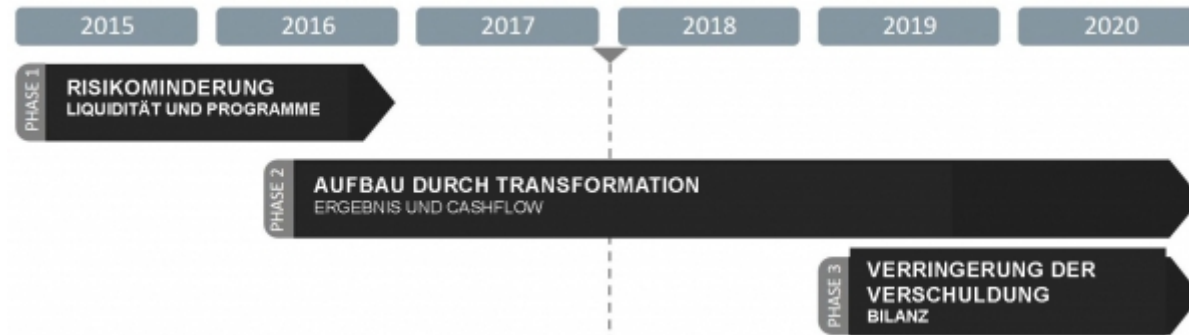
⁽⁴⁾ Einzelheiten zu den Berechnungen dieser Kennzahlen sind in den Abschnitten "Kapitalstruktur" und "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

STRATEGISCHE PRIORITÄTEN

Konzentration auf die Erreichung der finanziellen Ziele 2020

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017 konnten wir dank unserer Transformationsinitiativen eine beeindruckende Verbesserung der finanziellen Performance erzielen. Gleichzeitig trug das proaktive und stringente Vorgehen des Managements dazu bei, dass wichtige Programmmeilensteine erreicht wurden und die Gesellschaft im Hinblick auf das Wachstum bis 2020 gut positioniert ist.⁽¹⁾

5-JAHRES-TURNAROUND-PLAN



Zu Beginn des Geschäftsjahres 2018, dem Halbzeitpunkt unseres 2015 eingeführten, auf fünf Jahre angelegten Turnaround-Plans, sind wir zuversichtlich, dass die strukturellen Elemente für die Erreichung unserer finanziellen Ziele 2020 inzwischen vorhanden sind. Diese Elemente sind das Ergebnis von Maßnahmen, die darauf ausgerichtet sind, aus dem führenden Produkt- und Leistungsportfolio der Gesellschaft Wert zu schöpfen. Wir beginnen das Jahr 2018 mit soliden Auftragsbeständen in unseren wachsenden Geschäftssegmenten und einer klaren Marschroute für den Anlauf von Projekten im Segment Transportation und von Flugzeugprogrammen im Segment Aerospace. Zwei konkrete Maßnahmen sind die geplante Inbetriebnahme des Global 7000-Flugzeugs und der Abschluss unseres Partnerschaftsvertrags mit Airbus über das C Series-Flugzeugprogramm, mit dem das volle Potenzial dieses wegweisenden Flugzeugtyps freigesetzt wird. Unsere Prioritäten für die kommenden Jahre sind klar und wir konzentrieren uns jetzt auf ihre reibungslose Umsetzung.⁽¹⁾

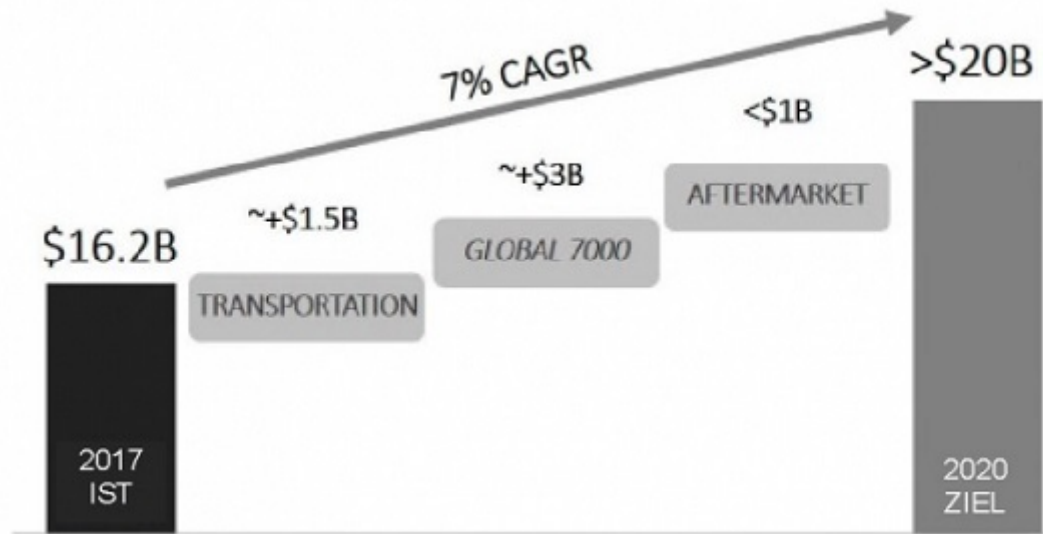
KLARE PRIORITÄTEN BIS 2020

- ERFÜLLUNG DES AUFTRAGSBESTANDS IM SEGMENT TRANSPORTATION
- MARKTEINFÜHRUNG DES GLOBAL 7000-FLUGZEUGS
- AUSBAU DES AFTERMARKET-GESCHÄFTS IM SEGMENT BUSINESS AIRCRAFT
- ABSCHLUSS DER AIRBUS-PARTNERSCHAFT
- PRODUKTIONSANLAUF BEI DEM C SERIESFLUGZEUGPROGRAMM
- UNTERSTÜTZUNG NEUER AEROSTRUCTURES-PROGRAMME
- WEITERE TRANSFORMATION DES PORTFOLIOS

Umsatzerlöse: Steigerung um USD 4 Mrd. bis 2020

Die Umsatzerlöse werden 2020 voraussichtlich mehr als USD 20 Mrd. betragen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von rund 7 % ab dem Jahr 2017. Zu diesem Anstieg wird in erster Linie die Inbetriebnahme des Global 7000-Flugzeugs im Jahr 2018 beitragen. Dieses Flugzeug ist bis 2021 ausverkauft und verzeichnet damit einen hohen Auftragsbestand. Ein weiterer wichtiger Umsatztreiber ist der hohe und weiter wachsende Auftragsbestand im Segment Transportation, der derzeit einen Wert von mehr als USD 34 Mrd. umfasst. Schließlich trägt auch unsere Strategie für Aftermarket und Kundenservice zum Umsatzwachstum bei.⁽¹⁾ Hier zahlen sich kürzlich getätigte Investitionen zur Ausweitung unserer Präsenz und zur besseren Betreuung der großen in Betrieb befindlichen Flotten von weltweit etwa 7.000 Flugzeugen und mehr als 100.000 Schienenfahrzeugen von Bombardier aus.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Ziele basieren, sind dem Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen".

UMSATZERLÖSE

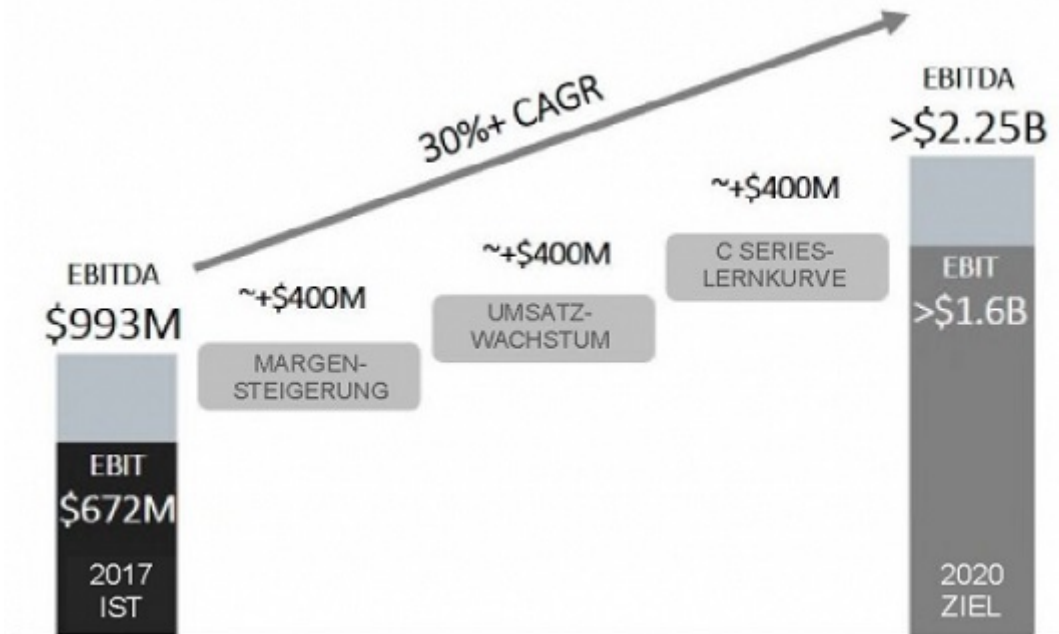
Unser Umsatzziel für 2020 berücksichtigt die Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms nach dem erwarteten Abschluss der Partnerschaft mit Airbus sowie eine vorsichtige Prognose bezüglich der Erholung des Geschäftsflugzeugmarkts.⁽¹⁾

Rentabilität: Mehr als doppelt so hohes EBIT/EBITDA bis 2020⁽¹⁾

Wir wollen unser Ergebnis mehr als verdoppeln und haben uns zum Ziel gesetzt, das EBITDA vor Sonderposten⁽²⁾ innerhalb der drei Jahre bis 2020 von USD 1 Mrd. auf über USD 2,25 Mrd. zu steigern. Dazu sollen die vorstehend erläuterten Projekte und Programme sowie die weitere Umsetzung von Transformationsinitiativen beitragen. Zu diesen Initiativen gehören die 2016 begonnenen Restrukturierungsmaßnahmen, die derzeit den Aufbau von Exzellenzzentren in unserem Segment Transportation zum Gegenstand haben, sowie die gezielte Senkung der Materialkosten und indirekten Kosten.

EBIT/EBIDA

VOR SONDERPOSTEN



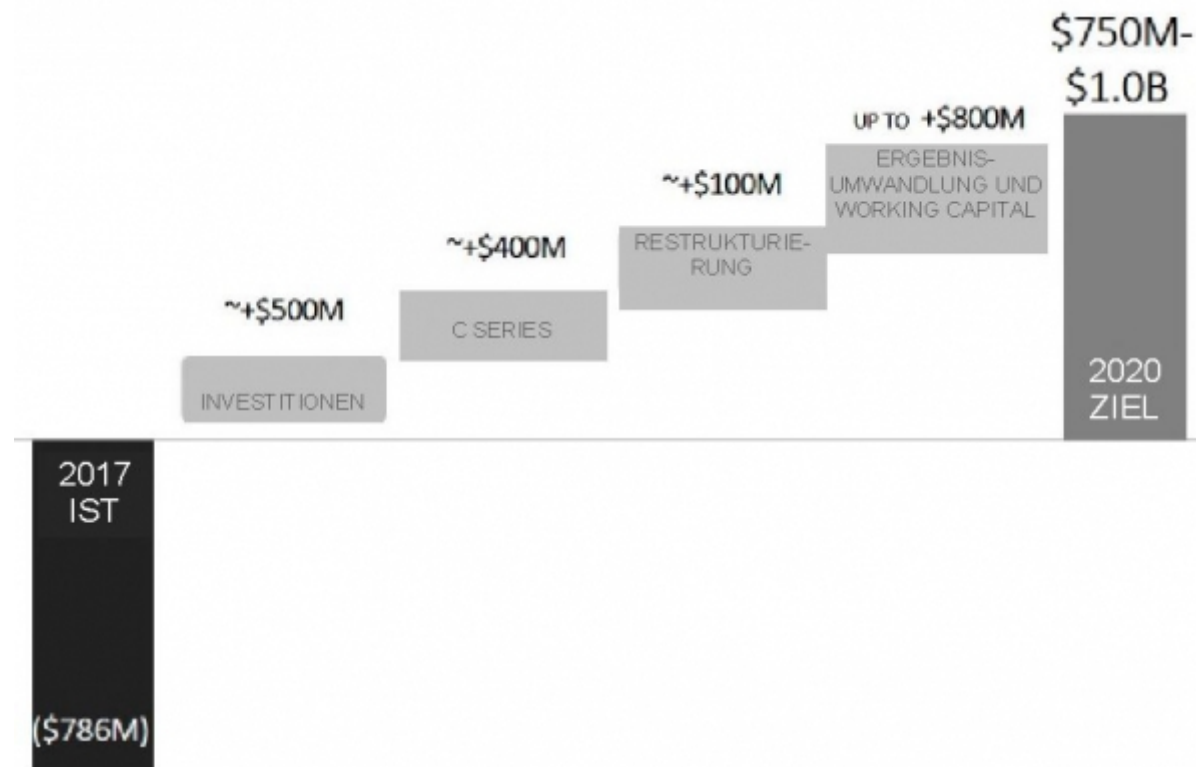
Die Ausbuchung der Verluste des C Series-Flugzeugprogramms nach dem erwarteten Abschluss der Partnerschaft mit Airbus dürfte ebenfalls zur Verbesserung unserer Gewinnkennzahlen beitragen.⁽¹⁾⁽²⁾

Bei Erreichung dieser Ziele würden die EBITDA- und EBIT-Margen vor Sonderposten 2020 mehr als 11 % bzw. 8 % betragen.⁽¹⁾⁽²⁾ Die Anhebung unseres EBIT-Ziels im Zuge unseres Turnaround-Plans entspricht dem bislang erreichten Fortschritt, da das 2017 erzielte EBIT vor Sonderposten in jedem unserer Geschäftssegmente (mit Ausnahme von Commercial Aircraft, da hier die Produktion des C Series-Flugzeugs hochgefahren wurde) bereits mehr als 8 % betrug.

Freier Cashflow: Erreichung des Breakeven und Sicherung einer nachhaltigen Cashflow-Generierung

Wir nähern uns dem Ende des Investitionszyklus und sehen uns weiterhin auf einem guten Weg, unser Ziel einer nachhaltigen Cashflow-Generierung von USD 750 Mio. bis USD 1 Mrd. pro Jahr bis 2020 zu erreichen.⁽¹⁾

FREIE CASHFLOWS



Bereits 2017 hätten wir ohne Berücksichtigung unserer Wachstumsinvestitionen in die C Series- und Global 7000-Flugzeugprogramme sowie die Restrukturierungsmaßnahmen einen freien Cashflow⁽²⁾ von mehr als USD 600 Mio. generiert. Diese Investitionen werden voraussichtlich in den kommenden 24 Monaten abgeschlossen, was dem Cashflow-Plan 2020 zugutekommen wird.⁽¹⁾

Um einen positiven freien Cashflow⁽²⁾ zu erzielen, verfolgen wir eine Dreifach-Strategie: 1) Zertifizierung und Markteinführung des Global 7000-Flugzeugs im zweiten Halbjahr 2018, wodurch unsere Investitionsbeträge bis 2020 auf jährlich rund USD 800 Mio. sinken und annähernd Abschreibungsniveau erreichen werden, 2) Erreichung des Breakeven bei dem inzwischen ausgereiften C Series-Flugzeugprogramm, dessen Rahmenbedingungen sich durch die angekündigte Partnerschaft mit Airbus noch verbessern werden, und 3) Abschluss unserer Investitionen in Restrukturierungsmaßnahmen, was weiterhin zu Marginsteigerungen und einer besseren Ertragsumwandlung beitragen wird.⁽¹⁾

Die Tatsache, dass wieder ein freier Cashflow generiert wird, wird die letzte Phase unseres Plans zur Reduzierung der bilanziellen Verschuldung unterstützen und damit zu einem hohen Shareholder Value beitragen.⁽¹⁾⁽²⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Ziele basieren, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen".

⁽²⁾ Rentabilitätsziele basieren auf dem EBITDA und dem EBIT vor Sonderposten sowie den EBITDA- und EBIT-Margen vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Eine Definition dieser Kennzahlen ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Klare Vorstellung der Ziele der Geschäftsbereiche für 2020

Aus Sicht der Geschäftsbereiche haben wir unsere Ziele 2020 bestätigt und in einigen Fällen verbessert, aber auch angepasst, um die Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugs und den Zeitpunkt der Erholung des Geschäftsflugzeugmarkts zu berücksichtigen.⁽¹⁾

In unserem Segment Transportation streben wir weiterhin nach Umsatzerlösen von mehr als USD 10 Mrd. im Jahr 2020. Dabei stützen wir uns auf einen hohen Auftragsbestand und ein Book-to-Bill-Verhältnis von über 1 in den vergangenen vier Jahren. Aufgrund der aktuellen Ergebnisse und der kontinuierlichen Restrukturierungsmaßnahmen haben wir unsere Erwartung für die EBIT-Marge von mehr als 8 % auf mehr als 9 % erhöht.⁽¹⁾

Für unser Segment Business Aircraft rechnen wir weiter mit einem Wachstum der Umsatzerlöse von derzeit USD 5 Mrd. auf mehr als USD 8,5 Mrd. im Jahr 2020, angetrieben von der Einführung des Global 7000-Geschäftsflugzeugs sowie von Aftermarket-Leistungen. Die EBIT-Marge dürfte auf 8 bis 10 % steigen.⁽¹⁾

Unsere prognostizierten Ergebnisse für die Segmente Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services werden angepasst, um die Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugs und eine vorsichtiger Produktion von CRJ Series- sowie Q400-Flugzeugen zu berücksichtigen. Die Rentabilitätsziele werden dagegen beibehalten.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Ziele basieren, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen". Rentabilitätsziele basieren auf dem EBITDA und dem EBIT vor Sonderposten sowie den EBITDA- und EBIT-Margen vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Eine Definition dieser Kennzahlen ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

2 ZIELE 2020

	TRANSPORTATION	BUSINESS AIRCRAFT	COMMERCIAL AIRCRAFT	AEROSTRUCTURES
UMSATZ- ERLÖSE	>\$10B	>\$8.5B	~\$5.0B MIT C SERIES ~\$1.5B C.SI C SERIES KONS.	>\$2.25B
EBIT- MARGE VOR SONDER- POSTEN	>9%	8-10%	P PROFITABEL	9-11%

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf den folgenden wesentlichen Annahmen:

Alle Segmente

- einer normalen Abwicklung und Auslieferung bzw. Umsetzung der aktuellen Festaufträge und Projekte im Auftragsbestand;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- der Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und ein Portfolio von Produkten und Dienstleistungen anzubieten, mit dem die Marktnachfrage gesteigert und wichtige strategische Aufträge gesichert werden können;
- der weiteren Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, auch im Aftermarket-Geschäft;

- der kontinuierlichen und planmäßigen Einführung und Umsetzung von zentralen Maßnahmen, um die Umwandlung von Umsatzerlösen in höhere Erträge und freie Cashflows⁽²⁾ zu verbessern, und zwar durch Senkung der Beschaffungskosten, bessere Kontrolle der Ausgaben und höhere Arbeitseffizienz;
- der Erfüllung der Ziele des Transformationsplans, und zwar durch Restrukturierungen und andere Maßnahmen, welche die direkte und indirekte Kostenstruktur betreffen und auf nachhaltige Kostensenkungen, operative Verbesserungen und eine Senkung des Working-Capital-Verbrauchs abzielen;
- der Fähigkeit, die globale Verteilung unserer Produktionsstandorte zu optimieren (Verlagerung in Niedriglohnländer und Wachstumsmärkte) und die Best Practices sowie die besten Technologien standortübergreifend einzusetzen;
- der Fähigkeit der Zulieferer, die Produktentwicklung, die Einhaltung der geplanten Produktionsmengen und die Umsetzung von Projekten zu unterstützen;
- der Fähigkeit, weitere Partnerschaften und Initiativen zur Risikoteilung zu finden und einzugehen;
- der Effektivität von Maßnahmen für einen disziplinierten Kapitaleinsatz bei neuen Programmen und Produkten, um die Umsatzerlöse zu steigern;
- der Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Strategien für Produktentwicklung und Projektdurchführung umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen; und
- der Fähigkeit, eine ausreichende Liquidität zu sichern, um den Strategieplan umzusetzen, die Kreditauflagen zu erfüllen, die langfristigen Finanzverbindlichkeiten zu tilgen, Bankkredite zu refinanzieren und Fälligkeiten ab dem Jahr 2020 neu zu verhandeln.

Aerospace-Segmente

- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- einer ähnlichen Höhe der Flugzeugauslieferungen;
- der Fähigkeit, mit der Produktion und Auslieferung von neuen Programmen, insbesondere dem C Series-Flugzeug-programm unter Berücksichtigung von Lernkurvenverbesserungen, zu starten und den Zeitplan für die Inbetriebnahme der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, unsere Marktposition und das Produktnutzenversprechen bei den CRJ Series- und Q400-Flugzeug-programmen zu verbessern;
- der Fähigkeit, kontinuierlich Kampagnen und Projekte zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽³⁾, woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt;
- der Senkung von Investitionen und Entwicklungsausgaben auf ein normales Niveau entsprechend den Abschreibungen bis 2020;
- der Erfüllung aller Abschlussbedingungen und der erfolgreichen Durchführung der Transaktion mit Airbus innerhalb des geplanten Zeitrahmens, einschließlich des Erhalts der regulatorischen (einschließlich kartellrechtlichen) und sonstigen Genehmigungen;⁽⁴⁾
- der Erfüllung und Übernahme der Verpflichtungen, die jeder der Parteien gemäß dem Transaktionsvertrag mit Airbus und künftigen kommerziellen Vereinbarungen obliegen, sowie des Fehlens beträchtlicher Ineffizienzen und anderer damit zusammenhängender Probleme;
- der Realisierung der erwarteten Vorteile und Synergien aus der Transaktion mit Airbus innerhalb des geplanten Zeitrahmens;
- unserer Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, alle Liquiditätsengpässe zu finanzieren, sowie der

Angemessenheit der Liquiditätsplanung- und -steuerung sowie der Projektfinanzierung; und

— der Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends.

Transportation

— der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer Altverträge;

— einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;

— der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen, basierend auf Marktprognosen⁽⁵⁾, woraus sich der geschätzte künftige Auftragseingang ergibt;

— der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, einschließlich des Konzepts der Wertschöpfungskette, der Schaffung von Ökosystemen, der Standortspezialisierung, der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktionsaktivitäten und der Veränderung des Umsatzmixes hin zu mehr Verträgen über Signaltechnik und Transportsysteme sowie Betriebs- und Wartungstätigkeiten.

Eine Erläuterung der wesentlichen Risikofaktoren im Zusammenhang mit zukunftsbezogenen Informationen ist im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

⁽¹⁾ Für den Haftungsausschluss in Bezug auf unsere zukunftsbezogenen Aussagen wird außerdem auf den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" verwiesen.

⁽²⁾ GAAP-fremde Kennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽³⁾ Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren in den Abschnitten "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen über die Aerospace-Segmente zu finden.

⁽⁴⁾ In der Prognose für 2018 wird von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss seiner C Series-Partnerschaft mit Airbus wird Bombardier das C Series-Flugzeug-programm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte der Abschluss der C Series-Partnerschaft vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 erfolgen, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms durch Bombardier auf unsere ausgewiesenen Ergebnisse und Prognosen auswirken.

⁽⁵⁾ Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil über das Transportation-Segment zu finden.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Wir haben unsere aktuelle Prognose für 2017 in jeder Hinsicht erfüllt oder übertroffen

		Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾
KONZERN	Umsatzerlöse	Umsatzwachstum gegenüber 2016 ohne Berücksichtigung von Währungseffekten (prozentualer Anstieg im niedrigen einstelligen Bereich).	~ USD 16,3 Mrd.	USD 16,2 Mrd.	USD 17,0 Mrd. - USD 17,5 Mrd.
	EBITDA vor Sonderposten	entf.	entf.	USD 1,0 Mrd.	USD 1,15 Mrd. - USD 1,25 Mrd.

		Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾
	EBIT vor Sonderposten	USD 530 Mio. -USD 630 Mio.	≥ USD 630 Mio.	USD 672 Mio.	USD 800 Mio. - USD 900 Mio.
	Freier Cashflow	Eingesetzter freier Cashflow von USD 750 Mio. -USD 1 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow von ~ USD 1,0 Mrd.	Eingesetzter freier Cashflow von USD 786 Mio.	Breakeven ± USD 150 Mio.
BUSINESS AIRCRAFT	Umsatzerlöse	~ USD 5,0 Mrd.	Unverändert	USD 5,0 Mrd.	> USD 5,0 Mrd.
	EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	8, ≥ 8,0 %
	Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 135	Unverändert	140	~ 135
COMMERCIAL AIRCRAFT	Umsatzerlöse	~ USD 2,9 Mrd.	~ USD 2,5 Mrd.	USD 2,4 Mrd.	~ USD 2,7 Mrd.
	EBIT vor Sonderposten	~ (USD 400 Mio.)	Unverändert	(USD 377 Mio.)	~ (USD 350 Mio.)
	Flugzeugauslieferungen (in Stück)	80 bis 85	~ 70 bis 75, davon ~ 20 bis 22 C Series	73, davon 17 C Series und 56 CRJ und Q400	~ 75, davon ~ 40 C Series und ~ 35 CRJ und Q400
AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES	Umsatzerlöse	~ USD 1,7 Mrd.	Unverändert	USD 1,6 Mrd.	~ USD 2,0 Mrd.
	EBIT-Marge vor Sonderposten	> 8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	> 8,5 %
TRANSPORTATION	Umsatzerlöse	~ USD 8,5 Mrd.	Unverändert	USD 8,5 Mrd.	~ USD 9,0 Mrd.
	EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert. Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der (eingesetzte) freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Der freie Cashflow und der eingesetzte freie Cashflow enthalten Cashflows in Bezug auf Sonderposten. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2017 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt. Außerdem wird in der Prognose für 2018 von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss der C Series-Partnerschaft mit Airbus werden wir das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte die C Series-Partnerschaft mit Airbus vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 abgeschlossen werden, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms auf unsere Ergebnisse und Prognosen auswirken. Das negative EBIT vor Sonderposten im Segment Commercial Aircraft ist hauptsächlich auf den verwässernden Effekt der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms zurückzuführen. Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger. Die Umsatzprognose für Aerostructures and Engineering Services basiert vor allem auf internen Aufträgen von Business Aircraft und Commercial Aircraft. Die Umsatzprognose für Transportation basiert auf der Annahme, dass die Wechselkurse konstant bleiben.

Prognose für 2017

KONZERN⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2017 verengten wir die Bandbreite der Prognose für unser EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ am oberen Ende, von USD 530 Mio. bis USD 630 Mio. auf USD 580 Mio. bis USD 630 Mio.

Im dritten Quartal 2017 korrigierten wir unsere Prognose für die Umsatzerlöse und den eingesetzten freien Cashflow⁽²⁾ des Konzerns für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf rund USD 16,3 Mrd. bzw. USD 1,0 Mrd. und näherten uns damit dem unteren Ende der Bandbreiten unserer vorherigen Prognose an. Dies lag daran, dass aufgrund von Verzögerungen bei der Triebwerklieferung von Pratt & Whitney weniger C Series-Flugzeuge ausgeliefert wurden. Außerdem haben wir unsere Prognose für das Konzern-EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ auf mindestens USD 630 Mio. erhöht, was dem oberen Ende der Bandbreite unserer vorherigen Prognose entspricht und die bessere finanzielle Performance abbildet.

BUSINESS AIRCRAFT⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2017 erhöhten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ des Segments Business Aircraft für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf rund 8,0 %. Dies war in erster Linie durch die starke Performance im ersten Halbjahr 2017 bedingt.

COMMERCIAL AIRCRAFT⁽¹⁾

Im dritten Quartal 2017 korrigierten wir die Umsatz- und Auslieferungsprognosen für das Segment Commercial Aircraft aufgrund von erneuten Verzögerungen bei der Triebwerklieferung von Pratt & Whitney für das C Series-Flugzeug. Außerdem wurden einige Triebwerke, die ursprünglich für die Produktion von Flugzeugen im vierten Quartal vorgesehen waren, für den Austausch von Triebwerken für bestehende C Series-Kunden verwendet. Infolgedessen haben wir die Umsatzprognose auf rund USD 2,5 Mrd. und die Auslieferungsprognose auf etwa 70 bis 75 Einheiten, darunter rund 20 bis 22 C Series-Flugzeuge, korrigiert. Die Prognose des negativen EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ für das Segment Commercial Aircraft blieb unverändert.

AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2017 änderten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ des Segments Aerostructures and Engineering Services für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf etwa 8,0 %. Der Grund hierfür war die Geschäftsentwicklung des Segments in der ersten Hälfte des Jahres 2017.

TRANSPORTATION⁽¹⁾

Im zweiten Quartal 2017 erhöhten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf rund 8,0 %. Dies lag in erster Linie an der Performance im ersten Halbjahr 2017, die von einer starken Leistung in der Projektabwicklung geprägt war.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2018⁽¹⁾

Nach einer Phase umfangreicher Investitionen in die Produktentwicklung erwarten wir für 2018 ein Umsatzwachstum in allen unseren berichtspflichtigen Geschäftssegmenten. Im Bereich Aerospace dürfte das Umsatzwachstum aus der verstärkten Auslieferung von C Series-Flugzeugen, der erwarteten Inbetriebnahme des Global 7000-Flugzeugs sowie der voraussichtlichen Zunahme der Aftermarket-Aktivitäten resultieren. Im Segment Transportation verzeichnen wir einen soliden Auftragsbestand mit einigen Großprojekten, die für die Auslieferung im Geschäftsjahr 2018 bereit sind. Kostensparende Strukturen, die aus Transformationsinitiativen resultieren, sowie geringere Lernkurvenkosten infolge des Produktionsanlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm dürften zu Margenverbesserungen führen. Die Generierung eines freien Cashflow wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 beginnen, wenn sich die Auslieferungen von Schienenfahrzeugprojekten erhöhen, die Produktion von C Series-Flugzeugen hochgefahren und das Global 7000-Flugzeug in Betrieb genommen wird.

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick" sowie die Annahmen, auf denen die Prognose basiert.

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBITDA vor Sonderposten, dem EBIT vor Sonderposten oder der EBIT-Marge vor Sonderposten. Diese Kennzahlen sowie der (eingesetzte) freie Cashflow sind GAAP-fremde Kennzahlen. Der freie Cashflow und der eingesetzte freie Cashflow enthalten Cashflows in Bezug auf Sonderposten. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die im Jahr 2017 jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in den

Abschnitten "Konzernergebnis" und "Liquidität und Kapitalausstattung" und in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

Dieser MD&A enthält zukunftsbezogene Aussagen, unter anderem Aussagen in Bezug auf unsere Zielsetzungen, Ausblicke, Zielgrößen, Zielvorstellungen und Prioritäten, unseren Markt und unsere Strategien, Überzeugungen, Geschäftsaussichten, Pläne, Erwartungen, Schätzungen und Absichten sowie unsere Finanzlage, die gesamtwirtschaftlichen und geschäftlichen Aussichten und die branchenspezifischen Perspektiven und Trends, das Nachfragewachstum nach Produkten und Dienstleistungen, die Produktentwicklung, die das künftige Design, die Produkteigenschaften, die Kapazität und die Leistung umfasst, die erwartete oder geplante Indienstellung der Produkte sowie Dienstleistungen, Aufträge, Auslieferungen, die Erprobung, Vorlaufzeiten, Zertifizierungen und die allgemeine Projektumsetzung, unsere Wettbewerbsposition, die erwarteten Auswirkungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie von Gerichtsverfahren auf unseren Geschäftsverlauf und unsere Geschäftstätigkeit, die verfügbare Liquidität und die kontinuierliche Prüfung von strategischen und finanziellen Alternativen, den Abschluss und den voraussichtlichen Zeitrahmen der in diesem Bericht beschriebenen Transaktion mit der Airbus SE (Airbus) und den Erhalt der für diese Transaktion benötigten regulatorischen und anderen Genehmigungen und den voraussichtlichen Zeitrahmen hierfür, die Leitung, Finanzierung und Liquidität der C Series Aircraft Limited Partnership (CSALP), die Auswirkungen und erwarteten Vorteile der in diesem Bericht beschriebenen Transaktion mit Airbus für unsere Geschäftstätigkeit, Infrastruktur, Kapazitäten, Entwicklung, unsere Wachstums- und sonstigen Chancen, unsere geografische Reichweite und Streuung, Präsenz, Finanzlage, unseren Zugang zu Kapital und unsere allgemeine Strategie sowie die Auswirkungen dieser Transaktion auf unsere Vermögens- und Liquiditätslage.

In die Zukunft gerichtete Aussagen sind in der Regel durch die Verwendung von zukunftsbezogenen Begriffen wie "könnten", "werden", "sollten", "können", "erwarten", "schätzen", beabsichtigen", "rechnen mit", "planen", "vorhersehen", "glauben", "fortsetzen", "beibehalten" oder "anpassen" bzw. Verneinungen oder Abwandlungen dieser Begriffe oder damit vergleichbaren Begriffen gekennzeichnet. Zukunftsbezogene Aussagen sollen Investoren und andere Personen dabei unterstützen, bestimmte zentrale Elemente unserer aktuellen Ziele, strategischen Prioritäten, Erwartungen und Pläne zu verstehen sowie ein besseres Verständnis unseres geschäftlichen und voraussichtlichen operativen Umfelds zu gewinnen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Informationen für andere Zwecke ggf. nicht geeignet sind. Zukunftsbezogene Aussagen erfordern naturgemäß, dass das Management Annahmen trifft. Diese Annahmen sind mit beträchtlichen bekannten sowie unbekannten Risiken und Unsicherheiten behaftet, die dazu führen können, dass unsere in künftigen Perioden tatsächlich erzielten Ergebnisse wesentlich von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen abweichen. Obwohl das Management der Ansicht ist, dass diese Annahmen auf Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen angemessen und sachgerecht sind, besteht immer das Risiko, dass diese Annahmen nicht korrekt sind. Die Annahmen, die den in diesem Bericht getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen bezüglich der Transaktion mit Airbus zugrunde liegen, umfassen die folgenden wesentlichen Annahmen: die Erfüllung aller Abschlussbedingungen und die erfolgreiche Durchführung der Transaktion innerhalb des geplanten Zeitrahmens, einschließlich des Erhalts der regulatorischen (einschließlich kartellrechtlichen) und sonstigen Genehmigungen, die Erfüllung und Übernahme der Verpflichtungen, die jeder der Parteien gemäß dem Transaktionsvertrag und künftigen kommerziellen Vereinbarungen obliegen, sowie das Fehlen beträchtlicher Ineffizienzen und anderer damit zusammenhängender Probleme, die Realisierung der erwarteten Vorteile und Synergien aus der Transaktion innerhalb des geplanten Zeitrahmens, unsere Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, alle Liquiditätsengpässe zu finanzieren, die Angemessenheit der Liquiditätsplanung und -steuerung sowie der Projektfinanzierung und die Genauigkeit unserer Einschätzung der erwarteten Wachstumstreiber und Branchentrends. Für weitere Informationen über die Annahmen, die den zukunftsbezogenen Aussagen dieses MD&A zugrunde liegen, wird auf die Abschnitte "Strategische Prioritäten" und "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente verwiesen.

Zu den Faktoren, die - speziell in Bezug auf die erläuterte Transaktion mit Airbus - wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen bewirken können, zählen u. a. Risiken im Zusammenhang mit dem Nichterhalt oder dem verspäteten Erhalt der regulatorischen (einschließlich kartellrechtlichen) Genehmigungen oder sonstigen Genehmigungen oder der anderweitigen Nichterfüllung der Bedingungen für den Abschluss der Transaktion oder dem verspäteten Abschluss der Transaktion und der Unsicherheit bezüglich der für den Abschluss der Transaktion erforderlichen Zeitdauer, Änderungen der Bedingungen der Transaktion, der Nichterfüllung und nicht erfolgten Übernahme der Verpflichtungen gemäß dem Transaktionsvertrag und künftigen kommerziellen Vereinbarungen durch jede der Parteien und/oder beträchtliche Ineffizienzen und andere damit zusammenhängende Probleme, den Auswirkungen der Bekanntgabe der Transaktion auf unsere Beziehungen zu Dritten, einschließlich kommerzieller Geschäftspartner, Mitarbeiter und Wettbewerber, sowie auf strategische Beziehungen, Betriebsergebnisse und das Geschäft im Allgemeinen, der Nichterzielung, entweder überhaupt nicht oder nicht innerhalb des geplanten Zeitraums, der erwarteten Vorteile und Synergien der Transaktion, unserer Fähigkeit, unseren bestehenden Finanzierungsplan für die CSALP fortzuführen und, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe zu finanzieren, und der Unangemessenheit der Liquiditätsplanung und -steuerung sowie der Projektfinanzierung. Zu den anderen Faktoren, die wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in den zukunftsbezogenen Aussagen prognostizierten Ergebnissen bewirken können, zählen u. a. Risiken im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage und unserem Geschäftsumfeld (beispielsweise Risiken im Hinblick auf den Brexit, die finanzielle Situation der

Luftfahrtindustrie, der Geschäftsflugzeugkunden und der Schienenverkehrsbranche sowie Risiken aufgrund von handelspolitischen Vorschriften (beispielsweise im Zusammenhang mit der derzeit zur Diskussion stehenden möglichen Änderung oder Beendigung des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (NAFTA) zwischen Kanada, den USA und Mexiko), verschärftem Wettbewerb, politischer Instabilität, Ereignissen höherer Gewalt oder Naturkatastrophen), Geschäftsrisiken (beispielsweise Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, Risiken aus dem Aufbau neuer Geschäftsbereiche, Risiken in Bezug auf die Zertifizierung und Homologation von Produkten und Dienstleistungen, Risiken im Zusammenhang mit Festpreisverträgen und Verträgen mit fester Laufzeit sowie Produktion und Projektumsetzung, Risiken aus Cashflow- und Investitionsproblemen aufgrund von Schwankungen von Projektlebenszyklen und saisonalen Schwankungen, Risiken in Bezug auf unsere Fähigkeit, unseren Strategie- und Transformationsplan erfolgreich einzuführen und umzusetzen, Risiken aufgrund der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, Risiken in Bezug auf Verluste aus Produktleistungsgarantien und Haftungsansprüchen, Risiken aus aufsichtsrechtlichen Verfahren und Gerichtsverfahren, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von bestimmten Kunden und Zulieferern, Personalrisiken, Risiken aus der Abhängigkeit von Informationssystemen, Risiken aus der Abhängigkeit von Rechten des geistigen Eigentums und deren Schutz und Risiken aufgrund eines unzureichenden Versicherungsschutzes), Finanzierungsrisiken (beispielsweise Risiken in Bezug auf Liquidität und Zugang zu den Kapitalmärkten, Risiken aus Altersversorgungsplänen, Ausfallrisiken, Risiken in Verbindung mit wesentlichen bestehenden Tilgungs- und Zinszahlungsverpflichtungen, Risiken im Zusammenhang mit bestimmten Kreditauflagen und Mindestbarbeständen, Risiken aus Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt wurden, und Risiken aus der Abhängigkeit des Konzerns von staatlicher Unterstützung) sowie Marktrisiken (beispielsweise Risiken aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie die Risiken von Restwerteinbußen, steigenden Preisen für das von dem Konzern verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate). Weitere Informationen sind im Abschnitt "Risiken und Unsicherheiten" im Berichtsteil "Sonstiges" enthalten.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die vorstehende Auflistung von Faktoren, die das Wachstum, die Ergebnisse und die Ertragskraft in künftigen Perioden beeinflussen können, nicht vollständig ist, und den Adressaten wird dringend geraten, sich nicht über Gebühr auf die zukunftsbezogenen Aussagen zu verlassen. Andere Risiken und Unsicherheiten, die uns derzeit nicht bekannt sind oder deren Auswirkungen wir derzeit als nicht wesentlich einschätzen, könnten ebenfalls wesentliche Abweichungen der tatsächlichen Ergebnisse von den in unseren zukunftsbezogenen Aussagen explizit oder implizit enthaltenen Ergebnissen bewirken. Außerdem besteht keine Sicherheit darüber, dass die geplante Transaktion mit Airbus abgeschlossen wird oder dass die erwarteten strategischen Vorteile und operativen, wettbewerbs- und kostenbezogenen Synergien vollständig, teilweise oder überhaupt realisiert werden. Die in diesem Bericht getroffenen zukunftsbezogenen Aussagen spiegeln die Erwartungen des Managements zum Datum dieses Berichts wider und können sich nach diesem Datum ändern. Sofern das geltende Wertpapierrecht keine anders lautenden Vorschriften enthält, weisen wir ausdrücklich jegliche Absicht oder Verpflichtung zur Aktualisierung oder Berichtigung von zukunftsbezogenen Aussagen von uns, unabhängig davon, ob dies infolge von neuen Erkenntnissen, künftigen Ereignissen oder aus einem anderen Grund angebracht wäre. Die in diesem MD&A enthaltenen zukunftsbezogenen Aussagen sind ausdrücklich durch diesen Hinweis eingeschränkt.

KONZERNERGEBNIS

Ertragslage

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	\$ 4.715	\$ 4.380	\$ 16.218	\$ 16.339
Herstellungskosten des Umsatzes	4.084	3.942	14.276	14.622
Bruttogewinn	631	438	1.942	1.717
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	331	287	1.194	1.133
Forschungs- und Entwicklungskosten	81	95	240	287
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(36)	(65)	(175)	(126)
Sonstige Aufwendungen (Erträge)	40	17	11	(4)
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	215	104	672	427
Sonderposten	66	30	426	485

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
EBIT	149	74	246	(58)
Finanzierungsaufwand	273	281	778	819
Finanzertrag	(23)	(49)	(56)	(70)
EBT	(101)	(158)	(476)	(807)
Ertragsteuern	8	101	77	174
Periodenergebnis	\$ (109)	\$ (259)	\$ (553)	\$ (981)
Davon entfallen auf:				
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (108)	\$ (251)	\$ (516)	\$ (1.022)
Nicht beherrschende Anteile	\$ (1)	\$ (8)	\$ (37)	\$ 41
Ergebnis je Aktie (in USD)				
Unverwässert und verwässert	\$ (0,05)	\$ (0,12)	\$ (0,25)	\$ (0,48)
in % der Gesamtumsatzerlöse				
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	4,6%	2,4%	4,1%	2,6 %
EBIT	3,2%	1,7%	1,5%	(0,4)%

Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (108)	\$ (251)	\$ (516)	\$ (1.022)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(8)	(14)	(27)	(32)
Auf die Stammaktionäre der Bombardier Inc. entfallendes Periodenergebnis	\$ (116)	\$ (265)	\$ (543)	\$ (1.054)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (verwässert) (in Tausend Aktien)	2.194.868	2.194.304	2.195.379	2.212.547
Verwässertes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (0,05)	\$ (0,12)	\$ (0,25)	\$ (0,48)

Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Angepasstes Periodenergebnis	\$ 51	\$ (141)	\$ 63	(268)
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	1	8	37	(41)
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(8)	(14)	(27)	(32)
Verwässernder Effekt der Wandlungsoption der CDPQ	(2)	-	-	-
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 42	\$ (147)	\$ 73	\$ (341)
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend Aktien)	2.311.057	2.194.304	2.264.722	2.212.547

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Angepasstes Ergebnis je Aktie (in USD) ⁽¹⁾	\$ 0,02	\$ (0,07)	\$ 0,03	\$ (0,15)

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

GAAP-fremde Finanzkennzahlen⁽¹⁾

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
EBITDA	\$ 244	\$ 183	\$ 611	\$ 323
EBITDA vor Sonderposten	\$ 304	\$ 203	\$ 993	\$ 798
Angepasstes Periodenergebnis	\$ 51	\$ (141)	\$ 63	\$ (268)

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Überleitung der Segmentergebnisse auf die Konzernergebnisse

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse				
Business Aircraft	\$ 1.473	\$ 1.651	\$ 4.961	\$ 5.741
Commercial Aircraft	677	699	2.382	2.617
Aerostructures and Engineering Services	413	319	1.570	1.549
Transportation	2.493	1.948	8.525	7.574
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(341)	(237)	(1.220)	(1.142)
	\$ 4.715	\$ 4.380	\$ 16.218	\$ 16.339
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾				
Business Aircraft	\$ 120	\$ 100	\$ 416	\$ 369
Commercial Aircraft	(142)	(141)	(377)	(417)
Aerostructures and Engineering Services	63	30	157	124
Transportation	217	181	712	560
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(43)	(66)	(236)	(209)
	\$ 215	\$ 104	\$ 672	\$ 427
Sonderposten				
Business Aircraft	\$ (9)	\$ 1	\$ 25	\$ (108)
Commercial Aircraft	5	3	8	486
Aerostructures and Engineering Services	13	6	7	(4)
Transportation	11	20	295	164
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	46	-	91	(53)
	\$ 66	\$ 30	\$ 426	\$ 485
EBIT				

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Business Aircraft	\$ 129	\$ 99	\$ 391	\$ 477
Commercial Aircraft	(147)	(144)	(385)	(903)
Aerostructures and Engineering Services	50	24	150	128
Transportation	206	161	417	396
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(89)	(66)	(327)	(156)
	\$ 149	\$ 74	\$ 246	\$ (58)

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Analyse der Konzernergebnisse

Ausführliche Analysen der Umsatzerlöse und des EBIT sind in den Abschnitten "Ergebnisanalyse" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente enthalten.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Es wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2017	2016	2017	2016
Restrukturierungsaufwendungen	1	\$ 37	\$ 35	\$ 285	\$ 215
Primove-Wertminderung und sonstige Kosten	2	46	-	91	-
Wertminderung in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft	3	-	-	43	-
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung	4	-	-	35	-
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	5	(17)	(5)	(28)	(59)
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	6	23	86	23	86
Steuerrechtsstreit	7	-	-	11	40
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm	8	-	-	-	492
Transaktionskosten	9	-	-	-	8
Pensionsverpflichtung	10	-	-	-	(139)
Wechselkursgewinne aus dem Verkauf eines Minderheitsanteils an Transportation	11	-	-	-	(38)
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten		(6)	(1)	(15)	(20)
		\$ 83	\$ 115	\$ 445	\$ 585
Davon ausgewiesen unter:					
Sonderposten im EBIT		\$ 66	\$ 30	\$ 426	\$ 485

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2017	2016	2017	2016
Finanzierungsaufwand - Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	6	23	86	23	86
Finanzierungsaufwand - Zinsen im Zusammenhang mit einem Steuerrechtsstreit	7	-	-	11	26
Finanzierungsaufwand - Transaktionskosten	9	-	-	-	8
Ertragsteuern - Auswirkung von Sonderposten		(6)	(1)	(15)	(20)
		\$ 83	\$ 115	\$ 445	\$ 585

¹. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 Abfindungskosten von USD 253 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 6 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen von USD 38 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 Abfindungskosten von USD 227 Mio., die durch Gewinne aus Plankürzungen von USD 22 Mio. teilweise kompensiert wurden, sowie Wertminderungen von Sachanlagen von USD 10 Mio., alle in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

². Nach einer Neubewertung des Werts der Primove-E-Mobilitätstechnologie und des Stands der bestehenden vertraglichen Verpflichtungen erfassten wir im Geschäftsjahr 2017 eine Abschreibung von Vorräten in Höhe von USD 22 Mio., Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von USD 6 Mio. und eine Rückstellung für Vertragsverluste in Höhe von USD 63 Mio., von denen USD 46 Mio. im vierten Quartal 2017 erfasst wurden. Primove bietet E-Mobilitätslösungen für mehrere Arten von elektronischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

³. Ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf das Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 43 Mio., der im Geschäftsjahr 2017 im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen des Transformationsplans des Segments Transportation erfasst wurde.

⁴. Im Geschäftsjahr 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.

⁵. Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms haben wir die entsprechenden Rückstellungen im Geschäftsjahr 2017 um USD 28 Mio. gemindert. Von diesem Betrag wurden USD 17 Mio. im vierten Quartal erfasst (2016: USD 59 Mio., davon USD 5 Mio. im vierten Quartal). Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

⁶. Entspricht im Geschäftsjahr 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio. Entspricht im Geschäftsjahr 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio.

⁷. Entspricht einer Änderung der Schätzungen, die für die Ermittlung der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit herangezogen wurden.

⁸. Entspricht einer Rückstellung für belastende Verträge im Zusammenhang mit dem Abschluss von Festaufträgen über C Series -Flugzeuge im zweiten Quartal 2016.

⁹. Entspricht Transaktionskosten, die der in die CDPQ-Beteiligung an BT Holdco eingebetteten Wandlungsoption zuzuordnen sind.

¹⁰. Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. im zweiten Quartal 2016 aufgelöst.

¹¹. Entspricht Wechselkursgewinnen aus der Neuorganisation von Transportation unter dem Dach einer Holdinggesellschaft, die notwendig war, um die Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen.

Nettofinanzierungsaufwand

Der Nettofinanzierungsaufwand betrug USD 250 Mio. im vierten Quartal und USD 722 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zu USD 232 Mio. bzw. USD 749 Mio. in den entsprechenden Zeiträumen im Vorjahr.

Der Anstieg um USD 18 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen höheren Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) eingestuft werden (USD 52 Mio.);
- einen höheren Nettofinanzierungsaufwand aus Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen (USD 17 Mio.); und
- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 13 Mio.).

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein geringerer Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽¹⁾ (USD 63 Mio.), der als Sonderposten erfasst wurde.

Der Rückgang um USD 27 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen geringeren Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten⁽¹⁾ (USD 63 Mio.), der als Sonderposten erfasst wurde;
- höhere in den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aktivierte Fremdkapitalkosten (USD 61 Mio.); und
- niedrigere Zinsen im Zusammenhang mit der Rückstellung für einen Steuerrechtsstreit (USD 15 Mio.), die als Sonderposten erfasst wurden.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- höhere Zinsen für langfristige Finanzverbindlichkeiten, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften (USD 51 Mio.);
- ein höherer Nettoverlust aus bestimmten Finanzinstrumenten, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (FVTP&L) eingestuft werden (USD 22 Mio.);
- eine höhere Aufzinsung von Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen (USD 12 Mio.);
- ein höherer Nettofinanzierungsaufwand aus Änderungen der Abzinsungssätze für Rückstellungen (USD 10 Mio.); und
- eine höhere Aufzinsung von Rückstellungen (USD 7 Mio.).

⁽¹⁾ Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 600 Mio. Entspricht im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 dem Verlust im Zusammenhang mit dem Rückkauf der 2018 fälligen Senior Notes im Nennwert von USD 650 Mio. bzw. USD 750 Mio.

Ertragsteuern

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 betrugen (7,9) % bzw. (16,2) % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,7 %.

Die negativen effektiven Ertragsteuersätze im vierten Quartal haben im Wesentlichen folgende Ursachen:

- die Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes, hauptsächlich in den USA; und
- permanente Unterschiede und Sonstiges.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- die positive Auswirkung der Nettoerfassung von zuvor nicht erfassten steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden.

Die negativen effektiven Ertragsteuersätze im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 haben im Wesentlichen folgende Ursachen:

- nicht erfasste Ertragsteuererminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden;
- die Auswirkungen von sicher zu erwartenden Änderungen des Steuersatzes, hauptsächlich in den USA; und
- permanente Unterschiede.

Die effektiven Ertragsteuersätze für das vierte Quartal und das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 betrugen (63,9) % bzw. (21,6) % gegenüber einem gesetzlichen Ertragsteuersatz in Kanada von 26,8 %.

Die negativen effektiven Ertragsteuersätze im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 haben im Wesentlichen folgende Ursachen:

- nicht erfasste Ertragsteuerminderungen aus steuerlichen Verlusten und temporären Unterschieden; und
- die Abschreibung latenter Steueransprüche.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE DES KONZERNS

Die Konzernvermögenswerte sind im Geschäftsjahr 2017 um USD 2,2 Mrd. gestiegen⁽¹⁾, einschließlich positiver Währungseffekte von USD 668 Mio. Der Anstieg um USD 1,5 Mrd. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

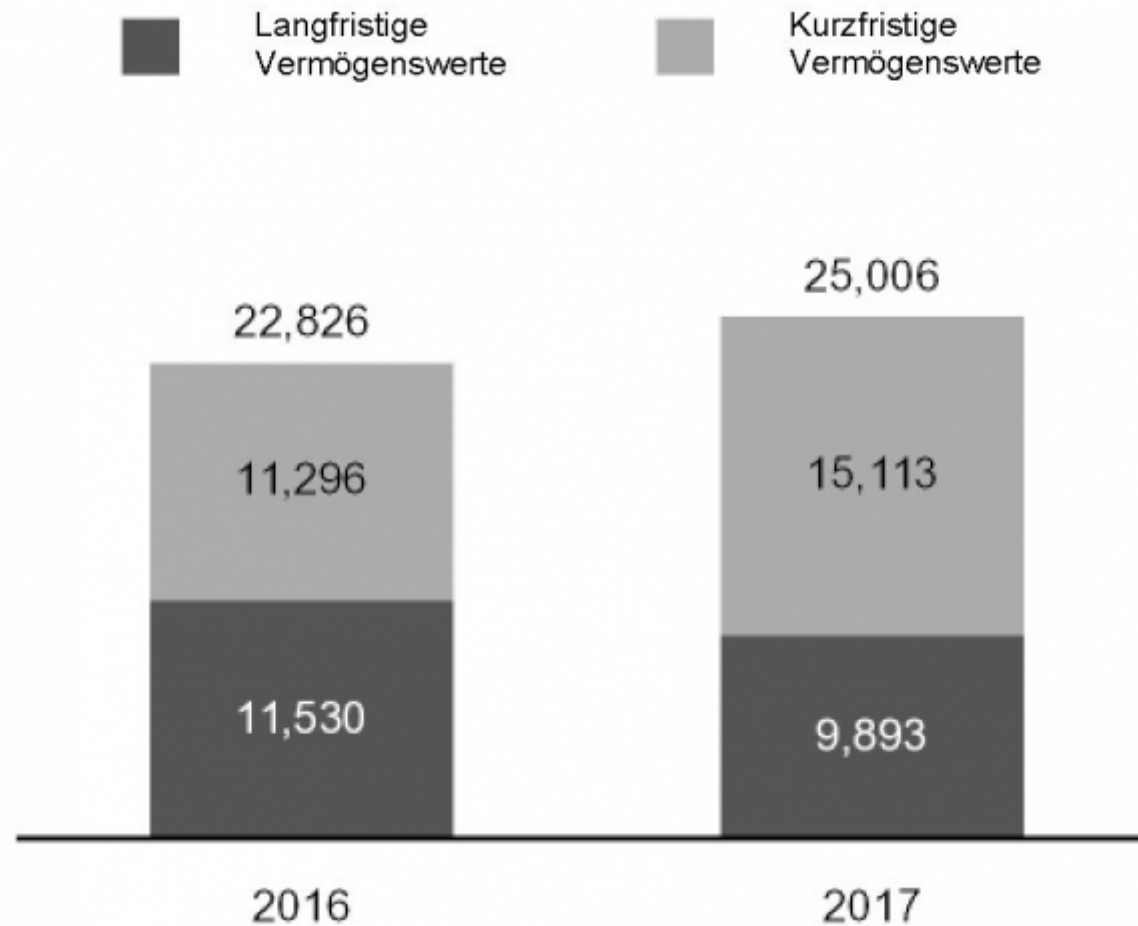
- einen Anstieg der Bruttovorräte um USD 1,1 Mrd., hauptsächlich in den Segmenten Transportation, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang im Segment Business Aircraft; und
- einen Anstieg der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge um USD 1,0 Mrd., hauptsächlich bei Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um USD 361 Mio. Einzelheiten hierzu sind den Tabellen "Eingesetzter freier Cashflow" und "Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" zu entnehmen; und
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen im Segment Transportation um USD 293 Mio.

KONZERNVERMÖGENSWERTE*

(zum 31. Dezember; in Mio. USD)



Die Konzernverbindlichkeiten und das Konzerneigenkapital sind im Geschäftsjahr 2017 um USD 2,2 Mrd. gestiegen.⁽¹⁾ Davon entfallen USD 668 Mio. auf Währungseffekte. Der Anstieg um USD 1,5 Mrd. ohne Berücksichtigung der Währungseffekte hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

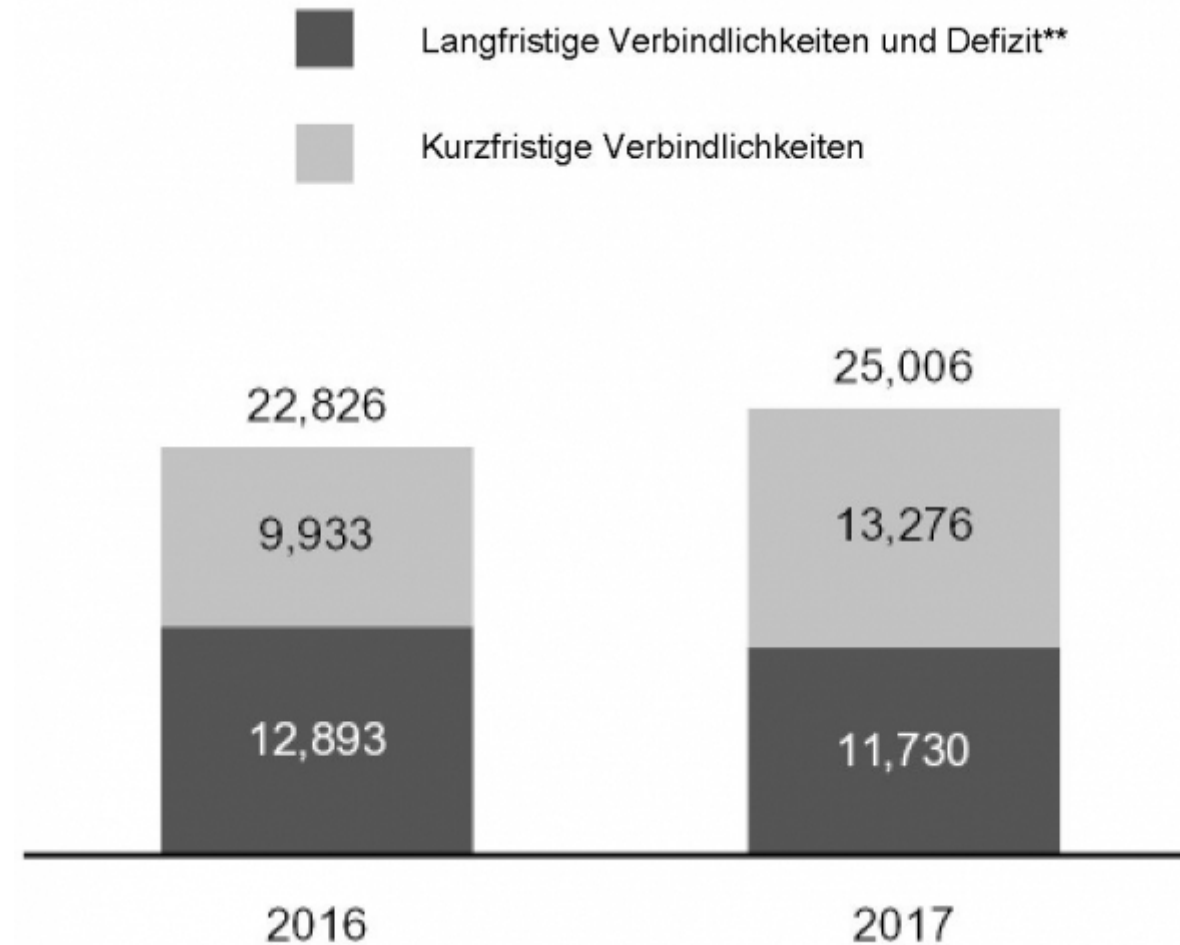
- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten um USD 1,0 Mrd., hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- einen Anstieg der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um USD 337 Mio.; und
- einen Anstieg der über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehenden Anzahlungen und Teilabrechnungen um USD 338 Mio. im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme um USD 312 Mio., hauptsächlich im Segment Business Aircraft.

KONZERNVERBINDLICHKEITEN UND KONZERNEDEFIZIT*

(zum 31. Dezember; in Mio. USD)



* Die in den vorstehenden Abbildungen dargestellten Konzernvermögenswerte und -verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2017 enthalten Beträge von USD 4,2 Mrd. bzw. USD 2,5 Mrd. im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm, die unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen werden. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

** Umfasst ein Defizit von USD 3,7 Mrd. zum 31. Dezember 2017 und von USD 3,5 Mrd. zum 31. Dezember 2016.

(1) Für die Zwecke der in diesem Abschnitt enthaltenen Erläuterungen der Finanzlage des Konzerns umfassen die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auch Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Einzelheiten zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP sind in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

LIQUIDITÄT UND KAPITALAUSSTATTUNG

Freier Cashflow Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)⁽¹⁾⁽²⁾

Vierte Quartale zum 31. Dezember

Geschäftsjahre zum 31. Dezember

	Vierte Quartal 2017	zum 31. Dezember 2016	Geschäftsjahr 2017	zum 31. Dezember 2016
	2017	2016	2017	2016
Periodenergebnis	\$ (109)	\$ (259)	\$ (553)	\$ (981)
Nichtzahlungswirksame Posten				
Abschreibungen	89	99	314	371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	6	10	51	10
Latente Ertragsteuern	(6)	121	34	31
Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(36)	(65)	(175)	(126)
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten	23	86	23	86
Sonstiges	5	-	7	3
Von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltene Dividenden	25	31	55	141
Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten	1.240	800	775	602
Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	1.237	823	531	137
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(365)	(327)	(1.317)	(1.201)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ⁽¹⁾	872	496	(786)	(1.064)
Nettozinsen und gezahlte Ertragsteuern	(187)	(139)	(619)	(651)
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) vor Nettozinsen und gezahlten Ertragsteuern ⁽¹⁾	\$ 1.059	\$ 635	\$ (167)	\$ (413)

Die Verbesserung des freien Cashflow⁽¹⁾ um USD 376 Mio. im vierten Quartal hat im Wesentlichen die folgende Ursache:

—eine im Quartalsvergleich positive Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 440 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

Dem steht Folgendes gegenüber:

—ein Anstieg der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (USD 38 Mio.).

Die Verbesserung des eingesetzten freien Cashflow⁽¹⁾ um USD 278 Mio. im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

—einen niedrigeren Nettoverlust vor nicht zahlungswirksamen Posten (USD 307 Mio.), hauptsächlich aufgrund eines höheren EBITDA vor Sonderposten⁽³⁾ und niedrigerer Sonderposten⁽³⁾; und

—eine im Jahresvergleich positive Abweichung der Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten (USD 173 Mio.) (vgl. nachstehende Erläuterungen).

Dem steht Folgendes gegenüber:

—ein Anstieg der Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (USD 116 Mio.); und

—ein Rückgang der von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividenden (USD 86 Mio.).

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Eine Definition dieser Kennzahlen ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

⁽²⁾ Für die Zwecke der in diesem Abschnitt enthaltenen Erläuterungen zum freien Cashflow umfassen die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auch Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert wurden. Einzelheiten zur Umgliederung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der CSALP sind in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

⁽³⁾ Im EBIT dargestellte Sonderposten ohne Berücksichtigung der Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten. Einzelheiten zu den

Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten. Darüber hinaus wird auf die Tabelle "Überleitung des EBITDA vor Sonderposten und des EBITDA auf das EBIT" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" verwiesen.

Nettoveränderung der nicht zahlungswirksamen Posten

Der Zufluss von USD 1,2 Mrd. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2017 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen für Neubestellungen und bestehende Aufträge im Segment Transportation;
- eine Abnahme der Bruttovorräte im Segment Transportation aufgrund von Auslieferungen, teilweise ausgeglichen durch Produktionssteigerungen;
- einen Rückgang der Vorräte für Flugzeugprogramme, hauptsächlich im Segment Business Aircraft, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg im Segment Aerostructures and Engineering Services, insbesondere aufgrund des Produktionsanlaufs bei dem Global 7000-Flugzeug, sowie im Segment Commercial Aircraft, insbesondere aufgrund des Produktionsanlaufs bei dem C Series-Flugzeug, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang bei Turboprops und Regionaljets; und
- einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Transportation, vor allem in Bezug auf Umsatzsteuer.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft.

Der Zufluss von USD 800 Mio. im vierten Quartal zum 31. Dezember 2016 hatte im Wesentlichen die folgende Ursache:

- einen Rückgang der Vorräte, hauptsächlich bei Vorräten der Flugzeugprogramme des Segments Business Aircraft für die Kategorien der mittelgroßen und großen Flugzeuge sowie bei den Vorräten des Segments Transportation aufgrund von Auslieferungen, teilweise ausgeglichen durch Produktionshochläufe.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft, hauptsächlich in den Kategorien der mittelgroßen und großen Flugzeuge, teilweise ausgeglichen durch einen Anstieg der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Commercial Aircraft in allen Flugzeugkategorien.

Der Zufluss von USD 775 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Transportation und Business Aircraft;
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen für Neubestellungen und bestehende Aufträge im Segment Transportation;
- einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen im Segment Transportation; und
- einen Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten im Segment Transportation, vor allem in Bezug auf Umsatzsteuer.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Anstieg der Bruttovorräte nach Produktionsbeginn vor den Auslieferungen im Segment Transportation;
- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft; und
- ein Anstieg der Vorräte für Flugzeugprogramme, hauptsächlich im Segment Commercial Aircraft, insbesondere aufgrund des Produktionsanlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm, und im Segment Aerostructures and Engineering Services, aufgrund des Produktionsanlaufs bei den Global 7000- und C Series-Flugzeugen,

teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Vorräte im Segment Business Aircraft.

Der Zufluss von USD 602 Mio. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 hatte im Wesentlichen folgende Ursachen:

- eine Abnahme der Vorräte im Segment Business Aircraft, hauptsächlich bei den Kategorien der großen und mittelgroßen Flugzeuge sowie bei Gebrauchtflugzeugen;
- eine Zunahme der Anzahlungen und Teilabrechnungen für Neubestellungen und bestehende Aufträge im Segment Transportation;
- einen Anstieg der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Commercial Aircraft, hauptsächlich bei dem C Series-Flugzeugprogramm;
- einen Anstieg der Rückstellungen, hauptsächlich aufgrund der im zweiten Quartal als Sonderposten erfassten Rückstellung für belastende Verträge des C Series-Flugzeugprogramms; und
- einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, hauptsächlich im Segment Transportation.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- ein Rückgang der Anzahlungen für Flugzeugprogramme im Segment Business Aircraft;
- ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten, hauptsächlich in den Segmenten Business Aircraft und Transportation;
- eine Änderung der Verbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen, ohne Berücksichtigung der Auswirkung der im sonstigen Ergebnis erfassten Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne, hauptsächlich im Zusammenhang mit Arbeitgeberbeiträgen und dem Wegfall der faktischen Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen (im zweiten Quartal als Sonderposten erfasst), nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden; und
- eine Zunahme der Vorräte von Commercial Aircraft, hauptsächlich aufgrund des Produktionshochlaufs bei dem C Series-Flugzeugprogramm und einschließlich der Auswirkungen von Abschreibungen der ersten Produktionseinheiten⁽¹⁾, teilweise ausgeglichen durch einen Rückgang der Vorräte bei Regionalflugzeugen.

⁽¹⁾ Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

Wir überwachen kontinuierlich unseren Bestand an liquiden Mitteln, einschließlich der verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel und der Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, damit der erwartete Liquiditätsbedarf (einschließlich der Förderung von Maßnahmen zur Produktentwicklung) erfüllt und die finanzielle Flexibilität gesichert werden kann. Bei der Beurteilung unseres Liquiditätsbedarfs berücksichtigen wir die historische Volatilität und die saisonalen Anforderungen, das Fälligkeitsprofil der langfristigen Finanzverbindlichkeiten, die Finanzierung der Produktentwicklungsprogramme, die Höhe von Kundenanzahlungen, den Working-Capital-Bedarf, das wirtschaftliche Umfeld und den Zugang zu Kapitalmärkten. Wir verwenden Szenarioanalysen für Stresstests der Cashflowprognosen.

Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Stand zu Beginn der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 1.835	\$ 3.392	\$ 3.384	\$ 2.720
Nettoerlöse aus der Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	988	1.366	988	1.367
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ⁽¹⁾	872	496	(786)	(1.064)

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(627)	(1.510)	(651)	(1.566)
An Inhaber nicht beherrschender Anteile gezahlte Dividenden	(36)	(33)	(89)	(77)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	(13)	(153)	34	(252)
Auf Vorzugsaktien gezahlte Dividenden	(3)	(4)	(18)	(17)
Nettoerlöse aus dem Verkauf von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften	-	(1)	-	2.418
Rückwerb von Class-B-Aktien, welche im Rahmen der PSU- und RSU-Pläne treuhänderisch verwaltet werden	-	-	-	(43)
Nettoveränderung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	(167)	(84)	-	-
Sonstiges	208	(85)	195	(102)
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 3.057	\$ 3.384	\$ 3.057	\$ 3.384
In zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umgegliedert ⁽²⁾	69	-	69	-
Stand am Ende der Periode/des Geschäftsjahres	\$ 2.988	\$ 3.384	\$ 2.988	\$ 3.384

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu der Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" bzw. in der in diesem Bericht enthaltenen Tabelle "Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)" enthalten.

⁽²⁾ Nach dem erwarteten Abschluss unserer C Series-Partnerschaft mit Airbus werden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des C Series-Flugzeugprogramms unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Verfügbare kurzfristige Finanzmittel

	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente ⁽¹⁾	\$ 3.057	\$ 3.384
Verfügbare revolvingende Kreditfazilitäten	1.168	1.093
Verfügbare kurzfristige Finanzmittel	\$ 4.225	\$ 4.477

⁽¹⁾ Nach dem erwarteten Abschluss unserer C Series-Partnerschaft mit Airbus werden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des C Series-Flugzeugprogramms unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 15 "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Unsere verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und die im Rahmen unserer beiden unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten verfügbaren Beträge. Diese Fazilitäten stehen für Barinanspruchnahmen zur Finanzierung der allgemeinen Bedürfnisse des Konzerns zur Verfügung. Sie enthalten die gleichen finanziellen Auflagen wie unsere Akkreditivfazilitäten. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kreditaufgaben" enthalten.

Im März 2017 verlängerten wir die Fälligkeitstermine der unbesicherten revolvingenden Kreditfazilität von Transportation über EUR 658 Mio. und der unbesicherten revolvingenden Kreditfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ bis Mai 2020 bzw. Juni 2020. Außerdem wurde die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität von Transportation über EUR 658 Mio. auf EUR 640 Mio. (USD 768 Mio.) reduziert. Diese Fazilitäten wurden bis zum 31. Dezember 2017 nicht in Anspruch genommen.

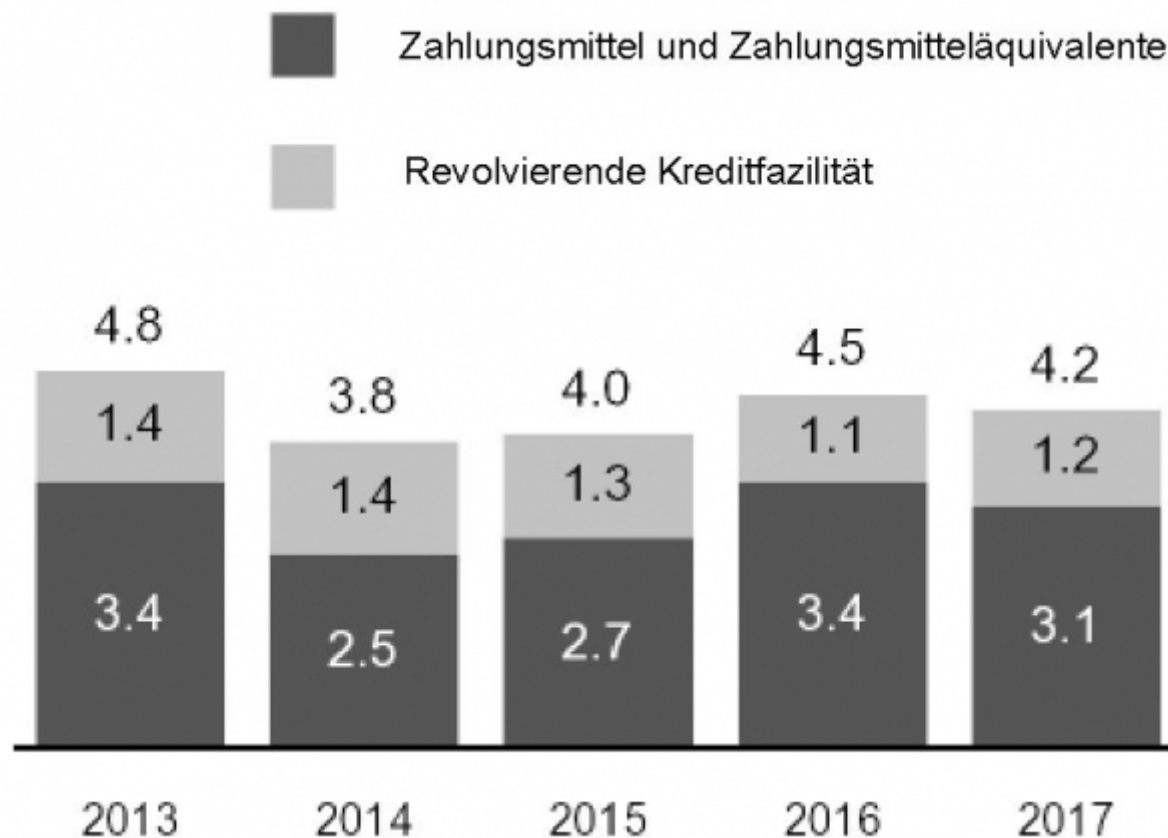
Wir haben eine Vereinbarung mit Pratt & Whitney getroffen, um die Finanzierung von Überbeständen, die durch Verzögerungen bei Triebwerklieferungen auftreten, zu regeln. Im Rahmen dieser Vereinbarung haben wir im vierten Quartal 2017 eine Vorauszahlung von Pratt & Whitney erhalten. Diese Vorauszahlung ist nicht in unseren freien Cashflow⁽²⁾ eingeflossen, sondern kam der Gesamtliquidität und dem Kassenbestand zugute.

(1) Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

(2) GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu der Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbare Finanzkennzahl nach IFRS sind in den Abschnitten "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" und "Liquidität und Kapitalausstattung" enthalten.

VERFÜGBARE KURZFRISTIGE FINANZMITTEL

(zum 31. Dezember; in Mrd. USD)



Aufgrund von Rundungsdifferenzen kommt es bei einigen Endbeträgen zu Abweichungen.

Akkreditivfazilitäten

Akkreditivfazilitäten sind auf die Eröffnung von Akkreditiven beschränkt. Da diese Fazilitäten nicht finanzierte Zusagen seitens der Banken darstellen, sind sie für den Konzern in der Regel zu einem günstigeren Preis erhältlich als Kreditfazilitäten, die für Barinanspruchnahmen zur Verfügung stehen. Akkreditive werden üblicherweise zur Absicherung von Leistungsverpflichtungen und Kundenanzahlungen eröffnet.

Kreditrahmen Eröffnete Akkreditive Verfügbarer Betrag Laufzeitende

31. Dezember 2017

	Kreditrahmen	Eröffnete Akkreditive	Verfügbare Betrag	Laufzeitende
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 4.270	\$ 4.013	\$ 257	2021
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	169	231	2020
	\$ 4.670	\$ 4.182	\$ 488	
31. Dezember 2016				
Fazilität zugunsten von Transportation	\$ 3.489	\$ 3.311	\$ 178	2020
Fazilität zugunsten des Konzerns ausgenommen Transportation	400	136	264	2019
	\$ 3.889	\$ 3.447	\$ 442	

2017 wurde der im Rahmen der Fazilität von Transportation zur Verfügung stehende Betrag von EUR 3,31 Mrd. (USD 3,5 Mrd.) zum 31. Dezember 2016 auf EUR 3,56 Mrd. (USD 4,3 Mrd.) erhöht.

Zum 31. Dezember 2017 bestanden neben den oben aufgeführten Akkreditiven weitere Akkreditive in Höhe von USD 3,0 Mrd. im Rahmen verschiedener bilateraler Vereinbarungen sowie von USD 377 Mio. im Rahmen der PSG-Fazilität (31. Dezember 2016: USD 1,9 Mrd. bzw. USD 206 Mio.).

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit von Transportation nutzen wir außerdem verschiedene bilaterale Garantiefazilitäten, die wir mit Versicherungsgesellschaften vereinbart haben. Zum 31. Dezember 2017 waren im Rahmen dieser Finanzierungsvereinbarungen USD 3,4 Mrd. in Anspruch genommen worden (31. Dezember 2016: USD 2,9 Mrd.).

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 32 "Kreditfazilitäten" enthalten.

Kreditauflagen

Im Rahmen unserer Akkreditivfazilitäten sowie unserer beiden für Barinanspruchnahmen zur Verfügung stehenden unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten sind als Kreditauflagen eine Reihe von Finanzkennzahlen auf vierteljährlicher Basis einzuhalten.

Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio.⁽¹⁾ und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über USD 400 Mio. schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten, einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung, einen Mindestwert für das EBITDA und, je nach der Höhe des Verhältnisses des EBITDA zu den Fixkosten, eine Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. bis USD 850 Mio. vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden.

Die Kreditauflagen für die Kreditfazilität in Höhe von EUR 3,56 Mrd. (USD 4,3 Mrd.) und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität in Höhe von EUR 640 Mio. (USD 768 Mio.) des Segments Transportation schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von EUR 600 Mio. (USD 720 Mio.), einen Mindestbestand an Eigenkapital und einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA zum Ende eines jeden Quartals vor, wobei diese Kennzahlen allein auf Grundlage von Daten des Segments Transportation ermittelt werden.

Diese Bestimmungen und Kennzahlen sind in den entsprechenden Verträgen vorgegeben und stimmen nicht mit unseren globalen Kennzahlen oder den im MD&A verwendeten Begriffen überein. Die Liquiditätsuntergrenze umfasst per Definition nicht nur die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder die Unfähigkeit, diese Auflagen zu erfüllen, könnte zu einer Verletzung der Bedingungen der Fazilitäten führen. Dies würde unsere Kreditinstitute berechtigen, eine sofortige Aufhebung oder Bardeckung aller bestehenden Akkreditive zu verlangen, und darüber hinaus den Anleihehabern und anderen Kreditgebern die Veranlassung bieten, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen.

Die Auflagen dieser Kreditfazilitäten waren in allen Quartalen 2017 und 2016 vollständig erfüllt.

⁽¹⁾ Für andere Konzernsegmente als Transportation verfügbar.

Künftiger Liquiditätsbedarf

Unsere Aerospace-Segmente benötigen Kapital, um branchenführende Produkte zu entwickeln und strategische Chancen zu nutzen. Auf diese Weise können die Wettbewerbsfähigkeit verbessert und Wachstumsstrategien umgesetzt werden. Wir nutzen vorteilhafte Bedingungen an den Kapitalmärkten aus, um die Laufzeiten von Finanzverbindlichkeiten zu verlängern, die Finanzierungskosten zu senken und unsere Kapitalausstattung stärker zu diversifizieren.

Wir steuern unsere Verbindlichkeiten kontinuierlich unter Berücksichtigung der erwarteten freien Cashflows⁽¹⁾, der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten sowie anderer bedeutender Kapitalaufwendungen, die in der Zukunft voraussichtlich anfallen werden. Wir verfügen über einen Finanzierungsplan, mit dem wir uns ein flexibles und starkes finanzielles Profil verschaffen wollen. Dabei beabsichtigen wir, über die Kapitalmärkte, in Abhängigkeit von den Marktbedingungen, Eigenkapitaltitel sowie neue langfristige Fremdkapitaltitel auszugeben.

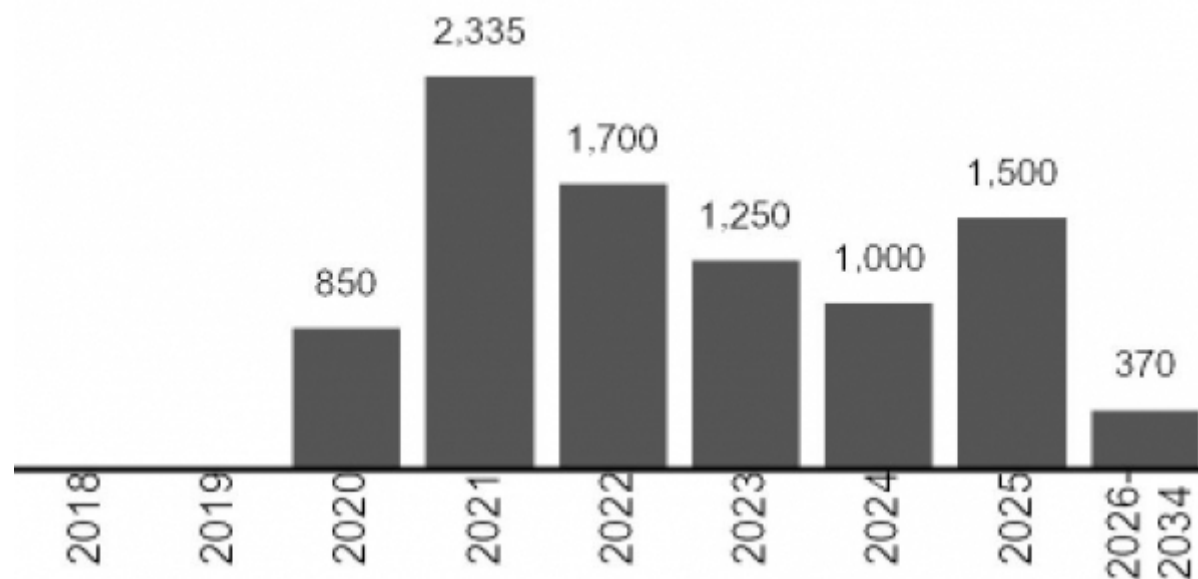
Gemäß diesem Finanzierungsplan haben wir im November 2017 unbesicherte Senior Notes mit einem Nennwert von USD 1,0 Mrd., einem Kuponzinssatz von 7,50 % und einer Fälligkeit am 1. Dezember 2024 ausgegeben. Die Erlöse aus den Senior Notes wurden für die Finanzierung des im Dezember 2017 abgeschlossenen, freiwilligen vorzeitigen Rückkaufs der Senior Notes mit einem Nennwert von USD 600 Mio., die mit 4,75 % verzinst wurden und 2019 fällig waren, genutzt. Die restlichen Nettoerlöse sind für allgemeine Unternehmenszwecke vorgesehen. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der langfristigen Finanzverbindlichkeiten betrug zum 31. Dezember 2017 5,3 Jahre. Verbindlichkeiten in nennenswerter Höhe werden erst wieder im Jahr 2020 fällig.

Wir überprüfen regelmäßig unser Fremdkapitalprofil mit dem Ziel, Fälligkeiten zu steuern und zu verlängern (wie beispielsweise im Abschnitt "Akkreditivfazilitäten" erläutert) und/oder günstigere Konditionen in Bezug auf unsere Bankkredite auszuhandeln. Außerdem überprüfen wir regelmäßig die Konditionen unserer Bankkredite und streben dabei jährliche Verlängerungen der entsprechenden Verfügbarkeitszeiträume an. In diesem Zusammenhang stehen wir derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller unserer wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen unserer Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf die wir keinen Einfluss haben, und wir können nicht gewährleisten, dass wir in der Lage sein werden, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es uns nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

FÄLLIGKEITSPROFIL (NENNBETRAG)

(zum 31. Dezember 2017; in Mio. USD)



Voraussichtlicher Zeitpunkt des künftigen Liquiditätsbedarfs

	31. Dezember 2017				
	Gesamt	Bis 1 Jahr	1 bis 3 Jahre	3 bis 5 Jahre	Folgejahre
Langfristige Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	\$ 9.089	\$ 18	\$ 893	\$ 4.041	\$ 4.137
Zinszahlungen	4.103	643	1.283	1.151	1.026
Operating-Leasingverpflichtungen	954	124	213	144	473
Kaufverpflichtungen ⁽²⁾	14.345	8.844	4.816	651	34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	4.194	4.184	4	-	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.272	113	164	197	798
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	230	224	6	-	-
	\$ 34.187	\$ 14.150	\$ 7.379	\$ 6.184	\$ 6.474

⁽¹⁾ Enthält ausschließlich Tilgungszahlungen.

⁽²⁾ Kaufverpflichtungen stellen Verträge über den Kauf von Waren oder Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit dar, die rechtlich bindend sind und alle wesentlichen Bedingungen enthalten, einschließlich der zu erwerbenden Fest- oder Mindestmengen, der zu entrichtenden festen, minimalen, variablen oder an einen Index gebundenen Preise sowie des Zeitpunkts der Transaktion. Diese Verträge sind grundsätzlich kündbar, was jedoch eine hohe Vertragsstrafe nach sich zieht. Kaufverpflichtungen werden grundsätzlich mit den Umsatzerlösen aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abgestimmt.

Die vorstehende Tabelle zeigt den voraussichtlichen Zeitpunkt des vertraglich festgeschriebenen Liquiditätsbedarfs. Andere Zahlungen, die von künftigen Ereignissen abhängig sind, z. B. Zahlungen im Zusammenhang mit Kredit- und Restwertgarantien, die im Rahmen von Flugzeugverkäufen geleistet wurden, sowie Produktgarantien wurden in der Tabelle nicht berücksichtigt, weil ihre Abhängigkeit von künftigen Ereignissen eine Unsicherheit hinsichtlich der Höhe und des Zahlungszeitpunkts mit sich bringt. Die erforderlichen Einzahlungen in Pensionspläne sind ebenfalls nicht in die obenstehende Tabelle eingeflossen, da die Zahlungen von periodischen versicherungsmathematischen Bewertungen zum Zwecke der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs abhängen. Die Einzahlungen in Altersversorgungspläne werden für das Jahr 2018 auf rund USD 336 Mio. geschätzt. Nähere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" zu finden. Die in der Tabelle enthaltenen Beträge stellen die nicht abgezinsten Zahlungen vor Berücksichtigung des Effekts der ggf. zu ihrer Absicherung eingesetzten Sicherungsgeschäfte dar.

Aufgrund unserer verfügbaren kurzfristigen Finanzmittel von USD 4,2 Mrd. verfügen wir über eine Liquidität, die ausreichend ist, um unseren Plan umzusetzen. Wir gehen davon aus, dass diese Finanzmittel ausreichend sein werden, um neue Produkte zu entwickeln, mit denen unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessert und unser Wachstum gefördert werden können, und um unseren erwarteten sonstigen Finanzbedarf in absehbarer Zukunft decken zu können und vom Board of Directors gegebenenfalls gebilligte Dividenden auszuschütten.

Kreditwürdigkeit

Wir überprüfen und steuern unsere Kreditwürdigkeit mithilfe der globalen Kennzahlen, die im Abschnitt "Kapitalstruktur" beschrieben sind. Wir überwachen kontinuierlich unsere Kapitalstruktur, um sicherzustellen, dass wir über ausreichend Liquidität zur Finanzierung unserer Produktentwicklungsprogramme verfügen. Unser Ziel ist es, unsere globalen Kennzahlen und Bonitätseinstufungen zu verbessern. Außerdem sind wir bestrebt, unsere Leverage-Kennzahlen zu verbessern. Hierzu planen wir eine schrittweise Reduzierung der bilanziellen Verschuldung durch die strategische Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten bei gleichzeitiger aktiver Steuerung der Konzernliquidität, der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und der Laufzeitstruktur.

Im Oktober 2017 änderte die Moody's Investors Service, Inc. ihr Rating der Bombardier Inc. von B2 auf B3, während die Fitch Ratings Ltd. und Standard & Poor's Rating Services keine Änderungen an ihren Ratings vornahmen.

Bonitätseinstufungen

Investment-Grade-Rating

14. Februar 2018

Rating der Bombardier Inc.

31. Dezember 2016

Investment-Grade-Rating		Suchergebnis – Bundesanzeiger	Rating der Bombardier Inc.
		14. Februar 2018	31. Dezember 2016
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B3	B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B-
Wir sind davon überzeugt, dass wir unsere Bonitätseinstufungen langfristig verbessern können, da wir auf einem guten Weg sind, die Rentabilitätsziele zu erreichen, und unsere Investitionen in die Produktentwicklung sich wieder normalisieren.			

KAPITALSTRUKTUR

Wir analysieren unsere Kapitalstruktur anhand von globalen Kennzahlen, die auf einer umfassenden wirtschaftlichen Betrachtung des Konzerns basieren, und beurteilen so die Kreditwürdigkeit des Konzerns. Diese globalen Kennzahlen werden mit dem Ziel gesteuert und überwacht, eine gute Bonitätseinstufung (Investment Grade) zu erreichen.

Überleitungen dieser Kennzahlen auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten. Im angepassten EBIT und im angepassten EBITDA sind Sonderposten, wie Restrukturierungsaufwendungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in wesentlicher Höhe sowie sonstige außergewöhnliche Posten in wesentlicher Höhe nicht berücksichtigt, da wir der Auffassung sind, dass diese Posten nicht repräsentativ für unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit sind.

Unsere Ziele hinsichtlich der globalen Kennzahlen lauten wie folgt:

- Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis höher als 5,0; und
- Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA unter 2,5.

Zinsdeckungsverhältnis

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember	
	2017	2016
Angepasstes EBIT ⁽¹⁾	\$ 770	\$ 498
Angepasstes Zinsergebnis ⁽¹⁾	\$ 631	\$ 618
Verhältnis zwischen angepasstem EBIT und angepasstem Zinsergebnis	1,2	0,8

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Das Zinsdeckungsverhältnis hat sich hauptsächlich aufgrund des höheren EBITDA vor Sonderposten, vor allem im Segment Transportation, verbessert.

Verschuldungsgrad

	Zum und für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016
Angepasstes Fremdkapital ⁽¹⁾	\$ 9.631	\$ 9.184
Angepasstes EBITDA ⁽¹⁾	\$ 1.162	\$ 943
Verhältnis zwischen angepasstem Fremdkapital und angepasstem EBITDA	8,3	9,7

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Der Verschuldungsgrad hat sich hauptsächlich aufgrund eines höheren angepassten EBITDA vor Sonderposten im Segment Transportation verbessert. Diese Verbesserung wurde allerdings durch ein höheres angepasstes Fremdkapital, das in erster Linie auf die Ausgabe von unbesicherten Senior Notes im Nennwert von USD 1,0 Mrd. im November 2017 zurückzuführen ist, teilweise ausgeglichen. Ein Teil der Nettoerlöse aus diesen Senior Notes wurde genutzt, um den freiwilligen vorzeitigen Rückkauf der 2019 fälligen Senior Notes mit einem Nennwert von USD 600 Mio. zu finanzieren. Die restlichen Nettoerlöse werden voraussichtlich für allgemeine Unternehmenszwecke verwendet.

Die globalen Kennzahlen stimmen nicht mit den für Kreditauflagen erforderlichen Berechnungen überein. Sie stellen jedoch unsere wichtigsten geschäftlichen Kennzahlen dar und werden für die Analyse unserer Kapitalstruktur herangezogen. Wir überwachen die in unseren Kreditauflagen vorgeschriebenen Kennzahlen regelmäßig, um ihre vollständige Einhaltung sicherzustellen.

Zusätzlich zu den vorstehend erläuterten globalen Kennzahlen überwachen wir unsere Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen separat. Diese belief sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 2,4 Mrd. (31. Dezember 2016: USD 2,5 Mrd.). Die Bewertung dieser Verbindlichkeit hängt von einer Reihe bedeutender langfristiger Annahmen ab. Hierzu zählen Abzinsungssätze, künftige Gehaltssteigerungen, Inflationsraten und Sterblichkeitsraten. Aufgrund von Veränderungen der Abzinsungssätze schwankte diese Verbindlichkeit in den vergangenen Jahren besonders stark. Verstärkt werden die Schwankungen noch durch den langfristigen Charakter der Verpflichtung. Wir überwachen sorgfältig die Auswirkungen der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen auf unsere künftigen Cashflows und haben in den vergangenen Jahren umfassende Maßnahmen zur Risikominderung eingeführt, um die wesentlichen Risiken aus den Altersversorgungsplänen schrittweise zu reduzieren. Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

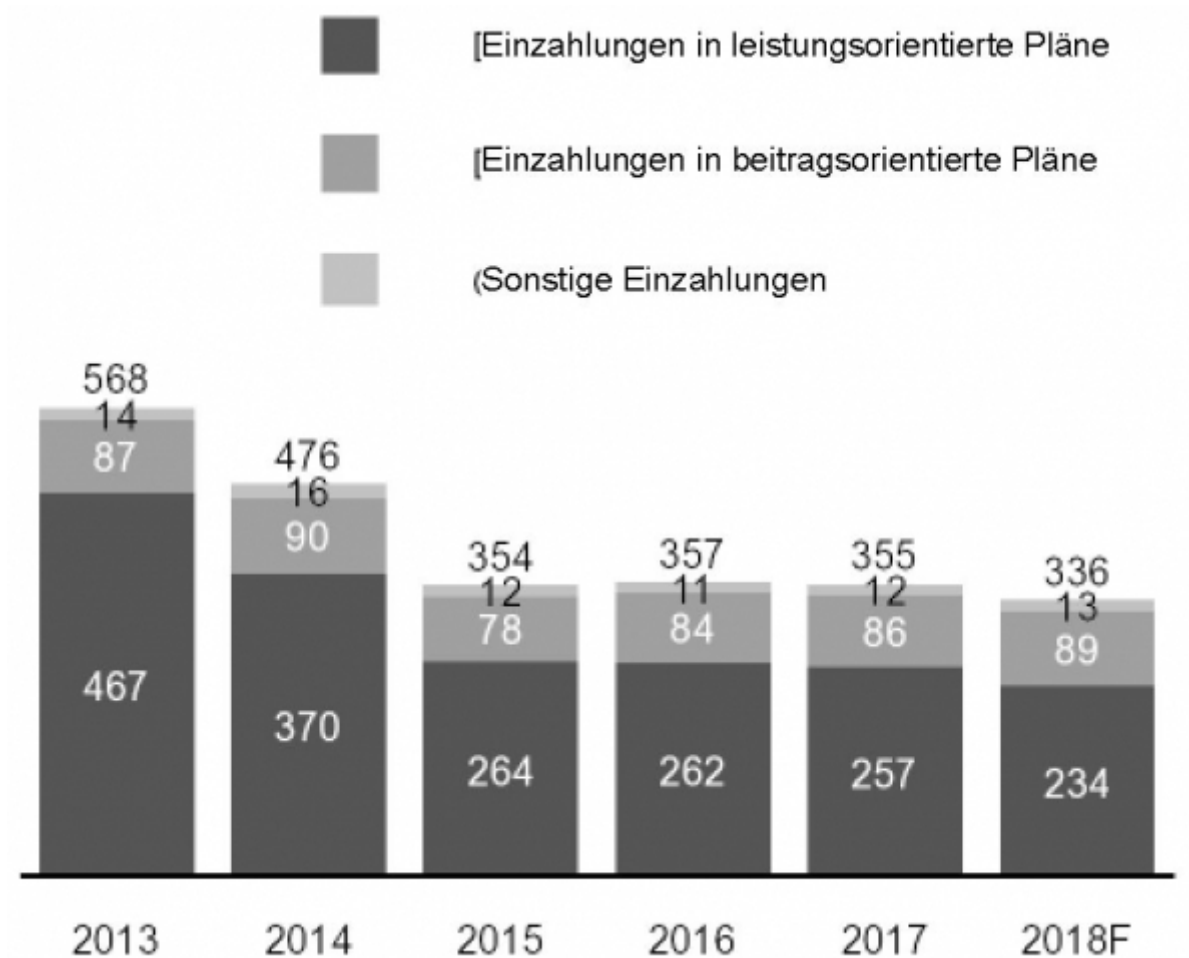
Übersicht über die Altersversorgungspläne

Bombardier unterhält im In- und Ausland verschiedene Altersversorgungspläne, die teilweise kapitalunterlegt sind, sowie sonstige nicht kapitalunterlegte leistungsorientierte Pläne. Bei kapitalunterlegten Pensionsplänen wird ein separater Teil des Planvermögens (segregated plan assets) in Trusts investiert. Nicht kapitalunterlegte Pläne sind Pläne, bei denen es kein derartiges Planvermögen gibt, da dies nicht zulässig ist oder nicht der lokalen Praxis entspricht. Bei nicht kapitalunterlegten Plänen besteht daher immer eine Deckungslücke.

Pensionspläne werden in leistungsorientierte oder beitragsorientierte Pläne unterteilt. Bei leistungsorientierten Plänen ist die Höhe der Leistungen, die ein Mitarbeiter nach Rentenanstritt erhält, festgelegt, bei beitragsorientierten Plänen dagegen die Bemessung der Beitragszahlungen. Bei beitragsorientierten Pensionsplänen kommt es demzufolge weder zu einer Unter- noch zu einer Überdeckung. Hybride Pläne sind eine Kombination aus leistungs- und beitragsorientierten Plänen.

EINZAHLUNGEN IN PENSIONSPLÄNE

(nach Geschäftsjahren; in Mio. USD)

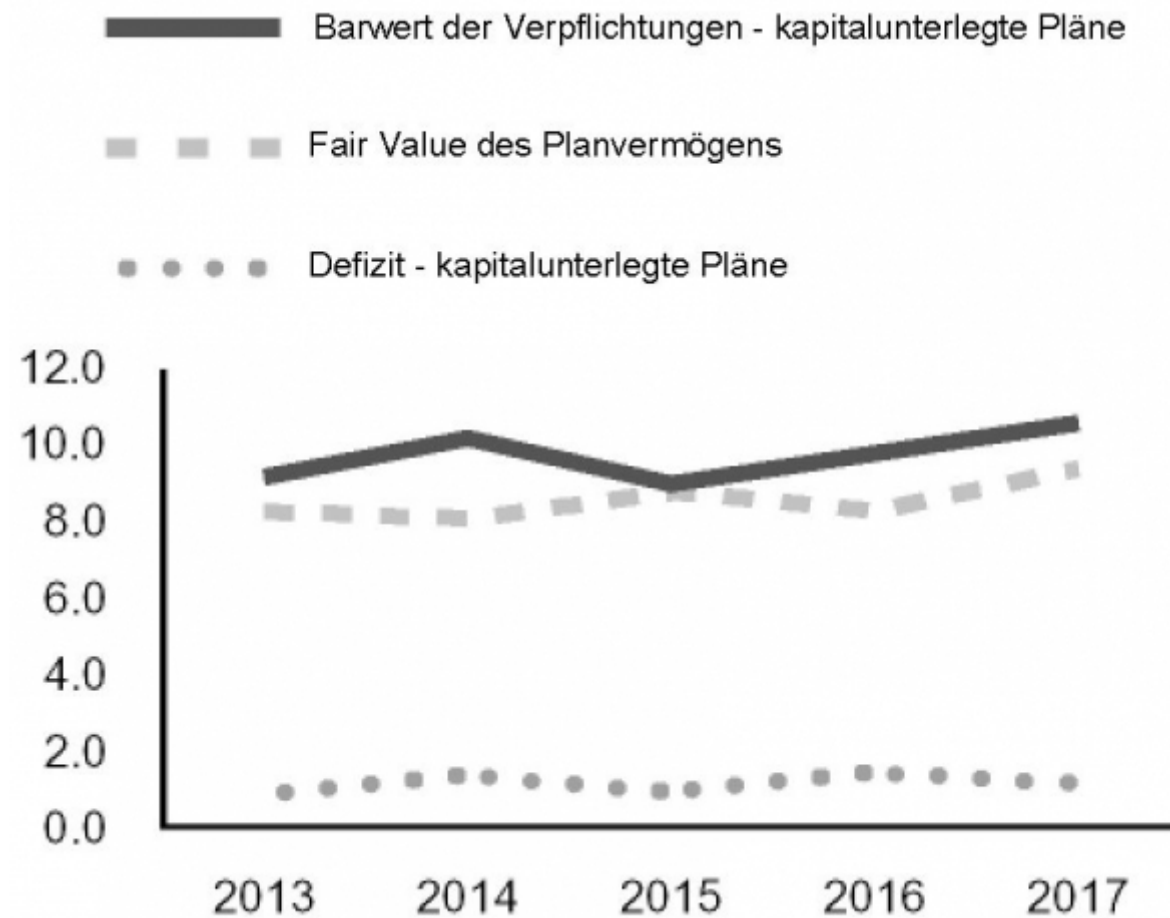


F: Forecast (Prognose)

Die Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne betrugen im Geschäftsjahr 2017 weitgehend unverändert USD 269 Mio. (Vorjahr: USD 273 Mio.). Im Geschäftsjahr 2018 werden sie voraussichtlich sinken.

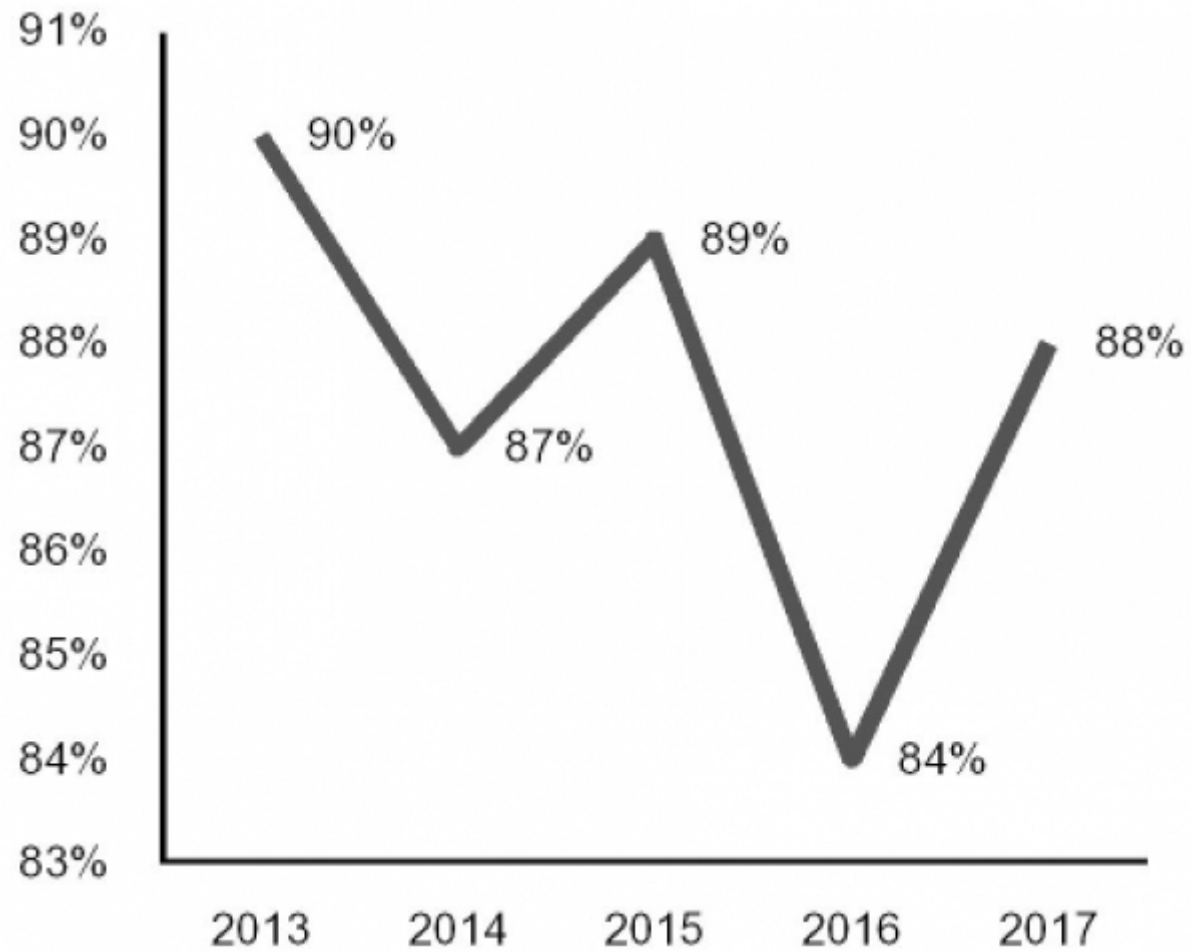
ENTWICKLUNG DES PLANVERMÖGENS SOWIE DER VERPFLICHTUNGEN UND DES DEFIZITS VON KAPITALUNTERLEGTEN PLÄNEN

(zum 31. Dezember; in Mrd. USD)



ENTWICKLUNG DER FINANZIERUNGSQUOTE VON KAPITALUNTERLEGTEN PLÄNEN

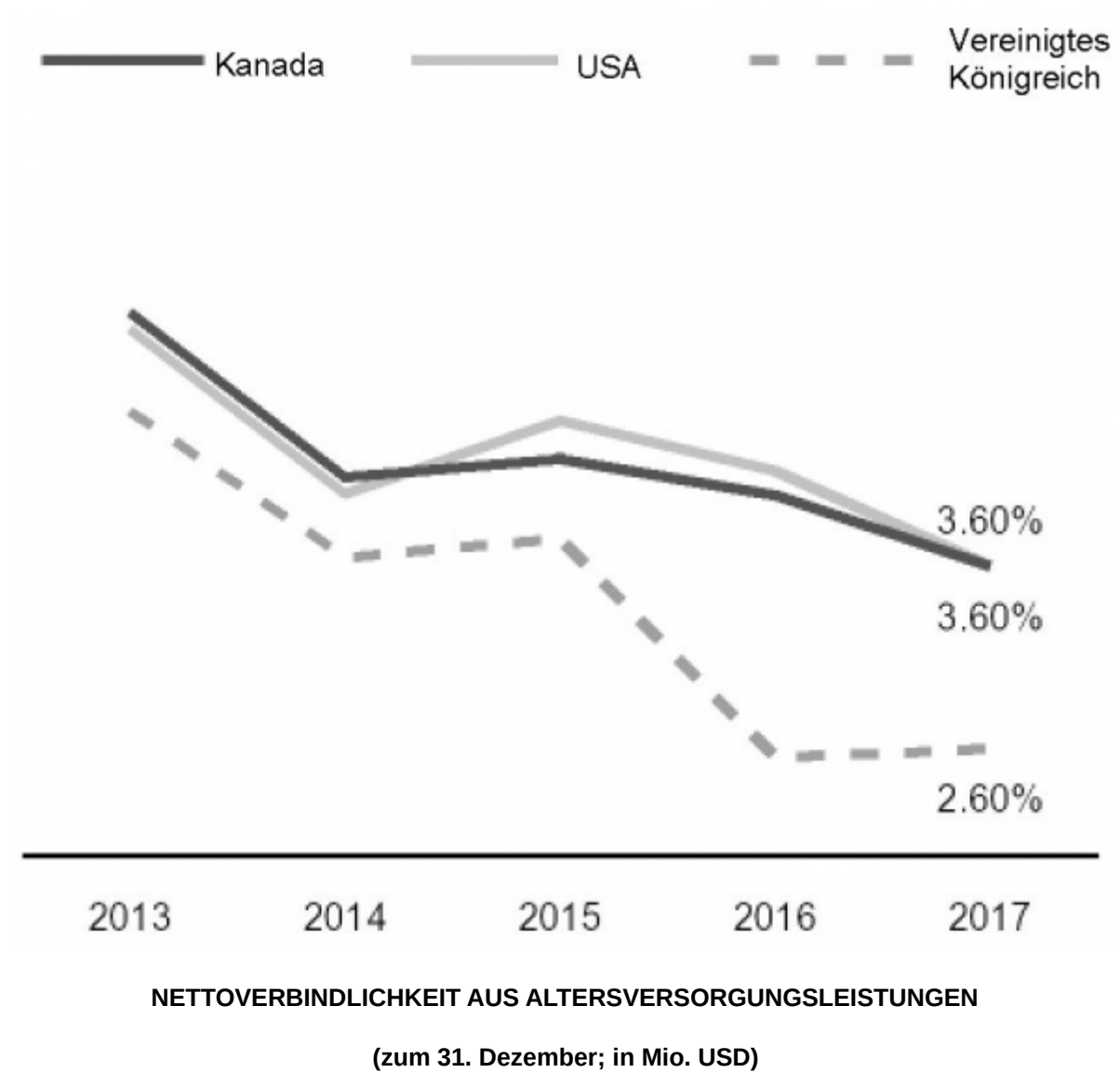
(zum 31. Dezember)

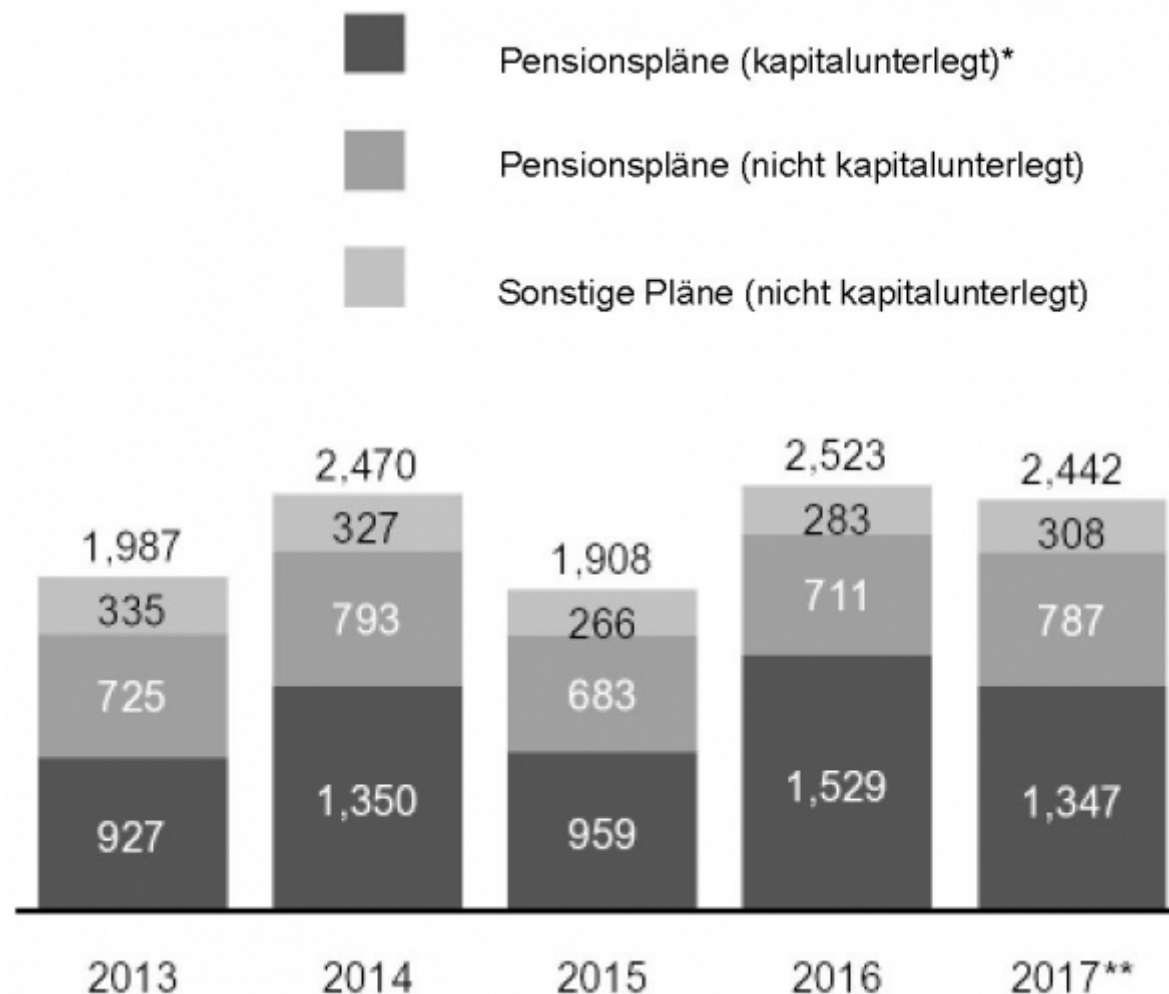


Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen

ENTWICKLUNG DES GEWICHTETEN DURCHSCHNITTlichen ABZINSUNGSSATZES

(zum 31. Dezember)





* Enthält die Verbindlichkeit aus Mindestdotierungsvorschriften und ggf. die Auswirkung des Asset Ceiling Tests.

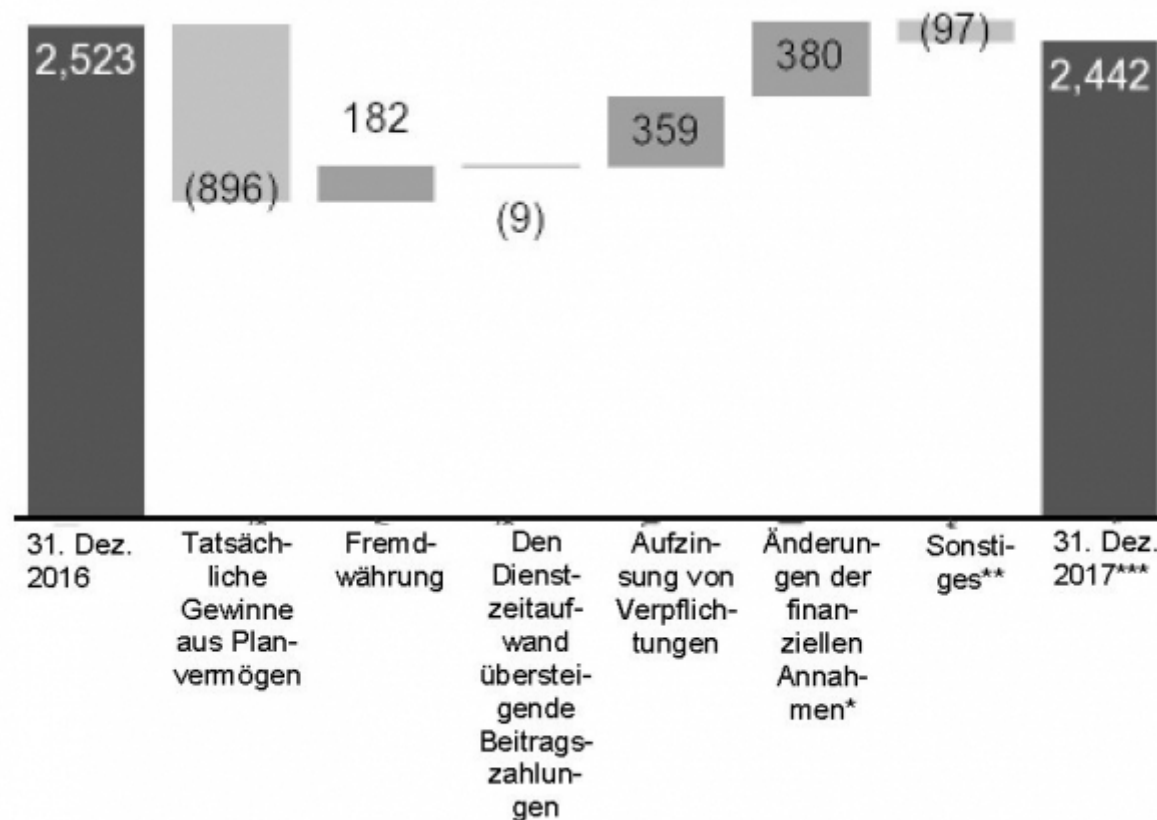
** Enthält eine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm in Höhe von USD 99 Mio., die in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert wurden.

Der Wert des Planvermögens hängt in starkem Maße von der Wertentwicklung der Pensionsfonds und der Höhe der Einzahlungen ab. Die Performance der Finanzmärkte ist ein zentraler Faktor für die Bestimmung der Wertentwicklung der Fonds, da sich das Planvermögen im Wesentlichen aus öffentlich gehandelten Eigenkapitaltiteln und festverzinslichen Wertpapieren zusammensetzt. Nach IFRS ist der Überschuss (das Defizit) des tatsächlichen Ertrags aus dem Planvermögen gegenüber dem geschätzten Ertrag als versicherungsmathematischer Gewinn oder Verlust im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Der geschätzte Ertrag aus dem Planvermögen muss auf Grundlage des Abzinsungssatzes berechnet werden, der für die Bewertung der Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen herangezogen wird. Dieser Abzinsungssatz wird mithilfe der Renditen von erstrangigen Unternehmensanleihen bestimmt. Da der tatsächliche Gewinn aus dem Planvermögen (USD 896 Mio.) höher war als der erwartete Ertrag, wurde im Geschäftsjahr 2017 ein versicherungsmathematischer Gewinn von USD 615 Mio. erfasst.

Für das Jahr 2018 wird mit Einzahlungen in leistungsorientierte Pensionspläne in Höhe von USD 247 Mio. gerechnet. Die künftige Höhe der Einzahlungen hängt von der Entwicklung der Marktzinsen und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab.

RÜCKGANG DER NETTOVERBINDLICHKEIT AUS ALTERSVERSORGUNGSLEISTUNGEN

(in Mio. USD)



* Umfasst hauptsächlich Änderungen der Abzinsungssätze.

** Der Posten "Sonstiges" umfasst hauptsächlich Änderungen der anderen versicherungsmathematischen Annahmen, erfahrungsbedingte Anpassungen und die Auswirkung der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling).

*** Enthält eine Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm in Höhe von USD 99 Mio., die in die Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen, umgegliedert wurden.

In Kanada und den USA treten seit dem 1. September 2013 alle neuen Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, beitragsorientierten Plänen bei (die Möglichkeit, einem leistungsorientierten oder hybriden Plan beizutreten, besteht nicht mehr). Im Vereinigten Königreich nehmen alle leistungsorientierten Pläne keine neuen Teilnehmer auf. Mitarbeiter, die an einem für neue Teilnehmer gesperrten leistungsorientierten oder hybriden Plan teilnehmen, sammeln weiterhin Dienstjahre im Rahmen ihres ursprünglichen Plans an. Infolge dieser Änderungen sind die Einzahlungen in beitragsorientierte Pläne in den letzten Jahren gestiegen. 2017 wurden insgesamt USD 86 Mio. in beitragsorientierte Pläne eingezahlt. Für das Jahr 2018 wird mit entsprechenden Einzahlungen in Höhe von USD 89 Mio. gerechnet.

Investitionspolitik

Die Investitionspolitik wurde mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Anlagerendite zu erzielen. Zusammen mit den Planeinzahlungen soll damit sichergestellt werden, dass die Pläne über genügend Vermögen verfügen, um die zugesagten Leistungen auszuführen, und gleichzeitig ein Risikoniveau gehalten wird, das im Hinblick auf die Risikotoleranz der Planteilnehmer akzeptabel ist. Die Risikomanagementmaßnahmen werden im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert. Die angestrebte Portfoliostruktur wird auf Grundlage der erwarteten Wirtschafts- und Marktbedingungen, des Fälligkeitsprofils der Planverpflichtungen, des Finanzierungsstatus der jeweiligen Pläne und der Risikotoleranz der Planteilnehmer festgelegt. Die Anlagestrategie der Pläne besteht darin, in großem Umfang in festverzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitaltitel zu investieren und einen kleineren Teil des jeweiligen Fondsvermögens für Vermögenswerte mit realer Rendite (darunter börsennotierte globale Infrastruktur- und Immobilienwerte) aufzuwenden. Zum 31. Dezember 2017 sah die durchschnittliche angestrebte Portfoliostruktur folgendermaßen aus:

- Anlage zu 53 %, 57 % bzw. 51 % in festverzinslichen Wertpapieren bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen;
- Anlage zu 37 %, 30 % bzw. 49 % in Eigenkapitaltiteln bei kanadischen, britischen und US-amerikanischen Plänen; und
- Anlage zu 10 % bzw. 13 % in Vermögenswerten mit realer Rendite bei kanadischen und britischen Plänen.

Um Zinsrisiken zu minimieren, wurden außerdem im November 2016 für einen kleinen Plan Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko (bestehend aus langfristigen Zinsswaps und/oder langfristigen Anleihe-Futures) gebildet. Diese Portfolios werden für weitere Pläne eingeführt, sobald die Marktbedingungen günstig und die Voraussetzungen der Pläne erfüllt sind.

Die Planverwalter haben darüber hinaus dynamische Strategien zur Risikominderung eingeführt. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Portfoliostruktur in Zukunft konservativer wird. Außerdem dürften Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsänderungsrisiko mit zunehmenden Verbesserungen des Finanzierungsstatus von Plänen und der Marktbedingungen mehr und mehr zum Standard werden. Wir überwachen die Risikominderungsfaktoren auf täglicher Basis, um die rechtzeitige und effiziente Umsetzung dieser Strategien sicherzustellen. Der Konzern und die Planverwalter analysieren regelmäßig die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Pläne, um herauszufinden, ob die Investitionspolitik und die Strategien zur Risikominderung sachgerecht sind.

Risikomanagementmaßnahmen

Bei unseren Pensionsplänen bestehen diverse Risiken beispielsweise in Bezug auf Eigenkapital, Zinsen, Inflation, Wechselkurse, Liquidität und Langlebigkeit. Es wurden mehrere Risikostrategien und -richtlinien eingeführt, um die Auswirkungen, die diese Risiken auf den Finanzierungsstatus leistungsorientierter Pläne und die künftige Höhe der Planeinzahlungen haben könnten, zu minimieren. Im Folgenden werden die größten Risiken und die Maßnahmen für deren Minderung ausführlicher beschrieben.

Eigenkapitalrisiko

Das Eigenkapitalrisiko entsteht durch Schwankungen der Preise von Eigenkapitaltiteln. Dieses Risiko wird durch die Streuung von Portfolios über Regionen, Branchen und Anlagestrategien gesteuert.

Zinsrisiko

Das Zinsrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen und -verbindlichkeiten infolge der Änderungen von Zinssätzen. Dieses Risiko wird durch Reduzierung der Diskrepanz zwischen den Laufzeiten von Planvermögen und Planverpflichtungen gesteuert. Hierzu wird ein Teil des Portfolios in langfristige festverzinsliche Wertpapiere und Overlay-Portfolios zur Absicherung gegen das Zinsrisiko investiert.

Inflationsrisiko

Das Inflationsrisiko besteht darin, dass inflationsindexierte Planleistungen infolge von Änderungen der Inflationsraten massiv steigen. Um dieses Risiko zu steuern, wurde die Leistungsindexierung bei bestimmten Plänen nach oben begrenzt und ein Teil des Planvermögens wurde in festverzinsliche Wertpapiere und Vermögenswerte mit realer Rendite investiert.

Wechselkursrisiko

Das Wechselkursrisiko entsteht durch Schwankungen des Fair Value von Planvermögen, das auf eine andere Währung lautet als die Planverbindlichkeiten. Dieses Risiko wird durch Strategien zur Absicherung gegen das Fremdwährungsrisiko gemäß den Anlagerichtlinien des jeweiligen Plans abgesichert.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko entsteht dadurch, dass Vermögenswerte vorhanden sind, die nicht jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können, wenn sie für die Auszahlung von Leistungen oder den Ausgleich von Portfolios benötigt werden. Dieses Risiko wird durch Investitionen in Schatzwechsel, Staatsanleihen und Aktien-Futures und den Verzicht auf Anlagen in privat platzierte Vermögenswerte und Hedgefonds gesteuert.

Langlebigkeitsrisiko

Das Langlebigkeitsrisiko besteht darin, dass aufgrund einer steigenden Lebenserwartung Leistungen länger als erwartet ausgezahlt werden müssen. Dieses Risiko wird dadurch gesteuert, dass zur Bestimmung der Höhe der Planeinzahlungen die aktuellsten Sterbe- und Sterblichkeitsverbesserungstabellen verwendet werden.

Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen

	2017			2016		
	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt	Pensionsleistungen	Sonstige Leistungen	Gesamt ⁽¹⁾
Leistungsorientierte Pensionspläne	\$ 320	\$ 18	\$ 338	\$ 154	\$ 17	\$ 171
Beitragsorientierte Pensionspläne	86	-	86	84	-	84
Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen, gesamt	\$ 406	\$ 18	\$ 424	\$ 238	\$ 17	\$ 255
Im Zusammenhang mit:						
Kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 282	entf.	\$ 282	\$ 114	entf.	\$ 114
Nicht kapitalunterlegten leistungsorientierten Pensionsplänen	\$ 38	\$ 18	\$ 56	\$ 40	\$ 17	\$ 57
Beitragsorientierten Pensionsplänen	\$ 86	entf.	\$ 86	\$ 84	entf.	\$ 84
Folgendermaßen erfasst:						
EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten	\$ 339	\$ 7	\$ 346	\$ 183	\$ 6	\$ 189
Finanzierungsaufwand	\$ 67	\$ 11	\$ 78	\$ 55	\$ 11	\$ 66

⁽¹⁾ Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 139 Mio. im Geschäftsjahr 2016 aufgelöst und als Sonderposten erfasst.

entf.: entfällt

Die Aufwendungen für leistungsorientierte Altersversorgungspläne im Geschäftsjahr 2018 werden auf USD 347 Mio. geschätzt. Davon entfallen USD 278 Mio. auf EBIT-Aufwand oder aktivierte Kosten und USD 69 Mio. auf den Nettofinanzierungsaufwand.

Sensitivitätsanalyse

Die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen hängt stark von Abzinsungssätzen, erwarteten Inflationsraten, erwarteten Gehaltssteigerungen, Annahmen über die Lebenserwartung und dem tatsächlichen Ertrag aus dem Planvermögen ab. Die Abzinsungssätze entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen zum Ende des Berichtszeitraums, die mit der Währung und der erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Abzinsungssätze hängen demnach von Marktbedingungen ab.

Eine Erhöhung einer der folgenden gewichteten durchschnittlichen versicherungsmathematischen Annahmen um 0,25 Prozentpunkte hätte die folgenden Auswirkungen (alle anderen versicherungsmathematischen Annahmen bleiben unverändert):

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2018 (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2017
Erhöhung (Verminderung)		
Abzinsungssatz	\$ (28)	\$ (499)
Inflationsrate	\$ 5	\$ 125
Langfristige Gehaltssteigerungen	\$ 7	\$ 88

Eine Erhöhung der Lebenserwartung aller Teilnehmer an leistungsorientierten Plänen um ein Jahr hätte folgende Auswirkungen auf die in wichtigen Ländern bestehenden Pläne:

	Aufwendungen für Altersversorgungsleistungen für das Geschäftsjahr 2018 (Prognose)	Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen zum 31. Dezember 2017
Erhöhung		
Kanada	\$7	\$ 115
Vereinigtes Königreich	\$5	\$ 118
USA	\$2	\$ 32

Weitere Informationen zu den verwendeten Annahmen sind in Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" enthalten.

RISIKOMANAGEMENT

Ein aktives Risikomanagement hat bei uns seit vielen Jahren höchste Bedeutung und ist ein zentrales Element unserer Unternehmensstrategie. Zur Erreichung unserer Risikomanagementziele haben wir das Risikomanagement in den operativen Zuständigkeitsbereich des Managements aufgenommen und zu einem grundlegenden Bestandteil der Governance-, Planungs-, Entscheidungs-, Organisations- und Verantwortlichkeitsstruktur des Konzerns gemacht.

Das Risikomanagement umfasst für jedes Risiko oder jede Risikokategorie bestimmte Aktivitäten, die kontinuierlich durchgeführt werden. Die Risikobeurteilung, einschließlich der Identifikation, Analyse und Bewertung von Risiken, stellt sicher, dass jedes Risiko im Hinblick auf seine Konsequenzen, die Wahrscheinlichkeit seines Eintretens sowie die Angemessenheit bestehender Kontrollsysteme untersucht wird. Jedes berichtspflichtige Segment ist für die Einrichtung der Strukturen, Prozesse und Tools verantwortlich, die für eine ordnungsgemäße Identifikation von Risiken benötigt werden. Sobald die Risiken identifiziert, analysiert und bewertet sind, legen die für die Risikominderung zuständigen Mitarbeiter die Maßnahmen fest, die vom Management umzusetzen sind. Jedes berichtspflichtige Segment hat Risikomanagementprozesse implementiert, die in das Governance-System und die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele unserer Risikomanagementrichtlinien integriert sind.

Außerdem unterzieht das Corporate Audit Services and Risk Assessment (CASRA) Team unsere größten Risiken jährlich einer Beurteilung. Das oberste Management überprüft diese Risikobeurteilung und entwickelt Maßnahmenpläne für die identifizierten Risiken.

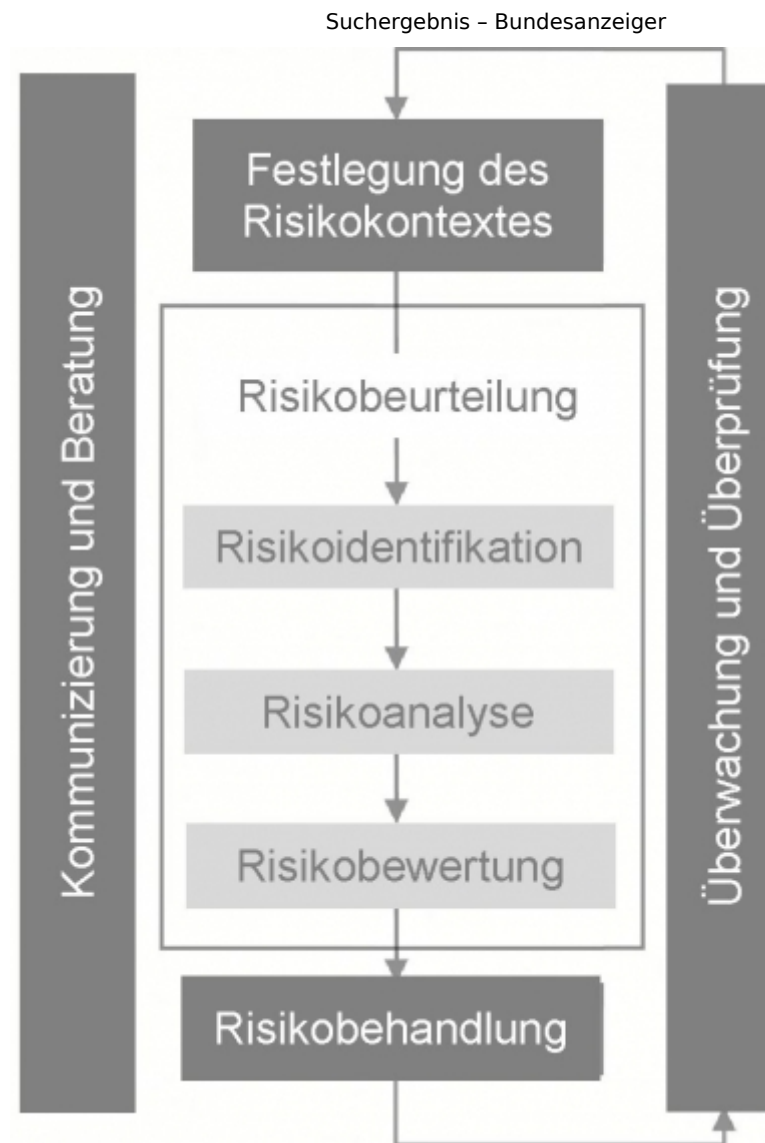
Die Verantwortung für die Überprüfung der Risiken des Konzerns trägt das Board of Directors⁽¹⁾. Diese Pflicht des Board wird vom Finance and Risk Management Committee, bestehend aus unabhängigen Directors, wahrgenommen. Es überprüft die wesentlichen geschäftlichen Risiken des Konzerns und die Maßnahmen des Managements zur Überwachung, Kontrolle und Steuerung dieser Risiken, einschließlich der Angemessenheit von Richtlinien, Verfahren und Kontrollen, die das Management für die Beurteilung und Steuerung dieser Risiken entwickelt hat. Zusätzlich zu der jährlichen CASRA-Prüfung der größten Risiken hat jedes

berichtspflichtige Segment in Zusammenarbeit mit dem CASRA-Team einen jährlichen Überprüfungsprozess eingeführt, an dessen Ende die Entwicklung standardisierter Heat Maps steht.

Ein Schwerpunkt unseres Risikomanagements liegt auf der Produktentwicklung, da diese zwar die größten Chancen bietet, Werte zu schaffen, gleichzeitig aber auch die für uns größten Risiken birgt. In Anbetracht der Langfristigkeit von Produktentwicklungsmaßnahmen sowie des Umfangs der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen folgen wir einem streng definierten Produktentwicklungsprozess, mit dem die frühzeitige Identifizierung und effiziente Minderung möglicher Risiken sichergestellt ist. Kern dieses Prozesses ist unser Bombardier Engineering System, das bei allen Programmen während des Produktentwicklungszyklus zur Anwendung kommt. Der Prozess wird laufend optimiert und um die aus unseren eigenen Programmen und den Programmen anderer Branchenvertreter gewonnenen Erkenntnisse ergänzt. Bestimmte Meilensteine müssen erreicht werden, bevor ein Produkt in die nächste Entwicklungsstufe vorrückt. Die Meilensteine umfassen abschließende Reviews unter Beteiligung unterschiedlicher Managementebenen und führender Experten, in denen die technische Machbarkeit, Kundenakzeptanz und finanzielle Rentabilität überprüft und belegt werden müssen.

⁽¹⁾ Weitere Informationen über die Mitglieder des Board of Directors und die Board-Ausschüsse sind im Abschnitt "Informationen für Investoren" nach dem Anhang zum Konzernabschluss enthalten.

Risikomanagementsystem



Quelle: International Organization for Standardization (ISO) 31000:2009

Die Entwicklung von Luftfahrtprodukten steht unter der Leitung des Vice President, Product Development and Chief Engineer. Dieser hat eine umfangreiche Transformationsinitiative für das Produktmanagement eingeführt, die alle an der Produktentwicklung und dem Produktmanagement beteiligten Personen betrifft. Wir wenden Erkenntnisse, die wir bei einem Programm gewinnen, immer auch auf die anderen Programme an. Dies erfolgt durch die Weitergabe von Ideen und Erfahrungen zwischen unseren unterschiedlichen Funktionskomitees, durch regelmäßige Peer Reviews sowie die Nutzung von Know-how über alle Plattformen hinweg, um Anpassungen und gemeinsame Konzepte zu fördern, Best Practices zu entwickeln und das Wissen und die Erfahrung unserer Mitarbeiter optimal einzusetzen. Der Review liefert die Bestätigung über die Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ressourcen, den Reifegrad und die Produktionsbereitschaft neuer Technologien sowie die allgemeine Qualität des Business Case.

Wir haben zudem Offenlegungskontrollen und -verfahren entwickelt. Damit ist mit hinreichender Sicherheit gewährleistet, dass alle wesentlichen Informationen über den Konzern ordnungsgemäß kommuniziert werden und dass Informationen, die in den Pflichtmitteilungen des Konzerns enthalten sein müssen, innerhalb der durch die

Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kontrollen und Verfahren" im Berichtsteil "Sonstiges" zu finden.

Die größten Finanz- und Marktrisiken und entsprechende Strategien zur Risikominderung

Bei unserer Geschäftstätigkeit können zahlreiche finanzielle und marktspezifische Risiken auftreten. Im Folgenden werden unsere größten Risiken und die Strategien zur Minderung dieser Risiken ausführlicher beschrieben. Marktrisiken im Zusammenhang mit den Altersversorgungsplänen werden im Abschnitt "Altersversorgungsleistungen" erläutert.

Wechselkursrisiken

Die Steuerung unserer zentralen Wechselkursrisiken erfolgt in Einklang mit der Richtlinie für das Wechselkursrisikomanagement. Dabei wird das Ziel verfolgt, die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu minimieren. Die Richtlinie verlangt, dass das Management jedes berichtspflichtigen Segments alle tatsächlichen und potenziellen Wechselkursrisiken, die sich aus der jeweiligen Geschäftstätigkeit ergeben können, identifiziert. Die erkannten Risiken sind der in der Konzernzentrale angesiedelten zentralen Finanzabteilung zu melden, die wiederum gehalten ist, entsprechend den Vorgaben der Richtlinie Sicherungsgeschäfte abzuschließen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf die Bilanz zu steuern, führt die zentrale Finanzabteilung darüber hinaus eine Abstimmung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten durch. Dabei werden im Wesentlichen langfristige Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung durch langfristige Vermögenswerte in derselben Währung ausgeglichen.

Steuerung von Wechselkursrisiken

Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ⁽¹⁾	Strategien zur Risikominderung
BERICHTSPFLICHTIGE AEROSPACESEGMENTE	Künftige Mittelabflüsse, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Abflüsse entstanden sind (hauptsächlich kanadischer Dollar und Pfund Sterling).	Während der ersten drei Monate Absicherung von 85 % der identifizierten Risiken, von 75 % während der darauf folgenden 15 Monate und von bis zu 50 % während der darauf folgenden sechs Monate.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und kanadische Dollar sowie Pfund Sterling angekauft werden.
TRANSPORTATION	Künftige Mittelzuflüsse und -abflüsse, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Zu- und Abflüsse entstanden sind.	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken zum Zeitpunkt des Auftragseingangs.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen hauptsächlich kanadische Dollar, Euro, US-Dollar, Schweizer Franken, schwedische Kronen und andere westeuropäische Währungen verkauft oder angekauft werden.
KONZERNZENTRALE	Künftige Mittelabflüsse mit Ausnahme von Zinszahlungen, die auf eine andere Währung lauten als die funktionale Währung der Gesellschaft, bei der die Abflüsse entstanden sind (hauptsächlich kanadischer Dollar).	Während der ersten 18 Monate Absicherung von 85 % der identifizierten Risiken und von bis zu 75 % während der darauf folgenden sechs Monate.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und kanadische Dollar angekauft werden.

Zuständigkeit	Abgesicherte Risiken	Absicherungsmethode ⁽¹⁾	Strategien zur Risikominderung
	Zinsabflüsse in anderen Währungen als dem US-Dollar (d. h. Euro und kanadischer Dollar).	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken, es sei denn, das Risiko wird als wirtschaftliches Sicherungsgeschäft zur Absicherung gegen das Risiko erfasst, das aus der Umrechnung von Abschlüssen in Fremdwährung in US-Dollar entsteht.	Einsatz von Devisentermingeschäften, bei denen insbesondere US-Dollar verkauft und Euro sowie kanadische Dollar angekauft werden.
	Bilanzrisiken, einschließlich langfristiger Finanzverbindlichkeiten und Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar.	Absicherung von 100 % der identifizierten Risiken, die das Ergebnis des Konzerns gefährden können.	Verfahren zur Steuerung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Designation von langfristigen Finanzverbindlichkeiten als Sicherungsgeschäfte zur Absicherung unserer Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar.

⁽¹⁾ Abweichungen von der Verfahrensrichtlinie sind zulässig, sofern sie genehmigt worden sind und im Voraus festgelegte Risikohöchstgrenzen eingehalten werden.

Berichtspflichtige Aerospace-Segmente

Zum 31. Dezember 2017 stellte sich der abgesicherte Teil der wesentlichen auf Fremdwährungen lautenden Kosten der berichtspflichtigen Aerospace-Segmente für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2018 und 2019 wie folgt dar:

Im Geschäftsjahr	Kanadischer Dollar		Pfund Sterling	
	2018	2019	2018	2019
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Business Aircraft	\$ 1.261	\$ 1.655	-	-
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Commercial Aircraft	\$ 895	\$ 826	-	-
Auf Fremdwährungen lautende erwartete Kosten von Aerostructures and Engineering Services	\$ 158	\$ 195	£251	£ 307
Abgesicherter Teil der auf Fremdwährungen lautenden erwarteten Kosten	80%	58%	89%	31%
Gewichtete durchschnittliche Hedge-Kurse -Fremdwährung/USD	0,7610	0,7865	1,2992	1,3391

Sensitivitätsanalyse

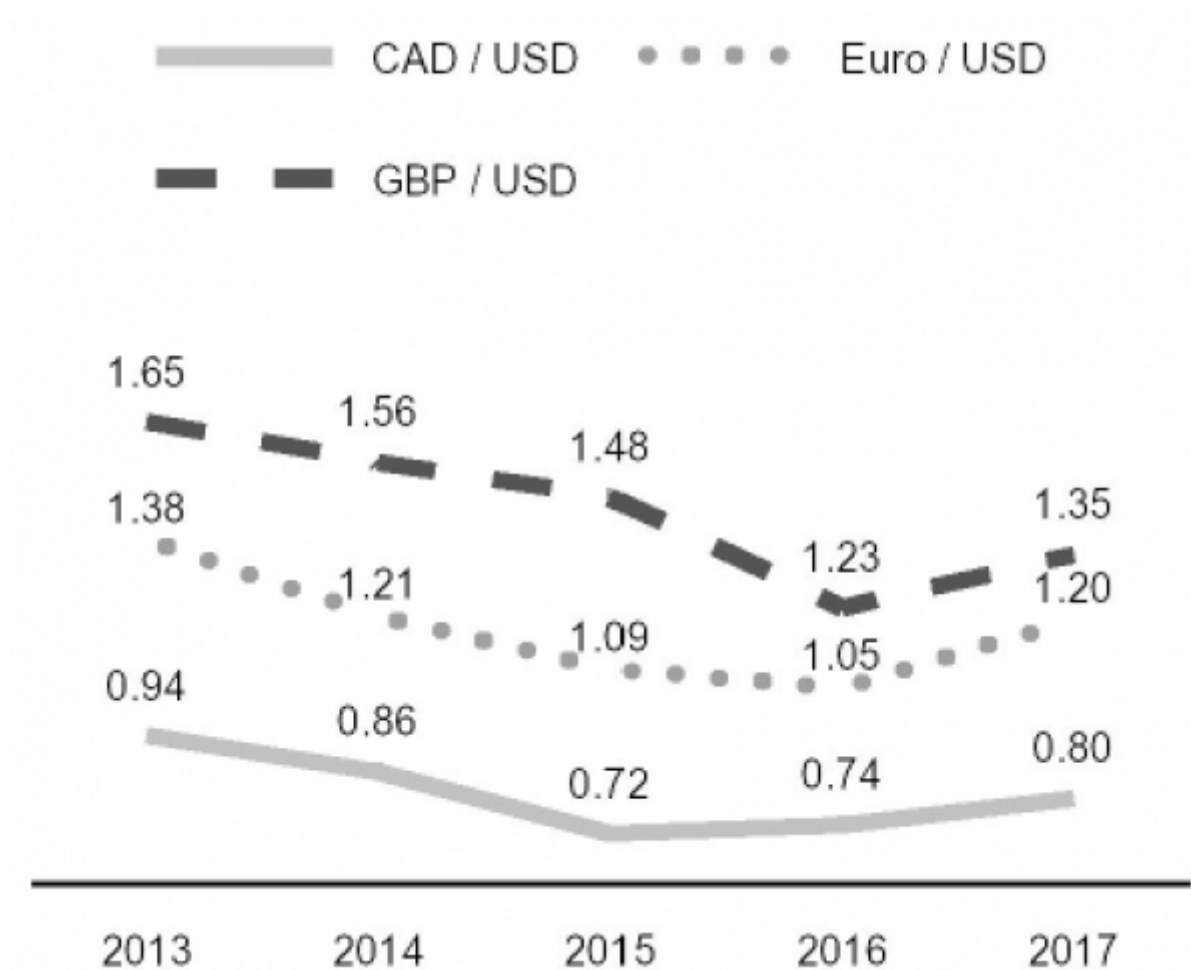
Eine Veränderung des Werts des kanadischen Dollar gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Business Aircraft, Commercial Aircraft und Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 um etwa USD 13 Mio., USD 9 Mio. bzw. USD 2 Mio. führen (nach Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um USD 2 Mio., USD 2 Mio. bzw. weniger als USD 1 Mio.).

Eine Veränderung des Werts des Pfund Sterling gegenüber dem US-Dollar um einen US-Cent würde vor Berücksichtigung der Auswirkungen der Devisenterminkontrakte zu einer Änderung der erwarteten Kosten von Aerostructures and Engineering Services für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2018 um etwa USD 3 Mio. führen (nach

Einbezug des Effekts der eingesetzten Devisenterminkontrakte Änderung um weniger als USD 1 Mio.).

ENTWICKLUNG DER WECHSELKURSE

(zum 31. Dezember)



Transportation und Konzernzentrale

Die Fremdwährungsrisiken des Segments Transportation aus seinen langfristigen Verträgen verteilen sich auf mehrere Jahre. Diese Risiken werden in der Regel zum Zeitpunkt des Auftragseingangs für jeden einzelnen Auftrag vollständig abgesichert, und zwar für einen Zeitraum, der häufig kürzer ist als der Zeitraum, in dem ein Cashflow-Risiko für Transportation besteht. Bei Fälligkeit der Sicherungsgeschäfte verfolgt Transportation eine Verlängerungsstrategie, d. h., es werden so lange neue Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, bis das Cashflow-Risiko nicht mehr besteht. Im Hinblick auf die Ergebnisse von Transportation besteht daher kein signifikantes

Risiko von Gewinnen und Verlusten aus Fremdwährungstransaktionen; vorübergehend bestehen jedoch weiterhin ein Risiko aus der Fremdwährungsumrechnung und ein Cashflow-Risiko. Auf kumulierter Basis werden die Mittelabflüsse oder -zuflüsse bei Verlängerung dieser Sicherungsgeschäfte durch entgegengesetzte Mittelzuflüsse oder -abflüsse ausgeglichen, wenn das Cashflow-Risiko eintritt.

Die identifizierten Cashflow-Risiken der Konzernzentrale sind nicht wesentlich und entstehen hauptsächlich aus Aufwendungen in kanadischen Dollar. Das Bilanzrisiko der Konzernzentrale resultiert in erster Linie aus Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe und aus langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Trotz unserer Strategien zur Risikominderung können Wechselkursschwankungen angesichts des Umfangs unserer Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit anderen funktionalen Währungen als dem US-Dollar, insbesondere dem Euro, erhebliche Auswirkungen auf das Eigenkapital haben.

Sensitivitätsanalyse

Bei Investitionen in ausländische Geschäftsbetriebe, die Wechselkursschwankungen unterliegen, würde sich aus einer Fluktuation der entsprechenden Währungen zum 31. Dezember 2017 um 1 % eine Auswirkung von USD 14 Mio. auf das Eigenkapital vor der Auswirkung von Ertragsteuern ergeben.

Ausfallrisiken

Die wirksame Überwachung und Kontrolle von Ausfallrisiken ist wesentlicher Bestandteil unseres Risikomanagements. Ausfallrisiken werden unter Einsatz verschiedener Systeme und Verfahren, die abhängig von der jeweiligen Risikosituation ausgewählt werden, laufend überwacht.

Steuerung von Ausfallrisiken

Zuständigkeit

KONZERNZENTRALE

Größte Risiken

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit derivativen Finanzinstrumenten und Investitionsinstrumenten.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung

Ausfallrisiken aus der Treasury-Tätigkeit werden gemäß der Konzernrichtlinie für das Wechselkursrisikomanagement und der Konzernrichtlinie für das Management von Finanzinvestitionen von einer zentralen Finanzabteilung gesteuert. Die Richtlinien sehen eine Minimierung der sich aus den Treasury-Aktivitäten ergebenden Ausfallrisiken durch die Beschränkung der von uns getätigten Transaktionen auf Finanzinstitute und Geldmarktfonds mit hoher Bonität vor, für die jeweils eine Obergrenze für das Kontrahentenausfallrisiko festgelegt worden ist.

Zuständigkeit

ALLE BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTE

Größte Risiken

Es bestehen Ausfallrisiken im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie aus der Kreditgewährung resultieren. Letztere bezieht sich insbesondere auf Darlehen, Leasingforderungen und Anteile an Finanzierungsarrangements gegenüber Kunden im Zusammenhang mit dem Verkauf von Geschäftsflugzeugen.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung

Die mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und der Darlehensgewährung verbundenen Ausfallrisiken werden gemäß den Richtlinien der Konzernzentrale von jedem berichtspflichtigen Segment gesteuert und kontrolliert. Für alle Kunden werden von internen Kreditsachverständigen Bonitätseinstufungen vorgenommen und Kreditlimits festgelegt, wobei neben unseren Erfahrungen mit dem jeweiligen Kunden auch Daten von externen Rating-Agenturen sowie anerkannte Rating-Verfahren herangezogen werden. Die Ausfallrisiken und Kreditlimits werden basierend auf Veränderungen der Finanzsituation und des Zahlungsverhaltens der Kunden dynamisch überprüft. Es wird im Wesentlichen anhand dieser Bonitätsratings und Kreditlimits entschieden, zu welchen Bedingungen Kunden Kredite oder Finanzierungen gewährt werden. Dies umfasst auch die Einforderung von Sicherheiten zur Begrenzung des Risikos. Durch konkrete Regelungen ist gewährleistet, dass Ausfallrisiken aus umfangreichen Geschäften auf der richtigen Managementebene untersucht und genehmigt werden, bevor der Kunde Finanzierungs- oder Kreditangebote erhält.

Zuständigkeit
COMMERCIAL AIRCRAFT

Größte Risiken

Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, leisten wir unter bestimmten Umständen Kreditgarantien in Form von garantierten Leasingzahlungen und Tilgungsgarantien. Die mit einem Ausfallrisiko behafteten Finanzdienstleistungen werden fast ausschließlich für Regionalfluggesellschaften erbracht.

Vom Management angestoßene Maßnahmen zur Risikominderung
Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt üblicherweise dann ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarungen nicht erfüllen. Bei Verletzung der Kreditbedingungen agieren wir in der Regel als Vertreter der Garantiebegünstigten und erbringen für diese Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Wiederinbesitznahme, der Instandsetzung und der Weitervermarktung der zugrunde liegenden Vermögenswerte. Dieses Risiko aus Kreditgarantien wird zum Teil durch den erwarteten Nettoertrag aus dem geschätzten Wert der Flugzeuge sowie andere, dem Konzern zur Absicherung des Ausfallrisikos aus diesen Garantien zur Verfügung stehende Vermögenswerte gemindert. Darüber hinaus würden die Verbindlichkeiten aus subventionierten Leasinggebühren im Falle eines Kreditausfalls bei bestimmten Kunden erlöschen.

Liquiditätsrisiken

Das Management des Liquiditätsrisikos erfordert eine laufende Überwachung der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse, die in Form von detaillierten Prognosen der Cashflows und der Liquiditätssituation sowie durch langfristige operative und strategische Pläne erfolgt. Die Angemessenheit der Liquiditätsausstattung wird unter Berücksichtigung der historischen Volatilität, des wirtschaftlichen Umfelds, der saisonalen Anforderungen, des Fälligkeitsprofils von Verbindlichkeiten, des Zugangs zu Kapitalmärkten, der Höhe der Kundenanzahlungen, des Working-Capital-Bedarfs, der Finanzierung der Produktentwicklung und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kontinuierlich überprüft. Wir haben bestimmte Maßnahmen zur Finanzierung des Working Capitals ergriffen. Dazu gehören beispielsweise der Verkauf von Forderungen, Sale-and-leaseback-Transaktionen bei Flugzeugen und Flugsimulatoren sowie die Aushandlung von verlängerten Zahlungsfristen mit einigen Lieferanten. Wir loten kontinuierlich aus, ob sich Finanzierungsalternativen bieten, die uns die Optimierung unserer Kapitalstruktur ermöglichen und eine hinreichende finanzielle Flexibilität gewährleisten.

Zinsrisiken

Unsere künftigen Cashflows unterliegen Risiken aufgrund von Zinsänderungen. Diese ergeben sich hauptsächlich aus variabel verzinslichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, einschließlich festverzinslicher langfristiger Finanzverbindlichkeiten, die künstlich in variabel verzinslich umgewandelt worden sind. Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Die in der Konzernzentrale angesiedelte zentrale Finanzabteilung steuert diese Risiken im Rahmen des übergreifenden Risikomanagements.

Darüber hinaus können uns aus bestimmten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten Gewinne und Verluste durch Zinsänderungen entstehen. Dies gilt insbesondere für zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente sowie für Kredit- und Restwertgarantien. Die zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus bestimmten Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, Anteilen an Finanzierungsarrangements, subventionierten Leasinggebühren und derivativen Finanzinstrumenten.

Sensitivitätsanalyse

Bei einem Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte, der sich auf die Bewertung von zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sowie von Kredit- und Restwertgarantien auswirken würde, (jedoch ohne Berücksichtigung der Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen) würde sich das EBT für das Geschäftsjahr 2017 um USD 1 Mio. verringern.

GAAP-FREMDE FINANZKENNZAHLEN

Dieser MD&A basiert auf den in Übereinstimmung mit IFRS ausgewiesenen Ergebnissen sowie auf den folgenden GAAP-fremden Finanzkennzahlen:

	GAAP-fremde Finanzkennzahlen
EBITDA	Ergebnis vor Finanzierungsaufwand, Finanzertrag, Ertragsteuern sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
EBIT vor Sonderposten	EBIT ohne Berücksichtigung der Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, Wertminderungen und Wertaufholungen in wesentlicher Höhe sowie sonstiger außergewöhnlicher Posten in wesentlicher Höhe.
EBITDA vor Sonderposten	EBIT vor Sonderposten sowie Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
Angepasstes Periodenergebnis	Periodenergebnis ohne Berücksichtigung von Sonderposten, der Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen, bestimmten Nettogewinnen und -verlusten aus Änderungen bei der Bewertung von Rückstellungen und von erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sowie den entsprechenden steuerlichen Auswirkungen dieser Posten.
Angepasstes Ergebnis je Aktie	Das berechnete Ergebnis je Aktie ausgehend von dem auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallenden angepassten Periodenergebnis unter Anwendung der "Treasury-Stock-Methode" ermittelt, wobei die Ausübung aller verwässernden Elemente unterstellt wird.
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow)	Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ohne Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.
Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) vor Nettozinsen und gezahlten oder erhaltenen Ertragsteuern	Freier Cashflow (eingesetzter freier Cashflow) ohne Berücksichtigung von für Zinsen und Ertragsteuern gezahlte oder erhaltene Beträge gemäß dem Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung.
Angepasstes Fremdkapital	Langfristige Finanzverbindlichkeiten gemäß Ausweis in der Konzernbilanz angepasst an die Fair-Value-Änderung von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind, zuzüglich kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und des Nettobarwerts von Operating-Leasingverpflichtungen.

Angepasstes EBIT

GAAP-fremde Finanzkennzahlen

EBIT vor Sonderposten zuzüglich Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse und erhaltene Zinsen (gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, ggf. bereinigt um die Erfüllung von derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung des Fair Value vor dem Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeit).

Angepasstes EBITDA

Angepasstes EBIT zuzüglich Abschreibungen und Wertminderungen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und einer Abschreibungskorrektur in Bezug auf Operating-Leasingverhältnisse.

Angepasstes Zinsergebnis

Gezahlte Zinsen gemäß den ergänzenden Informationen aus der Konzern-Kapitalflussrechnung, zuzüglich eines Aufzinsungsaufwands bei Sale-and-leaseback-Verpflichtungen sowie einer Zinskorrektur für Operating-Leasingverhältnisse.

Wir sind überzeugt, dass wir den Adressaten unseres Geschäftsberichts durch die Veröffentlichung bestimmter GAAP-fremder Finanzkennzahlen zusätzlich zu den IFRS-Kennzahlen ein besseres Verständnis unserer Ergebnisse und sonstigen Entwicklungen bei uns ermöglichen und für mehr Transparenz und Klarheit im Hinblick auf die wesentlichen Ergebnisse unseres Unternehmens sorgen. Daher analysiert ein wesentlicher Teil der Adressaten des MD&A unsere Ergebnisse auf der Grundlage dieser Finanzkennzahlen. EBIT vor Sonderposten, EBITDA vor Sonderposten, angepasstes Periodenergebnis und angepasstes Ergebnis je Aktie sind um Posten bereinigt, die nicht unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit abbilden oder deren Nichtangabe das Verständnis unserer Periodenergebnisse erleichtert. Wir sind davon überzeugt, dass diese Kennzahlen den Adressaten unseres MD&A dabei helfen, die Ergebnisse besser zu analysieren, und die Vergleichbarkeit unserer Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen verbessern.

Wir überwachen unserer Kapitalstruktur anhand globaler Kennzahlen, die auf dem angepassten EBIT, dem angepassten EBITDA, dem angepassten Zinsergebnis und dem angepassten Fremdkapital basieren. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt "Kapitalstruktur" enthalten.

GAAP-fremde Finanzkennzahlen leiten sich zwar hauptsächlich aus dem Konzernabschluss ab, haben jedoch keine von den IFRS vorgeschriebenen standardisierten Bedeutungen. Die Nichtberücksichtigung bestimmter Posten in den GAAP-fremden Kennzahlen bedeutet nicht zwangsläufig, dass es sich dabei um einmalige Posten handelt. Wir können jederzeit weitere Posten ausschließen, wenn wir der Auffassung sind, dass dies zu transparenteren und besser vergleichbaren Informationen führt. Andere Unternehmen unserer Branche definieren die oben aufgeführten Kennzahlen möglicherweise anders als wir. Aufgrund dieser unterschiedlichen Definition von ähnlich bezeichneten GAAP-fremden Finanzkennzahlen kann es daher schwierig sein, die Performance dieser Unternehmen mit unserer zu vergleichen.

Überleitungen von GAAP-fremden Finanzkennzahlen auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS erfolgen in den nachstehenden Tabellen. Nicht dargestellt werden folgende Überleitungen:

- EBIT vor Sonderposten auf EBIT - siehe die Tabellen "Ertragslage" in den jeweiligen Berichtsteilen der berichtspflichtigen Segmente sowie den Abschnitt "Konzernergebnis"; und
- eingesetzter freier Cashflow vor Nettozinsen und erhaltenen oder gezahlten Ertragsteuern und eingesetzter freier Cashflow auf Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit - siehe die Tabelle "Eingesetzter freier Cashflow" im Abschnitt "Liquidität und Kapitalausstattung".

Überleitung des EBITDA vor Sonderposten und des EBITDA auf das EBIT

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
EBIT	\$ 149	\$ 74	\$ 246	\$ (58)
Abschreibungen	89	99	314	371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽¹⁾	6	10	51	10

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
EBITDA	244	183	611	323
Sonderposten ohne Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽¹⁾	60	20	382	475
EBITDA vor Sonderposten	\$ 304	\$ 203	\$ 993	\$ 798

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Vierte Quartale zum 31. Dezember			
	2017 (je Aktie)		2016 (je Aktie)	
Periodenergebnis	\$(109)		\$(259)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ⁽¹⁾	66	\$ 0,03	30	\$ 0,01
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	23	0,01	86	0,04
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	19	0,01	16	0,01
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten aus bestimmten Finanzinstrumenten	57	0,02	(12)	(0,01)
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	(5)	0,00	(2)	0,00
Angepasstes Periodenergebnis	51		(141)	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	1		8	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(8)		(14)	
Verwässernder Effekt der Wandlungsoption der CDPQ	(2)		-	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 42		\$(147)	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)		2.311.057		2.194.304
Angepasstes Ergebnis je Aktie		\$ 0,02		\$ (0,07)

Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)

	Vierte Quartale zum 31. Dezember	
	2017	2016
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ (0,05)	\$ (0,12)
Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	0,07	0,05
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ 0,02	\$ (0,07)

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

Überleitung des angepassten Periodenergebnisses auf das Periodenergebnis und Berechnung des angepassten Ergebnisses je Aktie

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember		2016 (je Aktie)	
		2017 (je Aktie)		
Periodenergebnis	\$(553)		\$(981)	
Anpassungen des EBIT i. V. m. Sonderposten ⁽¹⁾	426	\$ 0,19	485	\$ 0,22
Anpassungen des Nettofinanzierungsaufwands i. V. m.:				
Verlust aus dem Rückkauf langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁽¹⁾	23	0,01	86	0,04
Aufzinsung von Nettoverpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen	78	0,04	66	0,03
Nettoveränderung der Rückstellungen aufgrund von Zinsänderungen und Nettoverlusten (-gewinnen) aus bestimmten Finanzinstrumenten ⁽¹⁾	95	0,04	63	0,03
Zinsanteil von Gewinnen im Zusammenhang mit Sonderposten ⁽¹⁾	11	0,01	26	0,01
Transaktionskosten im Zusammenhang mit der in die CDPQ-Beteiligung eingebetteten Wandlungsoption ⁽¹⁾	-	-	8	0,01
Steuerliche Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	(17)	(0,01)	(21)	(0,01)
Angepasstes Periodenergebnis	63		(268)	
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Periodenergebnis	37		(41)	
Dividenden auf Vorzugsaktien vor Steuern	(27)		(32)	
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes angepasstes Periodenergebnis	\$ 73		\$(341)	
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien (angepasst und verwässert) (in Tausend)		2.264.722		2.212.547
Angepasstes Ergebnis je Aktie		\$ 0,03		\$ (0,15)

Überleitung des angepassten Ergebnisses je Aktie auf das verwässerte Ergebnis je Aktie (in USD)

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016
Verwässertes Ergebnis je Aktie	\$ (0,25)	\$ (0,48)
Auswirkungen von Sonderposten ⁽¹⁾ und sonstigen Ausgleichsposten	0,28	0,33
Angepasstes Ergebnis je Aktie	\$ 0,03	\$ (0,15)

Überleitung des angepassten Fremdkapitals auf die langfristigen Finanzverbindlichkeiten

	Zum 31. Dezember	
	2017	2016
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	\$9.218	\$8.769
Anpassung um den Fair Value von derivativen Finanzinstrumenten (oder erfüllten derivativen Finanzinstrumenten), die Teil einer entsprechenden Sicherungsbeziehung sind	(222)	(278)
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, netto	8.996	8.491
Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	-	25

	Zum 31. Dezember	
	2017	2016
Operating-Leasingverpflichtungen ⁽²⁾	635	668
Angepasstes Fremdkapital	\$9.631	\$9.184

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

⁽²⁾ Abgezinst unter Verwendung des durchschnittlichen Spreads für US Treasury Notes mit fünfjähriger Laufzeit sowie des durchschnittlichen Kreditspreads unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung für den entsprechenden Berichtszeitraum.

Überleitung des angepassten EBITDA und des angepassten EBIT auf das EBIT

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016
EBIT	\$ 246	\$ (58)
Sonderposten ⁽¹⁾	426	485
Erhaltene Zinsen	61	20
Anpassung der Zinsen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽²⁾	37	51
Angepasstes EBIT	770	498
Abschreibungen	314	371
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ⁽³⁾	7	-
Anpassung für Abschreibungen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽⁴⁾	71	74
Angepasstes EBITDA	\$ 1.162	\$ 943

Überleitung des angepassten Zinsergebnisses auf die gezahlten Zinsen

	Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016
Gezahlte Zinsen	\$ 594	\$ 565
Aufwand aus der Aufzinsung von Sale-and-leaseback-Verpflichtungen	-	2
Anpassung der Zinsen auf Operating-Leasingverhältnisse ⁽²⁾	37	51
Angepasstes Zinsergebnis	\$ 631	\$ 618

⁽¹⁾ Einzelheiten zu den Sonderposten sind im Abschnitt "Konzernergebnis" enthalten.

⁽²⁾ Bezeichnet den Zinsaufwand für ein Schuldinstrument in Höhe der Operating-Leasingverpflichtungen, enthalten im angepassten Fremdkapital und verzinst unter Verwendung des durchschnittlichen 5-Jahres-USD-Swapsatzes zuzüglich des durchschnittlichen CDS-Spreads für den entsprechenden Zeitraum unter Berücksichtigung unserer Bonitätseinstufung.

⁽³⁾ Ohne als Sonderposten erfasste Kosten.

⁽⁴⁾ Bezeichnet eine lineare Abschreibung des Betrags, der in den bereinigten Finanzverbindlichkeiten für Operating-Leasingverhältnisse enthalten ist, basierend auf einer Abschreibungsdauer von neun Jahren.

BUSINESS AIRCRAFT

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der entsprechenden Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN**WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION**

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse.
- Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse.
- Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums.
- Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.

RENTABILITÄT

- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.

LIQUIDITÄT

- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement.
- Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte.
- Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Material zur Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs.

AUFTRAGSABWICKLUNG

- Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

⁽¹⁾ Definiert als das Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK**Gut positioniert dank eines starken Produkt- und Leistungsportfolios**

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Prognose für 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Umsatzerlöse	~ USD 5,0 Mrd.	Unverändert	USD 5,0 Mrd.	≥ USD 5,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	≥ 8,0 %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 135	Unverändert	140	~ 135

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 4.961	\$ 5.741	(14) %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	140	163	(23)
EBIT	\$ 391	\$ 477	(18) %
EBIT-Marge	7,9%	8,3%	(40) BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 416	\$ 369	13 %

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	8,4%	6,4%	200 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 513	\$ 528	(3) %
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	10,3%	9,2%	110 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.075	\$ 721	49 %
Zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 14,0	\$ 15,4	(9) %

⁽¹⁾ Weitere Einzelheiten zur Prognose für 2018 sind in dem Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Business Aircraft" enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Mit der Auslieferung von 140 Flugzeugen hat die finanzielle Performance des Segments Business Aircraft im Geschäftsjahr 2017 die Prognosen erfüllt oder sogar übertroffen. Die Umsatzerlöse betrugen USD 5,0 Mrd. und die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ 8,4 %.
- Im vierten Quartal wurden 44 Flugzeuge ausgeliefert. Der Großteil davon entfiel auf die Challenger- und Global-Flugzeugprogramme mit 29 bzw. 13 Auslieferungen. Diese Flugzeugprogramme waren während des Quartals erneut führend in ihren jeweiligen Marktsegmenten.
- Die Verbesserung der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 200 BP ist auf unsere kontinuierliche operative Disziplin und einen höheren Ergebnisbeitrag des Aftermarket-Geschäfts zurückzuführen. Letzteres profitierte von kürzlich getätigten Investitionen zur Erweiterung der Servicekapazität und der Angebotspalette. Entsprechend der Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft legten die Umsatzerlöse aus diesen Aktivitäten im Geschäftsjahr 2017 um mehr als 10 % zu.
- Unser Fokus liegt nach wie vor auf der Verbesserung der finanziellen Performance in allen unseren Märkten. Davon zeugt die Steigerung der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ um 35 % in den vergangenen beiden Jahren (von USD 308 Mio. auf USD 416 Mio.), obwohl wir gleichzeitig einen Rückgang der Umsatzerlöse um ca. 30 % bewältigen mussten. Das Segment ist somit gut gerüstet, um aus seiner verbesserten Produktionseffizienz und seiner schlankeren Kostenstruktur Kapital zu schlagen, wenn das Global 7000-Flugzeug den Flugdienst aufnimmt und sich der Markt für Geschäftsflugzeuge erholt.
- Das vierte Quartal 2017 war in Bezug auf den Auftragseingang das stärkste verglichen mit den drei anderen Quartalen des Geschäftsjahres und es schnitt auch gegenüber den vierten Quartalen 2016 und 2015 besser ab.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

- Das Global 7000-Flugzeug entwickelt sich weiterhin außerordentlich gut und weist ein hohes Maß an Zuverlässigkeit auf. Die Verfügbarkeit von vier Testflugzeugen während des gesamten vierten Quartals hat zur Beschleunigung der Flugtests beigetragen. Das fünfte und letzte Testflugzeug wurde am 30. Januar 2018 in das Testprogramm aufgenommen. Im Rahmen des Programms wurden bislang mehr als 1.500 Flugteststunden absolviert. Da sich zudem mehrere Flugzeuge inzwischen in der Endmontage befinden, wird das Global 7000-Flugzeug aller Voraussicht nach im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

UNTERNEHMENSPROFIL

Weltweit führende Produkte

Wir entwerfen, entwickeln, produzieren und vermarkten mit handwerklicher Perfektion Geschäftsflugzeuge in drei branchenführenden Baureihen (Learjet, Challenger und Global) und bieten entsprechende Aftermarket-Leistungen an. Unser Portfolio umfasst Geschäftsflugzeuge in den Kategorien Light bis Large. Für seine rund 4.700 Flugzeuge, die weltweit im Einsatz sind, hat das Segment Business Aircraft ein Netz aus Dienstleistungs- und Kundendienststätten aufgebaut, darunter eigene Servicezentren in den USA, Europa und Asien, regionale Kundendienststellen (Regional Support Offices - RSO), mobile Reparatur-Lkw sowie Ersatzteileinrichtungen, einschließlich Lager, Verteilungszentren und Reparaturbetrieben auf der ganzen Welt, mit denen eine erstklassige Ersatzteilverfügbarkeit gewährleistet wird.

MARKTSEGMENT: GESCHÄFTSFLUGZEUGE

LIGHT BUSINESS JETS

Modelle: Learjet 70, Learjet 75

Marktkategorie: Light Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die renommierte und richtungsweisende Learjet-Reihe, von der bislang 3.000 Flugzeuge ausgeliefert wurden, setzt weiterhin Maßstäbe, indem Merkmale von großen Flugzeugen in eine kleine Flugzeugplattform integriert werden. Die Kabinen der Learjet-Flugzeuge sind mit durchgehend flachem Boden ausgestattet, was für Bequemlichkeit und höchsten Komfort sorgt. Der Learjet 75 zeichnet sich außerdem dadurch aus, dass er als einziger Businessjet seiner Klasse über eine Doppel-Club-Konfiguration mit acht Sitzen und eine vordere Schiebetür (für einen niedrigeren Geräuschpegel) verfügt.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen und im Vergleich mit den derzeit im Flugdienst befindlichen Flugzeugen.

MID-SIZE BUSINESS JETS

Modelle: Challenger 350 und Challenger 650

Marktkategorie: Medium Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die Challenger-Reihe ist Ausdruck meisterlicher Handwerkskunst und Funktionalität, sorgt für Produktivitätssteigerungen und verfügt über die komfortabelsten Kabinen in ihrer Kategorie. Jedes Flugzeug zeichnet sich durch niedrige Betriebskosten, hohe Zuverlässigkeit und - dank branchenführender Konnektivität, einem immersiven Soundsystem und einem Kabinenmanagementsystem, das all dies problemlos verbindet - ein ultimatives Flugerlebnis aus. Das Challenger 350-Flugzeug ist seit 10 Jahren der am häufigsten ausgelieferte Businessjet in der Medium-Kategorie. Von dem Challenger 650-Flugzeug wurden im Geschäftsjahr 2017 doppelt so viele Einheiten ausgeliefert wie von den unmittelbaren Wettbewerbern.

LARGE BUSINESS JETS

Modelle: Global 5000, Global 6000, Global 7000⁽²⁾ und Global 8000⁽²⁾

Marktkategorie: Large Business Jets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Unser Aushängeschild, die Global-Flugzeugreihe, wurde mit handwerklicher Perfektion konstruiert, um einen nachhaltigen Eindruck zu hinterlassen, und deckt die Kategorie der großen Flugzeuge mit vier Modellen ab. Diese Modelle bieten Flugkomfort, eine intelligent gestaltete Inneneinrichtung mit der neuen Premier-Kabine, die Luxus und Produktivität vereint, sowie die weltweit schnellste Internetverbindung an Bord zusammen mit umfangreichen Kabinenmanagementsystemen, mit denen die Passagiere jederzeit Unterhaltung genießen können und vernetzt sind.

Die Global 5000- und Global 6000-Flugzeuge sind die am häufigsten ausgelieferten Flugzeuge in der Large-Kategorie. Das richtungsweisende Global 7000-Flugzeug erweitert die Modellreihe mit einer echten Vier-Zonen-Kabine, einem separaten Ruhebereich für das Bordpersonal und einer noch größeren Reichweite, mit der Non-Stop-Verbindungen zwischen praktisch allen wichtigen Städten weltweit ermöglicht werden. Das Global 7000-Flugzeug wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen und im Vergleich mit den derzeit im Flugdienst befindlichen Flugzeugen.

⁽²⁾ Befindet sich derzeit in Entwicklung. Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme am Ende dieses MD&A.

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE**WARTUNG: WERTSCHÖPFUNG WÄHREND DES GESAMTEN LEBENSZYKLUS**

Leistungsportfolio: Umfangreiche weltweite Kapazitäten zur optimalen Durchführung von geplanten Wartungen und Erbringung wertschöpfender Leistungen, einschließlich Modernisierung und Modifikation von Geschäftsflugzeugen und Reparatur- und Überholungsleistungen für Komponenten. Dank unserer Erfahrung als Original Equipment Manufacturer (OEM) kann eine Vielzahl von Leistungen intern sowie über die Abstellung von mobilen Reparaturteams für die Flugzeuge von Kunden durchgeführt werden.

Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene Servicezentren, autorisierte Servicezentren, einschließlich Wartungszentren, eine eigene Wartungsstation sowie eigene mobile Einsatzfahrzeuge und ein Flugzeug.

HERAUSRAGENDER ERSATZTEILSUPPORT UND SMART SERVICES

Leistungsportfolio: Bereitstellung von Ersatzteilen, die vom Hersteller zugelassen und mit einer branchenweit führenden 2-Jahres-Garantie versehen sind, Reparatur kundeneigener Teile und ein wachsendes Portfolio an innovativen Ersatzteil- und Wartungsprogrammen auf der Basis "Kosten pro Flugstunde", das für Learjet-, Challenger- und Global-Flugzeuge angeboten wird. Zu den Programmen gehört auch das neueste Smart Services-Angebot, das so zugeschnitten werden kann, dass es die Überholung von Fahrwerken und ungeplante Wartungsleistungen umfasst.

Wichtigste Merkmale: Rund um die Uhr Ersatzteilsupport durch weltweite Ersatzteillager rund um drei große Verteilungszentren in Chicago, Frankfurt und Singapur sowie sieben regionale Lager. Ein ausgeklügeltes Vorratsmanagementsystem stellt die weltweite Verfügbarkeit von Ersatzteilen durch das Netz aus Lagern und Verteilungszentren sowie die eigenen Servicezentren sicher. Reparaturbetriebe in Nordamerika und Europa bieten Reparaturen von kundeneigenen Teilen an. Es wird uneingeschränkter Zugang zu Parts Express gewährt, um Ersatzteile für Aircraft-on-Ground-Anforderungen bereitzustellen. Vom Austausch und der Reparatur von Flugzeugzellenkomponenten, einschließlich Cockpit-Avioniksystemen, bietet Smart Services eine exakte Budgetplanung und weltweite Verfügbarkeit von Ersatzteilen.

KUNDENDIENST RUND UM DIE UHR

Leistungsportfolio: Umfangreiches Portfolio an Kundendienstleistungen für Geschäftsflugzeugkunden, darunter rund um die Uhr geöffnete Kundendienstzentren, Engineeringleistungen, ein Netz von Service-Mitarbeitern im Außendienst, Lkw für die Kundendienstteams, regionale Kundendienststellen, technische Publikationen und Unterstützung bei der Inbetriebnahme.

Wichtigste Merkmale: Bereitstellung einer persönlichen Anlaufstelle für die Betreiber, die rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr bei allen wichtigen Fragen und Aircraft-on-Ground-Problemen zur Verfügung steht, sowie Unterstützung aller Kunden von der Inbetriebnahme bis zum Eigentum der Flugzeuge durch Einsatz eines globalen Supportnetzes von strategisch verteilten Teams.

SCHULUNGEN: WIR KENNEN DAS FLUGZEUG

Leistungsportfolio: Umfassende Palette an Schulungsangeboten für Besatzung und Techniker von Geschäftsflugzeugen in zwei Einrichtungen und über ein weltweites Netz an strategischen Partnern. Außerdem bieten wir technische Schulungen direkt an den Standorten der Kunden.

Wichtigste Merkmale: Ein führender Hersteller von Geschäftsflugzeugen, der Schulungen für seine eigenen Flugzeugprogramme anbietet. Die Schulungen erfolgen über individuelle, hochmoderne Präsenzunterrichtssysteme sowie über eine Reihe von Vorrichtungen für High Fidelity Training und zertifizierte Level-D-Full-Flight-Flugsimulatoren.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Weiterhin Anzeichen einer Markterholung im Jahr 2017

2017 zeigte der Markt Anzeichen einer Erholung, da sich Indikatoren wie der Index für die Branchenzuversicht, die Unternehmensgewinne in den USA und der Bestand an gebrauchten Businessjets im Vergleich zum Vorjahr positiv entwickelten. Außerdem hat die Branche ihr Book-to-Bill-Verhältnis gegenüber dem Vorjahr verbessert. Das weltweite BIP-Wachstum betrug 2017 3,0 % verglichen mit 2,4 % im Vorjahr.⁽¹⁾ Der Anstieg ist durch das verhaltene Wachstum in entwickelten Märkten und eine gewisse Erholung in Schwellenländern wie Brasilien und Russland bedingt. Ausgehend von dem im Oktober 2017 veröffentlichten aktuellen UBS Business Jet Market Index erhöhte sich die Kennzahl für die Branchenzuversicht auf 53 Punkte und lag damit über der Schwelle der Marktstabilität.⁽²⁾ Zudem dürften sich die prognostizierten Unternehmensgewinne in den USA 2017 ebenfalls erhöhen, und zwar auf USD 2,2 Bio.⁽³⁾ Der Bestand an Gebrauchtflugzeugen, ausgedrückt in Prozent der Gesamtflotte, ist auf ein nach wie vor solides Niveau von 10,1 % zurückgegangen. Die anhaltende Verbesserung dieser Indikatoren dürfte dazu beitragen, bessere Bedingungen für die künftige Nachfrage zu schaffen.

Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Geschäftsflugzeugmarktes kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BRANCHENZUVERSICHT	Ausgehend von dem im Oktober 2017 veröffentlichten aktuellen UBS Business Jet Market Index lag die Kennzahl für die Branchenzuversicht bei 53 Punkten ⁽²⁾ und damit über der Schwelle der Marktstabilität. Der weltweite Index war 2 Punkte höher als im vierten Quartal 2016, hauptsächlich aufgrund einer Zunahme des Bestands an gebrauchten Businessjets, einer gestiegenen Bereitschaft, die Vorratsbestände zu erhöhen, und einer positiveren Haltung gegenüber der Preisgestaltung.	▲
UNTERNEHMENSGEWINNE	In den USA dürften die prognostizierten Unternehmensgewinne 2017 im Jahresvergleich um 5,4 % auf USD 2,2 Bio. ansteigen. ⁽³⁾	▲
BESTAND AN GEBRAUCHTEN BUSINESSJETS	Die Gesamtzahl der zum Verkauf verfügbaren Gebrauchtflugzeuge, ausgedrückt als Prozentsatz der gesamten weltweiten Flotte, ist im letzten Jahr auf 10,1 % zurückgegangen, den niedrigsten Wert seit mehr als zehn Jahren. Diese Höhe des Bestands an Gebrauchtflugzeugen befindet sich am unteren Ende der historischen Bandbreite und damit unserer Auffassung nach auf einem soliden Niveau. Die Bestände an Gebrauchtflugzeugen sind während des vergangenen Jahres in jeder der Kategorien Light, Medium und Large zurückgegangen.	▲
FLUGZEUG-NUTZUNGSRATEN	In den USA ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr leicht um 1,4 % gestiegen. In Europa ist die Nutzungsrate von Geschäftsflugzeugen im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 6,4 % gestiegen.	▲

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN UND ABRECHNUNGEN	In den Marktkategorien für Geschäftsflugzeuge, in denen wir vertreten sind, rechnen wir mit einem Rückgang der Flugzeugauslieferungen und der Gesamtabrechnungen im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr. ⁽⁴⁾	▼

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 19. Januar 2018.

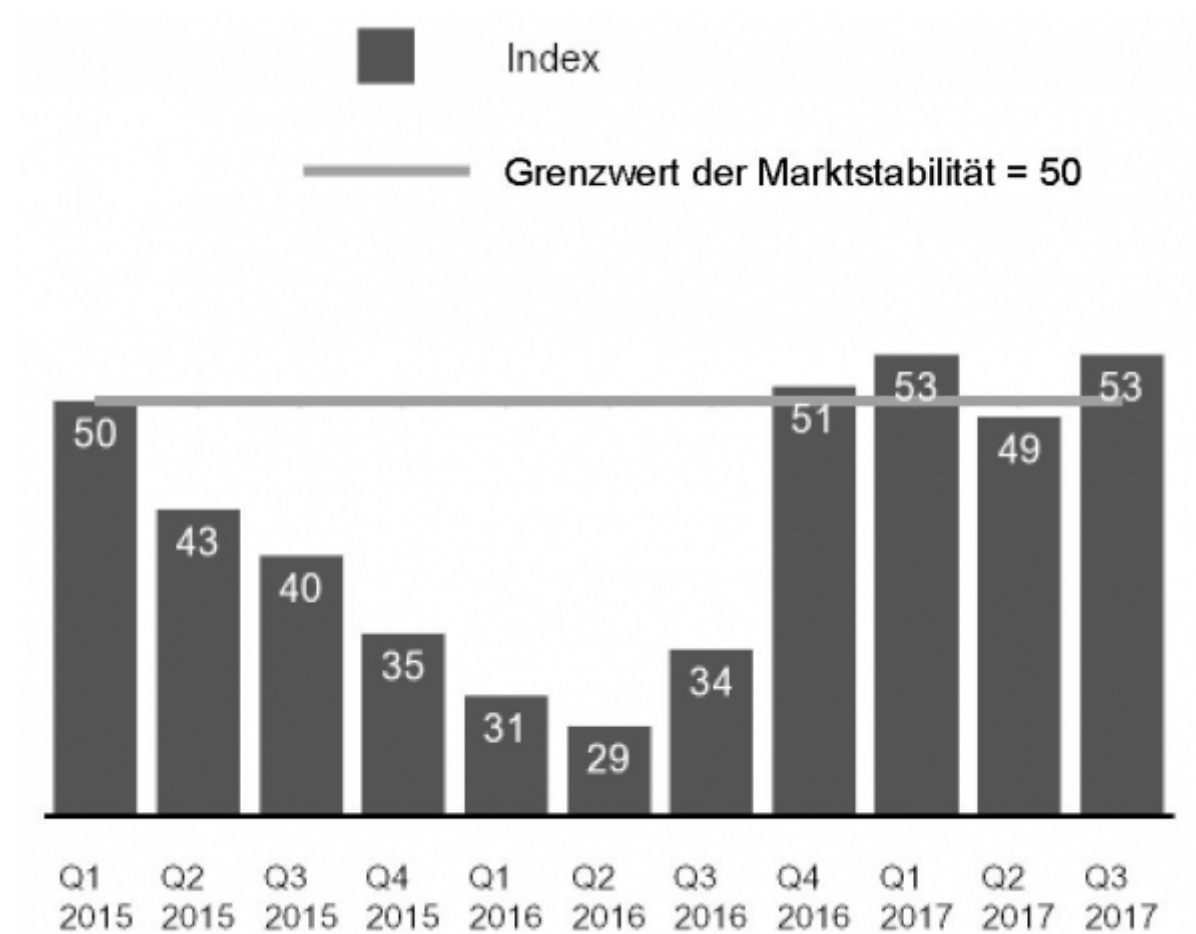
⁽²⁾ Gemäß der UBS Business Jet Survey vom 5. Oktober 2017.

⁽³⁾ Gemäß dem US-amerikanischen Bureau of Economic Analysis News Release vom 21. Dezember 2017.

⁽⁴⁾ Basierend auf unseren Schätzungen und öffentlich zugänglichen Daten einiger Wettbewerber.

UBS BUSINESS JET MARKET INDEX*

(nach Kalenderquartalen; Durchschnitt auf einer 100-Punkte-Skala)

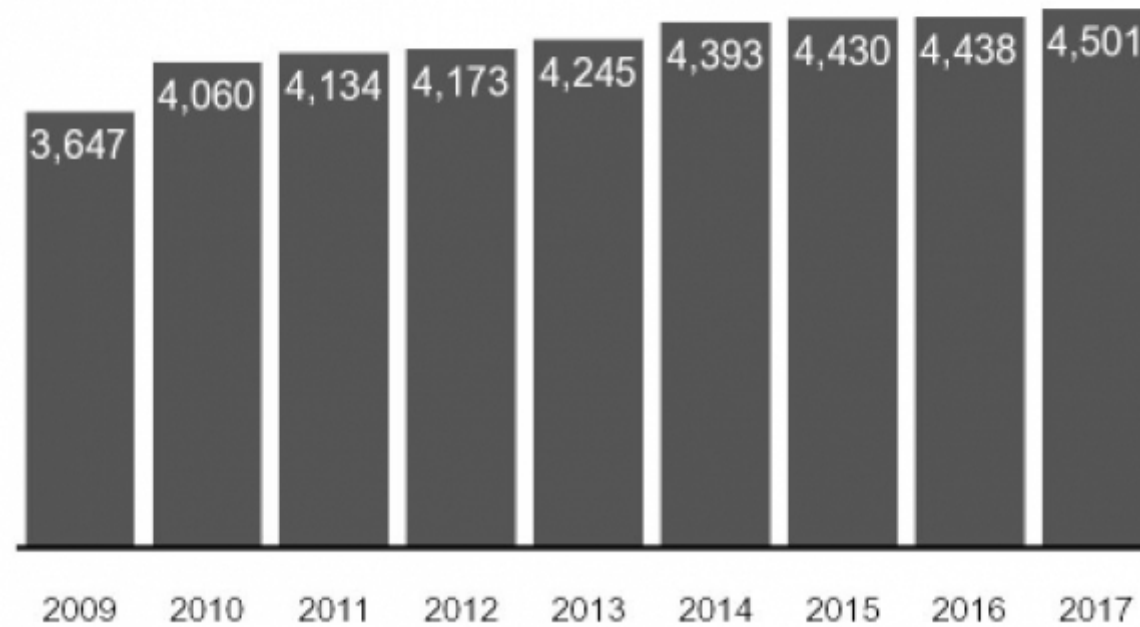


Quelle: UBS

* Der UBS Business Jet Market Index ist eine Kennzahl für die Zuversicht der Branchenangehörigen. Er wird auf der Grundlage von Befragungen erstellt, die alle zwei Monate unter Maklern, Händlern, Herstellern, Anbietern von Teileigentumsprogrammen, Kapitalgebern etc. durchgeführt werden.

NUTZUNG VON BUSINESSJETS IN DEN USA

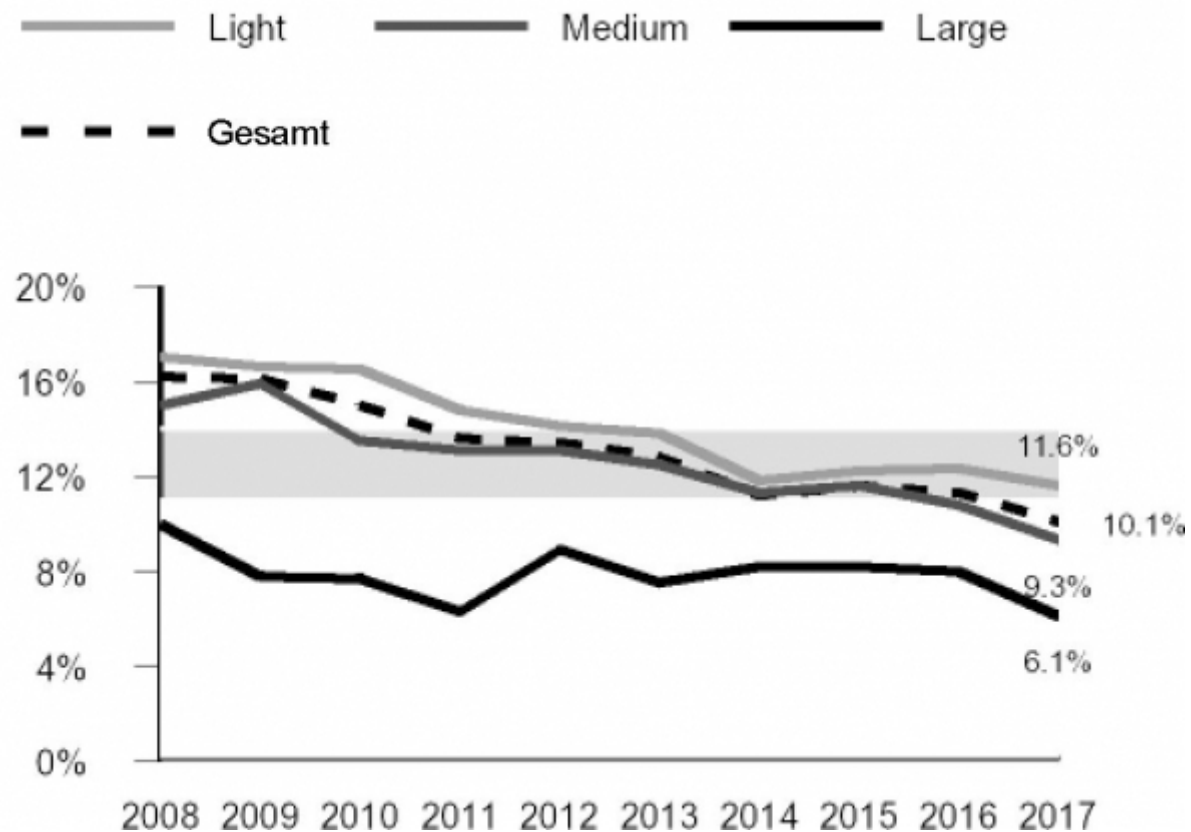
(nach Kalenderjahren)

**Tausend Abflüge und Ankünfte bei allen Businessjets**

Quelle: Internetseite der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA)

BESTAND AN GEBRAUCHTEN BUSINESSJETS*

(nach Kalenderjahren)



Quellen: JETNET und Ascend Online

* In % der Gesamtflotte an Businessjets mit Ausnahme von Jets der Kategorie "Very Light".

Der schattierte Bereich zeigt die Bandbreite (zwischen 11 % und 14 %), die wir im Hinblick auf den Gesamtbestand an zur Veräußerung verfügbaren gebrauchten Businessjets als üblich ansehen.

NUTZUNG VON BUSINESSJETS IN EUROPA

(nach Kalenderjahren)



Quelle: Eurocontrol

Kurzfristige Aussichten

Aufgrund verbesserter Konjunkturaussichten in Kombination mit der Einführung neuer Flugzeugmodelle und Technologien rechnen wir mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes für Geschäftsflugzeuge.

Das BIP-Wachstum in Nordamerika und Europa wird für 2018 auf 2,7 % bzw. 2,3 % geschätzt, während Schwellenländer wie Brasilien und Russland nach und nach ihre Wirtschaftsflaute überwinden dürften. Das BIP-Wachstum in Brasilien und Russland wird für 2018 auf 2,5 % bzw. 1,8 % geschätzt.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 19. Januar 2018.

Langfristige Aussichten

Auf längere Sicht sind alle Nachfragetreiber gut ausgerichtet. Das Vermögenswachstum, die Internationalisierung des Handels und der anhaltende Aufschwung in Entwicklungsländern werden unseren Kundenstamm erweitern. Die Außerbetriebnahme älterer Flugzeugmodelle in Verbindung mit der Einführung neuer Modelle wird

dazu beitragen, die Bedürfnisse von Neukunden zu erfüllen. Die Einführung von neuen Eigentumsmodellen wie Teileigentums- und Charterprogrammen wird den Zugang zum Markt für Geschäftsflugzeuge weiter erleichtern.

Der Markt für Geschäftsflugzeuge ist für Wachstum gerüstet und mit dem umfangreichsten Produktportfolio der gesamten Branche sind wir auf diesem Markt gut positioniert.

Kundenservice

Das weltweite Kundenservice-Netz des Segments Business Aircraft umfasst eigene Servicezentren, Verteilungszentren, Ersatzteillager, Wartungszentren, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Kundendienstteams, Schulungszentren sowie autorisierte Serviceeinrichtungen und Schulungsanbieter.

Die Nachfrage nach Dienstleistungen und Kundendienst hängt von der Größe der Flotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen, der Anzahl der Betriebsstunden dieser Flotte und dem Durchschnittsalter der Flotte ab. Aufbauend auf der hohen Zahl im Einsatz befindlicher Flugzeuge von Business Aircraft werden wir uns weiter auf diese margaenstarken Aktivitäten konzentrieren.

Marktindikatoren

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BESTEHENDE GESAMTFLOTTE	Die bestehende Gesamtflotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist von 4.595 im Vorjahr um rund 3 % auf 4.729 im Geschäftsjahr 2017 gestiegen. ⁽¹⁾	▲
DURCHSCHNITTLICHE JÄHRLICHE FLUGSTUNDEN	Ausgehend von unseren Schätzungen sind die durchschnittlichen jährlichen Flugstunden der Bombardier-Geschäftsflugzeuge 2017 gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % gestiegen.	▲
DURCHSCHNITTSALTER DER FLOTTE	Üblicherweise steigen die direkten Wartungskosten mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs an. Daher wird sich das Durchschnittsalter der Bombardier-Flotte auf die Größe des Wartungsmarktes auswirken. Das Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Geschäftsflugzeugen ist 2017 gegenüber dem Vorjahr um 5 % zurückgegangen. ⁽¹⁾	▼

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.

Kurzfristige Aussichten

Ausgehend von den oben aufgeführten Marktindikatoren wird die Nachfrage nach Ersatzteil- und Serviceprogrammen voraussichtlich steigen. Wir werden weiterhin aktiv nach strategischen Standorten für Expansionen suchen, um damit eine noch größere Kundennähe, eine weitere Verbesserung der Reaktionszeiten und den Aufbau engerer Beziehungen auf der ganzen Welt zu ermöglichen.

In der Vergangenheit entfiel der größte Anteil an der Geschäftsflugzeugflotte auf die USA. Der zunehmende Wohlstand und die wirtschaftliche Entwicklung in nicht-traditionellen Märkten sorgen jedoch für eine Erhöhung der Anteile der Geschäftsflugzeugflotte außerhalb der USA. Diese Entwicklung der Nachfrage hat Einfluss auf die geografische Verteilung unseres Support-Netzwerks. Die Strategie für nicht-traditionelle Märkte besteht darin, unsere lokale Kundenservice-Präsenz auszubauen und Dritte einzubinden, um die ganze Bandbreite an Leistungen anbieten zu können.

Langfristige Aussichten

Die anhaltende Erweiterung der in Betrieb befindlichen Flotte dürfte die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen stimulieren. Die traditionellen Märkte wie Nordamerika und Europa sollten in puncto Marktgröße weiterhin dominieren. Aufgrund des Flottenausbaus in den nicht-traditionellen Märkten dürften sich in diesen Ländern neue Chancen für Aftermarket-Leistungen ergeben.

ERGEBNISANALYSE**Starke Leistung auf allen Märkten****Ertragslage**

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	\$ 1.473	\$ 1.651	\$ 4.961	\$ 5.741
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 151	\$ 150	\$ 513	\$ 528
Abschreibungen	31	50	97	159
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	120	100	416	369
Sonderposten	(9)	1	25	(108)
EBIT	\$ 129	\$ 99	\$ 391	\$ 477
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	8,1%	6,1%	8,4%	6,4%
EBIT-Marge	8,8%	6,0%	7,9%	8,3%

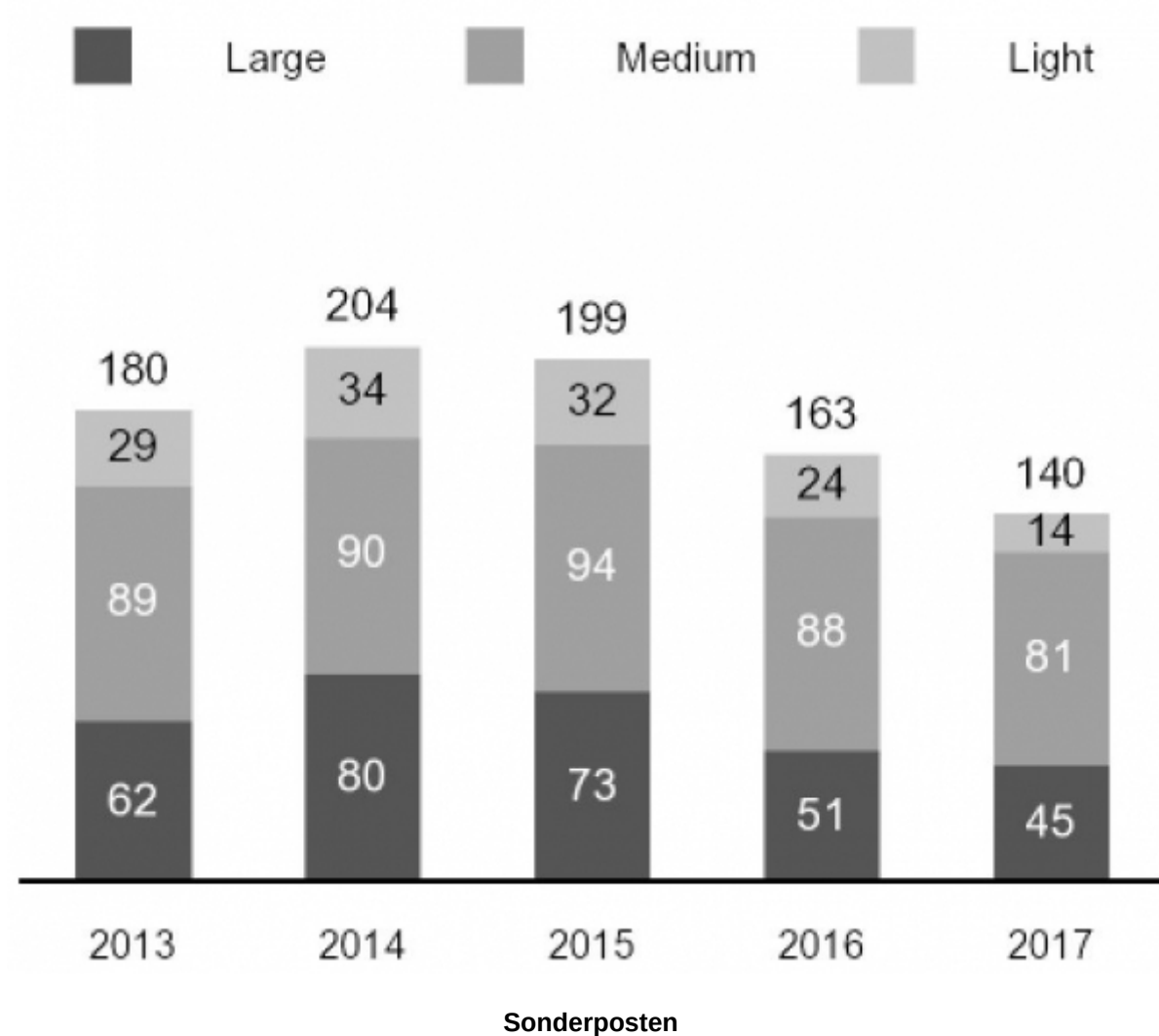
⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Die Hauptgründe für den Rückgang der Umsatzerlöse um USD 178 Mio. bzw. USD 780 Mio. im vierten Quartal und im Geschäftsjahr 2017 sind niedrigere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Flugzeugen, hauptsächlich aufgrund der planmäßig geringeren Zahl von Auslieferungen, und niedrigere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtflugzeugen infolge eines geringeren Bestands an diesen Flugzeugen, teilweise kompensiert durch höhere Umsatzerlöse aus dem Aftermarket-Geschäft.

FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN NACH KATEGORIEN

(nach Geschäftsjahren; in Stück)



In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im EBIT wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2017	2016	2017	2016
Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung	1	\$ -	\$ -	\$ 35	\$ -
Restrukturierungsaufwendungen	2	8	6	18	14
Pensionsverpflichtung	3	-	-	-	(63)

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2017	2016	2017	2016
Auflösung von Rückstellungen für die Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms	4	(17)	(5)	(28)	(59)
		\$ (9)	\$ 1	\$ 25	\$ (108)
Auswirkung auf die EBIT-Marge		0,7%	(0,1) %	(0,5) %	1,9%

^{1.} Im zweiten Quartal 2017 wurde eine Rückstellung gebildet, um den erwarteten Ausgang der Neuverhandlung einer Geschäftsvereinbarung mit einem Dritten zu berücksichtigen.

^{2.} Entspricht Restrukturierungsaufwendungen in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

^{3.} Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer im zweiten Quartal 2016 darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 63 Mio. aufgelöst.

^{4.} Ausgehend von den laufenden Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einstellung des Learjet 85-Flugzeugprogramms haben wir die entsprechenden Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 um USD 28 Mio. bzw. USD 59 Mio. gemindert. Die Minderung der Rückstellungen wird als Sonderposten behandelt, da die ursprünglichen Rückstellungen in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 ebenfalls als Sonderposten erfasst wurden.

EBIT-Marge

Der Anstieg der EBIT-Marge vor Sonderposten um 2,0 Prozentpunkte im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- einen Rückgang der in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibung auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge; und
- einen höheren Ergebnisbeitrag des Aftermarket-Geschäfts.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,8 Prozentpunkte.

Die EBIT-Marge vor Sonderposten erhöhte sich im Geschäftsjahr um 2,0 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- einen Rückgang der in den Forschungs- und Entwicklungskosten enthaltenen Abschreibung auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge; und
- einen höheren Ergebnisbeitrag des Aftermarket-Geschäfts.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine geringere Kompensierung der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten aufgrund von Umsatzerlösen, die niedriger als geplant ausgefallen sind.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte.

Das Global 7000-Flugzeug ist bereit für die Inbetriebnahme im zweiten Halbjahr 2018

Investitionen in die Produktentwicklung

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 238	\$ 220	\$ 1.004	\$ 710
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	1	2	10	6
	\$ 239	\$ 222	\$ 1.014	\$ 716

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
in % der Umsatzerlöse	16,2%	13,4%	20,4%	12,5%

⁽¹⁾ Nettobetrag, der als "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge" aktiviert wurde.

⁽²⁾ Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 21 Mio. und USD 51 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 (USD 38 Mio. und USD 120 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

Der Buchwert der im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge⁽¹⁾ betrug zum 31. Dezember 2017 USD 3,6 Mrd. gegenüber USD 2,6 Mrd. zum 31. Dezember 2016. Der Anstieg des Nettobuchwerts von im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen zum 31. Dezember 2017 ist hauptsächlich auf Zugänge im Rahmen der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme zurückzuführen.

⁽¹⁾ Aktivierte Fremdkapitalkosten, die in den im Rahmen von Geschäftsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen enthalten sind, beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 441 Mio. (USD 266 Mio. zum 31. Dezember 2016).

Überleitung des Buchwerts von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen

Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.631
Investitionen in die Produktentwicklung	1.004
Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	(51)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 3.584

In Anbetracht der Langfristigkeit von Produktentwicklungsmaßnahmen sowie des Umfangs der erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen wird ein kontrollierter Produktentwicklungsprozess durchlaufen, in dessen Mittelpunkt die frühzeitige Identifizierung und Minderung möglicher Risiken steht. Bei allen Programmen kommt während des gesamten Produktentwicklungszyklus das Bombardier Engineering System zur Anwendung. Der Produktentwicklungsprozess wird laufend optimiert und um die aus unseren Programmen und den Programmen anderer Branchenvertreter gewonnenen Erkenntnisse ergänzt. Die Stufen des Prozesses sind nachstehend erläutert; hierbei müssen bestimmte Meilensteine erreicht werden, bevor ein Produkt in die nächste Entwicklungsstufe vorrückt. Die Meilensteine umfassen abschließende Reviews unter Beteiligung unterschiedlicher Managementebenen und technischer Experten, in denen die Machbarkeit, Kundenakzeptanz und finanzielle Rentabilität überprüft und belegt werden müssen. Die Entwicklung von Produkten mit möglichst geringen Umweltauswirkungen über ihren gesamten Lebenszyklus ist der Kern unserer Strategie der Produktverantwortung. Zusätzlich zu dem "Design for Environment"-Ansatz werden beim Produktdesign Gesundheits- und Sicherheitsaspekte berücksichtigt.

PRODUKTENTWICKLUNGSPROZESS

Stufe		Erläuterung
Konzeptionelle Definition	JTAP	Joint Technical Assessment Phase (Gemeinsame technische Überprüfungsphase) - Vorabbesprechung mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Prüfung der Technologien, die für das neue/veränderte Flugzeug verwendet werden sollen.
	JCDP	Joint Conceptual Definition Phase (Gemeinsame konzeptionelle Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den potenziellen Partnern und Zulieferern zur Durchführung einer Konfigurationsvergleichsuntersuchung und zur Definition der Systemarchitektur und -funktionalität.

Stufe		Erläuterung
Startvorbereitung		Fortsetzung der Definition des Produktdesigns und technische Tätigkeiten. Erstellung eines Projektplans zur Bestimmung des zeitlichen Ablaufs, der Kosten, des Umfangs, der durchzuführenden Arbeiten und der erforderlichen Ressourcen für das Flugzeugprogramm.
Vorläufige Definition	JDP	Joint Definition Phase (Gemeinsame Definitionsphase) - Zusammenarbeit mit den Partnern und Zulieferern zur Festlegung des technischen Designs des Flugzeugs und zur Verteilung der erforderlichen Arbeiten. Optimierung des Flugzeugdesigns im Hinblick auf die Kosten für Produktion, Montage sowie den gesamten Produktlebenszyklus.
Detaildefinition	DDP	Detailed Design Phase (Detaildesignphase) - Erstellung detaillierter Produktionszeichnungen und Bestätigung des Flugzeugdesigns auf Grundlage der vorläufigen Designdefinition aus der vorhergehenden Phase.
Freigabe der Produktdefinition		Formale Freigabe der technischen Zeichnungen für die Produktion, sodass das Werkzeugdesign abgeschlossen und das erste Flugzeug hergestellt werden können.
Produktzertifizierung		Durchführung der Zertifizierungstätigkeiten, um nachzuweisen, dass das Flugzeug die ursprünglich zugrunde gelegten Designanforderungen und alle regulatorischen Vorschriften zur Lufttüchtigkeit erfüllt.
Programmabschluss		Abschluss der finalen Designstätigkeiten. Vorbereitung für die Inbetriebnahme.

Die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme

Am 30. Januar 2018 wurde das fünfte und letzte Global 7000-Testflugzeug in das Global 7000- und Global 8000-Flugtestprogramm aufgenommen. Im Rahmen dieses Programms wurden bislang mehr als 1.500 Flugstunden absolviert. Das FTV5 wird zur Validierung aller bislang abgeschlossen Flug- und Bodentests eingesetzt und dabei u. a. umfangreiche Tests auf dem Prüfstand für Bodenvibration und statische Belastung durchlaufen. Im Oktober 2017 stellte Bombardier das Flugzeug auf der National Business Aviation Association (NBAA) Conference and Exhibition in Las Vegas erstmals der Öffentlichkeit vor. Die abschließenden Montagearbeiten sind in vollem Gange und zahlreiche Kundenflugzeuge befinden sich inzwischen in der Produktion.

Außerdem schreiten die Bodentests auf mehreren Prüfständen erfolgreich voran: Mit Absolvierung des Ermüdungstests der Flugzeugzelle haben wir inzwischen den von den Behörden für die Inbetriebnahme geforderten Meilenstein erreicht. Wir werden mit dem Testprogramm fortfahren, um sicherzustellen, dass alle Systeme mit höchster Zuverlässigkeit funktionieren und das Flugzeug die höchsten Sicherheitsstandards erfüllt oder sogar übertrifft.

Bei dem Produktionsprozess der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme kommt die fortschrittlichste Technologie zum Einsatz, beispielsweise ein hochmodernes automatisiertes Positionierungssystem mit lasergesteuerter Messung, um die Tragflügel mit äußerster Präzision mit dem Rumpf zu verbinden.

Das wegweisende Global 7000-Flugzeug wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 den Flugdienst aufnehmen. Als erster und bislang einziger neu konzipierter Businessjet mit vier getrennten Wohnbereichen dürfte dieser Modelltyp den Standard für eine neue Kategorie der großen Geschäftsflugzeuge setzen.

Flugzeugauslieferungen übertrafen die Prognose**Auslieferungen von Geschäftsflugzeugen⁽¹⁾**

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Light				
Learjet 70/75	2	11	14	24
Medium				
Challenger 350	22	19	56	62
Challenger 605/650	7	11	23	26
Challenger 850	-	-	2	-
Large				
Global 5000/Global 6000	13	13	45	51
	44	54	140	163

⁽¹⁾ Die Auslieferungen im dritten und vierten Quartal 2017 sowie im vierten Quartal 2016 enthalten jeweils den Verkauf eines Flugzeugs an das Segment Commercial Aircraft. In unserem Konzernabschluss wurden die Umsatzerlöse und die Marge, die mit diesen Flugzeugen erzielt wurden, nicht ausgewiesen. Sie werden erfasst, sobald die Umrüstung der Flugzeuge mit Spezialflugzeuglösungen abgeschlossen ist. Die Umrüstung ist notwendig, um die Einsatzanforderungen eines externen Kunden zu erfüllen.

Der höchste Auftragsbestand der Branche**Auftragsbestand**

(in Mrd. USD)	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
	\$ 14,0	\$ 15,4

Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2017 hatten wir bezogen auf unseren Gesamtmarkt einen Anteil an den Umsatzerlösen und den Auslieferungen von 34 % bzw. 30 %. Bei den Auslieferungen waren wir Marktführer und bei den Umsatzerlösen lagen wir an zweiter Stelle. Im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2016 hatten wir einen Marktanteil von 36 % bei den Umsatzerlösen bzw. 32 % bei den Auslieferungen; damit waren wir in diesem Zeitraum ebenfalls Marktführer bei den Auslieferungen und Zweiter bei den Umsatzerlösen.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Basierend auf unseren Schätzungen, den Veröffentlichungen von Wettbewerbern, den Auslieferungsberichten der General Aviation Manufacturers Association (GAMA), den Angaben von Ascend Flight Global sowie den Listenpreisen des B&CA-Magazins.

Personalbestand**Gesamtzahl der Mitarbeiter**

	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	9.700	9.000
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	500	400
	10.200	9.400
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	45%	41 %

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2017 um 800 Mitarbeiter bzw. 9 % gestiegen.

Die Hauptgründe für diesen Anstieg sind die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Anlaufphase der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und unsere Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft. Demgegenüber standen aber auch Personalkürzungen, insbesondere infolge der vor kurzem angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 5.800 Mitarbeiter bzw. 60 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2017 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾
Umsatzerlöse	~ USD 5,0 Mrd.	Unverändert	USD 5,0 Mrd.	≥ USD 5,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	≥ 8,0 %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	~ 135	Unverändert	140	~ 135

Prognose für 2017

Im zweiten Quartal 2017 erhöhten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ des Segments Business Aircraft für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf rund 8,0 %. Dies war in erster Linie durch die starke Performance im ersten Halbjahr 2017 bedingt.

Der Anstieg der Auslieferungen gegenüber der Prognose resultiert aus der Nutzung von Marktchancen, vor allem im vierten Quartal. Die Kombination aus höheren Auslieferungen und einem größeren Anteil mittelgroßer und großer Flugzeuge sowie das Wachstum im Aftermarket-Geschäft und die Fortschritte bei den Transformationsinitiativen sind die Gründe für die im Vergleich zu unserer Prognose höhere EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2018

Wir werden unser Geschäft weiterhin mit Umsicht und Disziplin steuern und rechnen daher für 2018 mit einem ähnlichen Niveau der Umsatzerlöse und Auslieferungen wie 2017. Wir werden uns weiter auf das Wachstum des Aftermarket-Geschäfts sowie die Fortschritte bei den Transformationsinitiativen konzentrieren und die Inbetriebnahme des Global 7000-Flugzeugs vorbereiten.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf folgenden Annahmen:

— Auslieferungen basierend auf einem aktuellen Festauftragsbestand und geschätzten künftigen Auftragseingang;⁽²⁾

- einem ähnlichen Niveau der Flugzeugauslieferungen im Geschäftsjahr 2018 wie im Vorjahr sowie einer Zunahme der Kundenservice-Leistungen;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, den geplanten Zeitrahmen für die Inbetriebnahme und die geplanten Kosten bei den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, die unsere Produktentwicklungsstrategie umsetzen;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

⁽¹⁾ Siehe hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Branchenzuversicht, Rentabilität bei unserem Kundenstamm, Bestand an gebrauchten Businessjets, Flugzeugauslastung, Flugzeugauslieferungen und Abrechnungen, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

COMMERCIAL AIRCRAFT

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION

RENTABILITÄT

LIQUIDITÄT

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse. • Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse. • Umsatzerlöse und Auslieferungszahlen als Kennzahlen des Wachstums. • Marktanteil (in Bezug auf Umsatzerlöse und ausgelieferte Stückzahlen) als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.
- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.
- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.
- Pünktlichkeit der Flugzeugauslieferung als Maß für unser Kundenengagement. •

Dispatch Reliability der Flugzeugflotte als Maß für die Zuverlässigkeit unserer Produkte. • Regionale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und Material zur Erfüllung der Anfragen von Kunden als Maß für die Erfüllung der Kundenbedürfnisse während der gesamten Lebensdauer eines Flugzeugs. • Schedule Completion Rate (SCR) als prozentuale Kennzahl für die planmäßigen Abflüge unserer Flugzeugkunden ohne Stornierungen.

⁽¹⁾ Definiert als das Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK

Volle Wertschöpfung aus dem C Series-Flugzeugs

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Prognose für 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Umsatzerlöse	~ USD 2,9 Mrd.	~ USD 2,5 Mrd.	USD 2,4 Mrd.	~ USD 2,7 Mrd.
EBIT vor Sonderposten	~ (USD 400 Mio.)	Unverändert	(USD 377 Mio.)	~ (USD 350 Mio.)
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	80 bis 85	~ 70 bis 75, davon ~ 20 bis 22 C Series	73, davon 17 C Series und 56 CRJ und Q400	~ 75, davon ~ 40 C Series und ~ 35 CRJ und Q400

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 2.382	\$ 2.617	(9) %
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	73	86	(13)
Nettoaufträge (in Stück)	70	161	(91)
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽³⁾	1,0	1,9	(0,9)
EBIT	\$ (385)	\$ (903)	57 %
EBIT-Marge	(16,2) %	(34,5) %	1830 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ (377)	\$ (417)	10 %
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	(15,8) %	(15,9) %	10 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ (305)	\$ (353)	14 %
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	(12,8) %	(13,5) %	70 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 107	\$ 392	(73) %
Zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Auftragsbestand (in Stück)	433	436	(3)

⁽¹⁾ Weitere Einzelheiten zur Prognose für 2018 sind in dem Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt. Außerdem wird in der Prognose für 2018 von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss der C Series-Partnerschaft mit Airbus werden wir das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte die C Series-Partnerschaft mit Airbus vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 abgeschlossen werden, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms auf unsere Ergebnisse und Prognosen auswirken.

- (2) GAAP-fremde Finanzkennzahlen, Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.
- (3) Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

- Wir machen Fortschritte bei der Einholung der regulatorischen Genehmigungen für die angekündigte C Series-Partnerschaft mit Airbus und gehen von einem Erhalt dieser Genehmigungen im Jahr 2018 aus. In der Zwischenzeit führen wir Standortbesichtigungen für die Betriebsplanung der Endmontageanlage in Mobile, Alabama, (USA) durch und arbeiten an weiteren im Einklang mit dem Kartellrecht stehenden Integrationsströmen. Am 26. Januar 2018 lehnte die United States International Trade Commission (Internationale Handelskommission der Vereinigten Staaten) den Versuch von Boeing ab, Strafzölle für das C Series-Flugzeugprogramm durchzusetzen, und ebnete damit für dieses Jahr, in dem wir auch am Abschluss unserer Partnerschaft mit Airbus arbeiten, den Weg für die Unterstützung der Delta Air Lines, Inc.
- Wir haben während des Jahres, im Rahmen unserer Prognosebandbreite, 73 Flugzeuge ausgeliefert, darunter 30 Q400-, 26 CRJ- und 17 C Series-Flugzeuge. Von diesen 73 Flugzeugen entfielen 22 auf das vierte Quartal, ähnlich wie im Vorjahr.
 - Wir haben in der letzten Dezemberwoche 2017 die ersten zwei CS300-Flugzeuge an Korean Air Lines, den Erstkunden für dieses Programm in Asien, ausgeliefert und bei ihrer Vorbereitung für die reguläre Inbetriebnahme im Januar 2018 Unterstützung geleistet.
- Das Segment Commercial Aircraft erzielte während des Jahres ein Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ von 1,0. Im vierten Quartal erhielten wir Aufträge für alle drei Flugzeugreihen. Konkret ging es um folgende Aufträge:
 - Am 29. Dezember 2017 schlossen wir mit EgyptAir einen Festauftrag über 12 CS300-Flugzeuge zusammen mit Kaufrechten für weitere 12 Maschinen dieses Typs. Ausgehend vom Listenpreis des CS300-Flugzeugs hat der Festauftrag einen Wert von ca. USD 1,1 Mrd.
 - Am gleichen Tag unterzeichneten wir mit einem nicht genannten Kunden einen Vertrag über sechs CRJ900-Regionaljets mit Optionen für weitere sechs Maschinen dieses Typs. Ausgehend vom Listenpreis hat der Festauftrag einen Wert von ca. USD 290 Mio.
 - Schließlich haben wir mit Qazaq Air und Cemair zwei Q400-Aufträge über jeweils zwei Flugzeuge mit einem Wert von ca. USD 133 Mio. (ausgehend vom Listenpreis) abgeschlossen.
- Die finanzielle Performance des Segments Commercial Aircraft war im Geschäftsjahr 2017 geprägt von dem kontinuierlichen Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms. Bei der Erläuterung unseres Finanzergebnisses für das dritte Quartal haben wir darauf hingewiesen, dass Verzögerungen bei der Triebwerklieferung von Pratt & Whitney Auswirkungen auf unsere Auslieferungen von C Series-Flugzeugen, insbesondere im vierten Quartal, hatten. Während unsere Umsatzerlöse USD 2.4 Mrd. betrugen und damit unserer Prognose entsprachen, fiel der EBIT-Verlust vor Sonderposten⁽²⁾ mit USD 377 Mio. nicht so hoch aus wie erwartet.

⁽¹⁾ Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Die Definition dieser Kennzahl ist im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

UNTERNEHMENSPROFIL

Ein führendes Angebot an Flugzeugen in den Segmenten mit 60 bis 150 Sitzen

Wir entwickeln und produzieren ein umfangreiches Portfolio an Verkehrsflugzeugen in den Segmenten mit 60 bis 150 Sitzen, darunter die CRJ700-, CRJ900- und CRJ1000-Regionaljets sowie die komplett neu konzipierten Mainline-Jets der C Series und die Q400-Turboprops. Außerdem bieten wir Aftermarket-Leistungen für diese

Flugzeuge sowie zusätzlich für Maschinen des Segments mit 20 bis 59 Sitzen an. Derzeit befinden sich rund 2.300 Bombardier-Flugzeuge im Flugdienst.

MARKTSEGMENT: COMMERCIAL AIRCRAFT

SINGLE-AISLE-VERKEHRSJETS

Modelle: CS100 und CS300

Marktkategorie: Kleine Single-Aisle-Verkehrsjets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Bestehend aus der CS100- und der größeren CS300-Maschine steht die C Series-Flugzeugfamilie für die Vereinigung von Leistung und Technologie. Das Ergebnis ist ein Flugzeug, das eine einzigartige Leistung und Wirtschaftlichkeit im Segment der kleinen Single-Aisle-Flugzeuge aufweist. Die C Series-Flugzeuge setzen einen neuen Standard für Design und Flexibilität von Kabinen mit einem Gang und bieten dank größerer Sitze, Gepäckfächer und Fenster einen unübertroffenen Passagierkomfort. Das bahnbrechende Getriebefan-Triebwerk dieser Flugzeuge sowie ihre hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften senken die Geräuschemissionen und reduzieren den Treibstoffverbrauch um mehr als 20 % verglichen mit in der Produktion befindlichen Flugzeugen derselben Klasse. Daraus ergibt sich eine unmittelbare Senkung der CO₂-Emissionen um 20 %. Das C Series-Flugzeug bietet bis zu 18 % niedrigere Kosten je Passagier als größere, nachgerüstete Flugzeuge sowie einen Kostenvorteil von mehr als 25 % bei den direkten Wartungskosten. Dies liegt an seinem optimierten Wartungsprogramm, höheren Wartungsintervallen, einer fortschrittlichen Systemintegration sowie einem hoch entwickelten Triebwerkdesign.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

REGIONALJETS

Modelle: CRJ700, CRJ900 und CRJ1000

Marktkategorie: Große Regionaljets

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Die CRJ Series-Flugzeugfamilie wurde für den Einsatz auf Drehkreuzflügen sowie Direktflügen entwickelt und ist optimal auf den regionalen Mittel- und Langstreckenverkehr ausgerichtet. Das erfolgreichste Regionalflugzeugprogramm, die CRJ Series-Familie, bietet verglichen mit den in der Produktion befindlichen Flugzeugen derselben Klasse bis zu 10 % niedrigere Betriebskosten, einen bis zu 13 % geringeren Treibstoffverbrauch und die niedrigsten CO₂-Emissionen. Der optimierte Wartungsplan und vereinfachte Arbeitsaufgaben der CRJ Series-Flugzeuge sowie die vor kurzem erfolgte Verlängerung ihrer Wartungsintervalle führen zu erheblichen Einsparungen bei den direkten Wartungskosten. Diese Flugzeugfamilie enthält eine verbesserte Kabine mit einem großzügigeren Eingangsbereich und mehr Stauraum für Handgepäck, was den Passagierkomfort verbessert.

TURBOPROPS

Modell: Q400

Marktkategorie: Große Turboprops

Wichtigste Merkmale⁽¹⁾: Dank seiner mit einem Jet vergleichbaren Geschwindigkeit und größeren Reichweite, seines branchenführenden Passagierkomforts sowie seiner geringeren Umweltbelastung ist das Q400-Flugzeug vielseitig und kann an verschiedene operative Anforderungen angepasst werden. Es handelt sich um das leistungstärkste Turboprop-Flugzeug im Hinblick auf Reichweite und Reisegeschwindigkeit und um das einzige derzeit produzierte Turboprop-Flugzeug, das für bis zu 90 Passagiere konfiguriert werden und in das Marktsegment der Flugzeuge mit 90 Sitzen vorstoßen kann. Die kombinierte Fracht-Passagier-Version des Q400-Flugzeugs ist in verschiedenen Konfigurationen verfügbar und bietet sowohl einen Frachtraum als auch eine Passagierkabine.

⁽¹⁾ Unter bestimmten Betriebsbedingungen im Vergleich zu aktuell im Flugdienst befindlichen Flugzeugen für Kurzstreckenflüge bis zu 500 Seemeilen.

MARKTSEGMENT: KUNDENSERVICE

WARTUNGSLEISTUNGEN: MAXIMIERUNG DER LEBENSDAUER DER FLUGZEUGE

Leistungsportfolio: Umfangreiche Kapazitäten für die Wartung, Modernisierung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen sowie mobile Reparaturteams.
Wichtigste Merkmale: Weltweite Dienstleistungen und Kundendienst durch eigene Servicezentren, autorisierte Servicezentren (Authorized Service Facilities - ASF) und eigene mobile Kundendienstteams.

MATERIALLEISTUNGEN: PLANBARKEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Leistungsportfolio: Bereitstellung von neuen Ersatzteilen, Erstausrüstungsleistungen, Reparatur kundeneigener Teile sowie ein wachsendes Portfolio an innovativen Plänen auf der Basis Kosten pro Flugstunde.
Wichtigste Merkmale: Unterstützung von Kunden bei der Deckung ihres gesamten Ersatzteilbedarfs durch mehrere Ersatzteillager weltweit, Aircraft on Ground (AOG) Service, erstklassige Off-the-Shelf-Leistung, Budgetplanbarkeit und Absicherung gegen Kostensteigerungen.

SUPPORTLEISTUNGEN: GLOBALE KOMPETENZ RUND UM DIE UHR

Leistungsportfolio: Umfangreiches Portfolio an Kundendienstleistungen, darunter rund um die Uhr geöffnete Kundendienstzentren, Engineeringleistungen, ein Netz von Service-Mitarbeitern im Außendienst, regionale Kundendienststellen, technische Publikationen und Unterstützung bei der Inbetriebnahme.
Wichtigste Merkmale: Bereitstellung einer persönlichen Anlaufstelle für die Betreiber, die rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr bei allen wichtigen Fragen und Aircraft-on-Ground-Problemen zur Verfügung steht. Unterstützung aller Kunden von der Inbetriebnahme bis zum Eigentum der Flugzeuge mittels eines globalen Supportnetzes von strategisch verteilten Teams.

SCHULUNGSLEISTUNGEN: DEN GRÖSSTMÖGLICHEN NUTZEN AUS UNSEREN FLUGZEUGEN ZIEHEN

Leistungsportfolio: Umfassende Palette an Schulungsangeboten für Besatzung und Techniker von Verkehrsflugzeugen in eigenen Einrichtungen und über ein weltweites Netz an strategischen Partnern.
Wichtigste Merkmale: Hochwertige Lernerfahrungen. Als Original Equipment Manufacturer passt Bombardier Lernsoftware und Schulungsgeräte umgehend an Modifizierungen bei seinen Flugzeugen an.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Positive langfristige Aussichten für das Marktsegment der Verkehrsflugzeuge mit 60 bis 150 Sitzen

Der Markt für Verkehrsflugzeuge setzt seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagievolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2017 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Verkehrsflugzeugmarktes kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

INDIKATOR

PASSAGIERVOLUMEN

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

Die Nachfrage nach neuen Flugzeugen hängt hauptsächlich von der Nachfrage nach Flugreisen ab. Der geplante nationale und internationale Fluggastverkehr, gemessen in Passagierkilometern (revenue passenger kilometres - RPK); definiert als ein von einem zahlenden Passagier geflogener Kilometer) war im Jahreszeitraum zum Dezember 2017 um 7,0 % bzw. 7,9 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.⁽¹⁾ Den größten Anteil an der RPK-Erhöhung im nationalen Fluggastverkehr um 7,0 % hatten China, die USA und Indien. Im internationalen Fluggastverkehr resultiert der RPK-Anstieg um 7,9 % gegenüber dem Vorjahr hauptsächlich aus Europa, der Region Asien/Pazifik und dem Nahen Osten.⁽¹⁾

Die Fluggesellschaften erzielten im Jahreszeitraum zum Dezember 2017 auf nationaler und internationaler Ebene einen durchschnittlichen Passagierauslastungsfaktor von 83,0 % bzw. 80,6 % verglichen mit 82,2 % bzw. 79,6 % im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das Wachstum des Fluggastaufkommens war 2017 stabil und verstärkte sich gegen Ende des Jahres. Dies lag an der Erholung der globalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, während die positiven Auswirkungen gesunkener Flugpreise nachgelassen haben.⁽¹⁾

Der regionale Fluggastverkehr (gemessen in Passagierkilometern) der vier größten US-Linienfluggesellschaften und ihrer Partnergesellschaften⁽²⁾, die den Großteil des regionalen Flugverkehrs in den USA - unserem wichtigsten Markt - abwickeln, ist 2017 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1 % gesunken. Diese Airlines erzielten 2017 einen durchschnittlichen Passagierauslastungsfaktor von 79,6 %, ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr (80,3 %).



INDIKATOR

TREIBSTOFFPREISE

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

Der Preis für Treibstoff, einen der größten Bestandteile der Betriebskosten von Fluggesellschaften, ist weiterhin Schwankungen unterworfen. Der durchschnittliche Jahrespreis für Brent-Rohöl ist von USD 44 pro Barrel im Jahr 2016 auf USD 54 pro Barrel im Jahr 2017 gestiegen.⁽³⁾ Ende 2017 hatte sich der Preis auf USD 67 pro Barrel erhöht. Dies war das Ergebnis eines prognostizierten geringeren Angebots traditioneller Produzenten und eines steigenden Angebots der US-Ölproduzenten.⁽³⁾

Die Schwankungen der Rohölpreise dürften zu einer anhaltenden Nachfrage nach Flugzeugen mit einem geringeren Treibstoffverbrauch führen. ▲

RENTABILITÄT DER FLUGGESELLSCHAFTEN

Die Finanzlage der Fluggesellschaften war im Jahr 2017 weiterhin positiv. Die Gewinne der Fluggesellschaften werden für das Jahr 2017 auf USD 34,5 Mrd. geschätzt. Damit erzielt die Branche das achte Jahr in Folge positive Nettogewinne (2016: USD 35,3 Mrd.). Aufgrund von Konsolidierungen, die zu einer Stabilisierung der Auslastungsfaktoren beitragen, sowie Zusatzleistungen, wodurch die Auswirkungen höherer Treibstoffkosten begrenzt werden, werden die nordamerikanischen Fluggesellschaften voraussichtlich die höchsten Gewinne, gemessen in US-Dollar und Gewinnmargen, erzielen. Danach folgen Fluggesellschaften in Europa und der Region Asien/Pazifik. Für 2018 wird mit einer weiterhin starken Finanzlage der Fluggesellschaften und Gewinnen von USD 38,4 Mrd. gerechnet.⁽⁴⁾ Aufgrund der aktuellen und erwarteten Rentabilitätshöhen dürften Fluggesellschaften eher bereit sein, in ihre Flotten zu investieren.

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Gemäß dem Air Passenger Market Analysis Report und dem Airlines Financial Monitor Report der IATA vom Dezember 2017.

⁽²⁾ American Airlines, Delta Air Lines, United Airlines und Alaska Air.

⁽³⁾ Gemäß der Website der US-amerikanischen Energy Information Administration (EIA).

⁽⁴⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2017.

INDIKATOR

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

INDIKATOR

UMWELTSCHUTZBESTIMMUNGEN

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

Fragen des Umweltschutzes und neue Umweltschutzbestimmungen haben einen zunehmenden Einfluss auf die weltweite Luftfahrtindustrie. Konkret geht es um die Bereiche örtliche Luftqualität, Flugzeugemissionen und Lärmbelästigung. Die Luftfahrtindustrie hat ihre Umweltfreundlichkeit kontinuierlich verbessert und wird dies auch in Zukunft fortsetzen. Sie hat sich zu einem klimaneutralen Wachstum bis zum Jahr 2020 und einer Reduzierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 auf 50 % des Werts von 2005 verpflichtet. Die Anwendung neuer Technologien beim Flugzeugdesign dürfte einen entscheidenden Beitrag zur Erfüllung dieser Verpflichtungen leisten und den Austausch älterer Flugzeuge weltweit beschleunigen.⁽¹⁾ Darüber hinaus hat die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO auf ihrer Vollversammlung vor kurzem die Einführung eines globalen marktbasierten Klimaschutzinstruments in der Form des sog. Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) beschlossen.

FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN

Im Segment mit 60 bis 100 Sitzen, das auch als Segment der großen Regionalflugzeuge bezeichnet wird, sind die Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % zurückgegangen.⁽²⁾ Aufgrund der niedrigeren Ölpreise verschieben Fluggesellschaften derzeit ihre Käufe von treibstoffsparenden größeren Regionalflugzeugen zur Modernisierung ihrer Flotten. Im Segment mit 100 bis 150 Sitzen, das auch als Segment der kleinen Single-Aisle-Flugzeuge bezeichnet wird, rechnen wir mit einem weiteren Anstieg der Auslieferungen, da die Flugzeughersteller ihre Produktion von Maschinen der neueren Generation ausbauen. Wir sind davon überzeugt, dass unser komplett neu konzipiertes C Series-Flugzeug den neuen Standard im Single-Aisle-Segment setzen wird.

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
NACHFRAGE ZUR ERSETZUNG BESTEHENDER FLUGZEUGE	Wir gehen davon aus, dass die meisten Verkehrsflugzeuge eine Lebensdauer von 15 bis 30 Jahren aufweisen. Zum 31. Dezember 2017 waren rund 1.765 Flugzeuge, die schätzungsweise 25 % der weltweit im Flugdienst befindlichen Flotte von Flugzeugen in den Segmenten mit 60 bis 150 Sitzen ausmachen, über 15 Jahre alt. Ende 2016 war dies bei 21 % der entsprechenden Flugzeuge der Fall. ⁽¹⁾	▲

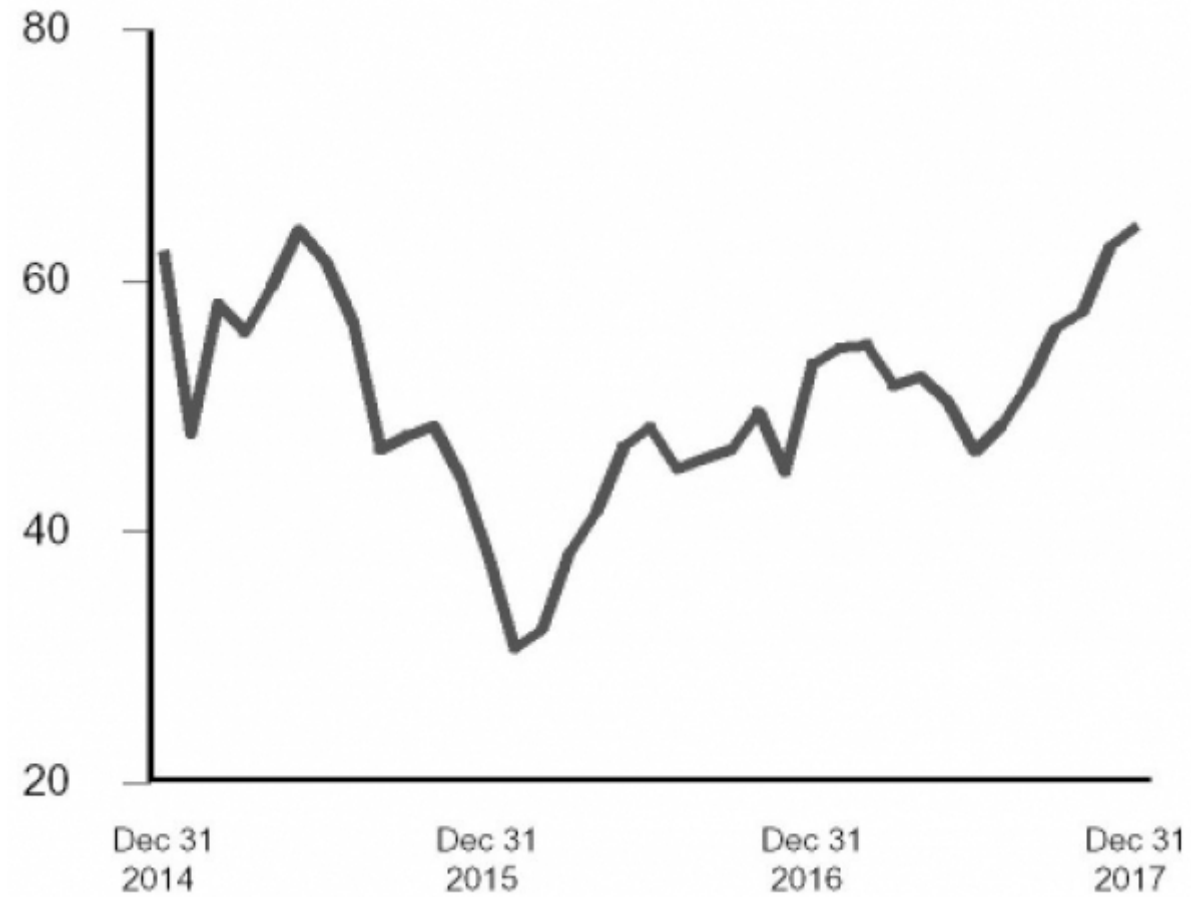
▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im September 2017 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.

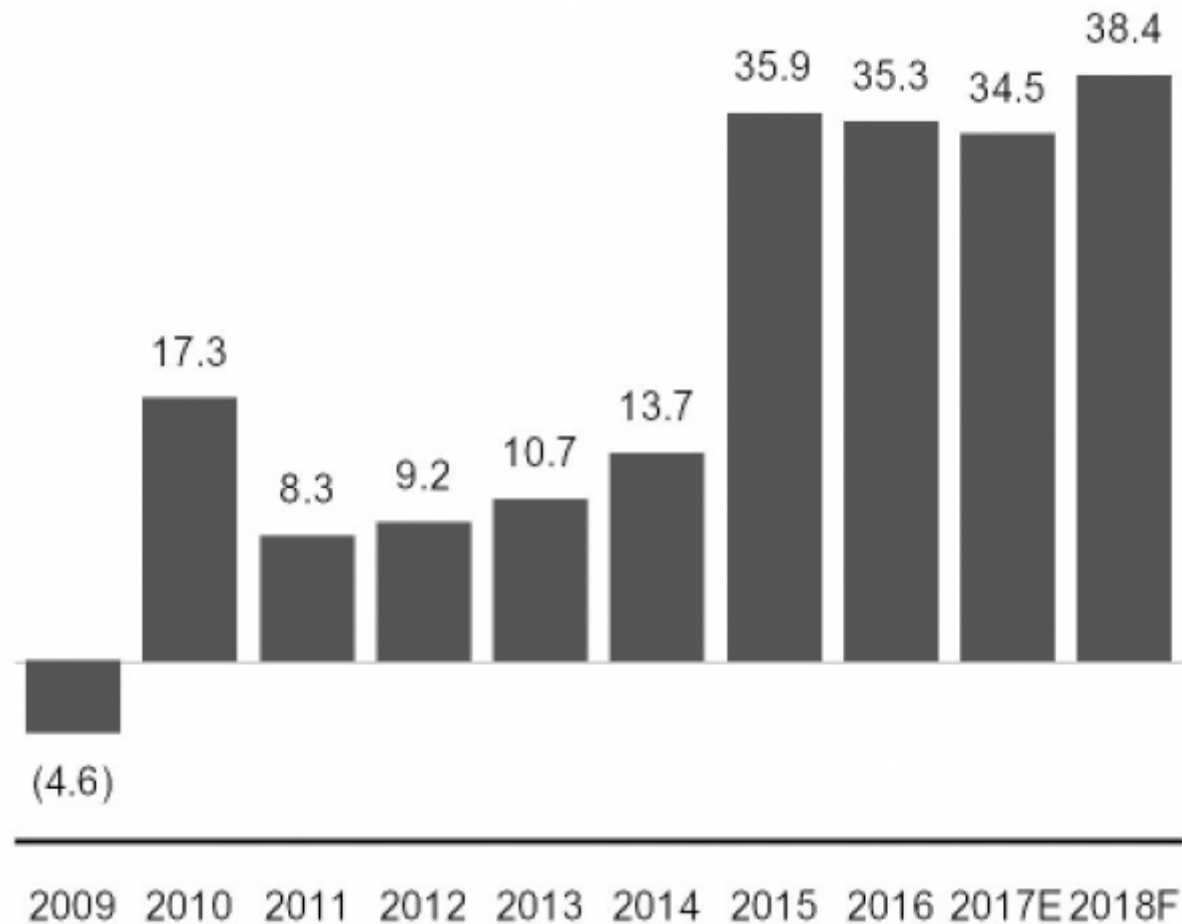
TREIBSTOFFPREISE

(Preise für Brent-Rohöl; in USD pro Barrel)



Quelle: US-Energiebehörde EIA

NETTOGEWINN (-VERLUST) DER FLUGGESELLSCHAFTEN WELTWEIT
(nach Kalenderjahren; in Mrd. USD)



Quellen: Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2017.

E: Estimate (Schätzung); F: Forecast (Prognose)

Der IATA zufolge dürften die Fluggesellschaften im Jahr 2017 das achte Jahr in Folge positive Nettogewinne ausweisen. Die Finanzlage der Fluggesellschaften hat sich während des Jahres in Nordamerika und im Nahen Osten leicht verschlechtert, während sie in Europa und in der Region Asien-Pazifik von einer leichten Verbesserung geprägt war. Insgesamt hielt sich der Rückgang, vor allem in den USA, infolge von Verschmelzungen von Fluggesellschaften und Zusatzleistungen in Grenzen.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2017.

Die Situation der Weltwirtschaft und die wirtschaftliche Lage einzelner Länder sind entscheidende Faktoren für die Nachfrage nach Flugreisen. Die Situation der Luftfahrtindustrie hängt somit von den allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ab, wobei sich eine wirtschaftliche Erholung in der Regel erst mit zeitlicher Verzögerung in den Auslieferungszahlen und Umsatzerlösen der Original Equipment Manufacturers (OEMs) widerspiegelt. Das Wachstum des realen BIP ist eine allgemein anerkannte Messgröße der wirtschaftlichen Aktivität. Das weltweite reale BIP ist im Jahr 2017 um 3,0 % gestiegen. Dies ist höher als der Anstieg von 2016 (2,4 %).⁽¹⁾

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 19. Januar 2018.

Kurzfristige Aussichten

Die derzeit insgesamt positive Entwicklung der Marktindikatoren sowie das für die Zukunft prognostizierte Wachstum der BIP-Raten dürften die Nachfrage nach Flugreisen und daran anschließend die Nachfrage nach neuen Flugzeugen weiter ankurbeln. Die Weltwirtschaft wird in den Jahren 2018, 2019 und 2020 voraussichtlich um 3,2 %, 2,9 % bzw. 2,7 % wachsen.⁽¹⁾

Wir gehen davon aus, dass der Markt für größere Regionalflugzeuge und kleinere Langstreckenflugzeuge in Nordamerika wachsen wird, da die Fluggesellschaften nach wie vor auf Flottenoptimierung, Treibstoffeffizienz und Reduzierung der Umweltbelastung setzen. Für Nordamerika, den größten Markt für Verkehrsflugzeuge, wird ein Anstieg des BIP im Jahr 2018 um 2,7 % erwartet. Im Vergleich dazu belief sich das BIP-Wachstum im Jahr 2017 auf 2,3 %.⁽¹⁾

In Europa wird das BIP 2018 voraussichtlich mit 2,3 % wachsen, gefolgt von einem anhaltenden Wachstum von ca. 1,9 % 2019 und 1,7 % 2020.⁽¹⁾ Vor diesem Hintergrund erwarten wir dort kein starkes Wachstum der Nachfrage nach Regionalflugzeugen. Die europäischen Fluggesellschaften dürften sich weiterhin auf Konsolidierung und operative Restrukturierung konzentrieren.

In Regionen mit hohem Wachstumspotenzial bei Verkehrsflugzeugen wie Großchina und Indien dürfte 2018 ein Wachstum von 6,4 % bzw. 7,5 % (2017: 6,8 % bzw. 6,2 %) verzeichnet werden. In den GUS-Ländern und Lateinamerika, wo eine wirtschaftliche Erholung verzeichnet wird, beträgt das erwartete Wachstum 2018 2,2 % bzw. 2,4 %.⁽¹⁾

Der enge Zusammenhang zwischen dem Fluggastverkehr und dem Wirtschaftswachstum in nichttraditionellen Märkten sollte in naher Zukunft zu einer verstärkten Nachfrage nach Flugzeugen führen. Diese Nachfrage wird voraussichtlich mit Gebraucht- und Neuflugzeugen erfüllt werden.

⁽¹⁾ Gemäß dem Oxford Economics Global Data Report vom 19. Januar 2018.

Langfristige Aussichten

Wir sind nach wie vor zuversichtlich, dass ein anhaltendes Wirtschaftswachstum die Nachfrage nach Flugreisen in den kommenden 20 Jahren stimulieren wird. Nachdem die meisten Regionen inzwischen einen wirtschaftlichen Aufschwung erleben, verbessern sich weltweit die finanziellen Aussichten für Fluggesellschaften.

Im September 2017 haben wir unsere globale Marktprognose für den 20-Jahres-Zeitraum von 2017 bis 2036 veröffentlicht.⁽¹⁾

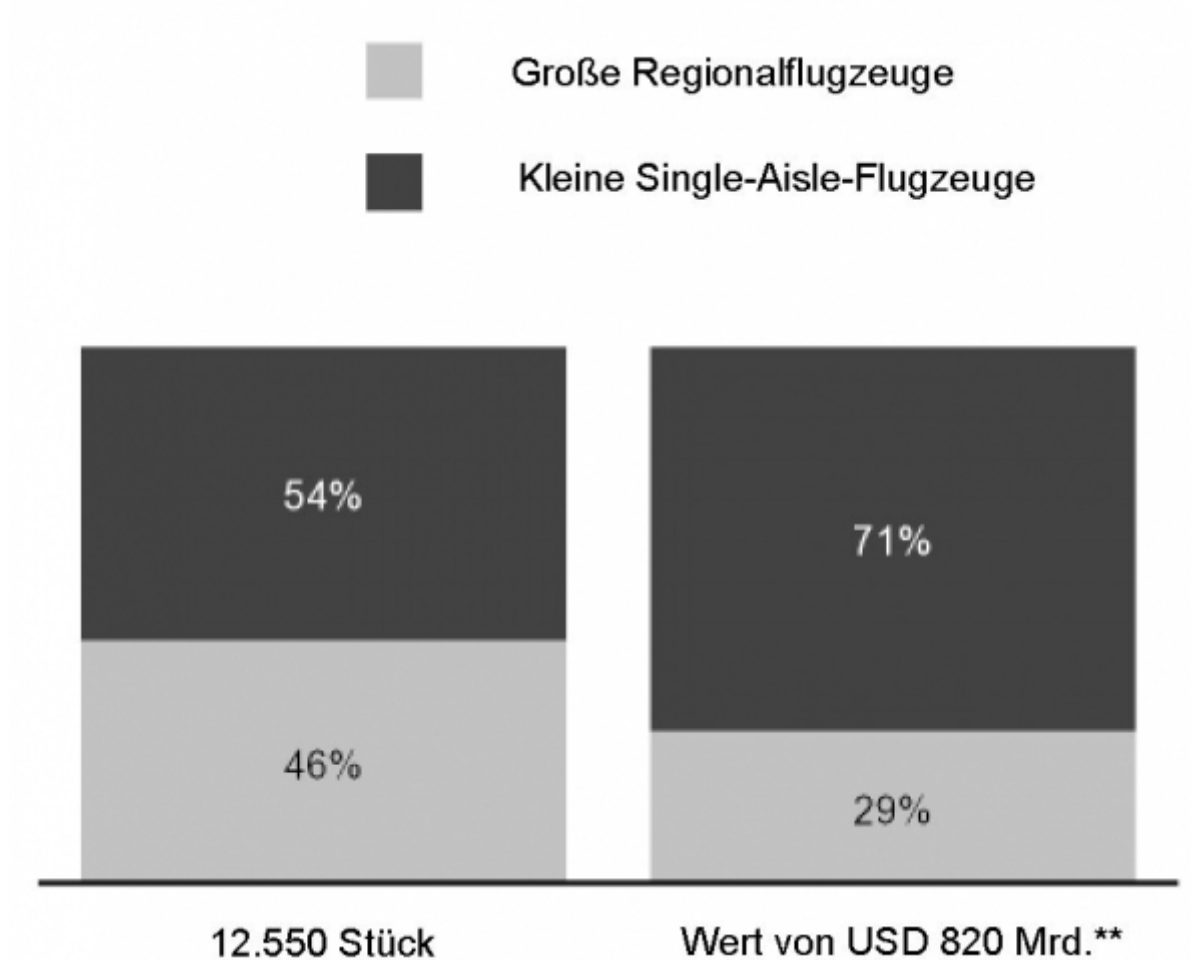
Die Commercial Aircraft Market Forecast geht für die kommenden 20 Jahre von 12.550 Flugzeugauslieferungen in der Kategorie der Verkehrsflugzeuge mit 60 bis 150 Sitzen aus. Unsere bisherige Prognose belief sich auf 12.700 Auslieferungen in den Jahren 2015 bis 2034.

Die 20-Jahres-Auslieferungen haben einen geschätzten Wert von USD 820 Mrd.⁽²⁾, stimuliert durch Auslieferungen im Segment der kleinen Single-Aisle-Flugzeuge.

⁽¹⁾ Abrufbar unter der Adresse ir.bombardier.com.

⁽²⁾ Die Umsatzschätzungen basieren auf den Listenpreisen für 2017.

AUSLIEFERUNGEN VON VERKEHRSFLUGZEUGEN PROGNOSE NACH KATEGORIEN 2017-2036*

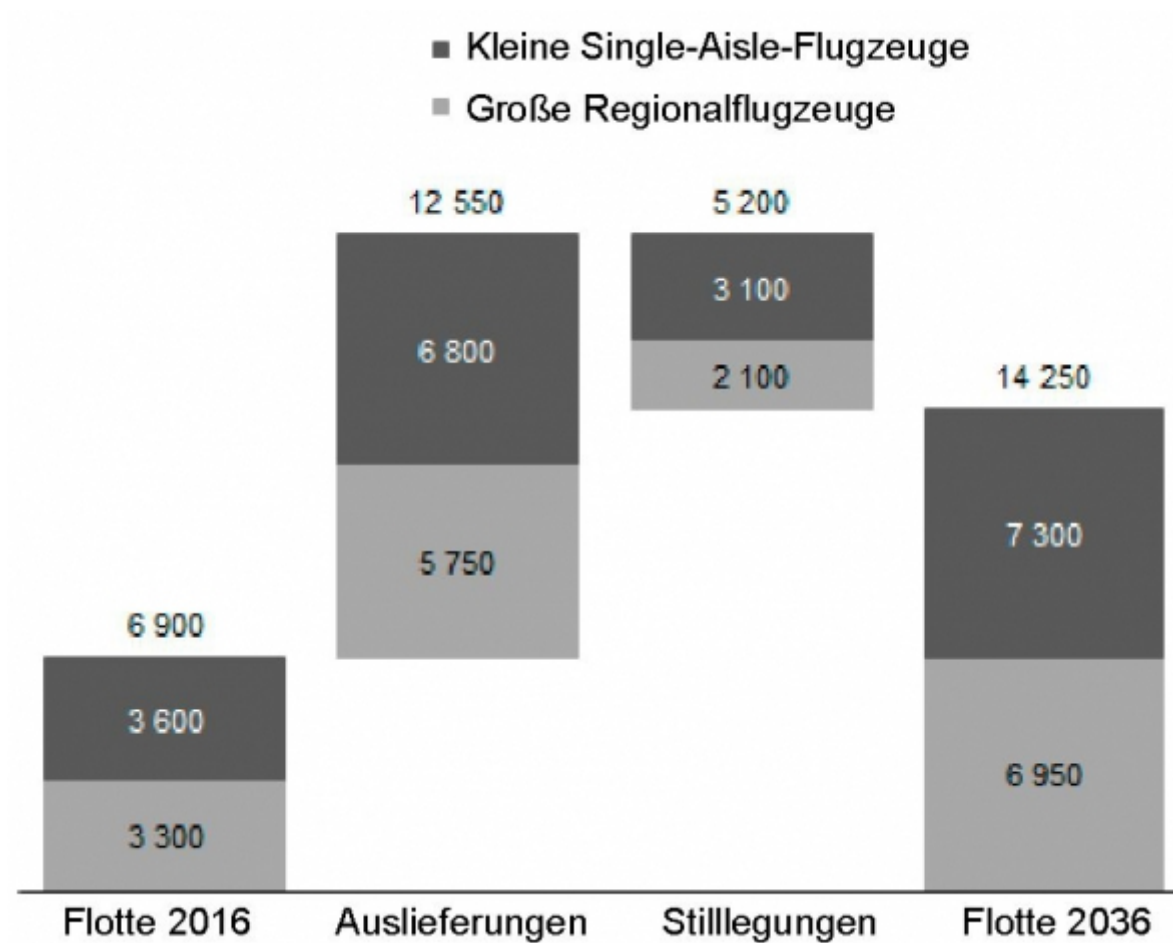


* Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im September 2017 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

** Die Umsatzschätzungen basieren auf den Listenpreisen für 2017.

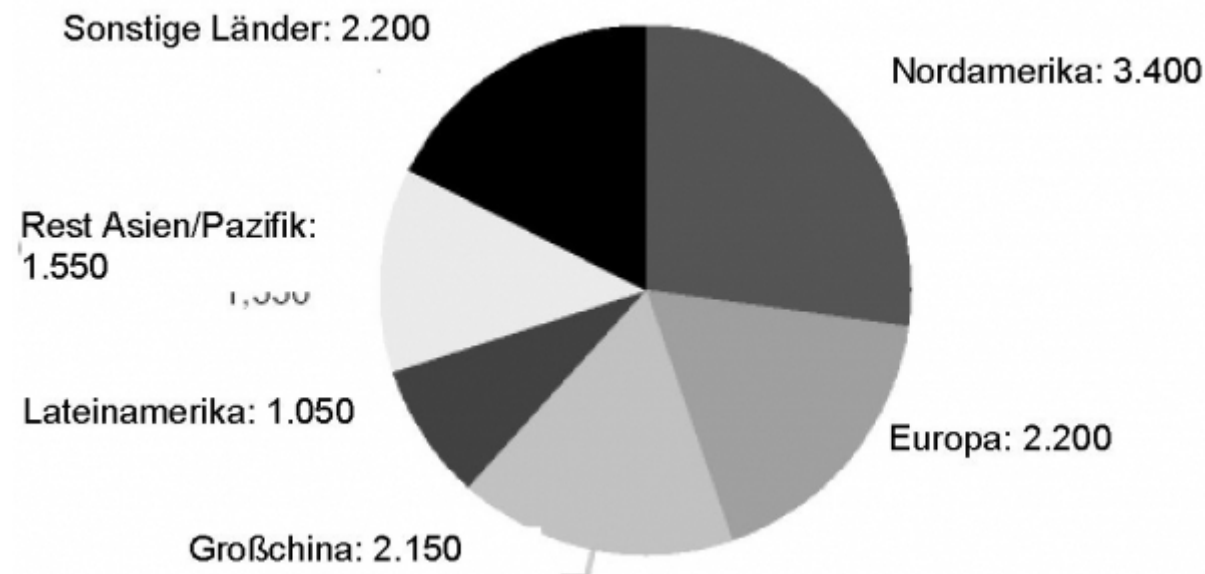
Die prognostizierten Auslieferungen dürften aufgrund der Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge in etablierten Märkten wie Nordamerika und Europa sowie der Chancen für einen Flottenausbau in Schwellenländern erforderlich werden. Nordamerika wird dabei voraussichtlich die meisten Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen mit 60 bis 150 Sitzen erhalten, gefolgt von Großchina, Europa und Lateinamerika.

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSFLUGZEUGFLOTTE NACH SEGMENTEN 2017-2036*



AUSLIEFERUNGEN VON VERKEHRSFLUGZEUGEN MIT 60 BIS 150 SITZEN

PROGNOSE NACH REGIONEN 2017-2036 FÜR INSGESAMT 12.550 FLUGZEUGE*



* In Stück. Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im September 2017 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

Die meisten neuen Flugzeuge der Kategorie mit 60 bis 150 Sitzen, die in reife Luftfahrtmärkte wie Nordamerika, Europa, Ozeanien und Nordostasien (Japan und Südkorea) geliefert werden, dürften als Ersatz für außer Betrieb genommene Flugzeuge dienen.

In Schwellenländern erhöht sich die Nachfrage nach Flugreisen infolge einer wirtschaftlichen Belebung und einer aufstrebenden Mittelklasse. Die Luftfahrtindustrie in den Wachstumsregionen Sonstige Asien/Pazifik-Länder, Großchina, Indien, Lateinamerika und GUS befindet sich in unterschiedlichen Reifestadien. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in allen diesen Regionen Flugzeuge mit unterschiedlichen Sitzkapazitäten und unterschiedlicher Wirtschaftlichkeit benötigt werden, um die Bedürfnisse der Passagiere zu erfüllen.

Langfristig dürfte die weltweite Flotte an Flugzeugen mit 60 bis 150 Sitzen bis 2036 auf 14.250 Maschinen anwachsen. Etwa 55 % der prognostizierten Auslieferungen dürften auf das Segment der kleinen Single-Aisle-Flugzeuge in einem Wert von rund USD 580 Mrd. entfallen.⁽¹⁾⁽²⁾ In diesem Segment vertretene Fluggesellschaften, die durch die derzeit verfügbare Technologie in diesen Flugzeugen eingeschränkt sind, werden voraussichtlich umfangreiche Flottenveränderungen vornehmen. Die Flugzeuge, die sich in diesem Marktsegment in Betrieb befinden, sind älter als größere Single-Aisle-Maschinen. Bislang wurde wenig unternommen, um die Flotte dieses Segments zu erneuern, und zum aktuellen Zeitpunkt ist die C Series das einzige Programm mit komplett neu konzipiertem Design für diesen Markt. Die ersten Flugzeuge aus diesem Programm wurden 2016 in Betrieb genommen. Auch wenn zu erwarten ist, dass andere überarbeitete Flugzeuge auf den Markt kommen werden, hebt sich die C Series durch erstklassige Wirtschaftlichkeit und Passagierkomfort hervor. Wir gehen davon aus, dass wir bei den in den kommenden 20 Jahren anstehenden 6.800 Auslieferungen im Segment der kleinen Single-Aisle-Flugzeuge eine führende Rolle spielen werden.⁽¹⁾ Umweltschutzbestimmungen und die Notwendigkeit, sich von Regionalflugzeugen größtmäßig weiterzuentwickeln, dürfte für positive Wachstumsimpulse in diesem Marktsegment sorgen.

Es wird erwartet, dass das Segment der großen Regionalflugzeuge im Prognosezeitraum beträchtlich wachsen und eine Nachfrage nach 5.750 Flugzeugen in einem Wert von USD 240 Mrd. umfassen wird.⁽¹⁾⁽²⁾ Insgesamt dürfte sich die Nachfrage nach Regionalflugzeugen dieses Segments in Stückzahlen gesehen annähernd gleichmäßig auf Turboprops und Jets verteilen.

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im September 2017 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Die Umsatzerlöse basieren auf den geschätzten Listenpreisen des Segments für 2017.

Kundenservice

Unser weltweites Kundenservice-Netz umfasst Verteilungszentren, Ersatzteillager, autorisierte Servicezentren, Servicezentren, regionale Kundendienststellen, Kundendienstzentren, mobile Reparaturteams sowie Schulungszentren und autorisierte Schulungsanbieter. Zusätzliche Informationen zu unseren Supportstandorten sind im Abschnitt "Unternehmensprofil" zu finden.

Die Nachfrage nach Kundenservice-Leistungen hängt von der Größe der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen, der Anzahl der Betriebsstunden dieser Flotte und dem Durchschnittsalter der Flotte ab.

Marktindikatoren

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BESTEHENDE GESAMTFLOTTE	Mit rund 2.300 Maschinen befindet sich die bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Bombardier-Verkehrsflugzeugen im Jahr 2017 auf dem Niveau des Vorjahres. ⁽¹⁾	►
DURCHSCHNITTLICHE TÄGLICHE FLUGSTUNDEN	Unseren Schätzungen zufolge sind die durchschnittlichen täglichen Flugstunden der Bombardier-Verkehrsflugzeuge im 12-Monats-Zeitraum zum 31. Oktober 2017 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um etwa 2,4 % gesunken.	►
DURCHSCHNITTSALTER DER FLOTTE	Üblicherweise steigen die direkten Wartungskosten mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs an. Daher dürfte sich das Durchschnittsalter der Bombardier-Flotte auf die Größe des Wartungsmarktes auswirken. Beim Durchschnittsalter der Flotte an Bombardier-Verkehrsflugzeugen war 2017 ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. ⁽¹⁾	►

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Basierend auf Daten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.

Kurzfristige Aussichten

Die bestehende Gesamtflotte, für die wir unsere Kundendienstleistungen erbringen, wird voraussichtlich stabil bleiben. Die Einführung des C Series-Flugzeugs dürfte zu einer Vergrößerung der bestehenden Gesamtflotte führen, was wiederum die Nachfrage nach Aftermarket-Leistungen ankurbeln dürfte.

Langfristige Aussichten

Wir gehen davon aus, dass mit dem Wachstum durch das C Series-Flugzeug einer erwarteten langfristigen Verringerung der bestehenden Gesamtflotte für unsere bestehenden Programme entgegengewirkt wird und es in der Folge zu einem Anstieg der bestehenden Gesamtflotte an Verkehrsflugzeugen kommen wird. Die traditionellen Märkte wie Nordamerika und Europa sollten in puncto Marktgröße weiterhin dominieren. Da jedoch der Flottenausbau in den nicht-traditionellen Märkten wie Afrika, dem Nahen Osten, Südasien und China immer mehr an Fahrt gewinnt, ergeben sich in diesen Ländern neue Chancen für Kundenservice-Leistungen. In den nächsten zehn Jahren dürften die Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen am stärksten in Wachstumsmärkten wie Südasien und China zunehmen. Es ist davon auszugehen, dass diese steigende Nachfrage zusammen mit unserem Kundendienstangebot das Wachstum außerhalb der traditionellen Märkte antreiben wird.⁽¹⁾ Die Finanzlage der Fluggesellschaften hat sich in den vergangenen Jahren verbessert und Rekordhöhen erreicht⁽²⁾. Die Margen werden jedoch nach wie vor durch gravierende Kostentreiber wie Arbeitskräfte, Wartung und Treibstoff beeinträchtigt. Die Betreiber versuchen immer stärker, ihre Kosten zu senken, und konzentrieren sich

dabei auch auf eine Verringerung ihrer Wartungsausgaben.

Die globale Flotte an Verkehrsflugzeugen umfasst mehr als 26.000 Maschinen und wird bis 2028 voraussichtlich mit einer CAGR von 3,7 % auf ca. 38.000 Maschinen steigen. Der Anteil von Nordamerika dürfte in den nächsten 10 Jahren um 6 % zurückgehen, da das dortige Nettowachstum durch erhebliche Anstrengungen der großen Betreiber zum Austausch ihrer Flotten gebremst wird. Die Märkte in Asien werden voraussichtlich die höchsten Wachstumsraten aufweisen und damit im Prognosezeitraum zu der weltweit größten Region und zum Entwicklungszentrum für die Branche der Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen werden. Es wird damit gerechnet, dass die weltweite Nachfrage nach Wartungen, Reparaturen und Überholungen von Verkehrsflugzeugen bis 2028 mit einer CAGR von 4,0 % von USD 77 Mrd. auf etwa USD 115 Mrd. steigen wird.⁽³⁾

⁽¹⁾ Gemäß unserer Commercial Aircraft Market Forecast (Prognose für den Verkehrsflugzeugmarkt), die im September 2017 veröffentlicht wurde und unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽²⁾ Gemäß der Prognose der IATA im Jahresbericht "Economic Performance of the Airline Industry" vom Dezember 2017.

⁽³⁾ Gemäß dem von Oliver Wyman verfassten Bericht "Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2018-2028" vom Januar 2018.

ERGEBNISANALYSE

Ergebnisse spiegeln den Produktionsanlauf des C Series-Flugzeugprogramms wider

Ertragslage

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	\$ 677	\$ 699	\$ 2.382	\$ 2.617
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ (124)	\$ (127)	\$ (305)	\$ (353)
Abschreibungen	18	14	67	64
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-	-	5	-
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	(142)	(141)	(377)	(417)
Sonderposten	5	3	8	486
EBIT	\$ (147)	\$ (144)	\$ (385)	\$ (903)
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	(21,0)%	(20,2) %	(15,8)%	(15,9) %
EBIT-Marge	(21,7)%	(20,6) %	(16,2)%	(34,5) %

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

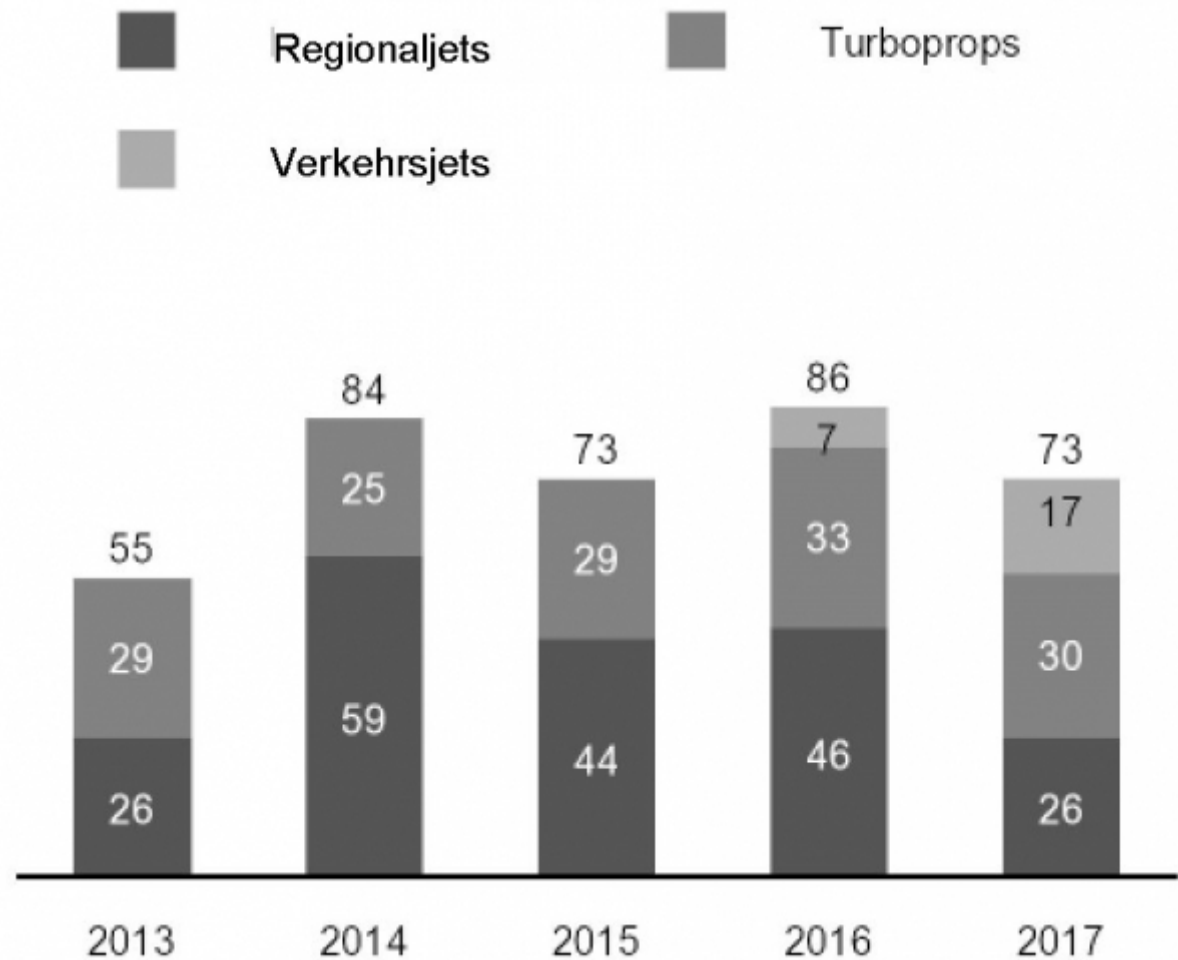
Umsatzerlöse

Der Rückgang um USD 22 Mio. im vierten Quartal ist in erster Linie auf niedrigere Umsatzerlöse mit Gebrauchtflugzeugen zurückzuführen.

Der Rückgang um USD 235 Mio. im Geschäftsjahr ist hauptsächlich durch geringere Auslieferungen von Regionaljets nach der bereits angekündigten Anpassung der Produktionsrate sowie durch geringere Auslieferungen von Turboprops und niedrigere Umsatzerlöse mit Gebrauchtflugzeugen bedingt. Teilweise kompensiert wurde der Rückgang durch die höhere Zahl der Auslieferungen von C Series-Flugzeugen.

FLUGZEUGAUSLIEFERUNGEN NACH KATEGORIEN*

(nach Geschäftsjahren; in Stück)



* Die Auslieferungen von Verkehrsflugzeugen enthielten in den Geschäftsjahren 2013, 2014 und 2015 auch Auslieferungen von 3, 2 bzw. 3 Amphibienflugzeugen.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Es wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

	Verweis	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
		2017	2016	2017	2016
Restrukturierungsaufwand	1	\$ 5	\$ 3	\$ 8	\$ 3
Rückstellung für belastende Verträge - C Series-Flugzeugprogramm	2	-	-	-	516

		Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	Verweis	2017	2016	2017	2016
Pensionsverpflichtung	3	-	-	-	(33)
		\$ 5	\$ 3	\$ 8	\$ 486
Auswirkung auf die EBIT-Marge		(0,7)%	(0,4) %	(0,4)%	(18,6) %

¹. Entspricht Restrukturierungsaufwendungen in Verbindung mit zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen.

². Im Zusammenhang mit dem im zweiten Quartal 2016 erfolgten Abschluss von Festaufträgen über C Series-Flugzeuge bildeten wir eine Rückstellung für belastende Verträge in Höhe von USD 492 Mio. auf konsolidierter Basis und von USD 24 Mio. im Bereich Konzernaufwendungen und Eliminierungen.

³. Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer im zweiten Quartal 2016 darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurde die faktische Verpflichtung in Höhe von USD 33 Mio. aufgelöst.

EBIT-Marge

Der Rückgang der EBIT-Marge vor Sonderposten um 0,8 Prozentpunkte im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- eine negative Abweichung bei Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde;
- eine geringere Kompensierung der gestiegenen Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten; und
- niedrigere Flugzeugmargen, hauptsächlich aufgrund des Produktionsanlaufs des C Series-Flugzeugprogramms.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine positive Abweichung bei zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde; und
- verbesserte Margen bei Aktivitäten im Zusammenhang mit Gebrauchtflyzeugen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,1 Prozentpunkte.

Die EBIT-Marge vor Sonderposten erhöhte sich im Geschäftsjahr um 0,1 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- einer positiven Abweichung bei zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten und eines Gewinns aus dem Abgang von Sachanlagen, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurden;
- verbesserter Margen bei Aktivitäten im Zusammenhang mit Gebrauchtflyzeugen; und
- eines höheren Ergebnisbeitrags des Aftermarket-Geschäfts aufgrund eines vorteilhaften Mixes aus Aftermarket-Aktivitäten und Flugzeugauslieferungen sowie höherer Margen, die in diesem Geschäftsjahr erzielt wurden.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- niedrigere Flugzeugmargen, hauptsächlich aufgrund des Produktionsanlaufs des C Series-Flugzeugprogramms, teilweise kompensiert durch eine günstige Entwicklung des CAD-Wechselkurses nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften;
- eine negative Abweichung bei Rückstellungen für Kredit- und Restwertgarantien, die in den sonstigen Aufwendungen erfasst wurde; und
- eine geringere Kompensierung der gestiegenen Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 18,3 Prozentpunkte.

Produktentwicklung**Investitionen in die Produktentwicklung**

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge ⁽¹⁾	\$ 29	\$ 113	\$ 122	\$ 365
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁽²⁾	3	2	6	4
	\$ 32	\$ 115	\$ 128	\$ 369
in % der Umsatzerlöse	4,7%	16,5%	5,4%	14,1%

Die Zugänge zu den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen betreffen die Entwicklung des C Series-Flugzeugprogramms. Im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 sind die Zugänge zu den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen verglichen mit den Vorjahreszeiträumen zurückgegangen, weil das C Series-Flugzeugprogramm im Jahr 2016 die Zertifizierung erhalten hat.

Der Buchwert der im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge betrug zum 31. Dezember 2017 USD 2,6 Mrd. und lag damit auf der gleichen Höhe wie im Vorjahr. Der Buchwert zum 31. Dezember 2017 entfällt im Wesentlichen auf die im Rahmen des C Series-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeuge, die zum 31. Dezember 2017 nach der im vierten Quartal 2017 verkündeten strategischen Partnerschaft mit Airbus zusammen mit anderen CSALP-Vermögenswerten und -Verbindlichkeiten unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen werden.⁽³⁾

⁽¹⁾ Der Nettobetrag wurde in den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen aktiviert, ebenso wie der Betrag, der bei Lieferung der Flugzeuge für erworbene Entwicklungskosten, die bei den Zulieferern angefallen sind, an die Zulieferer gezahlt wurde.

⁽²⁾ Ohne Abschreibungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge von USD 10 Mio. und USD 36 Mio. im vierten Quartal bzw. im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 (USD 10 Mio. und USD 24 Mio. für das vierte Quartal bzw. das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016), da die zugehörigen Investitionen bereits unter den im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen erfasst sind.

⁽³⁾ Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Überleitung des Buchwerts von im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeugen

Stand zum 31. Dezember 2016	\$ 2.586
Nettoinvestition in die Produktentwicklung im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm	90
Abschreibungen und Wertminderungen auf im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	(41)
Stand zum 31. Dezember 2017	\$ 2.635 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Nach dem erwarteten Abschluss unserer C Series-Partnerschaft mit Airbus werden wir das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Der Buchwert der im Rahmen von Verkehrsflugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge zum 31. Dezember 2017 enthält einen Betrag von USD 2.583 Mio. im Zusammenhang mit dem C Series-Flugzeugprogramm, der unter den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen wird. Weitere Einzelheiten zu der Transaktion und ihrer bilanziellen Behandlung zum 31. Dezember 2017 sind im Abschnitt "Strategische Partnerschaft" im Berichtsteil "Commercial Aircraft" sowie im Konzernabschluss in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten. Aktivierte Fremdkapitalkosten, die in den im Rahmen des C Series-Flugzeugprogramms verwendeten Werkzeugen enthalten sind, beliefen sich zum 31. Dezember 2017 auf USD 296 Mio. (USD 299 Mio. zum 31. Dezember 2016).

Flugzeugauslieferungen, Aufträge, Book-to-Bill-Verhältnis und Auftragsbestand**Flugzeugauslieferungen**

Vierte Quartale zum 31. Dezember

Geschäftsjahre zum 31. Dezember

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2017	2016	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017	2016
(in Stück)	2017	2016	2017	2016
Verkehrsjets				
CS100	-	3	3	5
CS300	5	2	14	2
Regionaljets				
CRJ700	-	-	1	1
CRJ900	4	5	18	37
CRJ1000	3	3	7	8
Turboprops				
Q400	10	10	30	33
	22	23	73	86

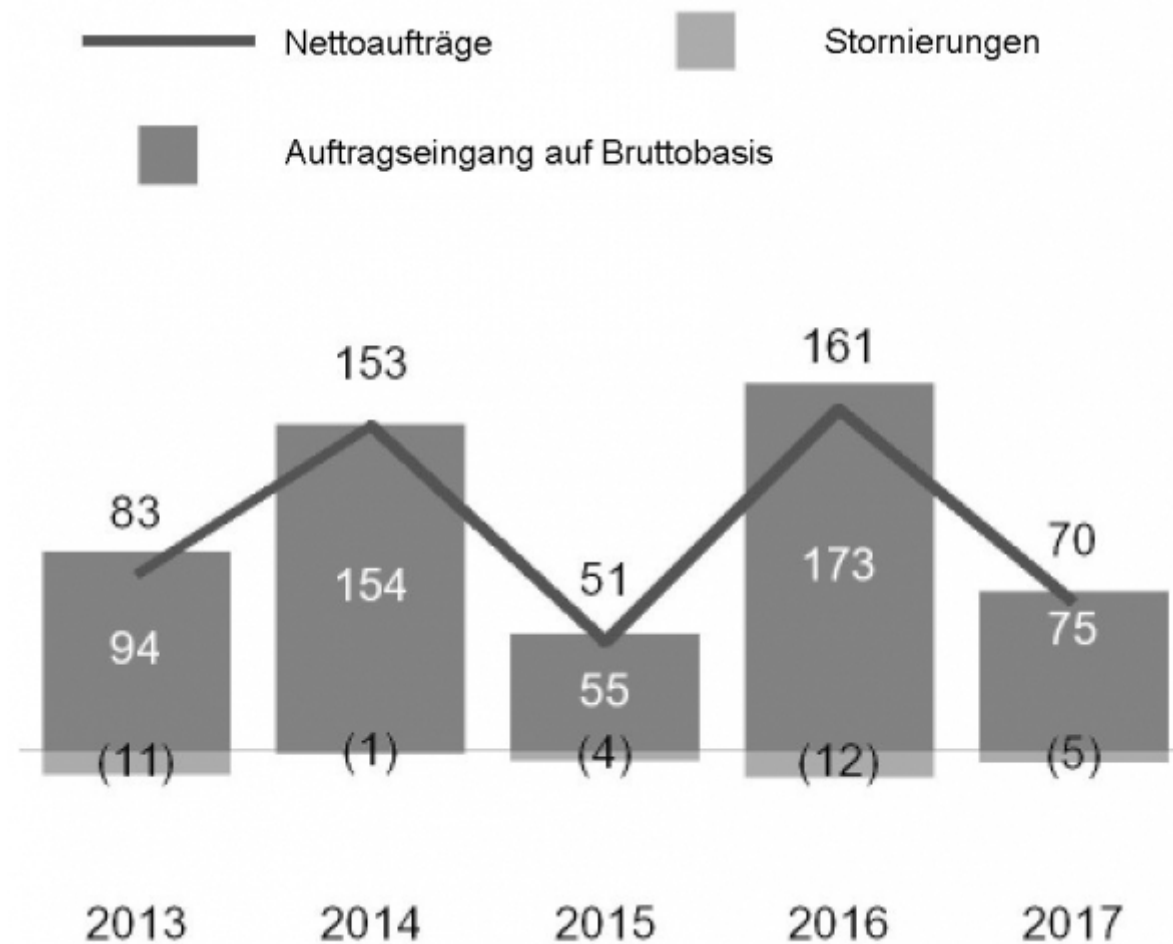
Nettoaufträge

(in Stück)	Vierte Quartale zum 31. Dezember 2017	2016	Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017	2016
(in Stück)	2017	2016	2017	2016
Verkehrsjets				
CS100	-	-	-	75
CS300	12	2	12	42
Regionaljets				
CRJ900	6	-	16	19
Turboprops				
Q400	4	7	42	25
	22	9	70	161
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽¹⁾	1,0	0,4	1,0	1,9

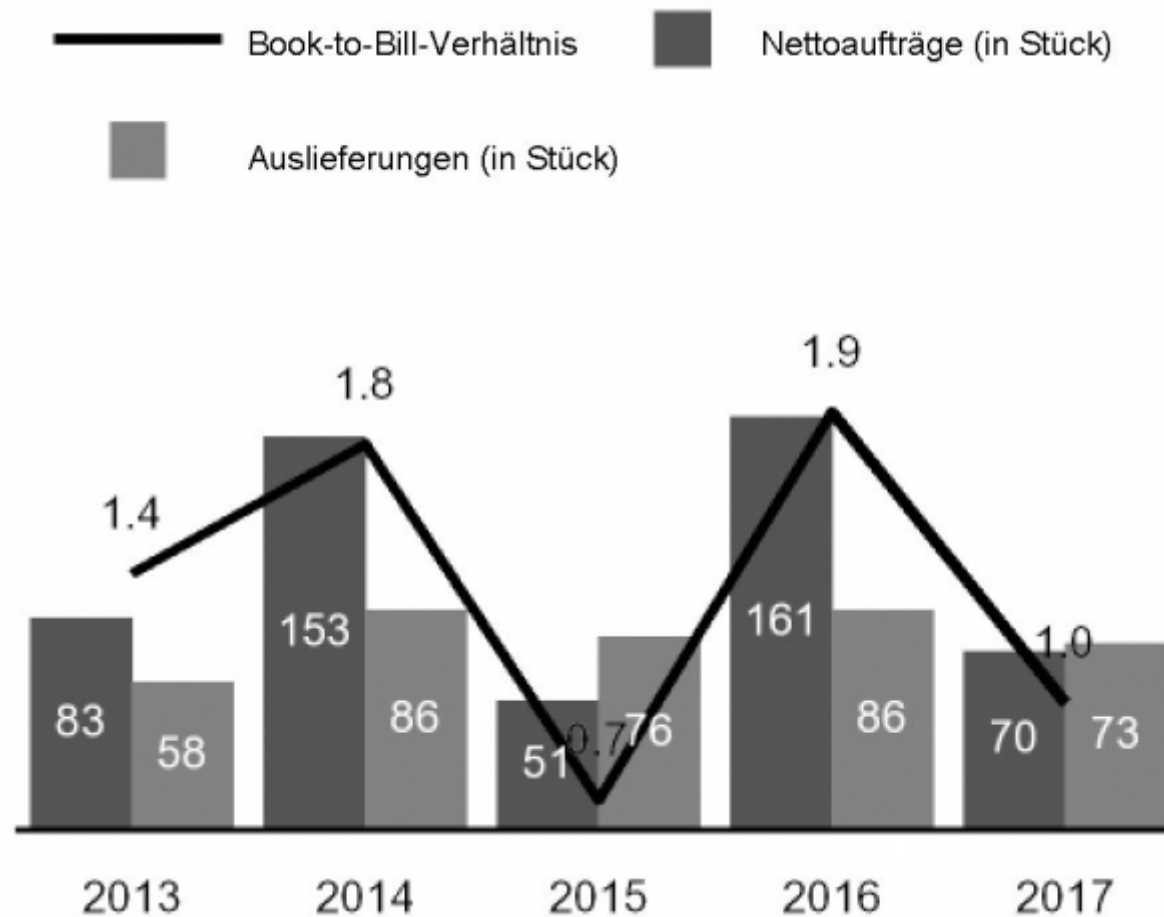
⁽¹⁾ Verhältnis zwischen Nettoauftragseingang und Flugzeugauslieferungen (in Stückzahlen).

NETTOAUFTRÄGE FÜR VERKEHRSFLUGZEUGE

(nach Geschäftsjahren; in Stück)

**BOOK-TO-BILL-VERHÄLTNIS BEI VERKEHRSFLUGZEUGEN**

(nach Geschäftsjahren)



Die folgende Übersicht zeigt die Großaufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 eingegangen sind:

Kunde	Festauftrag	Wert ⁽¹⁾	Optionen ⁽²⁾
Viertes Quartal			
EgyptAir Holding Company (Ägypten) ⁽³⁾	12 CS300	\$ 1.100	-
Nicht genannter Kunde	6 CRJ900	\$ 290	6 CRJ900
Drittes Quartal			
SpiceJet Limited (Indien) ⁽⁴⁾	25 Q400	\$ 850	-
Zweites Quartal			
Philippine Airlines, Inc. (Philippinen)	7 Q400	\$ 235	-
Ethiopian Airlines Enterprise (Äthiopien)	5 Q400	\$ 162	-
Erstes Quartal			
CityJet (Irland)	10 CRJ900	\$ 467	-

⁽¹⁾ Wert des Festauftrags ausgehend vom Listenpreis.

⁽²⁾ Nicht im Auftragsbestand enthalten.

(3) Der Kaufvertrag enthält auch Kaufrechte für weitere 12 CS300-Flugzeuge, die im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 nicht enthalten sind. Ausgehend vom Listenpreis hat der Auftrag, einschließlich der Kaufrechte, einen Wert von bis zu USD 2,2 Mrd.

(4) Der Kaufvertrag enthält auch Kaufrechte für weitere 25 Q400-Flugzeuge, die im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 nicht enthalten sind. Ausgehend vom Listenpreis hat der Auftrag, einschließlich der Kaufrechte, einen Wert von bis zu USD 1,7 Mrd.

Auftragsbestand und Optionen für Verkehrsflugzeuge

(in Stück)	Zum 31. Dezember			
	2017		2016	
	Festauftrag	Optionen	Festauftrag	Optionen
Verkehrsjets				
CS100	115 ⁽¹⁾	94	118 ⁽¹⁾	99
CS300	233 ⁽¹⁾	128	235 ⁽¹⁾	133
Regionaljets				
CRJ700	8	-	9	-
CRJ900	24	6	26	18
CRJ1000	10	-	17	-
Turboprops				
Q400	43	-	31	12
	433	228	436	262

(1) Der Gesamtbestand von 348 Aufträgen beinhaltet 122 Festaufträge mit Umwandlungsrecht in das andere C Series-Modell zum 31. Dezember 2017 (31. Dezember 2016: Gesamtbestand von 353 Aufträgen, der 137 Festaufträge mit Umwandlungsrecht in das andere C Series-Modell beinhaltet).

Entsprechend unseren bereits angekündigten Anpassungen der Produktionsrate sind die Auslieferungen von Regionaljets im Geschäftsjahr 2017 niedriger als im Vorjahr. Demgegenüber steht allerdings die Zunahme der CS300-Auslieferungen.

Bezogen auf die ausgelieferten Einheiten in der Kategorie mit 60 bis 100 Sitzen hatten wir im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2017 einen Marktanteil von 27 %. Der entsprechende Marktanteil im 3-Jahres-Zeitraum zum 31. Dezember 2016 betrug 29 %.⁽¹⁾

Der Rückgang der Aufträge im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 verglichen mit dem Vorjahr ist in erster Linie durch Großaufträge über C Series-Flugzeuge im zweiten Quartal 2016 (hauptsächlich von der Delta Air Lines, Inc. und Air Canada) bedingt. Demgegenüber steht der größte jemals erhaltene Auftrag über Q400-Turboprops, der im dritten Quartal 2017 von SpiceJet, dem Erstkunden dieses Flugzeugtyps mit einer Extrakapazität von 90 Sitzen, erteilt wurde.

Der Rückgang der Stornierungen im Geschäftsjahr 2017 verglichen mit dem Vorjahr resultiert hauptsächlich aus der im August 2016 erfolgten Neugestaltung des Kaufvertrags, der 2013 mit der Flugzeugleasinggesellschaft Ilyushin Finance Co. (IFC) mit Sitz in Moskau abgeschlossen wurde. Der Festauftrag wurde von 32 CS300-Flugzeugen mit Optionen auf weitere 10 CS300-Flugzeuge auf 20 CS300-Flugzeuge und eine Q400-Turboprop mit Optionen auf weitere 5 Q400-Turboprops geändert.

(1) Unsere Schätzungen, basierend auf Auslieferungsdaten aus der Ascend-Flottendatenbank von Flightglobal.

Im vierten Quartal unterzeichneten wir eine Absichtserklärung (Letter of Intent) mit einem europäischen Kunden über bis zu 61 C Series-Flugzeuge, bestehend aus einem Festauftrag über 31 Maschinen mit Optionen auf weitere 30 Maschinen. Ausgehend vom Listenpreis des Flugzeugs hätte der Festauftrag einen Wert von rund USD 2,4 Mrd. Bei vollständiger Ausübung der Optionen würde der Auftragswert auf fast USD 4,8 Mrd. steigen. Diese Absichtserklärung ist im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 nicht enthalten. Sie wird erst mit der Ausfertigung eines Kaufvertrags wirksam.

Nach dem Ende des Geschäftsjahres gaben wir den Abschluss eines Kaufvertrags mit der Conair Group Inc. über sechs Q400-Flugzeuge bekannt. Diese Flugzeuge sollen zu Mehrzweck-Löschflugzeugen umgerüstet werden. Ausgehend vom Listenpreis hat der Festauftrag einen Gesamtwert von rund USD 206 Mio. Von diesem Kaufvertrag waren vier Flugzeuge nicht im Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 enthalten.

Personalbestand

Gesamtzahl der Mitarbeiter

	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	4.700	4.800
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	425	550
	5.125	5.350
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	42%	42 %

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Personalbestand zum 31. Dezember 2017 um 225 Mitarbeiter bzw. 4 % zurückgegangen.

Der Hauptgrund für diesen Rückgang sind Personalkürzungen, insbesondere infolge der vor kurzem angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, teilweise kompensiert durch die strategische Einstellung neuer Mitarbeiter zur Unterstützung der Anlaufphase des C Series-Flugzeugprogramms.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten von Commercial Aircraft die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 2.950 Mitarbeiter bzw. 63 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2017 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT**Abschluss eines Vertrags mit Airbus über den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der C Series Aircraft Limited Partnership**

Am 16. Oktober 2017 schlossen wir einen Vertrag mit der Airbus SE (Airbus) ab, dem zufolge Airbus für die CSALP, das Produktions- und Vertriebsunternehmen des C Series-Flugzeugs, sein Know-how in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst bereitstellen wird. Zum Zeitpunkt des Closing wird Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP erwerben. Bombardier und Investissement Québec (IQ) werden ca. 31 % bzw. 19 % der Anteile halten.

Die Unternehmenszentrale der CSALP sowie ihre primäre Montageanlage und die damit zusammenhängenden Funktionen werden in Québec verbleiben und dabei von der weltweiten Reichweite und Größe von Airbus profitieren. Die globale Branchenpräsenz von Airbus wird durch die Endmontageanlage in Kanada sowie die zusätzliche C Series-Produktion am Airbus-Standort in Alabama, USA, erweitert.

Eigentumsstruktur und wichtigste Vertragselemente

Das C Series-Flugzeugprogramm wird von der CSALP betrieben, an der Bombardier und IQ zum 31. Dezember 2017 eine Beteiligung von ca. 63 % bzw. 37 % halten. Der Investitionsvertrag sieht vor, dass Airbus eine Beteiligung von 50,01 % an der CSALP erwirbt. Airbus wird kommerzielle Vereinbarungen in Bezug auf (i) Vertriebs- und Marketingunterstützung für das C Series-Flugzeugprogramm, (ii) das Beschaffungsmanagement, wozu auch die Leitung von Verhandlungen zur Verbesserung von Lieferantenverträgen der CSALP gehört, und (iii) Kundensupport abschließen. Zum Zeitpunkt des Closing wird keiner der Partner Bareinzahlungen leisten und die CSALP wird keine finanziellen Verbindlichkeiten übernehmen. Es ist außerdem vorgesehen, dass Bombardier seinen derzeitigen Finanzierungsplan für die CSALP fortführt und, falls erforderlich, die Liquiditätsengpässe der CSALP während des ersten Jahres nach dem Closing in Höhe von maximal USD 350 Mio. und während des zweiten und dritten Jahres nach dem Closing in Höhe von insgesamt maximal USD 350 Mio. für beide Jahre ausgleicht. Im Gegenzug erhält Bombardier stimmrechtslose Anteile an der CSALP mit einer kumulierten Jahresdividende von 2 %. Alle Liquiditätsengpässe, die innerhalb dieser Zeiträume über die vorstehend aufgeführten Beträge hinausgehen, sind zu gleichen Teilen von dem Konzern, Airbus und IQ (im letzteren Fall in eigenem Ermessen) zu tragen.

Airbus werden Kaufrechte in Bezug auf die gesamten Anteile von Bombardier an der CSALP zum Marktwert gewährt, wobei der Betrag für stimmrechtslose Anteile auf den investierten Betrag zuzüglich aufgelaufener, aber noch nicht gezahlter Dividenden begrenzt ist. Die Kaufrechte umfassen auch ein Kaufrecht, das frühestens 7,5 Jahre

nach dem Closing ausübbar ist. Bei Eintritt bestimmter Umstände wie Änderungen der Beherrschungsverhältnisse bei Bombardier kann das Kaufrecht jedoch früher ausgeübt werden. Bombardier werden entsprechende Verkaufsrechte gewährt, wonach Bombardier verlangen kann, dass Airbus nach Ablauf desselben Zeitraums die Bombardier-Anteile zum Marktwert erwirbt. Die Anteile von IQ können von der CSALP unter bestimmten Bedingungen ab dem Jahr 2023 zum Marktwert zurückgekauft werden. IQ werden entsprechende Verkaufsrechte gewährt, wonach IQ verlangen kann, dass die CSALP ab dem Jahr 2023 unter bestimmten Bedingungen die Anteile von IQ zum Marktwert erwirbt. Darüber hinaus werden IQ Mitverkaufsrechte (tag along rights) gewährt, wenn Bombardier seine Anteile an der CSALP verkauft. Das Board of Directors der CSALP wird zu Beginn aus sieben Directors bestehen, von denen vier von Airbus, zwei von Bombardier und einer von IQ vorgeschlagen werden. Airbus erhält das Recht, den Chairman der CSALP zu ernennen.

Die Transaktion umfasst auch die Ausgabe von Optionsscheinen an Airbus zum Zeitpunkt des Closing, die zum Bezug von bis zu 100.000.000 Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) von Bombardier zu einem Ausübungspreis je Aktie in Höhe des US-Dollar-Gegenwerts von CAD 2,29 berechtigen. Die Optionsscheine haben eine Laufzeit von fünf Jahren ab dem Datum der Ausgabe, sind nicht börsennotiert und sehen marktübliche Anpassungsbestimmungen vor, u. a. im Falle von gesellschaftsrechtlichen Änderungen, Aktiensplits, Sachdividenden, Zuteilungen von Rechten, Optionen oder Bezugsrechten an alle oder im Wesentlichen alle Aktionäre oder Aktionärsvereinigungen. Die Toronto Stock Exchange (TSX) hat die Annahme der Privatplatzierung dieser Optionsscheine beschlossen und die Zulassung der Class-B-Aktien zur amtlichen Notierung an der TSX gemäß ihren Optionsbedingungen unter Vorbehalt genehmigt. Die Börsennotierung kann nur erfolgen, wenn Bombardier alle Zulassungsvoraussetzungen der TSX erfüllt hat.

Die Transaktion wurde von den Boards of Directors von Airbus und Bombardier sowie von der Regierung von Québec genehmigt. Allerdings müssen noch die entsprechenden regulatorischen Genehmigungen eingeholt werden und sonstige Bedingungen, die für derartige Transaktionen üblich sind, erfüllt werden. Es kann nicht garantiert werden, dass die Transaktion abgeschlossen wird und die Bedingungen, die für sie gelten, erfüllt werden. Derzeit wird mit dem Abschluss der Transaktion im Jahr 2018 gerechnet.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Siehe hierzu den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Umsatzerlöse	~ USD 2,9 Mrd.	~ USD 2,5 Mrd.	USD 2,4 Mrd.	~ USD 2,7 Mrd.
EBIT vor Sonderposten	~ (USD 400 Mio.)	Unverändert	(USD 377 Mio.)	~ (USD 350 Mio.)
Flugzeugauslieferungen (in Stück)	80 bis 85	~ 70 bis 75, davon ~ 20 bis 22 C Series	73, davon 17 C Series und 56 CRJ und Q400 Series	~ 75, davon ~ 40 C und ~ 35 CRJ und Q400

Prognose für 2017

Im dritten Quartal 2017 korrigierten wir die Umsatz- und Auslieferungsprognosen für das Segment Commercial Aircraft aufgrund von erneuten Verzögerungen bei der Triebwerklieferung von Pratt & Whitney für das C Series-Flugzeug. Außerdem wurden einige Triebwerke, die ursprünglich für die Produktion von Flugzeugen im vierten Quartal vorgesehen waren, für den Austausch von Triebwerken für bestehende C Series-Kunden verwendet. Infolgedessen haben wir die Umsatzprognose auf rund USD 2,5 Mrd. und die Auslieferungsprognose auf etwa 70 bis 75 Einheiten, darunter Auslieferungen von rund 20 bis 22 C Series-Flugzeugen, korrigiert. Die Prognose des negativen EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ für das Segment Commercial Aircraft blieb unverändert.⁽¹⁾

Die Gesamtauslieferungen 2017 entsprachen unserer Prognose, während die Auslieferungen von C Series-Flugzeugen aufgrund von kurzfristigen Verzögerungen zum Jahresende niedriger als erwartet ausgefallen sind.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2018

2018 wird sich die Produktion von C Series-Flugzeugen im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich verdoppeln und ca. 40 geplante Auslieferungen umfassen. Unsere Produktion für die CRJ Series-Reihe und das Q400-Flugzeug wird unserem Auftragsbestand entsprechend auf rund 35 Auslieferungen im Jahr 2018 abgestimmt werden. Die Rentabilitätsprognose für 2018, bestehend aus einem negativen EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ von ca. USD 350 Mio., stellt - trotz der voraussichtlichen Verdopplung der Produktion im Jahr 2018 - eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr dar. Mit dem Produktionsanlauf des C Series-Flugzeugprogramms rechnen wir damit, dass der verwässernde Effekt der ersten Produktionsjahre dieses Programms teilweise durch erwartete Einsparungen kompensiert wird, die sich durch Verbesserungen der Produktionslernkurve sowie der operativen Performance infolge der Transformationsinitiativen ergeben.⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf dem EBIT vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt. Außerdem wird in der Prognose für 2018 von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss der C Series-Partnerschaft mit Airbus werden wir das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte die C Series-Partnerschaft mit Airbus vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 abgeschlossen werden, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms auf unsere Ergebnisse und Prognosen auswirken.

⁽⁴⁾ Die negative EBIT-Marge vor Sonderposten ist hauptsächlich auf den verwässernden Effekt der ersten Produktionsjahre des C Series-Flugzeugprogramms zurückzuführen. Die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm verursachen höhere Kosten als spätere Produktionseinheiten und die Absatzpreise der ersten Produktionseinheiten sind in der Regel niedriger.

Zukunftsbezogene Aussagen:

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf folgenden Annahmen:

- Auslieferungen basierend auf einem aktuellen Festauftragsbestand und geschätzten künftigen Auftragseingang;⁽²⁾
- dem Produktionsanlauf und der Auslieferungen sowie der Einhaltung der geplanten Kosten in Bezug auf das C Series-Flugzeugprogramm, einschließlich Lernkurvenverbesserungen;
- unserer Fähigkeit, unsere Marktposition und das Produktnutzenversprechen bei den CRJ Series- und Q400-Flugzeugprogrammen zu verbessern;
- der Anpassung der Produktionsraten an die Marktnachfrage;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und an uns zu binden;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen;
- der Stabilität von Wechselkursen; und
- In der Prognose für 2018 wird von der weiteren Konsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms im gesamten Geschäftsjahr 2018 ausgegangen. Nach dem erwarteten Abschluss seiner C Series-Partnerschaft mit Airbus wird Bombardier das C Series-Flugzeugprogramm nicht mehr in den Konzernabschluss einbeziehen. Sollte der Abschluss der C Series-Partnerschaft vor dem Ende des Geschäftsjahres 2018 erfolgen, wird sich die darauf folgende Entkonsolidierung des C Series-Flugzeugprogramms durch Bombardier auf unsere ausgewiesenen Ergebnisse und Prognosen auswirken.

⁽¹⁾ Vgl. hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. Wachstum des realen BIP, Passagiervolumen, Treibstoffpreise, Rentabilität der Fluggesellschaften, Umweltschutzbestimmungen, Flugzeugauslieferungen, Nachfrage zur Ersetzung bestehender Flugzeuge, bestehende Gesamtflotte an im Betrieb befindlichen Flugzeugen, Flugzeugnutzungsraten und Durchschnittsalter der Flotte. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

AEROSTRUCTURES AND ENGINEERING SERVICES

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN

WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION

RENTABILITÄT

LIQUIDITÄT

KUNDENZUFRIEDENHEIT

AUFTRAGSABWICKLUNG

• Umsatzerlöse als Kennzahl des Wachstums. • Marktanteil gemessen am Umsatz als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.

• EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽¹⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ als Kennzahlen der Performance.

• Freier Cashflow⁽¹⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

• Pünktlichkeit der Auslieferung von Flugzeugstrukturen als Maß für unser Kundenengagement.

• Erreichung von Meilensteinen bei der Programmentwicklung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

ÜBERBLICK

Beitrag zur Verbesserung der operativen Performance von Bombardier

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Prognose für 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Umsatzerlöse	~ USD 1,7 Mrd.	Unverändert	USD 1,6 Mrd.	~ USD 2,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	> 8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	> 8,5 %

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 1.570	\$ 1.549	1%
Externer Auftragseingang	443	392	13%

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Externes Book-to-Bill-Verhältnis ⁽³⁾	1,1	0,9	0,2
EBIT	\$ 150	\$ 128	17%
EBIT-Marge	9,6%	8,3%	130 BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 157	\$ 124	27%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	10,0%	8,0%	200 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 207	\$ 175	18%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	13,2%	11,3%	190 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 22	\$ 20	10%
Zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Externer Auftragsbestand	\$ 87	\$ 42	107%

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

— Die finanzielle Ergebnisentwicklung des Segments Aerostructures and Engineering Services im Geschäftsjahr 2017 entsprach unseren Erwartungen. Die Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr beliefen sich auf insgesamt USD 1,6 Mrd., während die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ bei 10,0 % lag. Die gegenüber der Prognose und dem Vorjahr deutliche Zunahme der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ auf 15,3 % im vierten Quartal zeigt die positive Entwicklung der erwarteten Kostensenkungen bei den von uns für das C Series-Flugzeugprogramm hergestellten Komponenten, die gemäß den Bilanzierungsvorschriften für langfristige Verträge erfasst wurden.

— Während des vierten Quartals gab Bombardier Aerostructures and Engineering Services bekannt, dass es von Airbus mit der Lieferung eines neuen Triebwerksgondelprogramms für die A320neo-Flugzeugfamilie, die mit Triebwerken des US-Herstellers Pratt & Whitney ausgestattet ist, beauftragt wurde. Dieser Vertrag bekräftigt unsere langfristige Strategie, unsere Kapazitäten auf dem Markt für Triebwerksgondeln weiter auszubauen und uns auf die Lieferung innovativer Produkte und Dienstleistungen mit hohem Mehrwert zu konzentrieren.

⁽¹⁾ Weitere Einzelheiten zur Prognose für 2018 sind in dem Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Aerostructures and Engineering Services" enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ Verhältnis zwischen externen Neuaufträgen und Außenumsatzerlösen.

UNTERNEHMENSPROFIL

Weltweit führende Kompetenzen

Aerostructures and Engineering Services ist auf die Produktion struktureller Flugzeugkomponenten und die Erbringung von Engineering-Leistungen spezialisiert und entwickelt und fertigt Flugzeugstrukturen für Bombardier und andere Hersteller von Flugzeugen und Flugzeugstrukturen.

Aerostructures and Engineering Services ist der größte Lieferant von strukturellen Flugzeugkomponenten für die laufenden Programme von Bombardier sowie für die C Series-, Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme. Zu den gelieferten Komponenten gehören Cockpits, aus Verbundwerkstoffen gefertigte Tragflügel für das C Series-Flugzeugprogramm und der hintere Flugzeugrumpf für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme. Unser kurz- bis mittelfristiges Ziel besteht nach wie vor darin, neue Technologien zu entwickeln, fristgerecht zu liefern und Kosteneinsparungen zu erzielen, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer laufenden und in der Entwicklung befindlichen Programme zu steigern.

Wir sind mit Produktions- und Engineeringstandorten in Montréal in Kanada, Belfast in Nordirland, Querétaro in Mexiko und Casablanca in Marokko vertreten. Darüber hinaus verfügen wir über Servicezentren in Dallas, USA, und in Belfast, Nordirland, die Wartungsleistungen (einschließlich größerer Modifikationen und Reparaturen) für

strukturelle Flugzeugkomponenten erbringen.

Dank unserer Mitarbeiter, unseres Know-hows und unserer hochmodernen Technologien sind wir in der Lage, unseren Kunden Produkte und Dienstleistungen in den folgenden Bereichen anzubieten:

Komplexe strukturelle Flugzeugkomponenten aus Verbundwerkstoffen und metallischen Materialien

- Cockpits und Rumpfteile;
- Höhen- und Seitenleitwerke und Heckkonusse;
- komplette Tragflügel aus Verbundwerkstoffen, darunter Baugruppen und Komponenten;
- Triebwerksgondeln; und
- Türen.

Zugehörige Flugzeugsysteme

- Kabelbäume;
- Rohrkomponenten; und
- Hochdruckleitungen.

Engineering-Lösungen

- Entwicklung von Flugzeugstrukturen und Stressanalyse; und
- Bodentest-Leistungen.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Die wichtigsten Marktfaktoren für das Segment Aerostructures sind eng verknüpft mit bestimmten Indikatoren wie dem Wirtschaftswachstum (BIP pro Kopf), der politischen Stabilität, dem Fluggastaufkommen und der Stilllegungsquote bei Flugzeugen. Dieser Markt wird insbesondere von der Zahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen sowie dem Wachstum der Produktionsraten und Auftragsbestände in verschiedenen Luftfahrtbereichen beeinflusst.

Es werden die folgenden zentralen Indikatoren genutzt, um die Situation des Marktes für Flugzeugstrukturen und Engineering-Leistungen kurzfristig zu überwachen:

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
Anzahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen durch Original Equipment Manufacturers (OEMs)	Im nächsten Jahrzehnt könnte die Entwicklung neuer Single-Aisle-Produkte an den Start gehen. Außerdem werden neue Programme aus China und Russland erwartet. ⁽¹⁾ Auf dem Markt für Geschäftsflugzeuge wird damit gerechnet, dass bis 2020 mehrere neue Programme den Flugdienst aufnehmen werden. ⁽²⁾	▲
Produktionsraten/Auslieferungen bei OEMs	Die Auftragsbestände der OEMs von Verkehrsflugzeugen sind nach wie vor hoch. Der Produktionshochlauf des C Series-Flugzeugprogramms ist bei Bombardier in vollem Gange. Obwohl bestimmte OEMs ihre Produktionsraten bei Geschäftsflugzeugprogrammen heruntergefahren haben, wird mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes gerechnet. ⁽³⁾	▲
Wachstumsrate der weltweiten Flotte	Es wird erwartet, dass die weltweite Flotte im Zeitraum 2018 bis 2028 um durchschnittlich 3,7 % pro Jahr von 26.307 Flugzeugen auf 37.978 Flugzeuge wachsen wird. Ein solcher Ausbau der Flotte dürfte positive Auswirkungen auf unser Geschäft mit Aftermarket-Leistungen wie Reparatur und Wartung von Komponenten haben. ⁽⁴⁾	▲
Wachstum im Bereich Wartung, Reparatur und Überholung	Es wird damit gerechnet, dass die weltweite Nachfrage nach Wartungen, Reparaturen und Überholungen von Verkehrsflugzeugen bis 2028 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 4,0 % ⁽⁴⁾ auf etwa USD 115 Mrd. steigen wird.	▲

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Auf Grundlage des von Counterpoint herausgegebenen "Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2017 - The thirteenth review of the Aerostructures Market".

⁽²⁾ Auf Grundlage unserer "Business Aircraft Market Forecast" (Prognose für den Geschäftsflugzeugmarkt), die im Mai 2016 veröffentlicht wurde und auf der speziell eingerichteten Investor-Relations-Website von Bombardier unter der Adresse ir.bombardier.com abgerufen werden kann.

⁽³⁾ Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

⁽⁴⁾ Gemäß dem von Oliver Wyman verfassten Bericht "Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2018-2028" vom Januar 2018.

Da der Umsatz der Branche durch die Lieferung von Flugzeugstrukturen an OEMs auf dem Luftfahrtmarkt generiert wird, unterliegt er denselben Branchen- und Wirtschaftsfaktoren, die in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft" beschrieben werden. Für weitere Informationen zum allgemeinen Luftfahrtmarkt, der das Geschäft mit Flugzeugstrukturen beeinflusst, verweisen wir daher auf die Abschnitte "Branche und Wirtschaftsumfeld" in den Berichtsteilen "Business Aircraft" und "Commercial Aircraft".

Einige aktuelle Marktfaktoren dürften sich kurzfristig positiv auf den Industriezweig Flugzeugstrukturen auswirken. So setzt der Markt für Verkehrsflugzeuge seine starke Performance fort, nachdem sich das Passagiervolumen und die Finanzlage der Fluggesellschaften 2017 weiterhin auf hohem Niveau bewegten. Aufgrund verbesserter Konjunkturaussichten in Kombination mit der Einführung neuer Flugzeugmodelle und Technologien rechnen wir außerdem mit einer weiteren Stabilisierung des Marktes für Geschäftsflugzeuge. Gestützt wird diese Prognose durch die Branchenzuversicht, die über der Schwelle der Marktstabilität liegt⁽¹⁾, höhere US-Unternehmensgewinne und einen geringeren Bestand an Gebrauchtflugzeugen. Insgesamt sind wir nach wie vor davon überzeugt, dass die Flugzeugindustrie langfristig ein erhebliches Wachstumspotenzial aufweist.

Die langfristigen Aussichten für das Segment Aerostructures and Engineering Services sind weiterhin gut. Der weltweite Umsatz auf unserem relevanten und zugänglichen Markt für Flugzeugstrukturen und dem damit verbundenen Aftermarket (einschließlich Reparatur und Überholung von Komponenten, Ersatzteile und anderer Engineering-Leistungen) wird derzeit auf rund USD 77 Mrd. geschätzt und den Erwartungen zufolge bis 2028 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 4,0 % auf USD 115 Mrd. steigen.⁽²⁾ Der Markt umfasst im Wesentlichen die Produktion von Tragflügeln, Triebwerksgondeln und Flugzeugrümpfen, vor allem für große Verkehrsflugzeuge.

⁽¹⁾ Ermittelt anhand des UBS Business Jet Market Indexes. Weitere Informationen sind im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" im Berichtsteil "Business Aircraft" zu finden.

⁽²⁾ Gemäß dem von Oliver Wyman verfassten Bericht "Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2018-2028" vom Januar 2018.

ERGEBNISANALYSE

Verbesserte operative Performance

Ertragslage

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse				
Innenumsatzerlöse	\$ 319	\$ 215	\$ 1.172	\$ 1.119
Außenumsatzerlöse	94	104	398	430
	\$ 413	\$ 319	\$ 1.570	\$ 1.549
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 77	\$ 42	\$ 207	\$ 175
Abschreibungen	14	12	50	51
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	63	30	157	124
Sonderposten	13	6	7	(4)
EBIT	\$ 50	\$ 24	\$ 150	\$ 128
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	15,3%	9,4%	10,0%	8,0%
EBIT-Marge	12,1%	7,5%	9,6%	8,3%

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse

Der Anstieg um USD 94 Mio. im vierten Quartal hat die folgende Ursache:

— höhere Innenumsatzerlöse (USD 104 Mio.), hauptsächlich aufgrund höherer Absatzmengen bei Geschäftsflugzeugen und beim C Series-Flugzeugprogramm im Zusammenhang mit dem Produktionshochlauf.

Dem steht Folgendes gegenüber:

— niedrigere Außenumsatzerlöse (USD 10 Mio.), vor allem aufgrund niedrigerer Absatzmengen.

Der Anstieg um USD 21 Mio. im Geschäftsjahr ist auf Folgendes zurückzuführen:

— höhere Innenumsatzerlöse (USD 53 Mio.), hauptsächlich aufgrund höherer Absatzmengen bei Geschäftsflugzeugen und beim C Series-Flugzeugprogramm im Zusammenhang mit dem Produktionshochlauf. Teilweise kompensiert wurde dies durch den Absatzrückgang bei Regionalverkehrsflugzeugen, der auf die bereits angekündigten Anpassungen der Produktionsrate zurückzuführen ist.

Dem steht Folgendes gegenüber:

—niedrigere Außenumsatzerlöse (USD 32 Mio.), vor allem aufgrund niedrigerer Absatzmengen, teilweise ausgeglichen durch einen Umsatzanstieg im Aftermarket-Bereich.

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Die Sonderposten für das Geschäftsjahr 2017 betrafen Restrukturierungsaufwendungen für bereits angekündigte Restrukturierungsmaßnahmen.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden folgende Sonderposten ausgewiesen:

- ein Rückgang der Pensionsverpflichtungen um USD 43 Mio. Bombardier hatte eine faktische Verpflichtung, bei bestimmten Pensionsplänen freiwillige Rentenerhöhungen vorzunehmen. Nachdem wir die Planteilnehmer darüber informiert hatten, dass wir diese Anpassungen in absehbarer Zukunft entsprechend unserer derzeitigen Praxis voraussichtlich nicht mehr durchführen werden, wurden die Pensionsverpflichtungen aufgrund des Wegfalls der faktischen Verpflichtung entsprechend vermindert; und
- Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von USD 39 Mio. für Restrukturierungsmaßnahmen, die im Februar und Oktober 2016 angekündigt wurden; davon wurden USD 6 Mio. im vierten Quartal erfasst.

EBIT-Marge

Die EBIT-Marge vor Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich im vierten Quartal um 5,9 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- höhere Margen bei internen Aufträgen über Flugzeuge, vor allem aufgrund der erwarteten Kostensenkungen sowie einer günstigen Entwicklung des CAD- und des GBP-Wechselkurses, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften, was dazu geführt hat, dass die Verluste aus dem C Series-Flugzeugprogramm, die im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge erfasst werden, niedriger ausgefallen waren als erwartet; und
- geringere Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten sowie Einsparungen durch Transformationsinitiativen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Margen bei externen Aufträgen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,6 Prozentpunkte.

Die EBIT-Marge vor Sonderposten erhöhte sich im Geschäftsjahr um 2,0 Prozentpunkte, vor allem aufgrund der folgenden Ursache:

- höhere Margen bei internen Aufträgen über Flugzeuge, vor allem aufgrund der erwarteten Kostensenkungen sowie einer günstigen Entwicklung des CAD- und des GBP-Wechselkurses, nach Berücksichtigung des Effekts von Sicherungsgeschäften, was dazu geführt hat, dass die Verluste aus dem C Series-Flugzeugprogramm, die im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge erfasst werden, niedriger ausgefallen waren als erwartet.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- geringere Margen bei externen Aufträgen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) erhöhte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Prozentpunkte.

Auftragsbestand und Book-to-Bill-Verhältnis

Externer Auftragsbestand

Zum

31. Dezember 2017

\$ 87

31. Dezember 2016

\$ 42

Externer Auftragseingang und externes Book-to-Bill-Verhältnis

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Externer Auftragseingang	\$ 93	\$ 84	\$ 443	\$ 392
Externes Book-to-Bill-Verhältnis ⁽¹⁾	1,0	0,8	1,1	0,9

⁽¹⁾ Verhältnis zwischen externen Neuaufträgen und Außenumsatzerlösen.**Personalbestand****Gesamtzahl der Mitarbeiter**

	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	8.800	8.950
Befristet beschäftigte Mitarbeiter ⁽²⁾	1.225	1.050
	10.025	10.000
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt sind	71 %	70 %

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.⁽²⁾ Einschließlich nicht angestellter Mitarbeiter und Mitarbeiter von Subunternehmen.

Zum 31. Dezember 2017 ist der Personalbestand nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Die aktuelle Personalpolitik des Konzerns ist durch strategische Einstellungen neuer Mitarbeiter zur Unterstützung wichtiger Wachstumsprogramme wie der C Series- sowie der Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und andererseits durch Personalkürzungen, insbesondere infolge der angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, gekennzeichnet.

Unser Incentive-basierter Vergütungsplan für Mitarbeiter, die keine Gewerkschaftsmitglieder sind, belohnt an allen Standorten die kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Insgesamt nehmen weltweit ca. 3.750 Mitarbeiter bzw. 43 % der festangestellten Mitarbeiter an dem Programm teil. Im Geschäftsjahr 2017 war die Incentive-Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Umsatzerlöse	~ USD 1,7 Mrd.	Unverändert	USD 1,6 Mrd.	~ USD 2,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	>8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	>8,5 %

Prognose für 2017

Im zweiten Quartal 2017 änderten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ des Segments Aerostructures and Engineering Services für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf etwa 8,0 %. Der Grund hierfür war die Geschäftsentwicklung des Segments in der ersten Hälfte des Jahres 2017. Dank der im vierten Quartal 2017 eingetretenen Steigerung unserer Performance beim C Series-Flugzeugprogramm im Rahmen der Bilanzierung langfristiger Fertigungsaufträge, die auf die erwarteten Kostensenkungen zurückzuführen ist, konnten wir unsere geänderte Prognose für die EBIT-Marge übertreffen.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2018

Wir gehen davon aus, dass sich unsere Umsätze 2018 auf rund USD 2,0 Mrd. erhöhen werden, da der geplante Anstieg der Auslieferungen von C Series- und Global 7000-Flugzeugen eine Produktionssteigerung bei Komponenten erfordert. Mittels einer Diversifizierung unserer Umsatzquellen wollen wir außerdem unsere Aftermarket-Aktivitäten ausbauen.

Aufgrund unserer Transformationsinitiativen rechnen wir mit einer Zunahme der EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ auf über 8,5 %. Diese Initiativen zielen auf eine Senkung der Materialkosten und eine Steigerung der Arbeitseffizienz in den frühen Produktionsphasen der C Series- und der Global 7000-Flugzeugprogramme ab.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt.

⁽⁴⁾ Die Umsatzprognose für Aerostructures and Engineering Services basiert vor allem auf internen Aufträgen von Business Aircraft und Commercial Aircraft.

Zukunftsbezogene Aussagen:

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf folgenden Annahmen:

- einem höheren Produktionsniveau im Geschäftsjahr 2018 verglichen mit dem Geschäftsjahr 2017⁽²⁾ ;
- dem Produktionshochlauf und den Auslieferungen sowie der Einhaltung der geplanten Kosten in Bezug auf das C Series- und das Global 7000-Flugzeugprogramm, einschließlich Lernkurvenverbesserungen;
- der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- unserer Fähigkeit, unsere Produktion in Niedriglohnländer und in Wachstumsmärkte zu verlagern;
- unserer Fähigkeit, den geplanten Zeitrahmen für die Inbetriebnahme und die geplanten Kosten bei dem Global 7000-Flugzeugprogramm einzuhalten;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und an uns zu binden;
- der Fähigkeit der Zulieferer, zur Einhaltung der geplanten Produktionsraten beizutragen;
- weitgehend unveränderter globaler Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

⁽¹⁾ Vgl. hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Die Nachfrageprognose basiert auf der Analyse der wesentlichen Marktindikatoren. Hierzu zählen u. a. die Anzahl der neuen, in der Entwicklung befindlichen Produkte bzw. Upgrades bestehender Produktplattformen durch OEMs und die Produktionsraten. Weitere Einzelheiten sind in den Erläuterungen zu den Marktindikatoren im Abschnitt "Branche und Wirtschaftsumfeld" zu finden.

TRANSPORTATION

Die in diesem MD&A enthaltenen Angaben umfassen sowohl Finanzkennzahlen nach IFRS als auch GAAP-fremde Finanzkennzahlen. GAAP-fremde Finanzkennzahlen werden definiert und auf die am besten vergleichbaren IFRS-Kennzahlen übergeleitet. Nähere Informationen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" zu finden.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND MESSGRÖSSEN

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenfassung der wichtigsten Leistungskennzahlen und der zugehörigen Messgrößen.

ZENTRALE LEISTUNGSKENNZAHLEN UND ZUGEHÖRIGE MESSGRÖSSEN**WACHSTUM UND WETTBEWERBSPOSITION**

- Auftragsbestand als Kennzahl der künftigen Umsatzerlöse.
- Book-to-Bill-Verhältnis⁽¹⁾ als Indikator für künftige Umsatzerlöse.
- Umsatzerlöse nach Produktsegmenten und geografische Verteilung der Umsatzerlöse als Kennzahlen des Wachstums und der Stabilität der Wettbewerbsposition.
- Marktstellung als Kennzahl unserer Wettbewerbsposition.

RENTABILITÄT

- EBIT, EBIT-Marge, EBIT vor Sonderposten⁽²⁾ und EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ als Kennzahlen der Performance.

LIQUIDITÄT

- Freier Cashflow⁽²⁾ als Kennzahl der Liquiditätsschöpfung.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

- Verschiedene Größen zur Messung der Kundenzufriedenheit, die sich auf folgende vier Zielgrößen konzentrieren: Umsatz und Preise, Kundenorientierung, Projektumsetzung und Produktangebot.

AUFTRAGSABWICKLUNG

- Erreichung von Meilensteinen bei der Produktentwicklung und -lieferung als Messgröße der tadellosen Auftragsabwicklung.

⁽¹⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

ÜBERBLICK**Weiterhin positive Umsatz- und Margenentwicklung auf der Grundlage eines stabilen Auftragsbestands**

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Prognose für 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Umsatzerlöse	~ USD 8,5 Mrd.	Unverändert	USD 8,5 Mrd.	~ USD 9,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

ERGEBNISSE

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Umsatzerlöse	\$ 8.525	\$ 7.574	13%

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 10,2	\$ 8,5	20%
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽³⁾	1,2	1,1	0,1
EBIT	\$ 417	\$ 396	5%
EBIT-Marge	4,9%	5,2%	(30) BP
EBIT vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 712	\$ 560	27%
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	8,4%	7,4%	100 BP
EBITDA vor Sonderposten ⁽²⁾	\$ 810	\$ 657	23%
EBITDA-Marge vor Sonderposten ⁽²⁾	9,5%	8,7%	80 BP
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 123	\$ 116	6%
Zum 31. Dezember	2017	2016	Veränderung
Auftragsbestand (in Mrd. USD)	\$ 34,4	\$ 30,1	14%

⁽¹⁾ Weitere Einzelheiten zur Prognose für 2018 sind in dem Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Transportation" enthalten. In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt.

⁽²⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

WICHTIGSTE ENTWICKLUNGEN UND EREIGNISSE

— 2017 erzielten wir eine überragende finanzielle Performance und positionierten unseren Geschäftsbereich mit Richtung auf weiteres Wachstum sowohl beim Umsatz als auch bei der Profitabilität.

— Die Umsatzerlöse erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr in Übereinstimmung mit unserer Prognose um 13% auf USD 8,5 Mrd.

— Die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽¹⁾ legte 2017 um 100 BP auf 8,4 % zu, womit sie nunmehr das fünfte Quartal in Folge bei bzw. über 8 % liegt. Nachdem zum Ende des Geschäftsjahres zwei Drittel der Transformationsinitiativen abgeschlossen sind, gehen wir davon aus, dass die kontinuierliche Umsetzung des Plans zu einem weiteren Margenzuwachs führen wird.

— Durch einen um 20 % höheren Auftragseingang in allen Produktsegmenten, insbesondere in Europa und in der Region Asien/Pazifik, erreichte der Auftragsbestand zum 31. Dezember 2017 eine Höhe von USD 34,4 Mrd. Diese Auftragsdynamik führte zu einem Book-to-Bill-Verhältnis⁽²⁾ von 1,2 im Geschäftsjahr. Damit erzielten wir im vierten Jahr in Folge ein Verhältnis von über 1,0.

— Unsere Produkte erreichten entscheidende Meilensteine und legten damit die Grundlage für eine Steigerung der zukünftigen Auslieferungen und Umsatzerlöse:

— Der Testzug für die New Yorker U-Bahn hat im Dezember 2017 seine Betriebserprobung bestanden, sodass die restlichen Wagen ausgeliefert und in Betrieb genommen werden konnten;

— Die ersten New Generation Rollingstock-Züge im australischen Queensland nahmen im Dezember 2017 auf dem South-East Queensland-Schienennetz den Dienst im Personenverkehr auf;

— Im September 2017 haben die TWINDEXX Vario Doppelstock-Züge für die Deutsche Bahn (DB) die Zulassung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erhalten und den Fahrbetrieb aufgenommen.

— Im Januar 2018 haben wir bekannt gegeben, dass nach erfolgreichem Abschluss umfangreicher Tests und Zertifizierung durch die California Public Utilities Commission die ersten Schienenfahrzeuge für den San Francisco Bay Area Rapid Transit District (BART) ihren Dienst im Personenverkehr aufnehmen.

—Die starken Ergebnisse des Segments Transportation im Geschäftsjahr 2017 übertrafen die mit der CDPQ-Investition in BT Holdco verbundenen Performance-Ziele. Entsprechend erhöhte sich im 12-Monats-Zeitraum ab dem 12. Februar 2018 der prozentuale Anteilsbesitz von Bombardier durch Umwandlung der CDPQ-Anteile um 2,5 % von 70 % auf 72,5 %. Alle während dieses Zeitraums von der BT Holdco an ihre Anteilseigner gezahlten Dividenden werden auf der Basis des prozentualen Anteils jedes Anteilseigners bei der Umwandlung ausgeschüttet, d. h. Bombardier erhält 72,5 % und CDPQ 27,5 %. Diese Anpassungen werden wirksam, sobald der geprüfte Konzernabschluss der BT Holdco von ihrem Board of Directors ordnungsgemäß genehmigt wurde.

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahl. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zu den Überleitungen auf die am bestenvergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽²⁾ Definiert als Verhältnis zwischen Auftragseingang und Umsatzerlösen.

UNTERNEHMENSPROFIL

Innovatives und umfangreiches Portfolio für Kunden rund um den Globus

Transportation bietet ein komplettes, an den Bedürfnissen des Marktes ausgerichtetes Portfolio an leistungsstarken und innovativen Lösungen für den Schienenverkehrsmarkt, von weltweiten Mobilitätslösungen für eine Vielzahl von Zügen und Teilsystemen bis hin zu Wartungsleistungen, Systemintegration und Signaltechnik. Auftragseingänge waren dabei in allen Segmenten und wichtigen Regionen zu verzeichnen, was die weltweite Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte und Dienstleistungen belegt.

Wir sind weltweit mit Produktions- und Engineeringstandorten sowie Servicezentren vertreten. Der weltweite Hauptsitz befindet sich in Berlin, Deutschland.

MARKTSEGMENT: SCHIENENFAHRZEUGE

HOCH- UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEITSZÜGE

Einsatzbereich: Schienenverkehrstechnik für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Hauptprodukte: Produktfamilie ZEFIRO

Wichtigste Merkmale: Lösungen, die sich durch eine sehr hohe operative Flexibilität, einen hohen Komfort, hohe Sicherheitsstände für die Fahrgäste und eine optimale Effizienz auszeichnen. Das Portfolio deckt das gesamte Spektrum der Geschwindigkeitsanforderungen ab: Hochgeschwindigkeit (200-250 km/h) und Höchstgeschwindigkeit (250-380 km/h).

NAHVERKEHRS-, REGIONAL- UND INTERCITYZÜGE

Einsatzbereich: Nah- und Regionalverkehr für städtische Ballungsräume und das Umland und Verbindungen zwischen Städten mit mittlerer Geschwindigkeit.

Hauptprodukte: AVENTRA, TALENT 3, OMNEO, SPACIUM, TALENT 2, TWINDEXX Vario, BiLevel

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Produktlinie, die Elektro-, Diesel- und Hybridtriebzüge sowie eine breite Palette lokbespannter Züge in ein- und doppelstöckiger Ausführung umfasst. Unsere modularen Produktplattformen für Züge bieten eine sehr hohe Flexibilität für Verkehrsbetriebe und Bahnbetreiber sowie einen hohen Komfort und eine optimale Transportkapazität.

STADT- UND STRASSENBAHNEN

Einsatzbereich: Effizientes oberirdisches Transportsystem für städtische Ballungsräume und das Umland.

Hauptprodukte: Produktfamilie FLEXITY -einschließlich Street Trams (FLEXITY 2, Elf, Freedom), City Trams (High / Low Floor) und Tram-Trains

Wichtigste Merkmale: Unser breites Portfolio an FLEXITY-Zügen zeichnet sich durch hohe technische Fähigkeiten und eine hohe Leistung bei niedrigen Lebenszykluskosten aus. Auf der Grundlage anpassungsfähiger modularer Plattformen bietet unser Fahrzeugportfolio das gesamte Spektrum intelligenter innovativer Lösungen für Stadt-/Straßenbahnen, die die Anbindung und die Identität von Städten rund um den Globus verbessern. 2017 wurden wir von der European Railway Clusters Initiative (ERCI) für unser Assistenzsystem zur Hinderniserkennung für Stadt- und Straßenbahnen mit dem Innovation Leader in Rail Transport Award ausgezeichnet.

UNTERGRUNDBAHNEN

Einsatzbereich: Große Bandbreite an Mobilitätslösungen mit hoher Kapazität für jede städtische Umgebung

Hauptprodukte: MOVIA- und INNOVIA-Plattformen (U-Bahnen sowie Monorail- und Personentransportsysteme)

Wichtigste Merkmale: Vielzahl von städtischen Mobilitätslösungen, entwickelt auf der Grundlage bewährter und innovativer Technologien. Maximaler Systemwert für jede Kapazität und in jeder Umgebung. Sicherheit, Lebenszykluskosten, Komfort und Smart City Integration sind nur einige der Faktoren, die das Design und die technologischen Innovationen unseres Portfolios, das eine große Bandbreite an Systemanforderungen abdeckt, bestimmen. Dazu gehört auch eine schnell aufzubauende und störungsfreie Technologie wie das INNOVIA Monorail 300-System. Einige Produkte von Bombardier sind seit längerer Zeit mit automatischen, fahrerlosen Technologien ausgestattet und werden in vielen Städten weltweit eingesetzt. 2017 wurde uns der GOOD Design(tm) Award für unser MOVIA Metro C30-Projekt für die schwedische Hauptstadt Stockholm verliehen.

ELEKTRO- UND DIESELLOKOMOTIVEN

Einsatzbereich: Lokomotiven für den Intercity-, Regional- und Güterverkehr.

Hauptprodukte: TRAXX-Plattform, Elektro- und Zweisystem-Lokomotiven des Typs ALP

Wichtigste Merkmale: Vielseitige Produktplattform, die Produkte mit Elektro-, Diesel-Elektro-, Zweisystem- und Multisystem-Antrieb, Last-Mile-Diesel oder Batterieantrieb umfasst. Innovative Lösungen für hohe Leistung, Zuverlässigkeit bei optimaler Energieeffizienz und niedrigen Lebenszykluskosten. In mehreren Ländern in Europa zugelassen, sodass grenzüberschreitender Einsatz möglich ist. Im Mai 2017 führten wir die TRAXX MS3-Lokomotive (Multisystem) und die TRAXX DC3-Lokomotive (Gleichstrom) ein.

ANTRIEBS- UND STEUERUNGSTECHNIK

Einsatzbereich: Vollständiges Portfolio an Antriebs- und Steuerungsprodukten für alle Schienenfahrzeuge und E-Mobilitätsanwendungen von Bombardier und externen Kunden, die elektrische Energie weitergeben und für eine hohe Zuverlässigkeit, Energieeffizienz und Sicherheit sorgen.

Hauptprodukte: Die MITRAC-Produktplattform, die Traktions- und Bordnetzstromrichter zur Anbringung an Untergestellen, auf dem Dach oder im Maschinenraum, Antriebsvorrichtungen (Motoren und Getriebe), TCMS (Train Control and Management System), Hochspannungsanlagen und vollständige Systemlösungen umfasst. Innovative Lösungen für die Kommunikation zwischen bord- und streckenseitigen Komponenten runden das Portfolio ab.

Wichtigste Merkmale: Branchenführer in puncto Zuverlässigkeit, modulares Design, Energiesicherheit (Erfüllung der Sicherheitsanforderungen gemäß SIL 2), Energieeffizienz, Integration neuer Technologien und Wartungsfreundlichkeit - Faktoren, die für geringere Anfangsinvestitionen und niedrige Lebenszykluskosten sorgen.

DREHGESTELLE

Einsatzbereich: Komplettes Spektrum von Drehgestellen für alle Schienenfahrzeuge von Bombardier sowie für externe Kunden rund um den Globus.

Hauptprodukte: Portfolio an FLEXX-Drehgestellen einschließlich der neuesten Technologien: FLEXX Eco, FLEXX Urban, FLEXX Speed, FLEXX Power und die preisgekrönte WAKO-Technologie.

Wichtigste Merkmale: Hoch moderne Produkttechnologie und lückenlose Aftermarket-Services für alle Einsatzbereiche bei Schienenfahrzeugen. Unsere gleisfreundlichen Drehgestelle sind so konzipiert, dass sie einen sicheren und reibungslosen Betriebsablauf gewährleisten, die Abnutzung der Reifen und der Schienen verringern sowie die Betriebskosten und Geräuschemissionen auf ein Minimum senken.

MARKTSEGMENT: TRANSPORTSYSTEME UND SIGNALTECHNIK**TRANSPORTSYSTEME FÜR DEN NAHVERKEHR UND FLUGHÄFEN**

Einsatzbereich: Vollautomatische Personentransportsysteme (APM), U-Bahn- und Monorail-Systeme sowie Straßenbahnen.

Hauptprodukte: INNOVIA APM 300-System, INNOVIA Monorail 300-System, INNOVIA Metro 300-System, FLEXITY 2-Straßenbahnsystem.

Wichtigste Merkmale: Breite Palette von Fahrzeugsystemen für den Transport in Städten und an Flughäfen, die individuell angepasst werden können, um eine komplette, schlüsselfertige Systemlösung zu schaffen. Erfolgsgeschichte hervorragender Produktzuverlässigkeit und Verfügbarkeit für 60 komplette Systeme weltweit. 2017 wurden wir für die herausragende Zuverlässigkeit unserer APM mit dem Middle East Economic Digest's (MEED) Innovation and Transport Project of the year Award ausgezeichnet.

FERNVERKEHRSSYSTEME

Einsatzbereich: Systemlösungen für Intercity- und Hochgeschwindigkeitsanwendungen für den Mittel- und Langstreckenverkehr.

Wichtigste Merkmale: Flexibles Systemkonzept für die Bereitstellung zuverlässiger Bahnsysteme für den Fernverkehr, die sehr hohen Fahrgastkomfort und sehr hohe Sicherheitsstandards bieten. Besondere Erfahrung in den Bereichen Systemintegration und Engineering.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN NAHVERKEHR

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für Nahverkehrssysteme wie U-Bahnen, Stadt-/Straßenbahnen oder APM.

Hauptprodukte: CITYFLO-Lösung

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot von Lösungen, die von manuell gesteuerten Systemen (GoA 0) bis hin zu vollautomatischen kommunikationsbasierten Signalsystemen (Communication-Based Train Control - CBTC) (GoA 4) reichen. Diese erhöhen die Infrastrukturkapazität und können ohne Betriebsunterbrechung installiert werden.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN FERNVERKEHR

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für den Fernverkehr, einschließlich Güterverkehr, Nah- und Regionalverkehr, Intercity-Verkehr und Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Hauptprodukte: INTERFLO und EBI Cab Automatic Train Control (ATC)-Bordanlagen

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Portfolio an konventionellen Signaltechniksystemen, das auf die Technologien für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System - ERTMS) zurückgreift und bereits in mehreren Ländern innerhalb und außerhalb von Europa im Einsatz ist.

SIGNALTECHNIK FÜR DEN INDUSTRIEBEREICH

Einsatzbereich: Bahnsteuerungs- und Signallösungen für den Industriebereich, wichtigster Einsatzbereich: Tagebau und Untertagebau, industrielle Frachten.

Hauptprodukte: INTERFLO 150-Lösung

Wichtigste Merkmale: Innovative Signalsystemtechnologien zur Erhöhung der Transportkapazität auf sichere und kosteneffiziente Weise. Unsere Technologie deckt den gesamten Prozess ab und verbessert nicht nur den Untertagebetrieb, sondern auch den Transport von Erz von der Abbaustätte zum Transportumschlagplatz.

OPTIFLO - DIENSTLEISTUNGSLÖSUNGEN FÜR DIE SIGNALTECHNIK

Einsatzbereich: Umfassendes Dienstleistungsportfolio für die Schieneninfrastruktur für den Nah- und Fernverkehr und den Industriebereich sowie Signallösungen.

Wichtigste Merkmale: Infrastrukturmanagement, technischer Support, Beurteilung der Computer- und Netzsicherheit sowie andere Dienstleistungslösungen, die das höchste Maß an Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit sowie eine kosteneffiziente Wartung der Bahnsteuerungs- und Signallösungen gewährleisten.

MARKTSEGMENT: DIENSTLEISTUNGEN

MATERIALLÖSUNGEN

Einsatzbereich: Supply Chain, Ersatzteilmanagement, Obsoleszenz-Management und technische Supportleistungen für Bahnbetreiber.

Wichtigste Merkmale: Fortschrittliche Lösungen für die Materialversorgung in Kombination mit globalen technischen Ressourcen und Kaufkraft durch ein ausgedehntes Netz von Zulieferern für Teile und Komponenten. Hohe Logistikkompetenz, die den Bezug und die Lieferung der benötigten Materialien zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort gewährleistet.

FLOTTENMANAGEMENT

Einsatzbereich: Umfassendes Angebot an Flotten- und Betriebsmanagementleistungen.

Wichtigste Merkmale: Zuverlässige und effektive Back-Office-Lösungen zur Unterstützung von Bahnbetreibern bei der Erbringung ihrer alltäglichen Transportleistungen. Engineering-Know-how sowie Verfahren und Tools (ORBITA, AVIS, EMS etc.) für die lebenslange Wartung optimieren die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit und Kosten während des gesamten Lebenszyklus der Flotte. Umfangreiche Erfahrung im Betrieb und in der Wartung von Nahverkehrs- und Regionalzügen.

ASSET LIFE MANAGEMENT, ÜBERARBEITUNG UND ÜBERHOLUNG VON KOMPONENTEN

Einsatzbereich: Modernisierung, Verlängerung der Lebensdauer und Überholung von Schienenfahrzeugen und Komponenten.

Wichtigste Merkmale: Umfassendes Angebot an Aufrüstungen von Systemen und Komponenten, die in unseren spezialisierten Werken und bei Kunden vor Ort vorgenommen werden. Mit unserem Engineering-Know-how und unserer starken Lieferkette verbessern wir die operative Leistung und reduzieren die Kosten über den gesamten Lebenszyklus.

BETRIEB UND WARTUNG VON SYSTEMEN

Einsatzbereich: Umfassende Betriebs- und Wartungsleistungen für vollautomatische Transport- und Nahverkehrssysteme.

Wichtigste Merkmale: Umfangreiche Erfahrung in Betrieb und Wartung von automatischen, fahrerlosen Technologien, einschließlich APM, U-Bahn- und Monorail-Systemen, sowie Flottenmanagementlösungen für inner- und außerstädtische Verkehrssysteme.

BRANCHE UND WIRTSCHAFTSUMFELD

Positive Aussichten für die Schienenverkehrsindustrie

Aufgrund von günstigen langfristigen Trends für die Eisenbahnindustrie bleiben die Aussichten für den Schienenverkehrsmarkt positiv. Die Urbanisierung, das Bevölkerungswachstum und politische Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen dürften sich weiterhin positiv auf die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln auswirken.

Zur Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes werden die folgenden zentralen Indikatoren herangezogen:

INDIKATOR

GEGENWÄRTIGE SITUATION

TREND

INDIKATOR	GEGENWÄRTIGE SITUATION	TREND
BEVÖLKERUNGSWACHSTUM UND MASSENURBANISIERUNG	Es wird erwartet, dass die weltweite Bevölkerung bis 2050 von rund 7,6 auf 9,8 Mrd. steigen wird. Gleichzeitig wird sich der Anteil der Menschen, die in städtischen Gebieten wohnen, bis 2030 von 54,5 % auf 60 % erhöhen. ⁽¹⁾ Durch das Bevölkerungswachstum und die Urbanisierung entsteht ein zunehmender Bedarf an Transportlösungen mit hohen Kapazitäten, insbesondere in Großstädten und Ballungsräumen.	▲
UMWELTBEWUSSTSEIN	Immer mehr Länder verpflichten sich zur Einhaltung langfristiger Klima- und Energieziele und investieren in umweltfreundliche Transportlösungen wie den Schienenverkehr 4,2 % der transportbedingten CO ₂ - Emissionen entfallen auf den Schienenverkehr, 72,6 % auf den Straßenverkehr. ⁽²⁾	▲
ÖFFENTLICHE ZUWENDUNGEN	Das Geschäft mit Schienenfahrzeugen erfolgt überwiegend mit Bahnbetreibern, die von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Es wird mit einem weiteren Wachstum der Investitionen in die Schieneninfrastruktur gerechnet, da Regierungen und multilaterale Institutionen weiterhin Projekte im Schienenverkehrsbereich finanzieren, um die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen und zu fördern. Durch eine hohe Staatsverschuldung und Sparmaßnahmen können öffentliche Ausschreibungen für einige neue Bahnprojekte jedoch erschwert werden.	▲
LIBERALISIERUNG	Durch die Liberalisierung des Marktes erhöht sich die Zahl der privaten Bahnbetreiber, die in neue Ausrüstung und in Dienstleistungen investieren. Die Europäische Kommission unterstützt die Liberalisierung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste innerhalb der Europäischen Union.	▲

**INDIKATOR
DIGITALISIERUNG**
GEGENWÄRTIGE SITUATION
TREND

Die digitale Revolution wird die Art und Weise, wie wir ▲ leben und miteinander kommunizieren, grundlegend verändern. Die Bahnkunden von heute wollen während der gesamten Zugfahrt, also von der Abfahrt bis zur Ankunft, "online" sein. OEMs müssen daher sorgfältig beobachten, ob die von ihnen entwickelten "Ökosysteme" auf den künftigen Bedarf der Passagiere abgestimmt sind. Die Digitalisierung unserer Fertigungswerkzeuge und -prozesse wird unsere Arbeitsweise verändern, die Komplexität und die Entwicklungskosten verringern sowie die Produkteinführungszeit verkürzen.

▲ ► ▼ Steht für eine positive, neutrale oder negative Entwicklung in den Marktkategorien, in denen wir vertreten sind, auf Basis des aktuellen Wirtschaftsumfelds.

⁽¹⁾ Siehe die Studien der Vereinten Nationen: "World Population Prospects: The 2017 Revision" und "The World's Cities in 2016".

⁽²⁾ Siehe die Studie der International Union of Railways (UIC): "Railway Handbook 2017. Energy Consumption & CO₂ Emissions".

Im September 2016 bestätigte der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) in seiner "World Rail Market Study", die alle zwei Jahre veröffentlicht wird, seine positiven Aussichten für die weltweite Schienenverkehrsbranche. Laut der Studie wird der gesamte zugängliche Schienenverkehrsmarkt⁽¹⁾ mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate (CAGR) von 3,2 % wachsen.⁽²⁾ In der letzten Studie aus dem Jahr 2014 wurde eine CAGR von 2,7 % prognostiziert. Der relevante und zugängliche Markt⁽¹⁾ von Transportation wird voraussichtlich mit einer CAGR von 3,4 % wachsen. In der Studie aus dem Jahr 2014 wurde eine CAGR von 2,5 % prognostiziert.⁽²⁾

Die positiven Marktaussichten basieren vorwiegend auf den Daten der reifen Schienenverkehrsmärkte wie Westeuropa und Nordamerika, die kontinuierlich in die Modernisierung und den Austausch älterer Fahrzeugflotten investieren. Investitionen in die Aktualisierung und Modernisierung der Signalsysteme dürften das Wachstum der etablierten Eisenbahnmärkte wie Westeuropa zusätzlich vorantreiben.

⁽¹⁾ Der gesamte zugängliche Schienenverkehrsmarkt ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden. Für den relevanten und zugänglichen Markt von Transportation bleiben außerdem die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks unberücksichtigt.

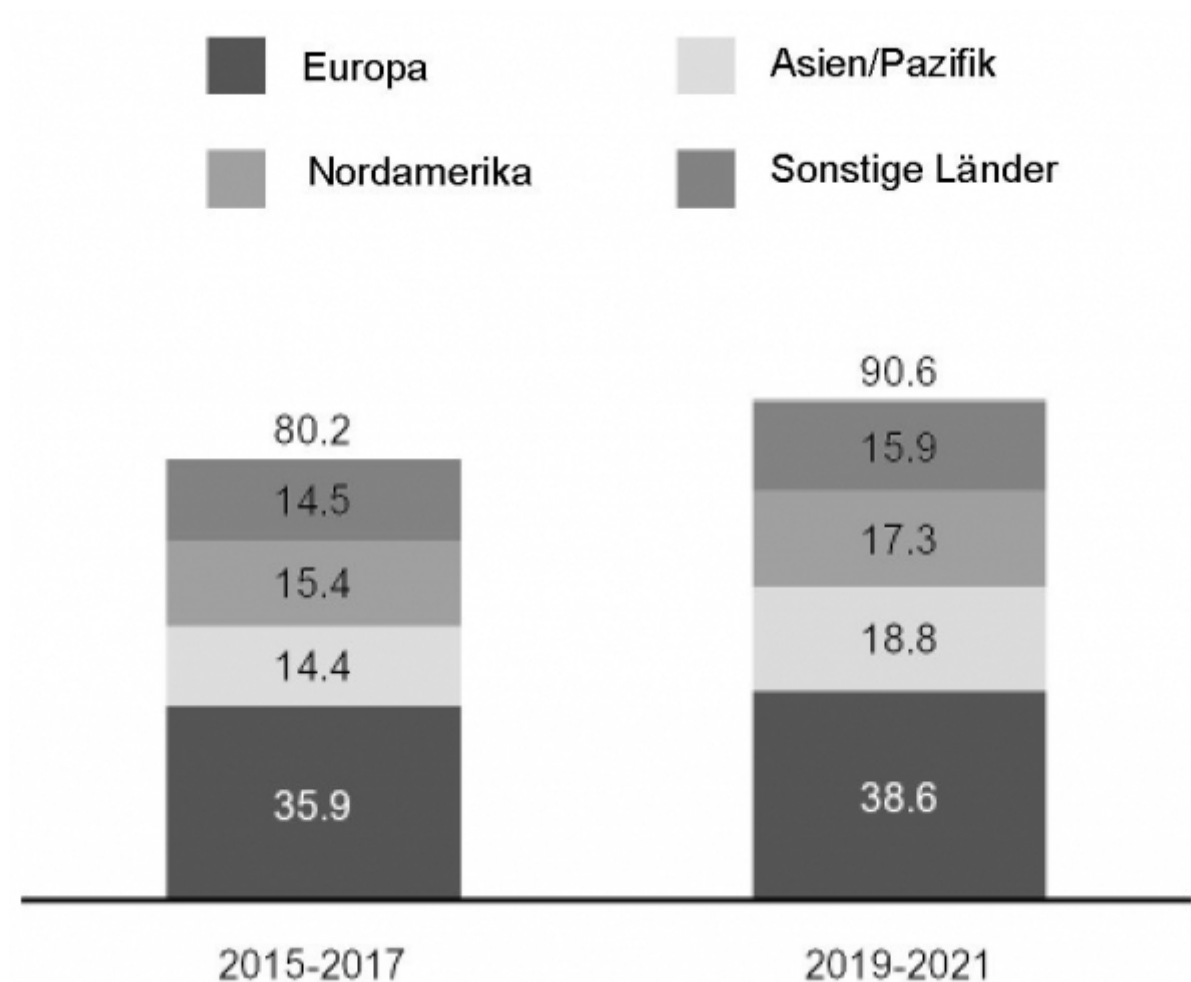
⁽²⁾ Auf Grundlage der Daten der vom Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) im September 2016 veröffentlichten weltweiten Marktstudie "Forecast 2016 to 2021". Im Rahmen der Studie werden 60 Länder, die über 95 % des weltweiten Schienenverkehrsmarkts darstellen, untersucht. Da große Schienenverkehrsprojekte das jährliche Marktvolumen stark beeinflussen können, kann das Marktvolumen eines einzigen Jahres sehr schwankungsanfällig sein. Aus diesem Grund betrachtet UNIFE das durchschnittliche jährliche Marktvolumen über einen Zeitraum von drei Jahren, um Vergleiche zwischen verschiedenen Perioden zu erleichtern. Die UNIFE-Marktstudie wird alle zwei Jahre aktualisiert. Die von UNIFE veröffentlichten Zahlen sind in Euro angegeben. Zur Umrechnung der Beträge wurde der kumulierte durchschnittliche Wechselkurs im Zeitraum 2015 bis 2017 von EUR 1 = USD 1,1149 verwendet. Die Zahlen für die Jahre 2015 bis 2017 wurden auf der Grundlage der von UNIFE für die Zeiträume 2014 bis 2016 und 2017 bis 2018 veröffentlichten Daten hochgerechnet.

Der zugängliche Markt für Bahnsteuerungssysteme wird in Osteuropa, in der Region Asien/Pazifik und in der GUS voraussichtlich ebenfalls ein hohes relatives Wachstum aufweisen. Durch die wachsende Zahl der aktuell genutzten Schienenfahrzeuge und die allmähliche Marktliberalisierung ist mit einem weiteren Wachstum des Dienstleistungsmarkts zu rechnen. Insbesondere auf reifen Märkten treten kleinere private Bahnbetreiber in den Markt ein, die ihren Wartungsbedarf häufig auslagern. Aber auch bei den großen etablierten Bahnbetreibern zeigt sich die Tendenz zur verstärkten Auslagerung von Dienstleistungen, die sie bislang weitgehend intern erbracht haben.

Andere Initiativen wie das Vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission und Vorschriften in Bezug auf die Umsetzung der "positiven Zugsteuerung" in den USA dürften sich ebenfalls vorteilhaft für die Schienenverkehrsbranche auswirken, da sie die weitere Liberalisierung und die Sicherheit des Schienenverkehrs fördern werden.

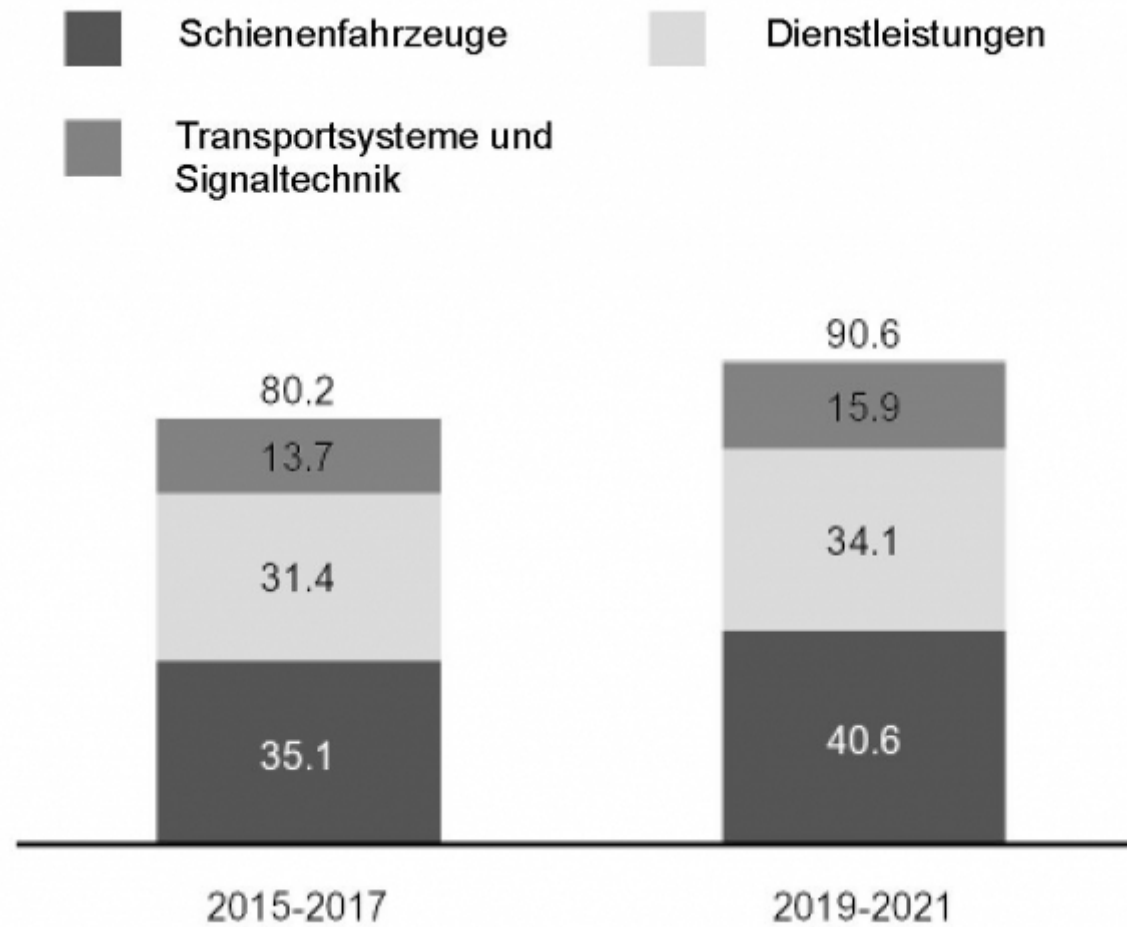
RELEVANTER UND ZUGÄNGLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION NACH REGIONEN

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



RELEVANTER UND ZUGÄNGLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION NACH PRODUKTSEGMENTEN

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



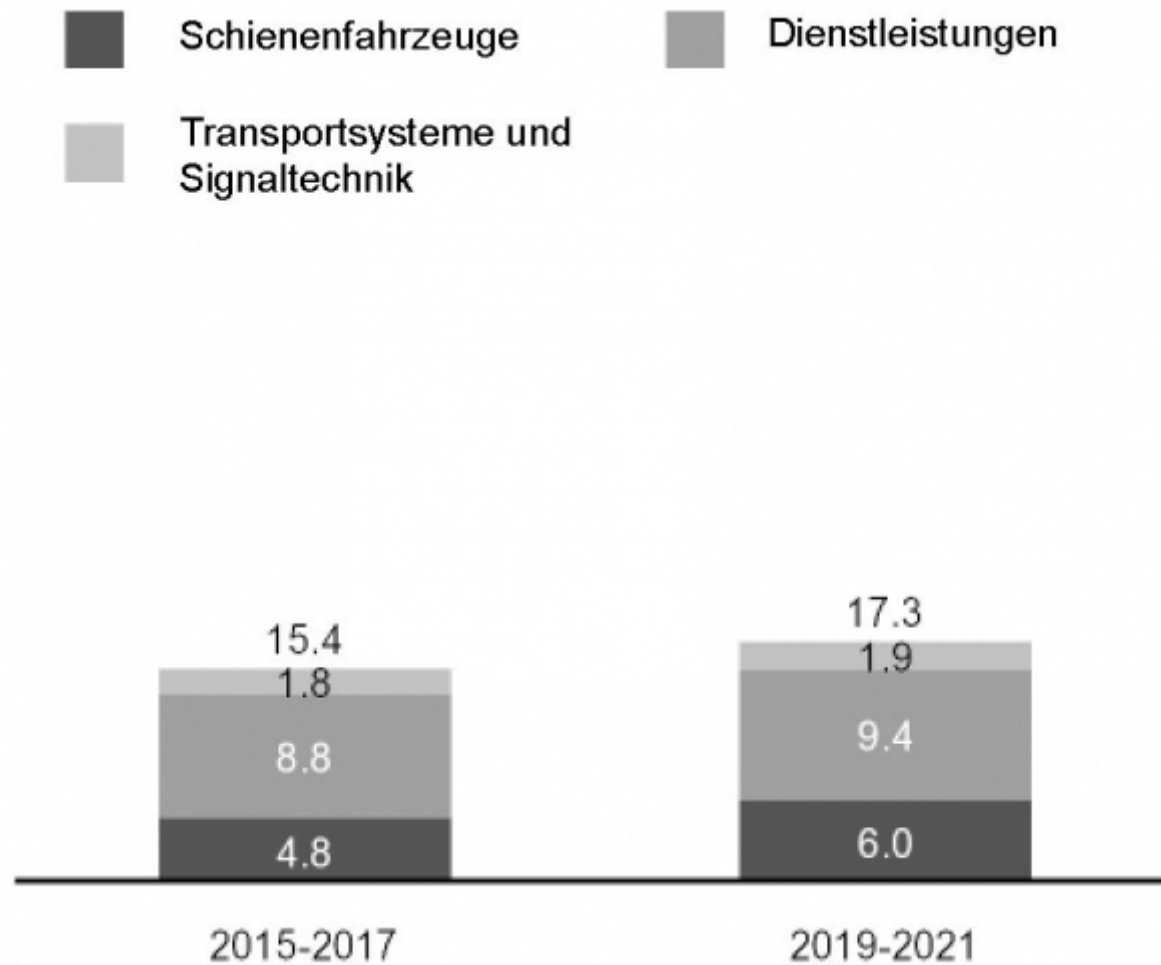
RELEVANTER UND ZUGÄNGLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION IN EUROPA

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



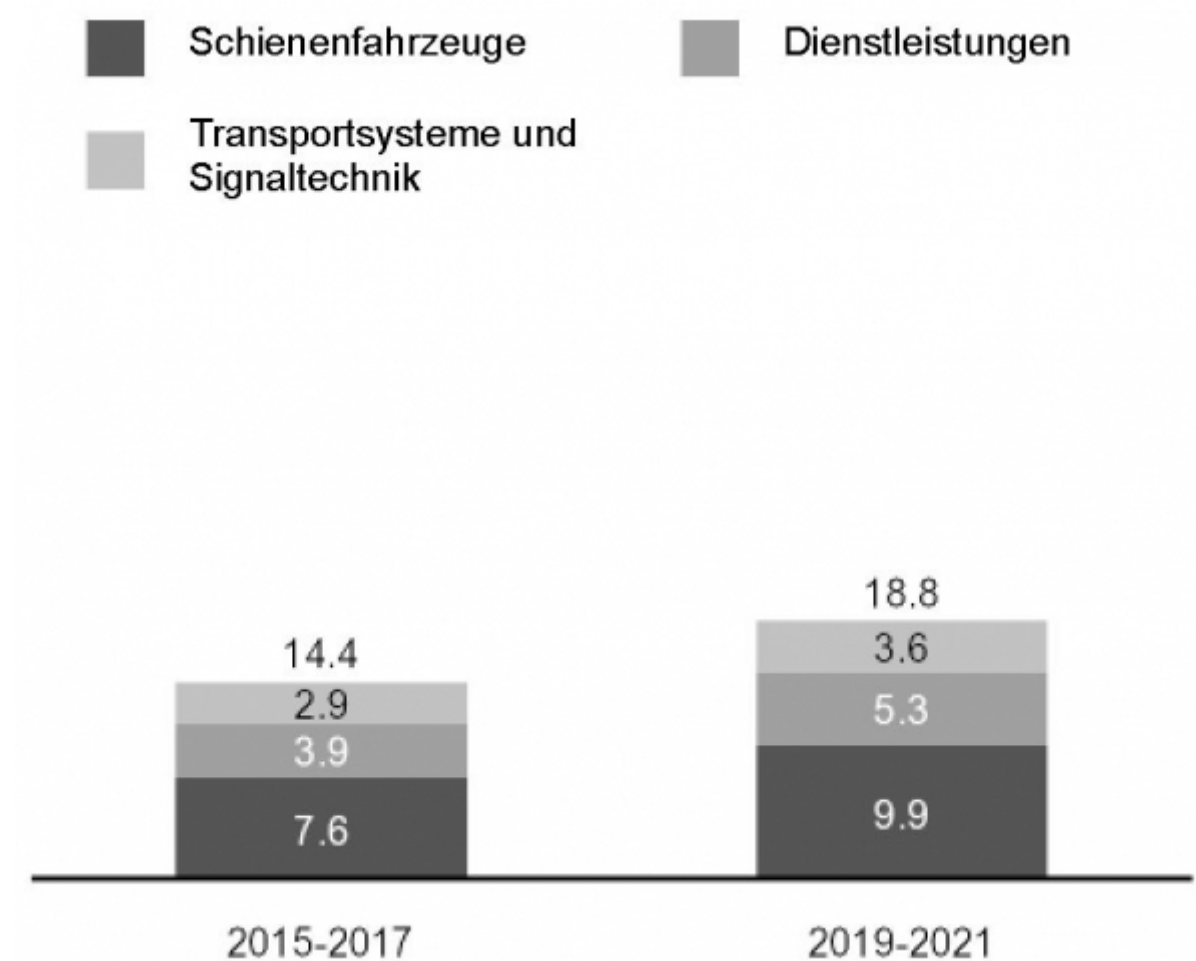
RELEVANTER UND ZUGÄNLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION IN NORDAMERIKA

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



RELEVANTER UND ZUGÄNLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION IN DER REGION ASIEN/PAZIFIK

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



RELEVANTER UND ZUGÄNGLICHER MARKT* VON TRANSPORTATION IN DER REGION SONSTIGE LÄNDER

(Auftragsvolumen im Drei-Jahres-Durchschnitt; in Mrd. USD)



Quelle: UNIFE World Rail Market Study "Forecast 2016 to 2021" und hochgerechnete Zahlen.

* Der relevante und zugängliche Schienenverkehrsmarkt von Transportation ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks. Aufgrund des zyklischen Charakters des Marktes und entsprechend der Branchenpraxis sowie der von UNIFE für den weltweiten Schienenverkehrsmarkt verwendeten Methode wird unser relevanter und zugänglicher Markt auf Basis des 3-Jahres-Durchschnitts dargestellt. In manchen Jahren hängen Großaufträge, insbesondere im Bereich Schienenfahrzeuge, von der Verfügbarkeit öffentlicher Fördermittel ab. Da im Jahr 2016 signifikante Aufträge vergeben wurden, verzeichnete unser relevanter und zugänglicher Markt 2017 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang. Die Aussichten für die nächsten Jahre sind in allen Regionen positiv.

Vorjahresvergleich nach Regionen

Europa

Das Gesamtauftragsvolumen in Europa verringerte sich 2017 gegenüber dem Vorjahr. In Westeuropa (insbesondere Vereinigtes Königreich, Frankreich und Deutschland) betrafen die größten Aufträge für Schienenfahrzeuge vorwiegend Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie Höchstgeschwindigkeitszüge. In Italien, im Vereinigten Königreich und in Frankreich wurden umfangreiche Signaltechnik- und Dienstleistungsaufträge erteilt. In Osteuropa wurden überwiegend Aufträge im städtischen Nahverkehr vergeben. In Polen konnte ein großer Auftrag für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie ein Dienstleistungsauftrag gewonnen werden. Für den Auftragseingang im Segment Signaltechnik sorgten insbesondere die Investitionen in Polen und in der Türkei.

Die Aussichten für Europa sind in den nächsten Jahren weiterhin positiv. In der Schweiz, im Vereinigten Königreich und in Frankreich werden bedeutende Aufträge für Hochgeschwindigkeitszüge erwartet, in Deutschland und im Vereinigten Königreich für Nahverkehrs- und Regionalzüge. In den nächsten Jahren stehen umfangreiche Ausschreibungen an: im Segment Signaltechnik in Spanien und Norwegen und im Dienstleistungssegment im Vereinigten Königreich und in Deutschland. Der osteuropäische Markt dürfte von Investitionen in Hochgeschwindigkeits-, Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie in den städtischen Nahverkehr profitieren. Im Segment Signaltechnik sind Investitionen in die städtische Infrastruktur und in den Schienenfernverkehr geplant. Chancen dürften dabei insbesondere in der Türkei, in Polen und in Bulgarien zu erwarten sein.

Nordamerika

Das Auftragsvolumen ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen, da 2016 Großaufträge für Hochgeschwindigkeitszüge und ein langfristiger Dienstleistungsauftrag für Stadt-/Straßenbahnen vergeben wurden. 2017 war der Markt durch Aufträge in verschiedenen Produktsegmenten aus den USA und Kanada gekennzeichnet. Die wichtigsten Aufträge konnten in den Bereichen Lokomotiven, Stadt-/Straßenbahnen und Hochgeschwindigkeitszüge sowie in den Segmenten Signaltechnik und Dienstleistungen gewonnen werden.

In den nächsten Jahren wird ein hohes Auftragsvolumen in Nordamerika erwartet. In den USA wird mit mehreren Ausschreibungen, z. B. für Nahverkehrs- und Regionalzüge für New York City, gerechnet. Weitere erwähnenswerte Aufträge betreffen Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie U-Bahnen. In Kanada werden Aufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie ein langfristiger Dienstleistungsauftrag und mögliche Ausschreibungen für U-Bahnen und Stadt-/Straßenbahnen antizipiert. In Mexiko wird mit Auftragschancen im städtischen Nahverkehr (einschließlich Monorail-Systeme) und in Nordamerika mit zahlreichen kleineren und mittleren Aufträgen in den Segmenten Signaltechnik und Dienstleistungen gerechnet.

Asien/Pazifik

Der Rückgang des Auftragsvolumens gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Vergabe mehrerer Großaufträge für Nahverkehrs- und Regionalzüge sowie langfristiger Dienstleistungsverträge im Jahr 2016, insbesondere in Australien, zurückzuführen. 2017 wurden Großprojekte - vor allem für U-Bahnen und Stadt-/Straßenbahnen - in China, Malaysia, Bangladesch und auf den Philippinen unterzeichnet. In Thailand wurde ein erwähnenswerter Monorail-Auftrag vergeben. In Australien und Thailand konnten signifikante Aufträge im Bereich Signaltechnik gewonnen werden, außerdem zahlreiche Dienstleistungsaufträge mittleren Umfangs in Australien und Malaysia. Der lang erwartete Großauftrag für Nahverkehrs- und Regionalzüge in Indien wird voraussichtlich in den nächsten Jahren ausgeschrieben. In Indien werden weitere Investitionen im Schienenfahrzeugsegment, insbesondere für Lokomotiven und U-Bahnen, erwartet. Es wird außerdem mit Auftragschancen für U-Bahnen in China, Südkorea und Singapur sowie für Nahverkehrs- und Regionalzüge in China und Australien gerechnet. Investitionen in den Segmenten Signaltechnik und Dienstleistungen könnten zu Auftragschancen in Australien, Indien und Thailand führen.

Sonstige Länder⁽¹⁾

Das Gesamtauftragsvolumen in den sonstigen Ländern verzeichnete einen Rückgang, insbesondere aufgrund des 2016 im Iran vergebenen Großauftrags für U-Bahnen. 2017 wurden Großaufträge für Regionalzüge, U-Bahnen und Lokomotiven im Iran, in Russland und Ägypten erteilt. Im vierten Quartal 2017 wurde außerdem in Ägypten ein bedeutendes Projekt im Bereich Signaltechnik vergeben. In Russland wurde zu Beginn des Jahres ein Dienstleistungsvertrag unterzeichnet, der die Wartung von U-Bahn-Fahrzeugen vorsieht.

Vor dem Hintergrund globaler Megatrends wie Urbanisierung und Verkehrsüberlastung in Innenstädten dürfte der Markt in der Region weiterhin insbesondere von der Nachfrage nach Lösungen für den Stadtverkehr geprägt sein. Die größten Aufträge werden in Russland erwartet, wo mit einer großvolumigen Ausschreibung für den Ausbau der U-Bahn in Moskau gerechnet wird. Eine weitere Auftragschance dürfte sich durch den geplanten Ausbau der U-Bahn in Lima, Peru, ergeben. In Argentinien

werden bedeutende Investitionen in Nahverkehrs- und Regionalzüge erwartet. Im Marktsegment Signaltechnik werden Großaufträge in Argentinien und Chile prognostiziert. Die Stadt Riad in Saudi-Arabien wird voraussichtlich eine Ausschreibung für den Betrieb und die Wartung der neu gebauten Untergrundbahn durchführen.

⁽¹⁾ Die Region Sonstige Länder umfasst Südamerika, Mittelamerika, Afrika, den Nahen Osten und die GUS.

ERGEBNISANALYSE

Deutliche Steigerung der Umsatzerlöse und der Profitabilität

Ertragslage

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	\$ 2.493	\$ 1.948	\$ 8.525	\$ 7.574
EBITDA vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 241	\$ 205	\$ 810	\$ 657
Abschreibungen	25	24	98	97
Aufwand aus der Wertminderung von Sachanlagen	(1)	-	-	-
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	217	181	712	560
Sonderposten	11	20	295	164
EBIT	\$ 206	\$ 161	\$ 417	\$ 396
EBIT-Marge vor Sonderposten ⁽¹⁾	8,7%	9,3%	8,4%	7,4%
EBIT-Marge	8,3%	8,3%	4,9%	5,2%

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Die Definitionen dieser Kennzahlen sind im Berichtsteil "Überblick" im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.

Umsatzerlöse nach Regionen

	Vierte Quartale zum 31. Dezember			
	2017	2016	2017	2016
Europa ⁽¹⁾	\$ 1.507	60%	\$ 1.299	67%
Nordamerika	512	21%	303	15%
Asien/Pazifik ⁽¹⁾	299	12%	233	12%
Sonstige Länder ⁽¹⁾⁽²⁾	175	7%	113	6%
	\$ 2.493	100%	\$ 1.948	100%
	Geschäftsjahre zum 31. Dezember			
	2017	2016	2017	2016
Europa ⁽¹⁾	\$ 5.064	59%	\$ 4.948	65%
Nordamerika	1.846	22%	1.233	16%
Asien/Pazifik ⁽¹⁾	1.058	12%	936	13%
Sonstige Länder ⁽¹⁾⁽²⁾	557	7%	457	6%
	\$ 8.525	100%	\$ 7.574	100%

⁽¹⁾ Zu dem Anstieg in Europa im vierten Quartal zum 31. Dezember 2017 hat ein positiver Währungseffekt von USD 100 Mio. beigetragen, während der Anstieg in den Regionen Asien/Pazifik und Sonstige Länder im Geschäftsjahr positive Währungseinflüsse von USD 26 Mio. bzw. USD 27 Mio. widerspiegelt.

⁽²⁾ Die Region Sonstige Länder umfasst Südamerika, Mittelamerika, Afrika, den Nahen Osten und die GUS.

Umsatzerlöse

Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden erhöhten sich die Gesamtumsätze im vierten Quartal um USD 545 Mio. und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 um USD 951 Mio. Ohne positive Währungseffekte von USD 112 Mio. im vierten Quartal bzw. USD 52 Mio. im Geschäftsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresperioden um USD 433 Mio. bzw. 22 % und USD 899 Mio. bzw. 12 %.

Die Zunahme um USD 433 Mio. (ohne Währungseffekte) im vierten Quartal hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- verstärkte Aktivitäten im Bereich Schienenfahrzeuge in allen Regionen, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Produktionsbeginn bei Nahverkehrs- und Regionalzügen in allen Regionen, einigen Aufträgen über Stadt-/Straßenbahnen und U-Bahnen in Nordamerika und einigen Aufträgen über Hochgeschwindigkeitszüge in Europa. Diesem Zuwachs standen geringere Aktivitäten in Verbindung mit einigen Lokomotivaufträgen in Europa gegenüber (USD 296 Mio.), die kurz vor der Fertigstellung stehen; und
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Transportsysteme in der Region Sonstige Länder und im Bereich Signaltechnik in der Region Asien/Pazifik und in Europa (USD 91 Mio.).

Der Anstieg um USD 899 Mio. (ohne Währungseffekte) im Geschäftsjahr hat im Wesentlichen folgende Ursachen:

- verstärkte Aktivitäten im Bereich Schienenfahrzeuge in Nordamerika, in der Region Asien/Pazifik und in Europa, hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Produktionsbeginn bei einigen Aufträgen über Stadt-/Straßenbahnen und U-Bahnen in Nordamerika, einigen Aufträgen über Nahverkehrs- und Regionalzüge in diesen Regionen und einigen Aufträgen über Intercity- und Hochgeschwindigkeitszüge in Europa. Diesem Zuwachs standen geringere Aktivitäten in Verbindung mit einigen Aufträgen über Lokomotiven und Höchstgeschwindigkeitszüge in Europa gegenüber (USD 653 Mio.), die kurz vor der Fertigstellung stehen;
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Transportsysteme in Nordamerika, in der Region Sonstige Länder und in Europa und im Bereich Signaltechnik in der Region Asien/Pazifik und Nordamerika (USD 198 Mio.); und
- verstärkte Aktivitäten im Bereich Dienstleistungen in Nordamerika und in Europa (USD 97 Mio.).

Sonderposten

In den Sonderposten sind solche Posten erfasst, die nicht in unsere gewöhnliche Geschäftstätigkeit fallen oder deren gesonderte Darstellung für das Verständnis unserer Periodenergebnisse relevant ist. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Auswirkungen von Restrukturierungsaufwendungen, signifikanten Wertminderungsaufwendungen und Auflösungen solcher Aufwendungen.

Im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 setzten sich die Sonderposten wie folgt zusammen:

- Abfindungskosten in Höhe von USD 5 Mio. bzw. USD 214 Mio., die insbesondere in Verbindung mit unserer Transformation in Europa angefallen sind. Die damit zusammenhängende Umsetzung unserer Strategie der Standortspezialisierung zog Abschreibungen der Vermögenswerte in den betroffenen Anlagen in Höhe von USD 6 Mio. bzw. USD 38 Mio. nach sich, die ebenfalls als Restrukturierungsaufwendungen erfasst wurden; und
- ein Wertminderungsaufwand in Bezug auf unser Nichtkerngeschäft in Höhe von USD 43 Mio., der im dritten Quartal im Zusammenhang mit dem erwarteten Verkauf von Unternehmen im Rahmen unseres Transformationsplans erfasst wurde.

Im vierten Quartal und im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2016 setzten sich die Sonderposten wie folgt zusammen:

- Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von USD 159 Mio. in Verbindung mit den zuvor angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen; davon wurden USD 20 Mio. im vierten Quartal erfasst (Rückstellung für Abfindungen in Höhe von USD 10 Mio. und Wertminderung von Sachanlagen in Höhe von USD 10 Mio.); und
- ein Wechselkursverlust in Höhe von USD 5 Mio., der im ersten Quartal ausgewiesen wurde und aus der Reorganisation von Transportation unter eine Holdinggesellschaft resultierte, die notwendig war, um die Platzierung eines Minderheitsanteils an Transportation zu ermöglichen.

EBIT-Marge

Im vierten Quartal verringerte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten um 0,6 Prozentpunkte. Dies hatte insbesondere folgende Ursachen:

- einen niedrigeren Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, vor allem aufgrund geringerer positiver Margenanpassungen bei bestimmten Aufträgen im Vergleich zum Vorjahr, und geringere Margen im Bereich Signaltechnik, insbesondere aufgrund von Anpassungen bei bestimmten Aufträgen.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine höhere Marge im Schienenfahrzeugsegment, die vor allem auf einen günstigen Vertragsmix zurückzuführen ist; und
- eine höhere Marge in den Bereichen Transportsysteme und Dienstleistungen, insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) blieb die EBIT-Marge im vierten Quartal gegenüber dem Vorjahreszeitraum konstant.

Im Geschäftsjahr erhöhte sich die EBIT-Marge vor Sonderposten um 1,0 Prozentpunkte, vor allem aufgrund folgender Ursachen:

- eine höhere Marge im Bereich Transportsysteme, insbesondere aufgrund einer besseren Vertragserfüllung;
- eine höhere Absorption der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten; und
- ein höherer Anteil am Ergebnis von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, vor allem aufgrund einer besseren Vertragserfüllung.

Dem steht Folgendes gegenüber:

- eine geringere Marge in den Bereichen Schienenfahrzeuge und Signaltechnik, insbesondere aufgrund von Anpassungen bei bestimmten Aufträgen.

Unter Berücksichtigung der Auswirkung von Sonderposten (siehe vorstehende Erläuterung zu den Sonderposten) verringerte sich die EBIT-Marge im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte.

Book-to-Bill-Verhältnis von 1,2 dank bedeutender Aufträge in allen Segmenten**Auftragsbestand**

	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
(in Mrd. USD)	\$ 34,4	\$ 30,1

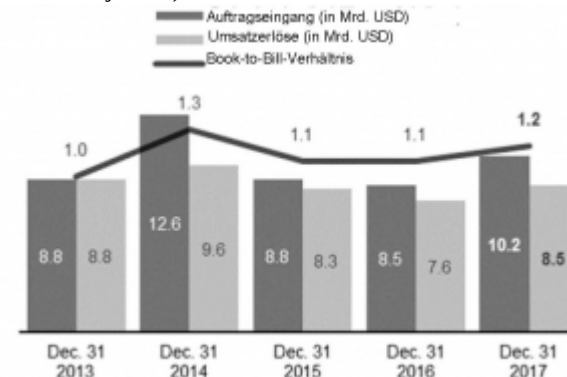
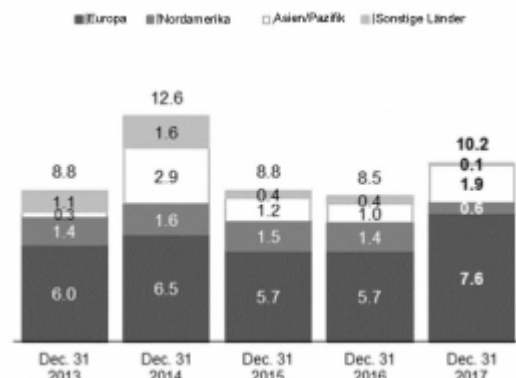
Der Anstieg des Auftragsbestandes um USD 4,3 Mrd. ist auf einen im Vergleich zu den erfassten Umsatzerlösen (USD 1,7 Mrd.) höheren Auftragseingang und auf die Aufwertung einiger Fremdwährungen, vor allem des Euro, des Britischen Pfund, des Australischen Dollar und der Schwedischen Krone, gegenüber dem US-Dollar zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum 31. Dezember 2016 (USD 2,6 Mrd.) zurückzuführen.

Auftragseingang und Book-to-Bill-Verhältnis

	Vierte Quartale zum 31. Dezember		Geschäftsjahre zum 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
Auftragseingang (in Mrd. USD)	\$ 3,5	\$ 2,3	\$ 10,2	\$ 8,5
Book-to-Bill-Verhältnis ⁽¹⁾	1,4	1,2	1,2	1,1

⁽¹⁾ Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen.

AUFTRAGSEINGANG NACH REGIONEN (nach Geschäftsjahren; in Mrd. USD) AUFTRAGSEINGANG UND BOOK-TO-BILL-VERHÄLTNIS (nach Geschäftsjahren)



Mit einem Gesamtauftragseingang von USD 27,5 Mrd. in den vergangenen drei Jahren nehmen wir weiterhin eine führende Position⁽¹⁾ in unserem relevanten und zugänglichen Schienenverkehrsmarkt⁽²⁾ ein. Obwohl das Gesamtauftragsvolumen auf dem Markt 2017 gegenüber dem Vorjahr abgenommen hat, konnten wir während des Geschäftsjahres mehrere Großaufträge gewinnen, wodurch sich unser Auftragseingang und unser Auftragsbestand erhöht haben. Der Anstieg des Auftragseingangs im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 um USD 1,7 Mrd. ergibt sich aus mehreren Aufträgen in verschiedenen Produktsegmenten und Regionen, vor allem in Europa und in der Region Asien/Pazifik. Die Beträge enthalten eine positive Wechselkursauswirkung von USD 154 Mio. für das vierte Quartal und eine negative Wechselkursauswirkung von USD 24 Mio. für das Geschäftsjahr.

⁽¹⁾ Basierend auf einem Auftragseingang über einen rollierenden Zeitraum von 36 Monaten. Dabei wurden aktuelle Daten von Unternehmen zugrunde gelegt, die ihren Auftragseingang über einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten veröffentlichen.

⁽²⁾ Unser relevanter und zugänglicher Schienenverkehrsmarkt ist der weltweite Schienenverkehrsmarkt ohne die Marktanteile, die aus Aufträgen entstehen, die örtlichen Anbietern ohne öffentliches Ausschreibungsverfahren erteilt wurden, sowie ohne die Segmente Infrastruktur, Güterwagen und Rangierloks.

Die folgende Übersicht zeigt die Großaufträge, die im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 eingegangen sind:

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der FahrzeugeMarktsegment	Wert
Viertes Quartal				
Corelink Rail Infrastructure and West Midlands Trains	Vereinigtes Königreich	AVENTRA-Elektrotriebzüge, Wartungs- und Supportleistungen	333Schienenfahrzeuge und Dienstleistungen	\$ 724
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) Mobilités im Auftrag der Region Centre-Val de Loire	Frankreich	OMNEO-/Premium-Doppelstockzüge	256Schienenfahrzeuge	\$444 ⁽¹⁾
TX Logistik (TXL)	Italien	Lokomotiven des Typs TRAXX und Flottenwartungsleistungen	40Schienenfahrzeuge und Dienstleistungen	\$ 297
Mercitalia Rail	Italien	Lokomotiven des Typs TRAXX und Flottenwartungsleistungen	40Schienenfahrzeuge und Dienstleistungen	\$ 249
Regierung des Bundesstaates Victoria	Australien	Signaltechnik, Bahnsteuerungssystem CITYFLO 650 und Systemintegration	entf.Signaltechnik	\$238 ⁽²⁾
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	USA	Lokomotiven des Typs ALP-45	17Schienenfahrzeuge	\$ 160

Kunde	Land	Produkt oder Dienstleistung	Anzahl der Fahrzeuge	Marktsegment	Wert
Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	Deutschland	FLEXITY-Straßenbahnen	47	Schienenfahrzeuge	\$ 156
Stadt und Bezirk Denver, Colorado	USA	Betrieb und Wartung des vollautomatischen Personentransportsystems INNOVIA APM	entf.	Dienstleistungen	\$ 150
Porterbrook und c2c	Vereinigtes Königreich	AVENTRA-Elektrotriebzüge, Wartungs- und Supportleistungen	60	Schienenfahrzeuge und Dienstleistungen	\$ 140
Israelische Eisenbahn (ISR)	Israel	Doppelstockwagen des Typs TWINDEXX Vario	54	Schienenfahrzeuge	\$ 126
Transport for Victoria (TfV) und Regierung des Bundesstaates Victoria	Australien	Dieselelektrotriebzüge des Typs VLocity	27	Schienenfahrzeuge	\$ 112
Drittes Quartal					
Northern Bangkok Monorail Co. Ltd. (NBM) und Eastern Bangkok Monorail Co. Ltd. (EBM)	Thailand	INNOVIA Monorail 300-System und automatische Zugsteuerungstechnologie CITYFLO 650	288	Transportsysteme und Signaltechnik	entf. ⁽³⁾
London Underground Ltd. (LUL)	Vereinigtes Königreich	MITRAC-Antriebssysteme und Antriebssteuersausrüstung	entf.	Schienenfahrzeuge	\$ 144
Zweites Quartal					
FirstGroup und MTR	Vereinigtes Königreich	AVENTRA-Elektrotriebzüge und Vertrag über technische Dienstleistungen und die Lieferung von Ersatzteilen	750	Schienenfahrzeuge und Dienstleistungen	\$1.100
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) im Auftrag des Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)	Frankreich	OMNEO /Regio 2N-Doppelstockzüge	664	Schienenfahrzeuge	\$968 ⁽¹⁾
Erstes Quartal					
Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)	Frankreich	Konzeption und Fertigung von Zwischenwagen, Entwicklung von Klimaanlagen und Passagierzugangssystemen	299	Schienenfahrzeuge	\$395 ⁽⁴⁾
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)	Schweiz	FLEXITY-Straßenbahnen	70	Schienenfahrzeuge	\$ 296
Prasarana Malaysia Berhad	Malaysia	U-Bahn-Wagen des Typs INNOVIA Metro 300	108	Schienenfahrzeuge	\$266 ⁽⁵⁾
Deutsche Bahn AG (DB)	Deutschland	Lokomotiven des Typs TRAXX Doppelstöckige Intercity-Wagen des Typs TWINDEXX Vario	25 124	Schienenfahrzeuge	entf. ⁽³⁾

⁽¹⁾ Auftragswert enthält Preiserhöhung auf Grundlage von Schätzungen.

⁽²⁾ Vertragsabschluss als Mitglied der Rail Systems Alliance (RSA). Diese umfasst Bombardier Transportation, CPB Contractors, Melbourne Metro Rail Authority und Metro Trains Melbourne. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 862 Mio. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.

⁽³⁾ Auftragswert wird nicht veröffentlicht.

(4) Vertragsabschluss als Teil eines Konsortiums mit Alstom. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 1,22 Mrd. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben.

(5) Vertragsabschluss gemeinsam mit lokalem Partner HARTASUMA SDN BHD. Der Gesamtauftragswert liegt bei USD 388 Mio. Nur unser Anteil am Gesamtwert ist angegeben. entf.: entfällt

Im Dezember 2017 erklärten wir uns bereit, die Bedingungen des Vertrags mit dem kanadischen Nahverkehrsbetreiber Metrolinx über die Lieferung hochwertiger Stadtbahnfahrzeuge für die neue Stadtbahnlinie "Eglinton Crosstown" zu ändern, wodurch die Beziehung zu Metrolinx unter dessen neuer Leitung neu aufgebaut und Rechtssicherheit in Bezug auf die technischen und finanziellen Verpflichtungen beider Parteien erlangt wird. Zudem wird durch die Vertragsänderung das Schiedsverfahren mit Metrolinx zum Vorteil aller Parteien beigelegt. Der Vertrag sieht nun für uns vor, 76 Stadtbahnfahrzeuge für das Eglinton-Crosstown-Projekt zu liefern, d. h. 106 Fahrzeuge weniger als die ursprünglich vereinbarten 182 Fahrzeuge. Darüber hinaus wurde der Vertrag mit Metrolinx über Betriebs- und Wartungsleistungen für GO Transit um 18 Monate verlängert. Diese Verlängerung unterstreicht unsere herausragende Rolle als Anbieter von Betriebs- und Wartungsleistungen im Großraum Toronto und im Bezirk Hamilton und ist eine Anerkennung unserer soliden Erfüllung des GO Transit-Vertrags. Insgesamt wird der Umfang unserer Geschäftsbeziehung zu Metrolinx durch die Vertragsanpassungen nicht wesentlich geändert.

Im Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2017 wurden die folgenden Großaufträge, die nicht in unserem Auftragsbestand enthalten sind, an unsere Gemeinschaftsunternehmen vergeben:

- Im März 2017 gewann unser chinesisches Gemeinschaftsunternehmen, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), an dem wir zu 50 % beteiligt sind, einen Auftrag der China Railway Corp. (CRC) über die Lieferung von 144 CRH1A-A-Hochgeschwindigkeitszügen der neuesten Generation für das sich entwickelnde chinesische Hochgeschwindigkeitsnetz. Der Auftragswert für 18 achteilige Züge liegt bei USD 284 Mio.
- Im Mai 2017 wurden unserem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, Shentong Bombardier (Shanghai) Rail Transit Vehicle Maintenance Co. Ltd. (SHBRT), an dem wir eine Beteiligung von 50 % halten, von der Shanghai Shentong Metro Group Co. Ltd. zwei Aufträge erteilt. Diese sehen Überholungsleistungen für 498 U-Bahn-Fahrzeuge, die auf den U-Bahn-Linien 7 und 9 in Shanghai im Einsatz sind, vor und haben eine Laufzeit von 10 Jahren. Der Wert der beiden Aufträge liegt bei USD 158 Mio.
- Im Dezember 2017 gewann unser chinesisches Gemeinschaftsunternehmen, CRRC Puzhen Bombardier Transportation Systems Limited (PBTS), an dem wir eine Beteiligung von 50 % halten, einen Auftrag über die Lieferung der INNOVIA Monorail 300-Plattform sowie von 240 Fahrzeugen für die Stadt Wuhu in der Provinz Anhui. Der Auftrag hat einen Wert von USD 270 Mio.

Personalbestand

Gesamtzahl der Mitarbeiter

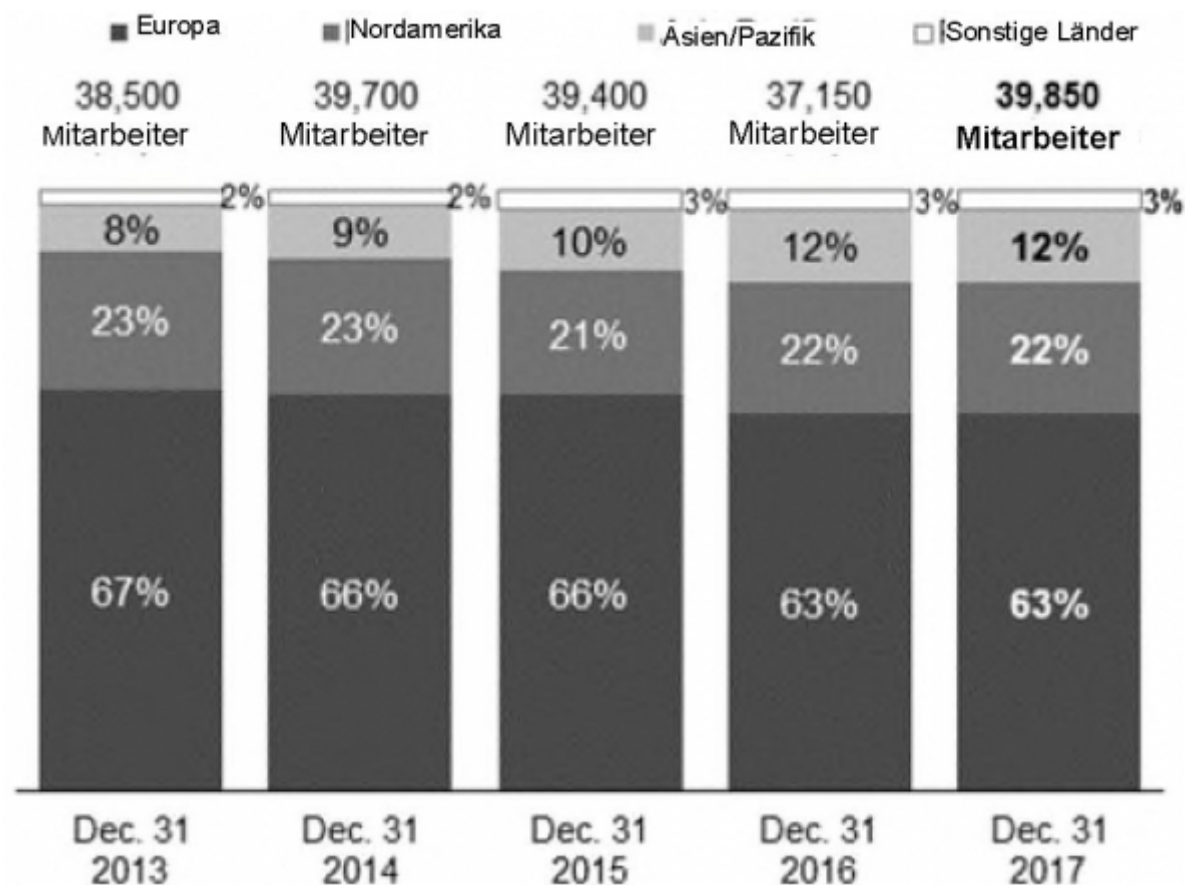
	Zum	
	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
Festangestellte Mitarbeiter ⁽¹⁾	33.850	33.050
Befristet beschäftigte Mitarbeiter	6.000	4.100
	39.850	37.150
Anteil der festangestellten Mitarbeiter, die durch Tarifverträge abgedeckt	65%	65%

⁽¹⁾ Einschließlich nicht aktiver Mitarbeiter.

Im Zuge der weiteren Umsetzung unseres Transformationsplans ergreifen wir bestimmte Maßnahmen, um unsere administrativen und produktionsfremden Funktionen innerhalb des gesamten Konzerns zu verschlanken, und nutzen unsere internationale Präsenz zur Errichtung von Exzellenzzentren für Entwicklungs-, Konstruktions- und Herstellungsaktivitäten. Während des Geschäftsjahres erreichten wir wichtige Meilensteine bei unseren Verhandlungen mit Aufsichtsräten und Gewerkschaften in der Schweiz und in Belgien und mit dem Gesamtbetriebsrat der Bombardier Transportation GmbH in Deutschland, sodass wir unsere Transformationsmaßnahmen, die innerhalb der nächsten 24 Monate weitgehend abgeschlossen sein dürften, fortsetzen konnten. Diese Maßnahmen sollen uns auf unserem Weg zu profitablen Ertragswachstum unterstützen. Unser Fokus liegt dabei auf der Verbesserung unserer Produktivität, der Kostensenkung und der Optimierung unserer weltweiten Präsenz, um für unsere Kunden und Aktionäre einen Mehrwert zu schaffen.

MITARBEITER NACH REGIONEN

(zum)



Aufgrund strategischer Einstellungen neuer Mitarbeiter zur Unterstützung bedeutender Auftragsgewinne im Schienenfahrzeuggeschäft und unserer Wachstumsstrategie für das Aftermarket-Geschäft hat sich die Anzahl unserer Mitarbeiter 2017 weltweit um 7 % bzw. 2.700 Mitarbeiter erhöht. Teilweise kompensiert wurde diese Zunahme durch Personalkürzungen im Zuge unserer Restrukturierungsmaßnahmen. Zur Deckung unseres projektbezogenen und betrieblichen Personalbedarfs haben wir in Europa die Zahl der Mitarbeiter mit befristeten Verträgen erhöht, während in Nordamerika und in der Region Asien/Pazifik die Zahl der festangestellten Mitarbeiter gestiegen ist. Unsere weltweite Incentive-basierte Mitarbeitervergütung belohnt die kollektiven und individuellen Anstrengungen unserer Mitarbeiter zur Erreichung unserer Ziele. Grundlage ist die Erfüllung vorgegebener Leistungskennzahlen. Ende 2017 waren weltweit 2.550 Mitarbeiter bzw. 7,5 % der festangestellten Mitarbeiter zur Teilnahme an dem Programm berechtigt. Im Geschäftsjahr 2017 war die Incentive-basierte Vergütung der Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms an die Erreichung vorgegebener Ergebnisziele geknüpft, basierend auf dem EBIT vor Sonderposten und dem freien Cashflow vor Nettozinsen und Ertragsteuern.

AUSBLICK UND ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

	Ursprüngliche Prognose für 2017	Aktuelle Prognose für 2017	Was wir 2017 erreicht haben	Was wir für 2018 prognostizieren⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾
Umsatzerlöse	~ USD 8,5 Mrd.	Unverändert	USD 8,5 Mrd.	~ USD 9,0 Mrd.
EBIT-Marge vor Sonderposten	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

Prognose für 2017

Im zweiten Quartal 2017 erhöhten wir unsere Prognose für die EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ für das gesamte Geschäftsjahr 2017 auf rund 8,0 %. Dies lag in erster Linie an der Performance im ersten Halbjahr 2017, die von einer starken Leistung in der Projektabwicklung geprägt war. Die 2017 erzielte EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von 8,4 % lag über unserer geänderten Prognose, was hauptsächlich dem Fortschritt bei der Umsetzung unserer Transformationsinitiativen, einem verbesserten Projektmanagement und einer besseren Performance unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zuzuschreiben ist.

Unsere Strategie zur Erreichung unserer Prognose für 2018

Die für 2018 prognostizierten Umsatzerlöse von rund USD 9,0 Mrd. sind dem Produktionsbeginn und den Auslieferungen im Rahmen großer Aufträge über Schienenfahrzeuge, die aus einem großen Auftragsbestand von USD 34,4 Mrd. stammen, zuzuschreiben. Der für 2018 prognostizierten EBIT-Marge vor Sonderposten⁽²⁾ von rund 8,5 % liegen die positiven Auswirkungen der Umsatzumwandlung und der Transformationsinitiativen zugrunde, die aus der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktions- und Herstellungsaktivitäten und der Nutzung unserer standardisierten Produkt- und Dienstleistungsplattformen resultieren.

⁽¹⁾ Informationen zu den Annahmen, auf denen die Prognose basiert, sind dem nachfolgenden Abschnitt "Zukunftsbezogene Aussagen" zu entnehmen. Siehe hierzu auch den Haftungsausschluss in Bezug auf zukunftsbezogene Aussagen im Berichtsteil "Überblick".

⁽²⁾ Rentabilitätsprognosen basieren auf der EBIT-Marge vor Sonderposten. Einzelheiten zur Definition dieser Kennzahl und zur Überleitung auf die am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" im Berichtsteil "Überblick" bzw. im Abschnitt "Ergebnisanalyse" enthalten.

⁽³⁾ In der Prognose für 2018 ist die erstmalige Anwendung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" und IFRS 15 "Erlöse aus Verträgen mit Kunden" berücksichtigt. Die Umsatzprognose von Transportation für 2018 basiert auf der Annahme, dass die Wechselkurse 2018 auf dem Niveau von 2017 bleiben werden.

Zukunftsbezogene Aussagen

Die zukunftsbezogenen Aussagen⁽¹⁾ in diesem Teil des MD&A basieren auf folgenden Annahmen:

- der normalen Projektabwicklung des aktuellen Auftragsbestands und der kontinuierlichen Einführung und Umsetzung wichtiger Transformationsinitiativen, insbesondere zur Senkung der direkten und indirekten Beschaffungskosten, Verbesserung der Arbeitsproduktivität und Optimierung des Working Capitals;
- der Realisierung künftiger Ausschreibungen und unserer Fähigkeit, sie zu gewinnen;
- unserer Fähigkeit, Best Practices und Technologien produktionsübergreifend einzusetzen;
- unserer Fähigkeit, Initiativen zur Verbesserung von Geschäftsmodellen erfolgreich umzusetzen;
- unserer Fähigkeit, hoch qualifizierte Mitarbeiter, die die Strategien für unsere Produktentwicklung und Projektdurchführung umsetzen, zu gewinnen und zu binden;
- der Umsatzumwandlung und dem Auslaufen unserer Altverträge;
- der erfolgreichen Einführung und Umsetzung von Wachstumsstrategien, einschließlich des Konzepts der Wertschöpfungskette, der Schaffung von Ökosystemen, der Standortspezialisierung, der Errichtung von Exzellenzzentren für Konstruktionsaktivitäten und der Veränderung des Umsatzmixes hin zu mehr Verträgen über Signaltechnik und Transportsysteme sowie Betriebs- und Wartungstätigkeiten;

- einem stabilen Niveau der Staatsausgaben;
- der Fähigkeit unserer Zulieferer, zur Umsetzung unserer Projekte beizutragen;
- weitgehend unveränderten globalen Wettbewerbs- und Wirtschaftsbedingungen; und
- der Stabilität von Wechselkursen.

(1) Vgl. hierzu auch den Abschnitt "Ausblick und zukunftsbezogene Aussagen" im Berichtsteil "Überblick".

SONSTIGES

BILANZUNWIRKSAME TRANSAKTIONEN

Factoring-Vereinbarungen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat der Geschäftsbereich Transportation eine Reihe von Factoring-Vereinbarungen hauptsächlich in Europa getroffen, die ihm die Möglichkeit bieten, geeignete Forderungen aus Lieferungen und Leistungen regressfrei zu veräußern. Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 16 zum Konzernabschluss "Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen" zu finden.

Kredit- und Restwertgarantien

Im Zusammenhang mit dem Verkauf bestimmter Produkte, hauptsächlich Verkehrsflugzeuge, bieten wir einigen Kunden eine Finanzierungserleichterung in Form von Kredit- und Restwertgarantien an. Dadurch sollen die Kunden in die Lage versetzt werden, Drittfinanzierungen für ihre Akquisitionen zu erlangen.

Im Rahmen von Kreditgarantien werden vertraglich begrenzte Zahlungen an die garantiebegünstigte Partei geleistet, um Verluste aus der Verletzung von Kreditbedingungen abzuschwächen. Der Garantiefall tritt ein, wenn Kunden ihre Verpflichtungen während der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarungen nicht erfüllen. Die Restlaufzeiten dieser Finanzierungsvereinbarungen liegen zwischen 1 und 10 Jahren. Bei Verletzung der Kreditbedingungen agieren wir in der Regel als Vertreter der Garantiebegünstigten und erbringen für diese Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Wiederinbesitznahme, der Modernisierung und der Weitervermarktung der zugrunde liegenden Vermögenswerte. Für diese Dienstleistungen erhalten wir üblicherweise eine Gebühr.

Restwertgarantien bieten den Garantiebegünstigten Schutz für den Fall, dass der Marktwert des zugrunde liegenden Vermögenswerts an einem vereinbarten Datum unter den garantierten Wert sinkt. In den meisten Fällen sind diese Garantien Bestandteil einer Finanzierungsvereinbarung mit Kunden (diese Vereinbarungen haben Restlaufzeiten von 1 bis 10 Jahren). Eine Reihe von Faktoren kann den Wert des zugrunde liegenden Vermögenswerts nachteilig beeinflussen. Um das Risiko zu vermindern, schreiben die Finanzierungsvereinbarungen in der Regel vor, dass das als Sicherheit eingesetzte Flugzeug bestimmte vertraglich festgelegte Rückgabebedingungen erfüllen muss, damit die Garantie in Anspruch genommen werden kann. Wird eine Restwertgarantie in Anspruch genommen, erhalten die Garantiebegünstigten eine vertragliche Zahlung - in der Regel einen festgelegten Höchstbetrag des Wertverlusts in Bezug auf einen garantierten Wert. In den meisten Fällen kann ein Anspruch im Rahmen der Garantie erst am Ende der Laufzeit der Finanzierungsvereinbarung geltend gemacht werden, d. h. wenn der zugrunde liegende Vermögenswert an Dritte verkauft wird.

Werden Kredit- und Restwertgarantien im Zusammenhang mit einer Finanzierungsvereinbarung über denselben zugrunde liegenden Vermögenswert geleistet, so können die Restwertgarantien nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die Kreditgarantie abläuft, ohne in Anspruch genommen worden zu sein. In diesem Fall schließen sich die Garantien gegenseitig aus.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 39 zum Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Finanzierungsverpflichtungen

Wir bieten unseren Kunden gelegentlich finanzielle Hilfe an, um diesen die Kapitalbeschaffung zu erleichtern. Diese finanzielle Hilfe kann darin bestehen, dass Kunden bei der Eigen- und Fremdkapitalbeschaffung und der Finanzierungsstrukturierung in Verbindung mit dem Erwerb von Flugzeugen unterstützt werden oder sichergestellt wird, dass ausreichend Fremd- und Eigenkapital zur Finanzierung derartiger Akquisitionen verfügbar sind. Zum 31. Dezember 2017 bestanden unsererseits keine Verpflichtungen, in Verbindung mit dem künftigen Verkauf von Flugzeugen Finanzierungszusagen an Kunden abzugeben.

Finanzierungsarrangements im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen haben wir für bestimmte Unternehmen, die ausschließlich zum Zweck der Finanzierungsbereitstellung in Verbindung mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen errichtet wurden, Kredit- und/oder Restwertgarantien geleistet, nachrangige Darlehen bereitgestellt und Residualansprüche an diesen zurückbehalten. Darüber hinaus erbringt das Segment Commercial Aircraft für einige dieser Unternehmen gegen eine marktübliche Gebühr Verwaltungsdienstleistungen.

Diese Unternehmen werden in der Regel im Wege langfristiger Finanzverbindlichkeiten sowie durch externe Eigenkapitalgeber finanziert. Eigenkapitalgeber kommen häufig in den Genuss steuerlicher Anreize. Die Flugzeuge dienen als Sicherheit für die langfristigen Finanzverbindlichkeiten solcher Unternehmen.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 38 zum Konzernabschluss "Nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen" zu finden.

RISIKEN UND UNSICHERHEITEN

Wir sind in Branchen tätig, die durch eine Reihe von Risikofaktoren und Unsicherheiten gekennzeichnet sind. Bei den nachstehend erläuterten Risiken und Unsicherheiten handelt es sich um Risiken, die unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme nach unserer derzeitigen Einschätzung wesentlich beeinträchtigen könnten. Die Aufzählung der Risiken und Unsicherheiten ist jedoch unter Umständen nicht vollständig. Sollten diese Risiken oder weitere Risiken und Unsicherheiten, von denen wir zum jetzigen Zeitpunkt keine Kenntnis haben oder die unserer Ansicht nach derzeit unerheblich sind, tatsächlich eintreten oder zu erheblichen Risiken werden, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme haben.

RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER ALLGEMEINEN WIRTSCHAFTSLAGE

Bei dem Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund ungünstiger Wirtschaftsbedingungen. Risikofaktoren sind insbesondere Kürzungen der Staatshaushalte, eine Verringerung der privaten und öffentlichen Investitionen, eine Verschlechterung des Geschäftsklimas, politische und wirtschaftliche Zwänge, die u. a. aus wachsenden Staatsdefiziten und einer zunehmenden Staatsverschuldung resultieren, und Krisen auf den Kreditmärkten.

RISIKEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM GESCHÄFTSUMFELD

Bei dem Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund externer Risikofaktoren. Zu den Risikofaktoren gehören u. a. die finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie (einschließlich sogenannter "Scope Clauses" in Tarifverträgen mit Pilotengewerkschaften, die den Betrieb von kleineren Regionaljets durch große Fluggesellschaften oder durch deren regionale Tochtergesellschaften einschränken) und der Geschäftsflugzeugkunden, die finanzielle Situation der Schienenverkehrsbranche, die Handelspolitik sowie die verstärkte Konkurrenz durch andere Unternehmen - auch durch neue Marktteilnehmer in den von uns bedienten Segmenten. Weiterhin könnten politische Unruhen und Ereignisse höherer Gewalt wie Terroranschläge, Naturkatastrophen, globale Gesundheitsrisiken, der Ausbruch eines Krieges oder anhaltende Konflikte in

RISIKEN AUS DER OPERATIVEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

bestimmten Regionen zu einem Auftragsrückgang, zu Lieferverzögerungen oder zur teilweisen Stornierung unseres Auftragsbestandes führen.

Beim Geschäftsrisiko handelt es sich um das Risiko möglicher Verluste aufgrund der Art unserer Geschäftstätigkeit. Geschäftsrisiken sind Risiken im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, Risiken aus dem Aufbau neuer Geschäftsbereiche und Risiken aufgrund der Komplexität der Zertifizierungs- und Homologationsverfahren von Produkten und Dienstleistungen. Risiken ergeben sich auch daraus, dass unser Geschäft durch große und komplexe Projekte (meist in Form von Festpreisaufträgen) gekennzeichnet ist, die Risiken im Zusammenhang mit der Produktion und der Projektabwicklung unterworfen sind. Weiterhin sind unsere Cashflows Schwankungen von Projektlebenszyklen sowie saisonalen Schwankungen ausgesetzt. Unsere Geschäftsaktivitäten sind zudem kapitalintensiv, sodass wir regelmäßig Investitionen in erheblicher Höhe über mehrere Jahre tätigen müssen, bevor wir aus dem Projekt Cashflows realisieren. Zu den weiteren Risikoquellen zählen unter anderem unsere Fähigkeit, unsere Strategie und unseren Transformationsplan erfolgreich umzusetzen, Aktivitäten von Geschäftspartnern, Verluste aus Produktleistungsgarantien und Haftungsansprüchen, die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen bei der Rechnungslegung, regulatorische und rechtliche Rahmenbedingungen, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte sowie die Abhängigkeit von Kunden, Zulieferern (einschließlich des Supply-Chain-Managements) und Mitarbeitern. Zudem unterliegen wir Risiken aus der Abhängigkeit von Informationssystemen, der Abhängigkeit von geistigen Eigentumsrechten und deren Schutz und der Angemessenheit des Versicherungsschutzes.

FINANZIELLE RISIKEN

Das Finanzierungsrisiko besteht in dem Risiko möglicher Verluste aufgrund der fehlenden Liquidität unserer finanziellen Vermögenswerte (einschließlich des Kontrahentenrisikos) oder des fehlenden Zugangs zu den Kapitalmärkten, aufgrund von Kreditauflagen, Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt wurden, und der staatlichen Unterstützung.

MARKTRISIKO

Das Marktrisiko ist das Risiko möglicher Verluste aufgrund einer ungünstigen Entwicklung der Marktfaktoren, einschließlich der Wechselkurs- und Zinsschwankungen, Restwerteinbußen, gestiegener Preise für das verwendete Ausgangsmaterial und Schwankungen der Inflationsrate.

Risiko im Zusammenhang mit der allgemeinen Wirtschaftslage

Die Märkte, an denen wir tätig sind, können von Zeit zu Zeit von lokalen, regionalen und globalen Faktoren beeinflusst werden. Da wir unsere Produkte weltweit vertreiben und weltweit geschäftstätig sind, auch über unsere Fertigungs- und Produktionskapazitäten in Europa und Nordamerika sowie unsere Partnerschaften und Gemeinschaftsunternehmen in Asien und Afrika, können wir direkt oder indirekt von ungünstigen politischen Entwicklungen oder einem Wirtschaftsabschwung in diesen Regionen betroffen sein. Zudem kann unsere Geschäftstätigkeit einer Reihe damit verbundener Risiken wie Wechselkursschwankungen und Beschränkungen des Kapitaltransfers ausgesetzt sein.

Sollte die derzeitige unsichere Wirtschaftslage fortbestehen oder sich verschlechtern, sollte sich die konjunkturelle Abkühlung in bestimmten Ländern, Regionen oder wichtigen Märkten verstärken oder sich auf andere Länder ausdehnen oder sollten sich die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verschlechtern, könnte dies zur Folge haben, dass potenzielle Kunden den Kauf unserer Produkte oder Dienstleistungen verschieben, einen Rückgang des Auftragseingangs sowie Auftragsstornierungen oder -verzögerungen, eine reduzierte Verfügbarkeit von Finanzierungen für Kunden, eine Erhöhung unserer Beteiligung an Kundenfinanzierungen, sinkende Verkaufspreise, höhere Vorratsbestände, geringere Kundenanzahlungen, eine Verlangsamung des Forderungseinzugs, Produktionskürzungen, die Unterbrechung oder Einstellung der Produktion bestimmter Produkte oder die Entlassung von Mitarbeitern nach sich ziehen sowie die Zulieferer beeinträchtigen.

Brexit

Am 23. Juni 2016 fand ein Referendum statt, bei dem sich die Bürger des Vereinigten Königreichs für den Ausstieg aus der Europäischen Union entschieden (gemeinhin als "Brexit" bezeichnet). Der Brexit könnte sich sowohl auf unser Geschäft mit Flugzeugen als auch auf unser Geschäft mit Schienenfahrzeugen auswirken. 2017 erzielten wir 46 % unserer Umsätze in Europa, davon 20 % im Vereinigten Königreich.

Der Brexit könnte zu einem Anstieg der geopolitischen und wirtschaftlichen Risiken, zu Betriebsunterbrechungen und Unsicherheiten rund um unser Geschäft führen. Dies könnte insbesondere auch unsere Beziehungen zu bestehenden und künftigen Kunden, Zulieferern und Mitarbeitern beeinträchtigen, was sich wiederum negativ auf unsere Finanz- und Ertragslage auswirken könnte. Weitere Folgen könnten stärkere Ausfuhr- und Einfuhrbeschränkungen zwischen dem Vereinigten Königreich und den Ländern der Europäischen Union und wachsende Herausforderungen im regulatorischen Bereich sein.

Die Ankündigung des Brexit sorgte für signifikante Wechselkursschwankungen. Dabei erlebte der US-Dollar eine Aufwertung gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Pfund Sterling und dem Euro. Der Großteil unserer Umsätze im Flugzeuggeschäft wird in US-Dollar und im Schienenverkehrsgeschäft in Euro und anderen Währungen erzielt. Die Aufwertung des US-Dollar gegenüber diesen anderen Währungen könnte sich negativ auf unsere Ertragslage, insbesondere im Schienenverkehrsgeschäft, auswirken, wobei eine potenzielle Abwertung der lokalen Währung oder des Euro gegenüber dem US-Dollar in Kombination mit einem potenziell höheren Inflationsrisiko zu Verlusten bei Bombardier führen und die Kaufkraft unserer Kunden beeinträchtigen könnte.

Risiko im Zusammenhang mit dem Geschäftsumfeld

Finanzielle Situation der Luftfahrtindustrie und der Geschäftsflugzeugkunden

Die finanzielle Situation und die Zahlungsfähigkeit der Luftfahrtindustrie sowie die Fähigkeit von Fluggesellschaften, sich Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen, können die Nachfrage nach unseren Verkehrsflugzeugen beeinflussen. Die Besonderheiten der Luftfahrtindustrie erschweren Vorhersagen hinsichtlich des Zeitpunkts, zu dem sich wirtschaftliche Ab- oder Aufschwünge in der Branche niederschlagen werden. Darüber hinaus können Zyklen länger ausfallen als erwartet. Der anhaltende Kostendruck und die Bemühungen in der Luftfahrtindustrie, ein annehmbares Rentabilitätsniveau zu erreichen, belasten das Preisniveau unserer Luftfahrtprodukte.

Sogenannte "Scope Clauses", die in Tarifverträgen mit Pilotengewerkschaften in den USA enthalten sind, schränken den Betrieb von kleineren Regionaljets durch große Fluggesellschaften oder durch deren regionale Tochtergesellschaften ein und können daher die Nachfrage auf dem Markt für Regionalflugzeuge dämpfen.

Der Erwerb unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen kann eine erhebliche Investition für ein Unternehmen, eine Einzelperson oder eine staatliche Einrichtung darstellen. Wenn die wirtschaftlichen oder geschäftlichen Bedingungen ungünstig sind, könnten potenzielle Käufer beschließen, den Kauf unserer Luftfahrtprodukte und -dienstleistungen aufzuschieben. Auch die Verfügbarkeit von Finanzierungsmöglichkeiten ist ein wichtiger Faktor. Kreditknappheit kann dazu führen, dass Flugzeuglieferungen verschoben oder Aufträge storniert werden.

Aufgrund der Umstrukturierung, der Verkleinerung oder der Geschäftsaufgabe von Unternehmen kann es zu einem immer größer werdenden Angebot an Gebrauchtflugzeugen kommen, was sich ebenfalls negativ auf den Verkaufspreis für neue und gebrauchte Geschäfts- sowie Verkehrsflugzeuge auswirkt. Wir könnten dann vor der Aufgabe stehen, Wege zur Senkung der Kosten und zur Verbesserung der Produktivität zu finden, die es dem Segment erlauben, sich mit akzeptablen Gewinnmargen gut am Markt zu positionieren. Der Verlust einer größeren Fluggesellschaft oder eines Anbieters von Teileigentums-Programmen und Charter-Flügen als Kunden oder die Kündigung eines Vertrags könnte erhebliche Auswirkungen auf unsere Finanzergebnisse haben.

Finanzielle Situation der Schienenverkehrsindustrie

Die Schienenverkehrsbranche hat sich bislang auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gut behauptet. Ein schwieriges wirtschaftliches und finanzielles Umfeld kann sich jedoch in bestimmten Bereichen auf einige Bahnbetreiber negativ auswirken. Da manche Kunden von Haushaltskürzungen, strenger Haushaltsdisziplin oder Sparmaßnahmen betroffen sind, kann es zur Kürzung, Verschiebung oder Stornierung von Projekten kommen. Sollten staatliche oder private Bahnbetreiber zu solchen Maßnahmen greifen, so könnte dies unseren Auftragseingang und unsere Umsatzerlöse schmälern und unsere Kostenstruktur und Preise erheblich unter Druck setzen. In Zeiten rückläufiger Investitionstätigkeiten könnte sich diese Situation weiter verschärfen.

In jeder Berichtsperiode ist ein wesentlicher Teil unseres Schienengeschäfts von Regierungsstellen und anderen öffentlichen Einrichtungen abhängig, auf die in der Vergangenheit der weitaus größte Anteil am Wert der von uns jährlich verbuchten Aufträge entfallen ist. Die Investitionsbereitschaft und -fähigkeit öffentlicher Einrichtungen hängt von komplexen politischen und wirtschaftlichen Faktoren ab und kann sich von einem Geschäftsjahr zum nächsten ändern. Ein Wirtschaftsabschwung und Haushaltsbeschränkungen können zu einem Rückgang der Infrastrukturinvestitionen, Verzögerungen bei der Auftragserteilung, Auftragsabwicklung oder Zahlung sowie zu einer Verringerung steuerlicher oder anderer Anreize zur Förderung der Forschung und Entwicklung führen. In Zeiten der Überschuldung (oder einer Staatschuldenkrise) kann die Umsetzung von Sparmaßnahmen oder Programmen zur Verringerung der Staatsausgaben negative Auswirkungen auf das Volumen von Aufträgen für Verkehrsinfrastrukturprojekte haben.

Zudem haben die starke Konkurrenz in der Schienenverkehrsindustrie und die Bedürfnisse von Kunden im aktuellen wirtschaftlichen Umfeld zu nachteiligen Folgen, insbesondere zu geringeren und späteren Anzahlungen, geführt. Eine solche Änderung der Auftragsbedingungen kann sich negativ auf unsere Cashflows auswirken und uns zwingen, Finanzmittel in größerem Umfang aus anderen Quellen zu beziehen und einzusetzen, z. B. im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen, was sich nachteilig auf unsere Eigenkapitalrendite sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken kann. Zudem besteht keine Sicherheit dahingehend, dass wir für den Fall, dass sich die Zahlungs- und Anzahlungsbedingungen für Kunden weiterhin in einer für die Produzenten nachteiligen Weise verändern werden, Zugang zu Ersatz-Working-Capital in ausreichender Höhe haben werden, um die Ausführung von Projekten zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zu finanzieren.

Handelspolitik

Als weltweit tätiges Unternehmen unterliegen unsere Geschäftsaktivitäten einschränkenden Ein- und Ausfuhrbestimmungen, staatlichen Regelungen in Bezug auf Unternehmenserwerbe, staatlichen Exporthilfen sowie der Welthandelspolitik einschließlich spezifischer regionaler Handelspraktiken. Infolgedessen sind wir Risiken aus Änderungen der Prioritätensetzung bei Regierungsbehörden und überstaatlichen Institutionen ausgesetzt.

Eine protektionistische Handelspolitik und Änderungen der politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen wir tätig sind, wie Deviseneinfuhr- und -ausfuhrbestimmungen, Zölle und andere Handelsschranken, Preis- und Devisenkontrollen sowie die derzeit zur Diskussion stehende mögliche Änderung oder Beendigung des Nordamerikanischen Freihandelsabkommens (NAFTA) zwischen Kanada, den USA und Mexiko könnten sich auf unsere Geschäftstätigkeit in mehreren nationalen Märkten, unseren Umsatz und unsere Rentabilität auswirken, die Rückführung von Gewinnen erschweren und Strafen, Sanktionen oder Rufschädigungen nach sich ziehen.

Verstärkte Konkurrenz durch andere Unternehmen - auch durch neue Marktteilnehmer in den von uns bedienten Segmenten

In den Luftfahrt-Marktsegmenten, in denen wir vertreten sind, entwickeln Wettbewerber zahlreiche Flugzeugprogramme, deren Indienststellung im Laufe des nächsten Jahrzehnts erwartet wird. Sollten sich potenzielle Kunden für die Produkte von Wettbewerbern entscheiden, könnte sich unser Marktanteil verringern. Sollten wir nicht in der Lage sein, die Erwartungen an den Produktsupport zu erfüllen oder eine internationale Marktpresenz für unseren breit gefächerten Kundenstamm zu errichten, könnte dies ebenfalls negative Folgen für uns haben.

Auf dem Schienenverkehrsmarkt sind wir in den von uns bedienten Märkten und Regionen einem starken Konkurrenzdruck ausgesetzt. Wir müssen uns gegen starke Wettbewerber, die zum Teil größer sind oder in bestimmten Geschäftsfeldern oder Regionen über größere Ressourcen verfügen, sowie gegen Wettbewerber aus Schwellenländern und neue Marktteilnehmer, die möglicherweise eine bessere Kostenstruktur aufweisen, behaupten. Einige der von uns bedienten Schienenverkehrsmarktsegmente und einige der größeren Marktteilnehmer befinden sich derzeit in einem Konsolidierungsprozess. Solche Konsolidierungen können den Druck auf Preise und Gewinnmargen sowie auf Zahlungsbedingungen, Herstellungsfristen, die bereitgestellten Technologien und die für Kunden erbrachten Dienstleistungen erhöhen, was unsere Position in bestimmten Märkten schwächen könnte. Zudem könnten bestimmte Wettbewerber in der Lage sein, verfügbare Marktchancen effizienter und schneller zu ergreifen, was sich wiederum negativ auf unsere Ergebnisse, unseren Umsatz und unseren Marktanteil auswirken könnte.

Politische Instabilität

Politische Instabilität kann soziale, wirtschaftliche oder andere Ursachen haben und in bestimmten Regionen der Welt länger andauern und unvorhersehbar sein. Eine anhaltende instabile politische Lage in Märkten, in denen wir vertreten sind, könnte zur Verschiebung oder Stornierung von Aufträgen, Auslieferungen oder Projekten führen, in die wir erhebliche Mittel investiert haben. Dies betrifft insbesondere Kunden, bei denen es sich um staatliche oder staatlich kontrollierte Unternehmen handelt. Geopolitische und wirtschaftliche Risiken, internationale Sanktionen und der Ölpreis, der sich auf viele energieexportierende Länder auswirkt, haben in vielen Volkswirtschaften neue Befürchtungen hervorgerufen. Diese Entwicklungen können sich nicht nur kurzfristig auswirken, sondern auch langfristig die weltweite Wirtschaftslage beeinträchtigen.

Zudem können geopolitische Ereignisse in den Regionen, in denen wir geschäftstätig sind, die Bedingungen, unter denen wir die von uns unterzeichneten Aufträge ausführen, erschweren, die Ausführungsfristen verlängern oder zu unerwarteten rechtlichen oder regulatorischen Veränderungen führen, die wiederum zu einem erheblichen Anstieg der ursprünglich für die Aufträge prognostizierten Kosten führen und erhebliche Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme zur Folge haben können.

Globaler Klimawandel

Der weltweite Klimawandel könnte bestimmte Risiken für unsere Geschäftstätigkeit, z. B. Häufigkeit und Schweregrad wetterbedingter Ereignisse, verschärfen. Diese könnten zu Störungen unseres Geschäftsbetriebs führen, unsere Infrastruktur oder unsere Immobilien beschädigen, ein finanzielles Risiko für unser Unternehmen hervorrufen oder anderweitig wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage sowie unsere Liquidität haben. Die Maßnahmen, die während oder nach einem solchen Ereignis ergriffen werden, oder eventuelle Anpassungen bestehender oder künftiger Infrastrukturanforderungen zur Vermeidung künftiger Schäden könnten erhebliche Kosten nach sich ziehen. Der Klimawandel könnte Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Kosten der für die Produktion benötigten Materialien haben, was unseren Geschäftsbetrieb ebenfalls beeinträchtigen könnte, und einen Anstieg der Versicherungs- und sonstigen betrieblichen Kosten zur Folge haben. Die potenziellen physischen Auswirkungen des Klimawandels auf unseren Geschäftsbetrieb sind sehr ungewiss und von den jeweiligen geografischen Gegebenheiten in den Gebieten, in denen wir tätig sind, abhängig. Möglich sind Änderungen der Regenmenge sowie der Häufigkeit und Intensität von Stürmen, Wasserknappheit, steigende Pegelstände und Temperaturänderungen. Diese Faktoren können Auswirkungen auf unsere Entscheidungen über die Errichtung neuer Produktionsanlagen oder die Aufrechterhaltung bestehender Anlagen in Gebieten haben, in denen die mit dem Klimawandel einhergehenden physischen Risiken besonders groß sind. Außerdem können sich für uns indirekte finanziellen Risiken aus Störungen der Lieferkette oder der Lieferprozesse ergeben, da klimatische Veränderungen zu Preisänderungen bei unseren Produkten und den für ihre Herstellung benötigten Ressourcen nach sich ziehen können. Diese Folgen können sich nachteilig auf die Kostensituation, die Produktion und die finanzielle Entwicklung unserer Geschäftsbereiche auswirken. Zudem könnten Besorgnisse hinsichtlich der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs und die Tendenz zu umweltfreundlicheren Reiseformen die Nachfrage nach Flugreisen verringern und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unseren Geschäftsbereich Aerospace haben.

Der weltweite Klimawandel führt auch zu regulatorischen Risiken, die je nach den nationalen oder lokalen Anforderungen in den jeweiligen Ländern, in denen wir tätig sind, variieren. Unsere Produkte sowie unsere Produktions- und Dienstleistungsaktivitäten unterliegen Umweltverordnungen, die von Bundes-, Provinz- und Kommunalbehörden in Kanada sowie von Aufsichtsbehörden, die für unsere ausländischen Geschäftsbetriebe zuständig sind, erlassen wurden. Nach wie vor gibt es keine einheitliche Klimagesetzgebung, was zu wirtschaftlichen und regulatorischen Unsicherheiten führt. Die meisten Länder, in denen wir Produktionstätigkeiten ausüben, befinden sich in verschiedenen Stadien der Entwicklung verbindlicher Emissionszuweisungs- und Emissionshandelssysteme. 2017 ergaben sich unsere regulatorischen Risiken aus dem Klimawandel vor allem aus unseren Verpflichtungen im Rahmen des Emissionshandelssystems der Europäischen Union, der britischen Climate Change Agreements, des britischen Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme (im April 2010 eingeführt) und des Québec Carbon Market Trading Scheme. Ende 2016 beschloss die Provinz Ontario, ab 2018 das Kohlenstoffhandelssystem aus Québec zu übernehmen. Das gestiegene öffentliche Bewusstsein und die Besorgnis in Bezug auf den globalen Klimawandel kann zu zusätzlichen gesetzlichen und/oder aufsichtsrechtlichen Anforderungen führen, die zum Ziel haben, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder ihre Auswirkungen abzumildern. Eine verschärfte Gesetzgebung und strengere Regulierung im Hinblick auf den Klimawandel dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach erhebliche negative Auswirkungen auf uns und unsere Branche haben. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn die Regulierungsbehörden zu dem Schluss kämen, dass der Flugverkehr die obere Atmosphäre deutlich schädigt oder einen größeren Einfluss auf den Klimawandel hat als andere Branchen. Wir könnten von solchen Maßnahmen, die mit erheblichen Kosten für uns, unsere Kunden und Zulieferer verbunden wären, unmittelbar betroffen sein. Diese Kosten - z. B. für einen höheren Energiebedarf, Investitionen, für die Umweltüberwachung und -berichterstattung sowie sonstige Kosten für die Einhaltung dieser

Vorschriften - könnten erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Wettbewerbsfähigkeit haben.

Geschäftsrisiko

Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen

Veränderungen infolge weltweiter Trends wie Klimawandel, schwankende Treibstoffpreise, Wachstum in den Schwellenländern, Verstädterung, Bevölkerungswachstum und demographische Faktoren beeinflussen die Ansprüche der Kunden in unseren Hauptmärkten Luftfahrt und Schienenverkehr. Um wettbewerbsfähig zu bleiben und den Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden, müssen wir diese Veränderungen vorhersehen und laufend neue Produkte entwickeln und konzipieren, die bestehenden Produkte und Dienstleistungen verbessern, in neue Technologien investieren und neue Technologien entwickeln. Die Einführung neuer Produkte oder Technologien macht umfangreiche Investitionen in die Forschung und Entwicklung notwendig und bindet eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter. Dabei besteht außerdem das Risiko, dass unsere Investitionen in neue Produkte oder Technologien nicht erfolgreich sind.

Wenn wir in Produkte investieren, die auf dem Markt nicht angenommen werden, wenn sich die Nachfrage oder die Präferenz der Kunden ändert oder wenn neue Produkte von den entsprechenden Behörden nicht genehmigt werden (oder wenn es uns nicht gelingt, neue Produkte oder Technologien zu entwickeln oder für diese die Homologation oder Zulassung zu erhalten) oder - insbesondere im Vergleich zu unseren Wettbewerbern - zu spät auf den Markt gebracht werden bzw. veraltet sind, kann sich dies auf unsere Ergebnisse auswirken. Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht das Risiko, dass die Kosten überschritten werden oder dass unsere Produkte nicht die Anforderungen an die Leistungseigenschaften erfüllen, zu denen wir uns gegenüber unseren Kunden verpflichtet haben.

Wenn es uns nicht gelingt, neue Technologien und Plattformen termin- und budgetgerecht zu entwickeln oder die Zulassung für diese Technologien zu erhalten, könnte dies ebenfalls unsere Ergebnisse belasten. Unser langfristiges Wachstum, unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere anhaltende Rentabilität sind zudem von unserer Fähigkeit abhängig, Änderungen auf den Märkten zu antizipieren und entsprechend darauf zu reagieren, die Kosten für die Herstellung qualitativ hochwertiger, neuer und bestehender Produkte zu reduzieren, unseren Produktmix weiterzuentwickeln und unsere Präsenz an die weltweiten Marktchancen anzupassen.

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld sind wir jetzt und in Zukunft dem Risiko ausgesetzt, dass unsere Wettbewerber innovativere oder wettbewerbsfähigere Produkte, Dienstleistungen oder Technologien entwickeln oder schneller auf dem Markt einführen oder dass die von uns entwickelten Produkte auf dem Markt nicht angenommen werden.

Geschäftsentwicklung

Unser Geschäft ist davon abhängig, dass neue Aufträge und neue Kunden gewonnen werden und der Auftragsbestand somit kontinuierlich wieder aufgefüllt wird. Sollten wir nicht in der Lage sein, unsere Strategien zur Erschließung neuer Märkte erfolgreich umzusetzen, Wachstumschancen zu nutzen und eine Verankerung in neuen Märkten zu schaffen, könnte sich dies negativ auf unsere Ergebnisse auswirken. Unser Book-to-Bill-Verhältnis, das wir als Verhältnis zwischen Neuaufträgen und Umsatzerlösen definieren, ist eine Kennzahl zur Ermittlung potenzieller künftiger Umsatzerlöse. Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Neuaufträgen basiert jedoch auf bestimmten Annahmen, z. B. der Annahme, dass unsere Aufträge in völliger Übereinstimmung mit den jeweiligen Auftragsbedingungen erfüllt werden. Die Beendigung oder Modifizierung eines oder mehrerer Großaufträge kann wesentliche nachteilige Auswirkungen auf unseren künftigen Umsatz haben. Wir können nicht garantieren, dass wir alle anfänglich für unsere Neuaufträge prognostizierten Umsatzerlöse realisieren werden. Ein etwaiger Fehlbetrag kann wesentlich ausfallen.

Obwohl wir unsere Präsenz auf viele geografische Märkte ausgedehnt haben und dieser Prozess auch noch nicht abgeschlossen ist, kann es schwierig sein, den Zugang zu bestimmten Märkten zu sichern, insbesondere wenn ein lokaler Wettbewerber in seinem Heimatmarkt eine führende Position hat. Diese Situationen könnten uns gegenüber einigen Wettbewerbern benachteiligen und Herausforderungen für unsere Strategie und Wettbewerbsstärke in diesen Regionen darstellen.

Zulassungs- und Homologationsverfahren

Wir müssen strenge Zertifizierungs- und Genehmigungsanforderungen einhalten, die von Land zu Land unterschiedlich sind und zu einer Verzögerung bei der Zertifizierung unserer Produkte führen können, wenn die Aufsichtsbehörden nicht in der Lage sind, die Prüfungen zeitnah durchzuführen. Ein Verstoß gegen rechtliche Vorschriften, die von Transport Canada (TC), der US-amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA), der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, dem Transport

Safety Institute in den USA oder anderen Aufsichtsbehörden erlassen worden sind oder in Zukunft erlassen werden, kann zu einer Außerbetriebnahme unserer Produkte, einem Umsatzrückgang, Lieferverzögerungen, einem ungeplanten Aufbau von Lagerbeständen, einer Verringerung der Bestandswerte oder einer Wertminderung von Vermögenswerten führen.

Voraussetzung für die Vermarktung und Inbetriebnahme unserer Schienenverkehrsprodukte ist die Einhaltung der Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr, die weltweit stark voneinander abweichen und in den Zuständigkeitsbereich verschiedener Aufsichtsbehörden fallen. Dies führt dazu, dass die Sicherung der Homologation von Zügen ein komplexer Prozess ist, der sehr umfangreich ist und längere Zeit in Anspruch nehmen und kostenintensiver sein kann als ursprünglich erwartet, da die zuständigen Behörden umfangreiche Tests und andere technische Elemente vorschreiben, die sich im Laufe der Zeit ändern können. Unsere Verträge enthalten zunehmend Klauseln, die uns verpflichten, die mit dem Homologationsprozess verbundenen Risiken und Verpflichtungen zu tragen. Hierzu zählen auch Risiken aus Änderungen von Gesetzen oder Verordnungen oder der Auslegung oder Anwendung von Verordnungen in Bezug auf die Homologation.

Durch das Homologationsverfahren hervorgerufene Verzögerungen oder gestiegene Konstruktions- oder Produktionskosten in Verbindung mit der Homologation können dazu führen, dass sich die Auslieferung von Produkten und die Beendigung von Aufträgen verzögern. Zudem kann es zur Überschreitung der Auftragskosten gegenüber unseren Schätzungen und Modellen und zur Zahlung erheblicher Vertragsstrafen oder Schadenersatzzahlungen, zur Außerbetriebnahme von Produkten oder in extremen Fällen bzw. bei länger anhaltenden Verzögerungen zur teilweisen oder vollständigen Stornierung des Auftrags führen. Es besteht keine Sicherheit, in welchem Zeitraum die Zulassung oder Homologation erreicht wird.

Festpreisverträge und Festaufträge sowie Produktion und Projektausführung

In der Vergangenheit haben wir einen großen Teil unserer Produkte im Rahmen von vorher vereinbarten Festpreisverträgen mit festgelegten Lieferterminen angeboten und gehen davon aus, dass wir dies auch in der Zukunft tun werden. Diese Aufträge unterscheiden sich von Aufträgen, bei denen der Preis ausschließlich auf Zeit- und Materialbasis ermittelt wird. Wir können Aufträge in der Regel nicht einseitig kündigen.

Aus diesen Festpreisverträgen ergeben sich für uns Risiken, unter anderem aufgrund unvorhergesehener technischer Probleme, Schwierigkeiten mit Geschäftspartnern, Unterauftragnehmern und Zulieferern, logistischer Hindernisse und anderer Probleme bei der Projektumsetzung, die zu Kostenüberschreitungen, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen oder Verzögerungen beim Erhalt von Meilensteinzahlungen führen können. Außerdem können Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung anfallen, wenn wir unsere Produktionsraten nicht schnell genug erhöhen können, um unsere Verpflichtungen zu erfüllen. Aufgrund der Besonderheiten des Ausschreibungsprozesses basieren langfristige Aufträge außerdem zum Teil auf Kostenschätzungen. Unsere Schätzungen der Kosten für den Abschluss eines Projekts beruhen auf einer Reihe von Annahmen, z. B. künftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Kosten und Verfügbarkeit von Arbeitskräften und Rohstoffen, Arbeitsproduktivität, Beschäftigungs- und Gehaltsniveau, Auslastungsquoten, Inflationsraten, Wechselkurse sowie konstruktionsbezogene und technische Standards, die auf das Projekt anzuwenden sind. Diese Annahmen werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden Arbeiten beeinflusst. Aufgrund der Komplexität und Langfristigkeit vieler Projekte, an denen wir beteiligt sind, können die tatsächlichen Investitionen, die Kosten und die Produktivität erheblich von unseren ursprünglichen Berechnungen oder Erwartungen abweichen. Viele unserer Verträge enthalten zudem die Verpflichtung zur Einhaltung eines vorgegebenen Leistungsniveaus für unsere Produkte oder feste Liefertermine. Wenn wir diese Verpflichtungen nicht einhalten können, können unsere Kunden die Zahlung von Vertragsstrafen verlangen, den betreffenden Vertrag kündigen oder Schadenersatz fordern.

Umsätze, Cashflows und Rentabilität komplexer und langfristiger Großprojekte variieren stark je nach Projektfortschritt und hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, die teilweise nicht von uns kontrolliert werden können, z. B. Modifizierungen der Produktspezifikationen und vom Kunden verlangte Auftragsänderungen, steigende regulatorische Anforderungen in Bezug auf die Homologation, unerwartete technologische Probleme, logistische Schwierigkeiten und andere Probleme mit der Auftragsabwicklung, die Zeit- und Kostenüberschreitungen bei der Konstruktion, Überschreitungen der Produktionskosten, Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferungen und Entschädigungszahlungen sowie Verschiebungen oder Verzögerungen der Auftragsabwicklung nach sich ziehen können. Bei großen, komplexen und langfristigen Aufträgen können solche Überschreitungen und Probleme einen erheblichen Zusatzaufwand an Kosten und Zeit verursachen, zur Zurückhaltung von Zahlungen durch Kunden oder zur teilweisen oder vollständigen Stornierung des Auftrags durch den Kunden führen und wesentliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit, unsere Ergebnisse, unsere Cashflows, unsere Finanzlage und unseren Ruf haben. Außerdem können Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung anfallen, wenn die Produktionsraten nicht schnell genug erhöht werden können, um Verpflichtungen aus solchen Großaufträgen zu erfüllen. Die Gewinnmargen, die mit einigen dieser Aufträge erzielt werden, können infolgedessen niedriger ausfallen als ursprünglich prognostiziert. Schlimmstenfalls erzielen wir eine Null-Marge oder eine negative Marge.

Viele unserer langfristigen Verträge schließen wir mit Kunden ab, bei denen es sich um staatliche oder halbstaatliche Stellen handelt. Diese Kunden verlangen, dass wir die Verfahren für öffentliche Projektausschreibungen und die entsprechenden Spezifikationen einhalten, was unsere Fähigkeit, bestimmte Vertragsbedingungen zu verhandeln, einschränkt und wodurch wir uns unter Umständen gezwungen sehen, weniger vorteilhafte Bedingungen zu akzeptieren. Kunden können beispielsweise von Produzenten verlangen, einen höheren Anteil an den regulatorischen Risiken im Zusammenhang mit der Homologation zu tragen, auf Zahlungsfristen bestehen, durch die die Anzahlungen verringert oder gestrichen werden oder die zu einem negativen Cashflow während der Abwicklung eines Projekts führen, technische Leistungsniveaus vorgeben und die Ausstellung von Garantien und die Ausgabe von Anleihen durch die Muttergesellschaft verlangen. Unser Schienenverkehrsgeschäft ist größtenteils Gegenstand von Vergabeprotokollen, häufig in Form von Zwangsverträgen (adherence contracts), die nicht in wesentlichen Punkten geändert werden können und die zu einem Ausschluss führen können, wenn der Bieter versucht, Risiken oder sonstigen Erwägungen in seinem Angebot Rechnung zu tragen. Zudem enthalten Vergabeprotokolle häufig Spezifikationen, die zahlreichen Änderungsaufträgen unterliegen. Dies kann zu Rechtsstreitigkeiten hinsichtlich der Verteilung der Kosten für solche Änderungsaufträge oder Spezifikationsänderungen führen. Hieraus könnten sich für unsere Geschäftstätigkeit zusätzliche Risiken oder Kosten in erheblichem Umfang ergeben, die die Rentabilität unserer Projekte negativ beeinflussen würden.

Die Verträge in unserer Schienenverkehrssparte stellen außerdem bei bestimmten Projekten Anforderungen an die Produktion oder den Einkauf in den Ländern, in denen das Projekt abgewickelt wird. Solche Verträge können uns dazu verpflichten, lokale Fertigungskapazitäten zu errichten, Partnerschaften mit lokalen Unternehmen einzugehen und/oder Einkäufe bei lokalen Zulieferern zu tätigen. Bedingungen dieser Art können den Druck auf die Kosten, die Zielmenge und die Projektabwicklung erhöhen.

Cashflows und Investitionen

Unsere Geschäftsaktivitäten sind aufgrund ihrer Beschaffenheit zyklisch und in hohem Maße kapitalintensiv. Im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit müssen wir aufgrund der Struktur und Dauer unserer komplexen, langfristigen Projekte und Produktentwicklungsprogramme hohe Investitionen in die Konzeption, Entwicklung und Produktion tätigen, und dies viele Jahre bevor die Produkte ausgeliefert werden und einen Cashflow generieren. Darüber hinaus müssen wir regelmäßig Investitionen tätigen, um beispielsweise Anlagen instand zu halten, die betriebliche Effizienz zu erhöhen, neue Produkte zu entwickeln und zu konzipieren, bestehende Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, in die Entwicklung neuer Produkte zu investieren und eine beträchtliche Anzahl hoch qualifizierter Mitarbeiter zu halten. Unsere Fähigkeit, mit Kunden Anzahlungen und Teilabrechnungen zu vereinbaren und diese einzuziehen, ist daher ein wichtiger Bestandteil unseres Cashflow- und Working-Capital-Managements. Der starke Wettbewerb in den Märkten, in denen wir vertreten sind, und die Anforderungen der Kunden angesichts der aktuell gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben jedoch dazu geführt, dass wir weniger und geringere Anzahlungen erhalten haben, was unser Ergebnis erheblich belasten könnte. Abweichungen zwischen unseren Auszahlungen und den für erteilte Aufträge erhaltenen Beträgen, eine Verringerung der Anzahl der erteilten Aufträge oder eine Verschlechterung der Zahlungsbedingungen für diese Aufträge haben zwangsläufig einen negativen Effekt auf die Entwicklung unseres Working-Capital-Bedarfs und unsere Ertragslage.

Saisonale Schwankungen

Unsere Cashflows unterliegen außerdem in einem bestimmten Umfang saisonalen Schwankungen, und wir gehen davon aus, dass wir einen unverhältnismäßig hohen Teil unserer Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit im vierten Quartal erzielen oder einsetzen werden. Diese Entwicklung wird sich nach unserer Einschätzung fortsetzen. Die mit einigen unserer Lieferanten vereinbarten Zahlungsziele gehen über den Zeitraum hinaus, in dem wir die Zahlungen unserer Kunden einziehen. Es gibt jedoch keine Sicherheit, dass wir diese Bedingungen auch in Zukunft aufrecht erhalten können. Aufgrund der Zahlungseingänge im vierten Quartal erreichen unsere Zahlungsmittelbestände in der Regel ihren Höchststand am 31. Dezember eines jeden Jahres (nicht jedoch aufgrund der Cashflows aus der oder in die Investitionstätigkeit bzw. Finanzierungstätigkeit). Unsere Zwischenergebnisse können von diesen saisonalen Schwankungen beeinflusst werden.

Einführung und Umsetzung strategischer Maßnahmen zur Kostensenkung und Working-Capital-Verbesserung

2015 führten wir den mehrjährigen, zeitlich gestaffelten Transformationsplan von Bombardier ein, mit dem wir drei Ziele verfolgen: Verbesserung der Cashflow-Generierung, Senkung der Kosten und Steigerung der Leistung. Wie bei jeder größeren unternehmensweiten Transformation ist die Zeitplanung mit Risiken verbunden. Zudem gibt es keine Sicherheit dahingehend, dass die geplanten Zielwerte erreicht werden. Konkret bedeutet dies, dass Zeitpunkt und Umfang der einzelnen Maßnahmen

und der daraus resultierenden Vorteile von einer Reihe externer und interner Faktoren beeinflusst werden könnten, z. B. von der Entwicklung der Bedürfnisse und Anforderungen in unseren Geschäftsbereichen, von Veränderungen der vorgegebenen Produktionsmengen und -pläne, vom Ergebnis der Verhandlungen mit Zulieferern und Gewerkschaften, von Gesetzesänderungen, Änderungen der sozio-ökonomischen Bedingungen in den Ländern, in denen wir geschäftstätig sind, Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt im Hinblick auf wichtige Mitarbeiter und Änderungen der Prioritäten des Unternehmens. Es gibt keine Sicherheit, dass diese oder andere Maßnahmen dazu führen werden, dass wir unsere Ziele erreichen werden, oder dass diese Maßnahmen erfolgreich oder innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden. Gelingt es uns nicht, unsere Strategie und Transformationsmaßnahmen erfolgreich umzusetzen, oder erweisen sich diese Maßnahmen als unzureichend, könnte sich dies negativ auf unsere Geschäftsaktivitäten, unsere Finanzlage, unsere Rentabilität und unsere Aussichten für die Zukunft auswirken.

Geschäftspartner

Bei bestimmten gemeinschaftlich mit Dritten durchgeführten Projekten haften alle Projektpartner gesamtschuldnerisch gegenüber den Kunden. Der Erfolg dieser Partnerschaften hängt davon ab, dass unsere Geschäftspartner und wir unseren vertraglichen Pflichten nachkommen. Die Nichterfüllung vertraglicher Pflichten durch Geschäftspartner kann sich dahingehend auswirken, dass zusätzliche finanzielle Verpflichtungen und Leistungsverpflichtungen entstehen, die zu Mehrkosten, unvorhergesehenen Verzögerungen oder Wertminderungen von Vermögenswerten führen können. Beschließt ein Geschäftspartner während der Angebotsphase, die Partnerschaft zu verlassen, so könnte dies zum Verlust eines potenziellen Auftrags führen.

Um neue Märkte zu erschließen und unsere Partnerschaften zu stärken, haben wir in verschiedenen Ländern und Regionen, z. B. in Afrika, im Nahen Osten und in Asien (insbesondere China), eine Reihe von Gemeinschaftsunternehmen und Partnerschaften gegründet. Diese Geschäftsaktivitäten sind mit bestimmten Risiken verbunden, insbesondere im Zusammenhang mit einer möglichen politischen oder wirtschaftlichen Instabilität der jeweiligen Länder, Schwierigkeiten, die bei der Bewertung der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dieser Unternehmen entstehen können, der Integration der Mitarbeiter, Aktivitäten, Technologien und Produkte sowie der Implementierung von Governance- und Compliance-Systemen und -Verfahren.

Produktleistungsgarantie und Verluste aus Haftungsansprüchen

Die von uns hergestellten Produkte sind technisch sehr anspruchsvoll und komplex und können daher Defekte aufweisen, die schwer zu entdecken oder abzustellen sind. Diese Produkte müssen detaillierte Spezifikationen, die in den individuellen Verträgen mit Kunden aufgelistet sind, erfüllen und unterliegen strengen Zertifizierungs- und Genehmigungsanforderungen. Defekte können entdeckt werden, bevor oder nachdem die Produkte an den Kunden ausgeliefert werden bzw. wurden. In einem solchen Fall können beträchtliche Zusatzkosten für die Veränderung und/oder Nachrüstung unserer Produkte entstehen, und es kann vorkommen, dass wir die Defekte nicht zeitnah beseitigen oder überhaupt nicht beheben können. Defekte und Schäden an unseren Produkten können zu Abweichungskosten, Gewährleistungs- und Schadenersatzansprüchen, Reputationsverlusten, Rentabilitätseinbußen und zum Verlust von Kunden führen. Die Beseitigung dieser Defekte kann außerdem erhebliche Investitionen notwendig machen.

Die Art unserer Geschäftstätigkeit bringt es außerdem mit sich, dass Schadenersatzansprüche für Personenschäden oder Todesfälle aus Unfällen, Zwischenfällen oder Unglücken an uns herangetragen werden können, in die unsere Produkte oder von uns erbrachte Dienstleistungen involviert waren. Diese Unfälle können auf klimatische Faktoren oder menschliches Versagen zurückzuführen sein.

Sollte nachweislich festgestellt werden, dass unsere Produkte Qualitätsmängel aufweisen, einzelstaatlichen Normen oder Industriestandards nicht entsprechen oder möglicherweise die Sicherheit von Mensch und Maschine gefährden, kann dies zur Folge haben, dass wir diese Produkte zurückrufen müssen, dass uns Vertragsstrafen auferlegt werden, dass unsere Betriebslizenzen oder -genehmigungen widerrufen werden, dass wir die Produktion und den Verkauf unserer Produkte vorübergehend einstellen müssen oder dass wir angewiesen werden, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Ein Produktrückruf kann unseren Ruf und unseren Markennamen schädigen, zu einem Rückgang der Nachfrage nach unseren Produkten führen und eine strengere Prüfung unserer Geschäftsaktivitäten durch die Aufsichtsbehörden nach sich ziehen. Es ist ungewiss, ob unser derzeitiger Versicherungsschutz ausreicht, um eine oder mehrere Schadenersatzforderungen in erheblicher Höhe abzudecken. Zudem besteht keine Sicherheit darüber, ob wir in der Zukunft in der Lage sein werden, einen Versicherungsschutz mit ausreichender Deckung und zu vertretbaren Kosten abzuschließen.

Regulatorische und rechtliche Risiken

Wir unterliegen einer Vielzahl von Risiken aus aktuellen und künftigen Bestimmungen sowie derzeit anhängigen oder künftig möglichen Gerichtsverfahren. Aufgrund der Harmonisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes durch eine Reihe neuer europäischer Standards müssen wir beispielsweise in die Aufrüstung unserer bestehenden Produkte investieren, um die regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Kämen wir dem nicht nach, würden unsere Produkte von den Aufsichtsbehörden nicht genehmigt und vom Kunden nicht abgenommen. Die Nichtverfügbarkeit von Produkten, die die geltenden Vorschriften und Richtlinien erfüllen, kann zum Verlust von Marktanteilen führen.

Die Gerichtsverfahren, in die wir im Rahmen unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit involviert sein können, können die Behauptung, dass Waren oder Dienstleistungen nicht fristgerecht ausgeliefert bzw. ausgeführt worden seien, Produkthaftungsklagen, Produktmängel, Qualitätsprobleme oder Verstöße gegen geistige Eigentumsrechte zum Gegenstand haben. Durch Rechtsverfahren können erhebliche Verluste entstehen, die den aktuellen Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten oder die nicht im Versicherungsumfang enthalten sind. Zudem sind die gebildeten Rückstellungen für diese Verluste möglicherweise nicht ausreichend, um den endgültigen Schaden bzw. die daraus resultierenden Kosten abzudecken. Ein Fehlverhalten von Mitarbeitern, Vertretern, Zulieferern oder Geschäftspartnern oder ein Verstoß gegen Anti-Korruptions-Gesetze und andere staatliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften könnte unsere Reputation schädigen, zu einem Rückgang unserer Umsatzerlöse und unserer Rentabilität führen sowie zivil- und strafrechtliche Klagen gegen uns nach sich ziehen. Gerichtsurteile und -entscheidungen zu unseren Lasten könnten zudem unseren Ruf schädigen und bei künftigen Auftragsvergaben einen Nachteil für uns bedeuten.

Nähere Informationen sind in Anhangsangabe 39 zum Konzernabschluss "Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten" zu finden.

Umwelt, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken

Unsere Produkte sowie unsere Produktions- und Dienstleistungstätigkeiten unterliegen in jedem Rechtskreis, in dem wir tätig sind, Umweltgesetzen und -verordnungen, die unter anderem das Leistungsverhalten oder die Inhaltsstoffe der Produkte, den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen, die Luft-, Wasser- und Lärmverschmutzung, die Verwendung, Lagerung, Kennzeichnung, den Transport und die Entsorgung oder Freisetzung von Gefahrenstoffen, Gesundheits- und Sicherheitsrisiken aus dem Kontakt mit Gefahren- oder Giftstoffen oder fehlerhaften Produkten und die Sanierung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen auf oder unter unseren Grundstücken (unabhängig davon, ob sie von uns verursacht wurden oder nicht) oder auf oder unter anderen Grundstücken, sofern sie durch unsere derzeitige oder frühere Geschäftstätigkeit verursacht wurden (einschließlich der Entsorgung gefährlicher Abfälle auf Grundstücken Dritter durch uns) zum Gegenstand haben. Diese Gesetze und Verordnungen können bei uns Kosten verursachen, z. B. in Form von Bußgeldern, Schadenersatzzahlungen, straf- oder zivilrechtlichen Sanktionen und Sanierungskosten, oder Betriebsunterbrechungen verursachen. Außerdem könnten sich daraus negative Auswirkungen auf den Markt für unsere Produkte ergeben.

Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsgesetze und die einschlägigen Umsetzungsbestimmungen könnten in der Zukunft verschärft werden und es könnten uns bei der Einhaltung dieser Gesetze und Bestimmungen zusätzliche Kosten entstehen. Darüber hinaus kann bei uns eine Vertrags- oder sonstige Haftung für Umweltangelegenheiten in Verbindung mit Unternehmen, Produkten oder Grundstücken bestehen, die wir in der Vergangenheit geschlossen, verkauft oder anderweitig veräußert haben oder die wir in der Zukunft schließen, verkaufen oder veräußern werden.

Abhängigkeit von Kunden

Trotz unseres vielfältigen Kundenstamms kann in einem bestimmten Zeitraum ein wesentlicher Teil unserer Umsätze aus einigen unserer Produkte auf eine begrenzte Anzahl von Aufträgen oder Kunden entfallen. Wenngleich wir kontinuierlich daran arbeiten, unseren Kundenstamm zu erweitern, sind wir der Ansicht, dass es die Art unserer Produkte mit sich bringt, dass die Umsätze und Ergebnisse in einem bestimmten Zeitraum in erheblichem Maße von einer begrenzten Anzahl von Kunden abhängen können. Der Verlust eines solchen Kunden oder Änderungen an dem von ihm erteilten Auftrag könnten entsprechend zu einem Umsatzrückgang und/oder einer Verringerung des Marktanteils führen. Da die meisten unserer Kunden im Bereich Schienenverkehr Regierungen oder öffentliche Unternehmen sind oder im Rahmen eines öffentlichen Auftrags tätig sind, hängt unser Auftragsbestand darüber hinaus in wesentlichem Maße von der Haushaltslage und der Ausgabenpolitik der jeweiligen Länder ab.

Abhängigkeit von Zulieferern

Unsere Produktionsaktivitäten hängen von einer begrenzten Anzahl an Zulieferern ab. Diese Zulieferer liefern Werkstoffe (vor allem Aluminium, Aluminium-Legierungen und Titan) sowie wichtige Systeme (Triebwerke, Tragflügel, Triebwerksgondeln, Fahrwerke, Avioniksysteme, Flugsteuerungseinrichtungen, Flugzeugrümpfe etc.) für unsere Luftfahrtprodukte und Werkstoffe (vor allem Stahl und Aluminium), Dienstleistungen (vor allem Engineering, Tiefbau- und Elektroarbeiten) sowie wichtige Systeme (Bremsen, Türen, Heizungs- und Lüftungssysteme, Klimaanlage etc.) für unsere Schienenverkehrsprodukte.

Ausfälle in der Lieferkette können dazu führen, dass wir nicht termingerecht liefern können. Können ein oder mehrere Zulieferer die Anforderungen an die Leistungseigenschaften, die Qualitätsstandards oder die Lieferpläne nicht einhalten, so könnte dies dazu führen, dass wir unsere Verpflichtungen gegenüber Kunden nicht erfüllen können, insbesondere dann, wenn wir wichtige Komponenten und Bauteile nicht zu den vereinbarten Bedingungen oder auf kosteneffiziente Weise von diesen Zulieferern beziehen können und wenn wir keine alternativen Zulieferer finden, die die Komponenten und Bauteile zu wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen zeitgerecht liefern können. Unter Umständen gelingt es uns nicht, Kosten oder Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten gegenüber unseren Kunden) zurückzufordern, die dadurch entstanden sind, dass Zulieferer die Anforderungen nicht erfüllt haben. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage haben.

Einige unserer Zulieferer sind an der Entwicklung verschiedener Produkte wie Flugzeug- und Schienenfahrzeugplattformen beteiligt. Der Fortschritt vieler neuer Produktentwicklungsprogramme hängt auch von der Leistung dieser wichtigen Zulieferer ab. Verzögerungen seitens dieser Zulieferer, die nicht minimiert werden können, könnten dazu führen, dass sich das Programm insgesamt verzögert. Die Zulieferer liefern wichtige Komponenten und besitzen einen Teil der geistigen Eigentumsrechte an den von ihnen entwickelten wichtigen Komponenten. Wir haben deshalb mit diesen Zulieferern langfristige Verträge abgeschlossen. Einen Ersatz für bestehende Zulieferer zu finden, könnte, sofern dies überhaupt möglich ist, längere Zeit in Anspruch nehmen und mit hohen Kosten verbunden sein.

Personal (einschließlich Tarifverträge)

Hoch qualifizierte Manager und Spezialisten, die zur Ausführung bestimmter Arbeiten erforderlich sind, sind auf dem Arbeitsmarkt - insbesondere in bestimmten Schwellenländern - stark nachgefragt. In vielen Geschäftsbereichen planen wir den Ausbau unserer Geschäftsaktivitäten, wofür wir gut ausgebildete Mitarbeiter benötigen. Der Erfolg unserer Entwicklungspläne hängt zum Teil davon ab, ob es uns gelingt, die Fertigkeiten unserer Mitarbeiter zu entwickeln, unsere Mitarbeiter an uns zu binden und zusätzliche Manager und qualifiziertes Personal einzustellen und zu integrieren. Ein Personalrisiko besteht darin, dass bei der Einstellung hoch spezialisierter Mitarbeiter Verzögerungen eintreten könnten oder es unter Umständen nicht gelingt, solche Mitarbeiter an den Konzern zu binden oder sie zu motivieren. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Forschung und Entwicklung sowie Produktion, die für unseren Erfolg von wesentlicher Bedeutung sind. Es gibt keine Sicherheit, dass es uns gelingen wird, die Mitarbeiter einzustellen, zu integrieren und an das Unternehmen zu binden, die wir für die Weiterentwicklung unserer Geschäftsaktivitäten benötigen, insbesondere in Schwellenländern. Die Maßnahmen zur Anpassung des Personalbestands an den jeweiligen Bedarf können wiederum zur Druckausübung vonseiten unserer Belegschaft und zu sozialen Risiken führen, was sich negativ auf die von uns erwarteten Kostensenkungen und die Produktionskapazitäten auswirken könnte. Darüber hinaus haben wir mehrere Tarifverträge abgeschlossen, die zu verschiedenen Zeitpunkten in der Zukunft auslaufen. Werden diese Tarifverträge neu verhandelt und gelingt es uns nicht, diese zu Bedingungen zu verlängern, die für beide Seiten akzeptabel sind, so könnte dies Arbeitsunterbrechungen in Form von Streiks, Arbeitsniederlegungen oder Aussperrungen oder andere Störungen und/oder höhere Personalkosten zur Folge haben. Dies könnte unsere Fähigkeit, unsere Produkte und Dienstleistungen im vorgesehenen Zeit- und Kostenrahmen auszuliefern, beeinträchtigen und nachteilige Auswirkungen auf unsere Finanz- und Ertragslage haben. Wir überprüfen unsere Geschäftsaktivitäten und -prozesse laufend auf Möglichkeiten zur Kostensenkung, Verbesserung der Fertigungsplattform und besseren Positionierung im Markt. Im Zuge dessen kann es notwendig werden, die Produktion zurückzufahren oder Anlagen dauerhaft stillzulegen, was die Versetzung von Mitarbeitern zu neuen Produktionsanlagen und -prozessen oder die Verringerung der Mitarbeiterzahl erforderlich machen kann. Dies könnte die Verschlechterung der Beziehung zu unseren Mitarbeitern oder Abschreibungen der Vermögenswerte in den betroffenen Anlagen zur Folge haben.

Abhängigkeit von Informationssystemen

Unsere Technologiesysteme sind wie die anderer großer multinationaler Unternehmen dem Risiko eines Ausfalls, einer Störung oder eines Missbrauchs aus einer Vielzahl von Quellen ausgesetzt. So können Naturkatastrophen, Cyberangriffe und Online-Bedrohungen, Ausfälle von Kommunikationsnetzwerken, Computerviren und andere Sicherheitsbedrohungen die Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Integrität unserer Systeme beeinträchtigen. Aufgrund der Verbreitung neuer Technologien und der zunehmenden Raffinesse von Cyber-Kriminellen ist das Informationssicherheitsrisiko in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Die in unseren Systemen gespeicherten Daten enthalten vertrauliche oder sensible Informationen über unsere Kunden, Zulieferer, Geschäftspartner, Mitarbeiter, Geschäftstätigkeiten, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten und unser geistiges Eigentum. Unbefugte könnten in unsere Netzsicherheit eingreifen und unsere vertraulichen Informationen zweckentfremden oder manipulieren oder Viren, Würmer und andere Malware oder Phishing-Programme installieren, die eventuelle Schwachstellen in unseren Managementinformationssystemen ausnutzen, Systemstörungen hervorrufen oder zur Stilllegung von Maschinen oder Anlagen führen können. Solche Angriffe könnten die Veröffentlichung, die Manipulation oder das Bekanntwerden von Informationen, die unsachgemäße Nutzung unserer Systeme, fehlerhafte Produkte, Produktionsausfälle und Lieferengpässe zur Folge haben. Auch bei unseren Geschäftspartnern und Zulieferern bestehen Risiken in Form von unberechtigten Zugriffen auf deren Informationssysteme, die unsere vertraulichen Informationen enthalten können. Für die Überwachung und Pflege der technischen und prozessbezogenen Kontroll-, Überwachungs- und Durchsetzungssysteme zur Prävention, Aufdeckung und Eindämmung unberechtigter Zugriffe auf unsere Systeme ist das Cyber Security, Risk and Compliance Team zuständig, das dem Global CIO unterstellt ist und an das Risk Management Committee des Board of Directors von Bombardier berichtet. Bislang waren wir noch nicht von einem wesentlichen Cyberangriff betroffen. Angesichts der Komplexität und der sich ständig weiterentwickelnden Art der Bedrohungen sowie der Unvorhersehbarkeit des Zeitpunkts, der Art und des Umfangs der aus diesen Bedrohungen resultierenden Störungen können wir jedoch weder gewährleisten, dass die ergriffenen Maßnahmen ausreichend sind, um unberechtigte Zugriffe auf Informationssysteme zu verhindern, noch dass unsere Maßnahmen zur Risikoeinschätzung und -begrenzung ausreichend sind, um einen Systemausfall zu vermeiden oder dessen Auswirkung zu begrenzen. Ein Systemausfall, ein Cyberangriff oder eine Verletzung der Systeme könnte eine Unterbrechung unserer Aktivitäten und Betriebsverzögerungen, Informationsverluste, erhebliche Wiederherstellungskosten, erhöhte Kosten für die Netzsicherheit, entgangene Einnahmen aufgrund der Unterbrechung unserer Aktivitäten, eine Verringerung unseres Wettbewerbsvorteils und/oder Rechtsstreitigkeiten und Rufschädigungen nach sich ziehen, was zu einem Vertrauensverlust bei Kunden und Investoren führen könnte. Ein solcher Vorfall könnte sich in erheblichem Maße negativ auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken. Hierdurch können erhebliche Verluste entstehen, die den aktuellen Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten oder die nicht im Versicherungsumfang enthalten sind. Zudem sind die gebildeten Rückstellungen für diese Verluste möglicherweise nicht ausreichend, um den endgültigen Schaden bzw. die daraus resultierenden Kosten abzudecken. Darüber hinaus könnten Medienberichte oder andere Berichte über vermeintliche Sicherheitslücken unserer Systeme - auch wenn es keine versuchte oder tatsächliche Verletzung unserer Systeme gab - unsere Marke und unseren Ruf schädigen und unsere Geschäftstätigkeit und Finanzlage wesentlich beeinträchtigen.

Abhängigkeit von geistigen Eigentumsrechten und Schutzmaßnahmen

Wir beantragen regelmäßig neue Patente und verwalten unseren Bestand an geistigem Eigentum aktiv, um unsere technologische Position zu sichern. Unsere Patente und sonstigen geistigen Eigentumsrechte können jedoch möglicherweise nicht verhindern, dass Wettbewerber unabhängig von uns alternative Technologien entwickeln oder über Lizenzierungen erhalten, die unseren Technologien im Wesentlichen entsprechen oder überlegen sind. Wir können nicht gewährleisten, dass die von uns entwickelten Maßnahmen ausreichend sind, um eine Verletzung unserer geistigen Eigentumsrechte zu verhindern. Zudem können wir nicht gewährleisten, dass unsere Registrierungsanträge bewilligt werden oder dass gegen unsere registrierten Schutzrechte kein Einspruch eingelegt wird. Sollten die von uns ergriffenen Maßnahmen und der gesetzliche Schutz nicht ausreichen, um unsere geistigen Eigentumsrechte angemessen zu schützen, oder sollten wir nicht in der Lage sein, unsere geistigen Eigentumsrechte zu registrieren oder zu verteidigen, und sollten unsere Wettbewerber unser geistiges Eigentum bei der Herstellung und dem Verkauf von Konkurrenzprodukten auf den Märkten, in denen wir vertreten sind, verwerten, so könnte dies wesentliche negative Folgen für unser Geschäft haben. Außerdem könnten Dritte Ansprüche mit der Behauptung gegen uns geltend machen, dass wir deren geistige Eigentumsrechte missbräuchlich nutzen oder anderweitig verletzen würden. Unabhängig davon, ob diese Ansprüche tatsächlich geltend gemacht werden können, könnten uns Kosten im Zusammenhang mit der Verteidigung gegen Rechtsstreitigkeiten aufgrund des mutmaßlichen Verstoßes gegen geistige Eigentumsrechte oder deren Beilegung entstehen. Zu unserem Nachteil ergangene gerichtliche Entscheidungen könnten zum Verlust unserer geistigen Eigentumsrechte führen und Verbindlichkeiten in signifikanter Höhe oder gar einen Geschäftsausfall zur Folge haben. Gegen uns geführte Prozesse um geistiges Eigentum könnten uns außerdem insbesondere dazu zwingen, den Verkauf der strittigen Produkte einzustellen, Alternativprodukte zu entwickeln, die keine Rechte verletzen, oder Lizenzen vom Eigentümer der betroffenen geistigen Eigentumsrechte zu erwerben. Gelingt es uns nicht, solche Alternativprodukte zu entwickeln oder solche Lizenzen zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zu erhalten, könnte dies unseren Ruf schädigen und unsere Finanzlage und Rentabilität beeinträchtigen.

Angemessenheit des Versicherungsschutzes für unsere Geschäftsaktivitäten, Produkte und Immobilien

Wir schließen Versicherungspolicen entsprechend dem jeweiligen Geschäftsbedarf ab. Wir können jedoch nicht gewährleisten, dass unsere Versicherungspolicen bei außergewöhnlichen Ereignissen, die zu Verlusten führen, einen ausreichenden Schutz gewähren werden. Sollte es uns nicht gelingen, einen bestimmten Versicherungsschutz zu erhalten oder sollten wir Schwierigkeiten haben, den von uns benötigten Versicherungsschutz mit ausreichender Deckung und zu vertretbaren Kosten zu erhalten, so könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage nach sich ziehen. Für Geschäftsunterbrechungen oder entgangene Gewinne aufgrund von Unfällen in unseren Produktionsanlagen oder sonstigen Betriebsstörungen haben wir keine Versicherung abgeschlossen.

Unfälle oder Naturkatastrophen können zu erheblichen Sachschäden, Betriebsstörungen und zu Personenschäden und Todesfällen führen. Die hieraus entstehenden Verluste können unseren Versicherungsschutz der Höhe nach überschreiten. Nicht versicherte Verluste oder Verluste, die die Versicherungssumme überschreiten, können dazu führen, dass unser Ruf geschädigt wird und/oder wir unsere gesamte Produktionskapazität oder einen Teil davon verlieren und uns Einnahmen entgehen, die die betroffenen Produktionsanlagen nach unserer Erwartung in der Zukunft erzielt hätten. Wesentliche, nicht von unserer Versicherung gedeckte Verluste können sich negativ auf unsere Geschäftstätigkeit sowie unsere Finanz- und Ertragslage auswirken.

Finanzierungsrisiko

Liquidität und Zugang zu Kapitalmärkten

Unsere Geschäftsaktivitäten sind zyklisch und in hohem Maße kapitalintensiv. Unseren Finanzierungsbedarf decken wir im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit über liquide Mittel, unseren Cashflow aus betrieblicher Geschäftstätigkeit, Kapitalmarktmittel wie Anleihen und Aktien sowie sonstige Finanzierungsvereinbarungen wie revolvingende Kreditfazilitäten und Factoringgeschäfte. Wir können nicht gewährleisten, dass uns in Zukunft diese Liquiditätsquellen zur Deckung unseres Working-Capital-Bedarfs zu annehmbaren Bedingungen oder überhaupt zur Verfügung stehen werden.

Unsere Fähigkeit, unsere Ziele, die wir uns in unseren Geschäftsplänen und unseren Plänen zur Liquiditätsgenerierung gesetzt haben, zu erreichen, hängt von einer Reihe von Annahmen ab, die auf wesentlichen Beurteilungen und Schätzungen der künftigen Entwicklung, der Kreditaufnahmekapazität und der Kreditverfügbarkeit basieren, die nicht zu jeder Zeit gesichert werden können.

Wir überprüfen regelmäßig unser Fremdkapitalprofil mit dem Ziel, Fälligkeiten zu steuern und zu verlängern (wie beispielsweise im Abschnitt "Akkreditivfazilitäten" erläutert) und/oder günstigere Konditionen in Bezug auf unsere Bankkredite auszuhandeln. Außerdem überprüfen wir regelmäßig die Konditionen unserer Bankkredite und streben dabei jährliche Verlängerungen der entsprechenden Verfügbarkeitszeiträume an. In diesem Zusammenhang stehen wir derzeit in Verhandlungen über die jährlichen Verlängerungen aller unserer wichtigsten Bankkredite sowie über bestimmte andere Änderungen, darunter Änderungen unserer Kreditauflagen und andere technische Änderungen. Diese Änderungen unterliegen vorherrschenden Marktbedingungen und anderen Bedingungen, auf die wir keinen Einfluss haben, und wir können nicht gewährleisten, dass wir in der Lage sein werden, diese Änderungen zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen oder überhaupt erfolgreich auszuhandeln. Allerdings dürften unsere Geschäftstätigkeit, unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie unsere Zahlungsströme nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn es uns nicht gelingen sollte, diese Änderungen erfolgreich auszuhandeln.

Von Zeit zu Zeit ergreifen wir verschiedene Finanzierungsmaßnahmen, um unsere Liquiditätsposition zu festigen. Darüber hinaus beabsichtigen wir, auch weiterhin verschiedene Maßnahmen auszuloten. Dazu gehört beispielsweise die mögliche Beteiligung bestimmter Geschäftsaktivitäten an Branchenkonsolidierungen. Es kann nicht zugesichert werden, dass wir in der Lage sein werden, diesen Plan oder bestimmte andere strategische Optionen umzusetzen oder zu vorteilhaften Bedingungen, Zeitpunkten oder überhaupt abzuschließen, und dass diese Maßnahmen, sofern sie umgesetzt werden, zu den beabsichtigten Ergebnissen führen werden.

Wir gehen zwar davon aus, dass unsere erwarteten Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit in Kombination mit den verfügbaren kurzfristigen Finanzmitteln ausreichend sein werden, um neue Produkte zu entwickeln, mit denen unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessert und unser Wachstum gefördert werden können, und um den erwarteten sonstigen Finanzbedarf in absehbarer Zukunft decken zu können, können jedoch nicht gewährleisten, dass dies tatsächlich der Fall sein wird.

Sind unsere Zahlungsströme und unsere sonstige Kapitalausstattung nicht ausreichend, um die erforderlichen Arbeiten für laufende Aufträge, Programme und Projekte zu finanzieren, sonstige Investitionen zu tätigen und Schuldendienstverpflichtungen zu erfüllen, könnten wir gezwungen sein, Auslieferungen, Kapitalanlagen und Investitionen zu reduzieren oder zu verschieben oder zusätzliches Fremd- oder Eigenkapital aufzunehmen. Unter Umständen gelingt es uns nicht, Kapitalmittel aus anderen Quellen - zu günstigen Konditionen oder überhaupt - zu beziehen, sofern dies notwendig ist.

Eine Verschlechterung der Bonitätseinstufungen, eine wesentliche Reduzierung der globalen Marktkapazität für Sicherheiten oder Finanzierungen, die Ausweitung der Kreditspreads, Änderungen unserer Zukunftsaussichten oder Prognosen, erhebliche Schwankungen der Marktzinsen, eine Veränderung der allgemeinen

Wirtschaftsbedingungen oder eine negative Beurteilung unserer Finanzlage oder unserer Aussichten am Banken- oder Kapitalmarkt könnten zu einer deutlichen Steigerung unserer Finanzierungskosten führen oder unseren Zugang zu den Finanzmärkten beeinträchtigen. Unsere Kreditratings werden durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Einige dieser Faktoren betreffen die Branchen, Länder oder Regionen, in denen wir tätig sind, und liegen daher außerhalb unserer Kontrolle. Es kann dementsprechend nicht gewährleistet werden, dass unsere Kreditratings in der Zukunft nicht herabgestuft werden. Bereits erfolgte oder erwartete Änderungen oder Herabstufungen unserer Kreditratings sowie Bekanntmachungen, dass unsere Ratings einer weiteren Überprüfung auf Herabstufung unterzogen werden, können dazu führen, dass sich unsere Finanzierungskosten erhöhen.

Unser Recht, bestimmte in Finanzierungsstrukturen gehaltene Einlagen oder Kapitalanlagen, mit denen wir unsere Verpflichtungen garantieren, in Zahlungsmittel umzuwandeln, kann bestimmten Einschränkungen unterworfen sein. In einigen Ländern können außerdem die Mittel aus betrieblicher Geschäftstätigkeit bestimmten Einschränkungen unterliegen, was das Recht zur Umwandlung und/oder Repatriierung von Geldern betrifft, und daher nicht unmittelbar zur Verwendung zur Verfügung stehen.

Risiken aus Altersversorgungsplänen

Wir müssen Einzahlungen in eine Reihe von Pensionsplänen leisten, von denen die meisten gegenwärtig eine Deckungslücke aufweisen. Die Höhe der zu leistenden Einzahlungen richtet sich nach den rechtlichen Vorschriften und den Bewertungen des Vermögens und der Verpflichtungen der Pläne. Bei den Bewertungen wird eine Reihe von Faktoren wie erwartete Renditen des Planvermögens, langfristige Zinssätze sowie anwendbare versicherungsmathematische Praktiken und verschiedene andere Annahmen herangezogen. Besteht aufgrund geänderter Vorschriften, versicherungsmathematischer Annahmen oder anderer Faktoren die Pflicht, zusätzliche Einzahlungen zu leisten, so könnte dies die für betriebliche Zwecke verfügbaren Finanzmittel reduzieren und somit unsere finanzielle Flexibilität einschränken und unsere Finanzlage beeinträchtigen.

Es ist nicht sichergestellt, dass das Planvermögen die erwarteten Renditen erzielen wird, da dies zu einem großen Teil von der Entwicklung der Kapitalmärkte abhängt. Die Marktbedingungen haben zudem Auswirkungen auf die Abzinsungssätze, die bei der Berechnung unserer Nettoverbindlichkeiten aus Altersversorgungsleistungen verwendet werden, sowie auf unsere Aufwendungen für Altersversorgungspläne, den Finanzierungsbedarf und unsere Liquiditätssituation.

Die Nettoverbindlichkeit aus Altersversorgungsleistungen reagiert äußerst sensibel auf Änderungen der zugrunde liegenden Abzinsungssätze, die den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen zum Ende des Berichtszeitraums entsprechen, die mit der Währung und der erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen. Abzinsungssätze hängen demnach von Marktbedingungen ab.

Ausfallrisiko

Ausfallrisiken bestehen im Rahmen unserer gewöhnlichen Treasury-Tätigkeit in Verbindung mit unseren derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Kapitalanlagen, im Hinblick auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die aus unserer gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie aus unserer Finanzierungstätigkeit resultieren. Letztere bezieht sich insbesondere auf Darlehen und Leasingforderungen gegenüber Aerospace-Kunden. Sollten Kunden oder sonstige Vertragspartner nicht in der Lage sein, ausstehende Beträge an uns zu entrichten, oder Zahlungen verspätet leisten, könnte sich hierdurch der Liquiditätsbestand verringern und aus der Wertberichtigung dieser Vermögenswerte könnten Verluste entstehen. Sollte sich die Bonität unserer Kunden verschlechtern, so könnten wir zudem zu folgenden Maßnahmen gezwungen sein: Gewährung zusätzlicher direkter oder indirekter Finanzierungserleichterungen zur Sicherung des Umsatzniveaus, wodurch sich unser Ausfallrisiko erhöht, oder Reduzierung der Kreditlimits unserer Kunden, was sich negativ auf unsere Ertragslage auswirken könnte.

Im Rahmen unserer regelmäßig getätigten Einlagen und unserer Kreditengagements sind wir außerdem Bankenrisiken ausgesetzt. Sollten Banken, mit denen wir Transaktionen tätigen, nicht in der Lage sein, dem Regulierungs- oder Liquiditätsdruck stand zu halten, so könnten Kreditfazilitäten (einschließlich Akkreditive) nicht mehr zur Verfügung stehen oder bei Fälligkeit nicht mehr verlängert werden.

Erhebliche Schuldenbelastung und hohe Zinszahlungsverpflichtungen

Wir haben zurzeit eine erhebliche Schuldenbelastung und hohe Zinszahlungsverpflichtungen und gehen davon aus, dass dies auch künftig der Fall sein wird. Unser hoher Verschuldungsgrad könnte unter anderem folgende gravierende Auswirkungen haben:

- es könnte für uns schwieriger werden, unsere Verpflichtungen im Rahmen unserer Verbindlichkeiten zu erfüllen;
 - unsere Anfälligkeit für allgemeine nachteilige Veränderungen der Wirtschafts- und Branchenbedingungen könnte erhöht werden;
 - wir könnten uns gezwungen sehen, einen erheblichen Teil unserer Cashflows aus betrieblicher Geschäftstätigkeit für Tilgungs- und Zinszahlungen im Zusammenhang mit unseren Finanzverbindlichkeiten abzustellen, wodurch sich die Verfügbarkeit unserer Cashflows für die Finanzierung von Investitionen, Working Capital, Akquisitionen, neuen Geschäftsinitiativen und anderen allgemeinen Unternehmenszwecken reduziert;
 - unsere Flexibilität im Hinblick auf die Planung oder die Reaktion auf Änderungen in den Geschäftsbereichen und Branchen, in denen wir tätig sind, kann eingeschränkt werden;
 - wir könnten gegenüber unseren Wettbewerbern, die weniger Schulden haben oder über größere finanzielle Mittel verfügen, benachteiligt sein;
 - unsere Fähigkeit, zusätzliche Mittel zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen aufzunehmen, (wenn überhaupt) könnte hierdurch (sowie durch die finanziellen und sonstigen Auflagen im Rahmen unserer Verbindlichkeiten) eingeschränkt sein;
 - wir könnten gezwungen sein, Vermögenswerte zu unvorteilhaften Bedingungen in Geld umzuwandeln; und
 - wir könnten gezwungen sein, Fremdkapital- oder Eigenkapitaltitel zu Bedingungen anzubieten, die für uns oder unsere Aktionäre nicht vorteilhaft sind.
- Weitere Informationen zu unseren langfristigen Finanzverbindlichkeiten sind in Anhangsangabe 27 "Langfristige Finanzverbindlichkeiten" zu finden.

Kreditauflagen

Die Auflagen aus den Verträgen, welche einigen unserer Kredite, revolvingenden Kreditfazilitäten und Akkreditivfazilitäten zugrunde liegen, beschränken unter anderem unsere Möglichkeit und in einigen Fällen die Möglichkeit unserer Tochtergesellschaften:

- zusätzliche Kredite aufzunehmen und Garantien zu leisten;
- nachrangige Darlehen zurückzuzahlen;
- bestimmte Pfandrechte zu begründen oder zuzulassen;
- die Erlöse aus der Veräußerung von Vermögenswerten und Anteilen am gezeichneten Kapital von Tochtergesellschaften zu verwenden;
- Ausschüttungen und bestimmte andere Auszahlungen vorzunehmen;
- unseren Tochtergesellschaften zu gestatten, Ausschüttungen oder andere Zahlungen vorzunehmen;
- bestimmte Transaktionen mit verbundenen Unternehmen durchzuführen; und
- bestimmte Konsolidierungen, Verschmelzungen oder Übertragungen aller oder eines Teils der Vermögenswerte durchzuführen.

Diese Auflagen könnten sich auf unsere Fähigkeit, unseren künftigen Geschäftsbetrieb zu finanzieren oder unseren Kapitalbedarf zu decken, nachteilig auswirken oder der Verfolgung anderer Aktivitäten, die für uns vorteilhaft wären, entgegenstehen.

Im Rahmen unserer Akkreditivfazilitäten sowie unserer unbesicherten revolvingenden Kreditfazilitäten sind wir durch Kreditauflagen zur Einhaltung einer Reihe von Finanzkennzahlen verpflichtet, welche vierteljährlich überprüft werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität über USD 400 Mio. und die unbesicherte revolvingende Kreditfazilität über USD 400 Mio., über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben einen Mindestwert für das Verhältnis des EBITDA zu den Fixkosten sowie einen Höchstwert für die Bruttoverschuldung und einen Mindestwert für das EBITDA vor, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) ermittelt werden. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität und die revolvingenden Kreditfazilitäten zugunsten

von Transportation schreiben einen Mindestbestand an Eigenkapital sowie einen Höchstwert für das Verhältnis des Fremdkapitals zum EBITDA vor, wobei diese Kennzahlen auf Grundlage gesonderter Finanzdaten für das Segment ermittelt werden. Darüber hinaus muss der Konzern dafür Sorge tragen, dass die Liquidität des Segments Transportation nicht unter einen Grenzwert von EUR 600 Mio. (USD 720 Mio.) fällt. Die Kreditauflagen für die Akkreditivfazilität (USD 400 Mio.) und die unbesicherten revolving Kreditfazilitäten (USD 400 Mio.), über die der Konzern (ausgenommen das Segment Transportation) verfügen kann, schreiben eine Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. bis USD 850 Mio. vor, je nach der Höhe des Verhältnisses des EBITDA zu den Fixkosten, wobei alle Kennzahlen auf bereinigter Konzernebene (d. h. ohne Transportation) zum Ende eines jeden Quartals des Geschäftsjahres 2017 (Liquiditätsuntergrenze von USD 750 Mio. im Geschäftsjahr 2016) ermittelt werden. Die Liquiditätsuntergrenze basiert per Definition nicht nur auf den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten.

Die Erfüllung dieser Auflagen kann außerdem von Ereignissen verhindert werden, auf die wir keinerlei Einfluss haben. Ein Verstoß gegen die Vertragsbestimmungen oder unsere Unfähigkeit, diese Auflagen zu erfüllen, könnte zu einer Verletzung der Bedingungen der Fazilitäten führen. Dies würde unsere Kreditinstitute berechtigen, eine sofortige Aufhebung oder Bardeckung aller bestehenden Akkreditive zu verlangen, und darüber hinaus den Anleihehabern und anderen Kreditgebern das Recht einräumen, die ihnen geschuldeten Beträge sofort fällig zu stellen. Wenn eine dieser Fazilitäten vorzeitig fällig gestellt wird oder wir eine Aufforderung zur Bardeckung erhalten, so kann der Fall eintreten, dass wir keinen Zugang zu ausreichenden liquiden Mitteln oder zu Krediten haben, um diese Fazilitäten zu für uns vertretbaren Bedingungen oder überhaupt zu refinanzieren. Sollten wir in der Zukunft weitere Kredite aufnehmen, so könnten wir zudem zusätzlichen Auflagen unterliegen, die restriktiver sein können als die Auflagen, die wir zurzeit erfüllen müssen. Sollten wir den Verpflichtungen, die Bestandteil unserer bestehenden oder künftigen Verträge oder Darlehensvereinbarungen sind, nicht nachkommen, so könnten wir zur sofortigen Bardeckung oder Schuldentrückzahlung im Rahmen anderer Verträge aufgefordert werden, die wechselseitige Verzugs- und Vorfälligkeitsklauseln (Cross-Default- und Cross-Acceleration-Klauseln) enthalten können. Es gibt keine Gewährleistung, dass wir in einem solchen Fall in der Lage sein werden, Verzichtserklärungen zu erhalten oder Änderungen der Versäumnisbestimmungen zu bewirken, oder die Bardeckung oder Refinanzierung dieser Kredite zu für uns vertretbaren Bedingungen oder überhaupt durchzuführen.

Finanzierungserleichterungen, die bestimmten Kunden eingeräumt werden

Wir gewähren Käufern von Flugzeugen in bestimmten Fällen Finanzierungserleichterungen. Gelegentlich leisten wir direkt oder indirekt Kredit- und Restwertgarantien oder garantieren einen maximalen Kreditspread, um bestimmte Kunden wie Fluggesellschaften oder bestimmte Zweckgesellschaften bei der Finanzierung zu unterstützen. Diese Zweckgesellschaften wurden ausschließlich zu dem Zweck gegründet, um (1) Verkehrsflugzeuge von uns zu erwerben und diese anschließend an Fluggesellschaften zu vermieten und (2) finanzielle Vermögenswerte wie Darlehen und Leasingforderungen im Zusammenhang mit unseren Verkehrsflugzeugen zu erwerben. Im Rahmen dieser Vereinbarungen sind wir verpflichtet, an eine garantiebegünstigte Partei Zahlungen zu leisten, wenn der eigentliche Schuldner oder Leasingnehmer keine Tilgungs- oder Leasingzahlungen leistet oder wenn der Markt- bzw. Wiederverkaufswert des Flugzeugs zum vereinbarten Zeitpunkt unterhalb des garantierten Restwerts liegt. Ein wesentlicher Teil dieser Garantien wurde für Erstschuldner oder -leasingnehmer mit niedriger Bonitätseinstufung (less than investment-grade credit) geleistet.

Staatliche Zuwendungen

Wir erhalten von Zeit zu Zeit verschiedene Arten staatlicher Finanzhilfen. Einige dieser staatlichen Finanzierungsprogramme sehen vor, dass zum Zeitpunkt der Produktauslieferung Rückzahlungen an den Staat geleistet werden müssen. Die Höhe der staatlichen Hilfe ergibt sich aus der jeweiligen Regierungspolitik und ist zudem vom Staatshaushalt und anderen politischen und wirtschaftlichen Faktoren abhängig. Wir können nicht vorhersagen, ob in der Zukunft weiterhin staatliche Finanzhilfen verfügbar sein werden. Der Verlust oder eine erhebliche Reduzierung staatlicher Zuwendungen könnte unter anderem unsere Liquiditätsannahmen in Bezug auf die Entwicklung von Flugzeugen oder Schienenverkehrsprodukten und Dienstleistungen nachteilig beeinflussen. Unsere Wettbewerbsfähigkeit, unser Umsatz und unser Marktanteil können ferner dadurch beeinträchtigt werden, dass staatliche Finanzierungshilfen in Zukunft an unsere Wettbewerber fließen.

Marktrisiko

Wechselkursrisiko

Unsere Finanzberichterstattung erfolgt in US-Dollar. Einen Großteil unserer Umsätze und Betriebskosten realisieren wir jedoch in anderen Währungen, insbesondere in Euro, kanadischen Dollar, Pfund Sterling, Schweizer Franken, schwedischen Kronen und mexikanischen Peso. In Fällen, in denen wir nicht vollständig abgesichert sind, wirken sich Schwankungen dieser Währungen gegenüber dem US-Dollar auf unser Ergebnis aus. Starke Schwankungen der relativen Werte der Währungen gegenüber dem US-Dollar könnten unsere künftige Rentabilität daher erheblich beeinträchtigen. Zudem könnte der Zeitpunkt der Glattstellung der Fremdwährungsderivate erhebliche Auswirkungen auf unsere Liquidität haben.

Zinsänderungsrisiko

Zinssatzänderungen können Schwankungen unserer künftigen Cashflows aus variabel verzinsten finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten (einschließlich festverzinslicher langfristiger Finanzverbindlichkeiten, die künstlich in variabel verzinsliche Posten umgewandelt worden sind) verursachen. Zinssatzänderungen können sich auch auf unsere künftigen Cashflows aus Finanzierungsverpflichtungen auswirken, die wir eingehen, um unseren Kunden die Kapitalbeschaffung zu erleichtern. Eine Änderung der Referenzzinssätze (Libor, Euribor, Banker's Acceptance) kann sich bei diesen Posten auf die Höhe der Cashflows auswirken. Durch unsere zum Fair Value angesetzten Finanzinstrumente, zu denen bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, der Wertpapierbestand und bestimmte Derivate gehören, können außerdem Gewinne und Verluste entstehen, die sich aus Änderungen der Zinssätze ergeben. Dies umfasst auch das Marktgängigkeitsrisiko.

Restwertrisiko

Durch Restwertgarantien, die wir zur Unterstützung des Verkaufs von Verkehrsflugzeugen leisten, sind wir Restwertrisiken ausgesetzt. Restwertgarantien können entweder direkt einer Fluggesellschaft, einem Leasinggeber oder einem Finanzgeber bei Langzeitfinanzierungen, die im Zusammenhang mit Verkehrsflugzeugverkäufen vereinbart worden sind, gewährt werden. Restwertgarantien beziehen sich auf einen abgetrennten Teil des Flugzeugwerts und sind stets nach oben und nach unten begrenzt. Wird das Flugzeug, für das eine solche Garantie abgegeben worden ist, am Ende des Finanzierungszeitraums (oder in besonderen Fällen innerhalb dieses Zeitraums) verkauft, wird der Wiederverkaufswert mit der Restwertgarantie verglichen. Im Rahmen dieser Restwertgarantien sind wir verpflichtet, Zahlungen zu leisten, wenn der Wiederverkaufswert des Flugzeugs unterhalb der Obergrenze liegt, die für den von der Garantie abgedeckten Wertanteil festgelegt worden ist. Unsere Zahlung ist jedoch nach oben begrenzt, wenn der Wiederverkaufswert des Flugzeugs unterhalb der Untergrenze des Wertanteils liegt.

Preisrisiko in Bezug auf das Ausgangsmaterial

Wir sind bei unserem Ausgangsmaterial einem Preisrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich eine Folge von Schwankungen der Materialkosten ist. Dies betrifft z. B. Aluminium, Aluminium-Legierungen, Titan, Stahl und andere Materialien, die wir bei der Herstellung unserer Produkte verwenden und die einen erheblichen Teil unserer Herstellungskosten des Umsatzes ausmachen. Wir unterhalten keine größeren Vorratsbestände an Rohstoffen, Komponenten und Bauteilen. Die Preise und die Verfügbarkeit von Rohstoffen, Komponenten und Bauteilen können aufgrund der Schwankungen des Kundenbedarfs, des Angebots, der Marktbedingungen und der Rohstoffkosten von Periode zu Periode deutlich variieren. Insbesondere die für unseren Geschäftsbetrieb benötigten Rohstoffe können zyklischen Preisschwankungen unterliegen, und es können regelmäßig Engpässe auftreten. Wir können nicht gewährleisten, dass entsprechende Kostenschwankungen in vollem Umfang in unseren Vertragspreisen abgebildet werden und dass wir diese Erhöhungen der Rohstoffpreise wieder ausgleichen können, was sich auf die Rentabilität dieser Verträge auswirken könnte.

Inflationsrisiko

Unsere Luftfahrtsparte ist einem Inflationsrisiko ausgesetzt, das aus Aufwands- und Ertragsschwankungen bei erhaltenen Aufträgen über Flugzeuge resultiert, deren Auslieferung erst in einigen Jahren stattfinden wird. Umsatzerlöse aus diesen Aufträgen werden im Rahmen von inflationsgebundenen Preisgleitklauseln angepasst. Im Segment Transportation werden bei Schätzungen der Auftragskosten Inflationsannahmen berücksichtigt. Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden im Rahmen von Preisgleitklauseln, von denen einige inflationsgebunden sind, angepasst. Veränderungen der Inflationsraten können jedoch erhebliche Auswirkungen auf die

künftige Rentabilität haben, wenn die verwendeten Inflationsannahmen von der tatsächlichen Inflation abweichen. Dieses Risiko betrifft in besonderem Maße große langfristige Aufträge, die sich über mehrere Jahre auf unser Ergebnis auswirken.

NEUE RECHNUNGSLEGUNGSVORSCHRIFTEN

Künftige Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Finanzinstrumente

Im Juli 2014 schloss das IASB das aus drei Teilen bestehende Projekt zur Ersetzung von IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" mit der Veröffentlichung von IFRS 9 "Finanzinstrumente" ab. IFRS 9 "Finanzinstrumente" enthält neue Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten, ein zukunftsbezogenes Modell der erwarteten Kreditausfälle und einen grundlegend reformierten Ansatz für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Nach IFRS 9 ist bei der Bestimmung, ob ein finanzieller Vermögenswert mit den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value zu bewerten ist, ein neuer Ansatz anzuwenden, der die vielen unterschiedlichen Regelungen in IAS 39 ersetzt. Die Zuordnung zu einer der beiden Bewertungskategorien hängt gemäß IFRS 9 davon ab, wie ein Unternehmen seine Finanzinstrumente steuert und welche Eigenschaften die vertraglichen Cashflows der finanziellen Vermögenswerte aufweisen. Die meisten der in IAS 39 enthaltenen Vorschriften für die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten wurden in IFRS 9 übernommen. Bei der erfolgswirksamen Bewertung einer finanziellen Verbindlichkeit zum Fair Value ist jedoch der Teil der Änderungen des Fair Value, der sich auf das eigene Ausfallrisiko des Unternehmens bezieht, nicht länger erfolgswirksam auszuweisen, sondern stattdessen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis zu erfassen.

Mit IFRS 9 wird außerdem ein neues Modell der erwarteten Kreditausfälle eingeführt, das eine zeitgerechtere Erfassung von erwarteten Kreditausfällen vorsieht. Gemäß dem neuen Standard müssen Unternehmen erwartete Kreditausfälle ab dem Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes von Finanzinstrumenten bilanzieren und Schätzungen hinsichtlich der Höhe der über die Gesamtlaufzeit erwarteten Kreditausfälle zeitgerechter erfassen.

Schließlich führt IFRS 9 ein neues Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ein und schreibt erläuternde Angaben zu Risikomanagementaktivitäten vor. Das neue Modell zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen stellt eine grundlegende Änderung gegenüber dem alten Ansatz dar und wird es Unternehmen ermöglichen, ihre Risikomanagementaktivitäten in ihrem Abschluss besser widerzuspiegeln.

IFRS 9 ist erstmals für unser am 1. Januar 2018 beginnendes Geschäftsjahr anzuwenden. Die vom Konzern durchgeführte Analyse in Verbindung mit der erstmaligen Anwendung dieses Standards hat keine wesentlichen Unterschiede aufgedeckt.

Umsatzrealisierung

Im Mai 2014 hat das IASB IFRS 15 "Umsatzrealisierung bei Verträgen mit Kunden" veröffentlicht, der IAS 11 "Fertigungsaufträge", IAS 18 "Umsatzerlöse" und weitere dazugehörige Interpretationen ersetzt. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung bzw. Erbringung zugesagter Güter oder Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, auf die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich Anspruch haben wird. Umsatzerlöse werden erfasst, wenn oder sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat.

Der Standard tritt für unser am 1. Januar 2018 beginnendes Geschäftsjahr in Kraft und ist somit im ersten Quartal 2018 erstmals anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt werden wir unsere Ergebnisse für 2017 anpassen und eine Anpassung des Anfangssaldos des Eigenkapitals zum 1. Januar 2017 vornehmen.

Die Mehrzahl der langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträge im Segment Transportation, die derzeit unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode bilanziert werden, dürften die Voraussetzungen zur Erfassung von Umsatzerlösen über einen bestimmten Zeitraum erfüllen, sodass auch künftig die Percentage-of-Completion-Methode angewendet wird. Die wesentlichen Unterschiede im Hinblick auf die Bilanzierung langfristiger Aufträge im Segment Transportation bestehen in der bilanziellen Behandlung von Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge und in der Erfassung variabler Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln.

Nach IAS 11 schließt die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung die voraussichtlichen Kundenoptionen zum Erwerb zusätzlicher Züge mit ein, wenn es wahrscheinlich ist, dass der Kunde diese Optionen ausübt und deren Betrag verlässlich bestimmbar ist. Nach IFRS 15 sind Kundenoptionen nur dann in den Transaktionspreis für den Vertrag einzubeziehen, wenn sie rechtlich durchsetzbar werden, weil der Kunde sein Recht auf den Erwerb zusätzlicher Züge ausübt. Diese

Änderung wird die Abgrenzung von Umsatzerlösen und Margen nach sich ziehen, bis der Kunde seine Option ausübt. Die Änderung der Bilanzierungsmethode wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt zu einer Verringerung des Eigenkapitals von ca. USD 635 Mio. (USD 631 Mio. nach Steuern) führen.

Nach IAS 11 sind in die Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung variable Gegenleistungen wie beispielsweise Preisgleitklauseln einzubeziehen, sofern der Betrag als wahrscheinlich erachtet wird und er verlässlich bestimmbar ist. IFRS 15 führt das Konzept der Begrenzung der variablen Gegenleistung ein, wonach Beträge nur dann in den Transaktionspreis einzubeziehen sind, wenn höchstwahrscheinlich keine wesentliche Stornierung der erfassten kumulierten Umsatzerlöse vorgenommen werden muss, sobald die Unsicherheit in Verbindung mit der variablen Gegenleistung nicht mehr besteht. Die Einführung dieser Begrenzungsvorschrift führt dazu, dass der Effekt aus Preisindexierungen erst zu einem späteren Zeitpunkt im Transaktionspreis erfasst wird. Dies wird in der Folge dazu führen, dass Umsatzerlöse und Margen abgegrenzt werden, wodurch das Eigenkapital zum Übergangszeitpunkt um ca. USD 85 Mio. (USD 84 Mio. nach Steuern) gemindert wird.

In den Aerospace-Segmenten werden Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Flugzeugen weiterhin erfasst, wenn die Flugzeuge ausgeliefert worden sind.

Gemäß IFRS 15 ist IAS 37 "Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen" auf belastende Verträge anzuwenden. IFRS 15 enthält jedoch keine weiteren Vorschriften zu deren Bewertung. Bei Anwendung des neuen Umsatzstandards muss auf alle Verlustrückstellungen für Verträge mit Kunden dieselbe Definition in Bezug auf die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung des Vertrags angewendet werden. Im Einklang mit einem der beiden Ansätze, die das IFRS Interpretations Committee im Rahmen seiner vorläufigen Agendaentscheidung vom 13. Juni 2017 als angemessen identifiziert hat, definieren wir unvermeidbare Kosten als diejenigen Kosten, die wir aufgrund unseres Vertragsabschlusses nicht vermeiden können (dies würde beispielsweise die Zuweisung von Gemeinkosten einschließen, wenn diese Kosten für Aktivitäten entstanden sind, die für die Fertigstellung des Vertrags erforderlich sind). Dieser Ansatz wird gegenwärtig auf langfristige Verträge angewendet, wird jedoch eine Änderung der Bilanzierungsmethode für andere Verträge in den Aerospace-Segmenten bewirken und zu einer Erhöhung der Rückstellungen für belastende Verträge und damit in der Folge zu niedrigeren Aufwendungen in Bezug auf den Nettoveräußerungswert von Vorräten führen. Diese Änderung der Bilanzierungsmethode wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt eine Verringerung des Eigenkapitals um annähernd USD 150 Mio. (USD 160 Mio. nach Steuern) bewirken.

Wir müssen künftig bei Aufträgen eine signifikante Finanzierungskomponente bilanzieren, wenn der Zeitpunkt des Zahlungseingangs und der Zeitpunkt der Umsatzrealisierung erheblich voneinander abweichen. Die meisten der von uns abgeschlossenen Verträge weisen keine signifikante Finanzierungskomponente auf. Im Segment Business Aircraft bestehen jedoch mehrere Aufträge, bei denen Vorauszahlungen lange vor dem Zeitpunkt der erwarteten Lieferung erhalten wurden und somit eine Finanzierungskomponente gesondert zu bilanzieren ist. Daher sind während des Zeitraums, in dem Vorauszahlung erhalten werden, Zinsaufwendungen abzugrenzen und der Transaktionspreis erhöht sich um den entsprechenden Betrag. Diese Änderung wird voraussichtlich zum Übergangszeitpunkt zu einer Verringerung des Eigenkapitals um rund USD 25 Mio. vor bzw. nach Steuern führen.

Nach IFRS 15 sind im Segment Aerostructures and Engineering Services aus dem internen Auftrag für das C Series-Programm erwirtschaftete Umsatzerlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt (Auslieferung) zu erfassen, während die aktuellen Bilanzierungsvorschriften vorschreiben, dass sie über einen bestimmten Zeitraum zu erfassen sind (Bilanzierung langfristiger Verträge). Dies hat zwar Auswirkungen auf den Zeitpunkt der Umsatz- und Gewinnrealisierung im Segment Aerostructures and Engineering Services, nicht jedoch auf unser konsolidiertes Ergebnis, da es sich um eine Transaktion zwischen den Segmenten handelt.

Diese Änderungen werden sich auf den Zeitpunkt der Erfassung von Umsatzerlösen und Margen auswirken und zu einer Verringerung des Eigenkapitals zum Übergangszeitpunkt führen, jedoch werden sie während der Vertragsdauer keine Änderungen bei den Kapitalflüssen und bei der Rentabilität bewirken.

Auf Basis unserer Vorabanalyse werden die Änderungen der Bilanzierungsvorschriften zum 1. Januar 2017 zu einer Verringerung des Eigenkapitals von insgesamt ca. USD 900 Mio. nach Steuern führen.

Für den Neun-Monats-Zeitraum zum 30. September 2017 werden die Änderungen an den Bilanzierungsvorschriften voraussichtlich eine Erhöhung der konsolidierten Umsatzerlöse und des Konzern-EBIT um annähernd USD 70 Mio. bzw. USD 115 Mio. bewirken. Diese Auswirkungen sind vor allem dem erwarteten Anstieg der Umsatzerlöse und des EBIT im Segment Transportation um rund USD 85 Mio. aufgrund der Ausübung von Kundenoptionen und des Zeitpunkts des Ausweises von Preiserhöhungen für langfristige Aufträge geschuldet.

Wir sind dabei, unsere Einschätzung der Auswirkungen des neuen Standards auf unseren Konzernabschluss für das vierte Quartal 2017 abzuschließen.

Leasingverhältnisse

Im Januar 2016 veröffentlichte das IASB IFRS 16 "Leasingverhältnisse", der den früheren Leasingstandard IAS 17 "Leasingverhältnisse" und die zugehörigen Interpretationen ersetzt. IFRS 16 enthält die Grundsätze für die Erfassung, Bewertung, Darstellung und Offenlegung von Leasingverhältnissen für beide Vertragsparteien, den Kunden (Leasingnehmer) und den Lieferanten (Leasinggeber). Er hebt die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating-Leasingverhältnis bzw. Finanzierungsleasingverhältnis auf und führt auf Leasingnehmerseite ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein. Auf Leasinggeberseite übernimmt er im Wesentlichen die

Anforderungen an die Bilanzierung. Entsprechend stuft der Leasinggeber seine Verträge weiterhin als Operating-Leasingverhältnis oder Finanzierungsleasingverhältnis ein und bilanziert diese beiden Arten von Leasingverträgen unterschiedlich.

IFRS 16 ist erstmals für unser am 1. Januar 2019 beginnendes Geschäftsjahr anzuwenden. Wir prüfen derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird. Wir gehen davon aus, dass wir die meisten Leasingverhältnisse, bei denen wir Leasingnehmer sind und die nach IAS 17 als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft sind, bilanziell erfassen müssen. Die Erfassung eines Nutzungsrechts am Leasinggegenstand und einer Verbindlichkeit in Höhe des Barwerts der künftigen Leasingzahlungen dürfte eine Aufblähung der Bilanz zur Folge haben. Der Abschreibungsaufwand für das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand und der Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit ersetzen die Aufwendungen für Operating-Leasing. Wir werden weiterhin prüfen, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird, und im Zuge unserer weiteren Prüfung aktualisierte Informationen zu diesem Sachverhalt bereitstellen.

Ertragsteuern

Im Juni 2017 veröffentlichte das IASB IFRIC 23 "Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung". In IFRIC 23 wird klargestellt, wie die in IAS 12 "Ertragsteuern" enthaltenen Ansatz- und Bewertungsvorschriften anzuwenden sind, wenn Unsicherheiten in Bezug auf ertragsteuerliche Behandlungen bestehen. Nach IFRIC 23 soll eine einzelne oder gemeinsame Beurteilung von Unsicherheiten in Bezug auf die Ertragsteuern im Ermessen des bilanzierenden Unternehmens liegen. In der Interpretation wird außerdem ausgeführt, welche Annahmen ein Unternehmen in Bezug auf die Prüfung der steuerlichen Behandlungen durch die Steuerbehörden treffen sollte, wie ein Unternehmen den zu versteuernden Gewinn (steuerlichen Verlust), die Steuerbemessungsgrundlagen, die nicht genutzten steuerlichen Verluste, die nicht genutzten Steuergutschriften und die Steuersätze zu bestimmen hat und wie es Änderungen der Sachverhalte und Umstände berücksichtigen sollte.

IFRIC 23 ist erstmals für unser am 1. Januar 2019 beginnendes Geschäftsjahr anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Wir prüfen derzeit, wie sich die Erstanwendung dieses Standards auf unseren Konzernabschluss auswirken wird.

FINANZINSTRUMENTE

Ein großer Teil der Konzernbilanz setzt sich aus Finanzinstrumenten zusammen. Unsere finanziellen Vermögenswerte bestehen aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen, Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, dem Wertpapierbestand, Anteilen an Finanzierungsarrangements, Forderungen aus langfristigen Aufträgen, gebundenen Zahlungsmitteln und derivativen Finanzinstrumenten mit einem positiven Fair Value. Zu unseren finanziellen Verbindlichkeiten zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten, langfristige Finanzverbindlichkeiten, kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, subventionierte Leasinggebühren, rückzahlbare staatliche Finanzhilfen, einmalige Kosten der Zulieferer, Sale-and-leaseback-Verpflichtungen und derivative Finanzinstrumente mit einem negativen Fair Value. Derivative Finanzinstrumente werden hauptsächlich zur Steuerung der Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verwendet. Der Konzern verwendet hierzu vor allem Devisenterminkontrakte und Zinsswaps.

Durch den Einsatz der Finanzinstrumente sind wir Ausfall-, Liquiditäts- und Marktrisiken (einschließlich Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken) ausgesetzt. Wie wir diese Risiken im Einzelnen steuern, ist dem Abschnitt "Risikomanagement" im Berichtsteil "Überblick" und Anhangsangabe 34 "Finanzrisikomanagement" zu entnehmen.

Fair Value der Finanzinstrumente

Alle Finanzinstrumente müssen bei erstmaligem Ansatz mit ihrem Fair Value bilanziert werden, im Falle nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente zuzüglich Transaktionskosten. Die Folgebewertung zum Fair Value oder zu fortgeführten Anschaffungskosten hängt von der Klassifizierung der Finanzinstrumente ab. Finanzinstrumente, die als erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (fair value through profit or loss - FVTPL) oder als zur Veräußerung verfügbar (available for sale - AFS) eingestuft worden sind, werden mit dem Fair Value angesetzt. Alle anderen Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen. Nähere Erläuterungen zur Klassifizierung der Finanzinstrumente sowie zu Erträgen, Aufwendungen, Gewinnen und Verlusten in Verbindung mit diesen Instrumenten sind in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 14 "Finanzinstrumente" zu finden.

Eine detaillierte Beschreibung der Verfahren und Annahmen, die bei der Ermittlung des Fair Value von Finanzinstrumenten Verwendung finden, ist in Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten. Hierbei handelt es sich um zeitpunktbezogene Schätzungen, die sich in nachfolgenden Berichtsperioden aufgrund der

jeweiligen Marktbedingungen oder sonstiger Faktoren ändern können. Die Bestimmung des Fair Value erfolgt unter Bezugnahme auf die Preise, zu denen das jeweilige Finanzinstrument auf dem Hauptmarkt, zu dem wir direkten Zugang haben, gehandelt wird. Für die meisten unserer Finanzinstrumente gibt es jedoch keinen solchen aktiven Markt. In diesem Fall ermitteln wir den Fair Value mithilfe von internen oder externen Bewertungsmodellen wie beispielsweise stochastischen Modellen, Optionspreismodellen und Discounted-Cashflow-Modellen. Die Ermittlung des Fair Value anhand von Bewertungsmodellen erfordert die Verwendung von Annahmen im Hinblick auf Höhe und Zeitpunkt der erwarteten künftigen Cashflows, Abzinsungssätze, Bonität des Kreditnehmers, den erwarteten künftigen Wert des Flugzeugs, Ausfallwahrscheinlichkeiten, marktübliche Spreads auf Industrieanleihen und das Marktgängigkeitsrisiko. Zu diesen Annahmen gelangen wir vorwiegend mittels externer, jederzeit beobachtbarer Marktdaten wie Zinssätze, Bonitätsratings, Kreditspreads, Ausfallwahrscheinlichkeiten, Wechselkurse sowie Kurs- und Zinsschwankungen. Annahmen oder Daten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden verwendet, wenn keine externen Daten verfügbar sind. Diese Berechnungen stellen die bestmöglichen Schätzungen des Managements dar. Da die Fair Values auf Schätzungen beruhen, besteht jedoch die Möglichkeit, dass diese Beträge bei einem tatsächlichen Verkauf oder einer sofortigen Erfüllung der Instrumente nicht erzielt werden.

Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthält außerdem eine Beschreibung der dreistufigen Fair-Value-Hierarchie, die Finanzinstrumente nach den Inputdaten, die bei der Ermittlung des Fair Value Verwendung finden, unterteilt. In der Fair-Value-Hierarchie besitzen an aktiven Märkten für identische Finanzinstrumente notierte (unverändert übernommene) Preise höchste Priorität (Level 1) und nicht beobachtbare Inputdaten niedrigste Priorität (Level 3). Werden bei der Ermittlung des Fair Value Inputdaten herangezogen, die verschiedenen Hierarchiestufen zugeordnet werden, so bestimmt sich die Fair-Value-Bewertung nach der niedrigsten Stufe, deren Input für die Bewertung als Ganzes maßgeblich ist. Um die Maßgeblichkeit eines bestimmten Inputfaktors für die Bewertung als Ganzes beurteilen zu können, müssen Ermessensentscheidungen getroffen werden, die den für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit charakteristischen Faktoren Rechnung tragen. Die Fair-Value-Hierarchie soll nicht über die Liquiditätsmerkmale eines bestimmten Vermögenswerts oder die Sensitivität eines Vermögenswerts oder einer Verbindlichkeit gegenüber anderen Marktdaten oder -faktoren Aufschluss geben.

Wir betrachten Gewinne und Verluste, die aus bestimmten Änderungen des Fair Value von Finanzinstrumenten (z. B. Änderungen der Markttrenditen) entstehen, als irrelevant für unseren Ertrag aus dem Kerngeschäft, da wir die Absicht haben, diese Instrumente auch in absehbarer Zukunft weiter zu halten. Diese Gewinne und Verluste werden bei den Berechnungen des angepassten Jahresüberschusses und des angepassten Ergebnisses je Aktie nicht berücksichtigt, um den Adressaten des Abschlusses ein besseres Verständnis der wesentlichen Ergebnisse unseres Unternehmens zu vermitteln und eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Perioden sowie mit anderen Unternehmen zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen halten wir finanzielle Vermögenswerte und sind wir zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingegangen, von denen einige als Finanzinstrumente der Stufe 3 ausgewiesen werden. Dazu zählen bestimmte Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen, bestimmte Anteile an Finanzierungsarrangements und subventionierte Leasinggebühren. Die Fair Values dieser Finanzinstrumente werden anhand verschiedener Annahmen ermittelt, wobei die Annahme zum Marktgängigkeitsrisiko am wahrscheinlichsten zu Änderungen des Fair Value zwischen den Perioden führen dürfte. Der Fair Value der Darlehen und Leasingforderungen in Verbindung mit Flugzeugen wurde außerdem geringfügig durch Ratingänderungen in den vergangenen Jahren beeinflusst.

Sensitivitätsanalyse

Das Risiko von Änderungen des Fair Value von Finanzinstrumenten ergibt sich bei uns vor allem aus Änderungen der Wechselkurse, Zinssätze, Restwertkurven für Flugzeuge, Bonitätseinstufungen und Anpassungen bezüglich der Marktgängigkeit. Anhangsangabe 34 "Finanzrisikomanagement" und Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten Sensitivitätsanalysen, die unter Zugrundelegung verschiedener Annahmen zu variierenden Wechselkursen und Zinssätzen erstellt wurden.

TRANSAKTIONEN MIT NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Zu den uns nahestehenden Unternehmen und Personen gehören laut Definition in IFRS unsere Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Personen in Schlüsselpositionen des Managements. Eine Beschreibung unserer Transaktionen mit diesen nahestehenden Unternehmen und Personen ist in Anhangsangabe 37 "Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen" zu finden.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND ANNAHMEN

Unsere wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen werden in Anhangsangabe 2 "Zusammenfassung wesentlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" und in Anhangsangabe 4 "Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen" erläutert. Die Aufstellung von Abschlüssen in Übereinstimmung mit IFRS erfordert die Verwendung von Schätzungen und Beurteilungen. Dieser Abschnitt befasst sich mit kritischen Schätzungen, die regelmäßig auf fortlaufender Basis überprüft werden und sich von Periode zu Periode ändern können. Eine Schätzung gilt als kritisch, wenn:

- wir dabei Annahmen in Bezug auf Sachverhalte treffen müssen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die Schätzung vorgenommen wird, höchst unsicher sind; und
- nach vernünftigen Maßstäben auch andere Schätzungen hätten verwendet werden können oder wenn es wahrscheinlich ist, dass in jeder Berichtsperiode Schätzungsänderungen vorgenommen werden, die sich wesentlich auf unsere Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage auswirken können.

Unsere bestmöglichen Schätzungen bezüglich der künftigen Entwicklung basieren auf den zum Schätzungszeitpunkt bekannten Tatsachen und Umständen. Wir legen unseren Schätzungen Entwicklungen der Vergangenheit, allgemeine Wirtschaftsdaten und -trends sowie Annahmen bezüglich wahrscheinlicher künftiger Ergebnisse zugrunde. Schätzungen und die ihnen zugrunde liegenden Annahmen werden regelmäßig überprüft und die Auswirkungen möglicher Änderungen sofort berücksichtigt. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge werden von den Schätzungen und Annahmen des Managements abweichen, wobei die Abweichungen wesentlich sein könnten. Unsere Finanz- und Strategieplanung deckt einen Zeitraum von fünf Jahren ab und enthält grundlegende Angaben, auf denen viele der zur Erstellung der Finanzinformationen benötigten Schätzungen beruhen. Wir erstellen eine Fünf-Jahres-Finanz- und Strategieplanung auf jährlicher Basis und wenden hierzu ein Verfahren an, bei dem für jedes berichtspflichtige Segment ein detaillierter Ein-Jahres-Finanzplan sowie ein Vier-Jahres-Strategieplan erstellt wird, die dann konsolidiert werden. Die in der Finanz- und Strategieplanung enthaltenen Cashflows und Rentabilitätsannahmen berücksichtigen bestehende und künftige Verträge und Aufträge, die allgemeine Marktsituation, die derzeitigen Kostenstrukturen, die voraussichtlichen Kostenabweichungen sowie die geltenden Tarifverträge. Die Finanz- und Strategieplanung ist auf verschiedenen Ebenen zustimmungspflichtig, einschließlich der Ebenen des obersten Managements und des Board of Directors. Wir verwenden die Finanz- und Strategiepläne sowie zusätzliche Prognosen und Annahmen, um daraus die Ergebniserwartungen für Folgeperioden abzuleiten. Wir überwachen auf verschiedenen Ebenen innerhalb des Konzerns die Leistungserfüllung auf Grundlage dieser Finanz- und Strategiepläne. Bei Vorliegen erheblicher Abweichungen der tatsächlichen Leistungserfüllung gegenüber dem Plan muss überprüft werden, ob bestimmte bei der Erstellung der Finanzinformationen verwendete Schätzungen überarbeitet werden müssen. Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, für die die Schätzungen und Beurteilungen des Managements von besonderer Bedeutung sind. Die im Folgenden enthaltenen Sensitivitätsanalysen sollten mit Vorsicht verwendet werden, da die Änderungen hypothetisch und die Auswirkungen von Änderungen der wichtigen Annahmen möglicherweise nicht linear sind.

Langfristige Aufträge

Der Großteil der Geschäftsaktivitäten im Segment Transportation ergibt sich aus langfristigen Fertigungs- und Dienstleistungsaufträgen. Die Luftfahrt-Segmente verfügen über einige langfristige Wartungsverträge sowie Design- und Entwicklungsaufträge für Dritte. Umsatzerlöse und Margen aus langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten (einschließlich Aufträge für Schienenfahrzeuge, Überholung von Fahrzeugen sowie Signaltechnik) und aus Dienstleistungsaufträgen werden unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst. Aufgrund der langfristigen Natur dieser Aufträge müssen zur Ermittlung der Auftragsgesamtkosten und der Umsatzerlöse bei Fertigstellung Schätzungen verwendet werden.

Die geschätzten Umsatzerlöse bei Fertigstellung werden um Auftragsänderungen, voraussichtliche Optionen auf zusätzliche Vermögenswerte, geltend gemachte Ansprüche, Leistungsanreize, Preisgleitklauseln und andere Auftragsbedingungen, die Preisanpassungen vorsehen, bereinigt. Erwartete Änderungen der Umsatzerlöse, deren Ausmaß verlässlich bestimmbar ist, werden in der Schätzung der Umsatzerlöse bei Fertigstellung berücksichtigt.

Die Auftragskosten enthalten Materialkosten, Lohneinzelnkosten, Fertigungsgemeinkosten und sonstige Kosten wie Garantie- und Frachtkosten. In die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung fließen Vorhersagen im Hinblick auf den Materialeinsatz und die Materialkosten einschließlich Preisgleitklauseln sowie den Arbeitseinsatz und die Lohnkosten, die Wechselkurse (unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Sicherungsgeschäften) und die Arbeitsproduktivität ein. Diese Kosten werden von der Art und Komplexität der durchzuführenden Arbeiten sowie von der Auswirkung von Auftragsänderungen und Lieferverzögerungen beeinflusst. Die Kostenschätzungen basieren vorwiegend auf historischen Performance-Entwicklungen, Konjunkturtrends, Tarifverträgen und mit Zulieferern geschlossenen Verträgen. Um zu beurteilen, wie wahrscheinlich es ist, dass dem Konzern Mehrkosten aufgrund von Verzögerungen oder anderweitig bedingten Strafzuschlägen entstehen, müssen wir Ermessensentscheidungen treffen. Wenn solche Mehrkosten als wahrscheinlich eingeschätzt werden, fließen sie in die Schätzung der Auftragskosten bei Fertigstellung mit ein.

Die realisierten Umsatzerlöse und Margen können je nach Leistungsfortschritt angepasst werden. Wir führen für jeden einzelnen Auftrag vierteljährliche Überprüfungen der geschätzten Fertigstellungskosten und der Umsatzerlöse bis zur Fertigstellung durch; dazu gehört auch die Überprüfung der Preissteigerungsannahmen. Darüber hinaus wird jährlich im Rahmen der Erstellung der Finanz- und Strategiepläne für jeden einzelnen Vertrag eine detaillierte Überprüfung durchgeführt. Die Auswirkungen von Korrekturen können signifikant sein und werden in der Korrekturperiode als kumulierte Anpassungen erfolgswirksam verbucht.

Sensitivitätsanalyse

Ein 1%iger Anstieg der geschätzten künftigen Kosten für die Fertigstellung aller laufenden langfristigen Aufträge im Segment Transportation hätte im Geschäftsjahr 2017 zu einem Rückgang des Bruttogewinns um rund USD 84 Mio. geführt.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

Am 16. Oktober 2017 schlossen wir einen Vertrag mit der Airbus SE (Airbus) ab, dem zufolge Airbus 50,01 % der CSALP, dem Produktions- und Vertriebsunternehmen des C Series-Flugzeugs, erwerben wird. Airbus wird für die CSALP sein Know-how in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst bereitstellen. Da Bombardier nach Abschluss der Transaktion die CSALP nicht länger beherrschen wird, wird die Transaktion als Veräußerung der CSALP im Tausch gegen einen Eigenkapitalanteil an der neuen Gesellschaft bilanziert. Zum Transaktionszeitpunkt wird unser Anteil an der neuen Gesellschaft zum Fair Value auf der Basis der erwarteten, von der Gesellschaft zu erzeugenden Cashflows bewertet. Danach wird unsere Beteiligung nach der Equity-Methode bilanziert. Die vollständige Abwicklung der Transaktion wird -vorbehaltlich des Erhalts der behördlichen Genehmigungen und der üblichen Closing-Bedingungen - für das Jahr 2018 erwartet. Im Konzernabschluss werden die Nettovermögenswerte der CSALP als eine zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe klassifiziert, da das Management der Ansicht ist, dass der Abschluss der Transaktion höchstwahrscheinlich ist (da der Vertrag unterzeichnet wurde und die Transaktion voraussichtlich im Jahr 2018 abgeschlossen wird).

Die CSALP-Veräußerungsgruppe wird als ein zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert mit ihren Anschaffungskosten oder dem niedrigeren Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte werden nicht mehr abgeschrieben, sobald sie als zur Veräußerung gehalten klassifiziert sind. Im vierten Quartal 2017 wurde der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten der CSALP auf der Basis unseres Anteils an den diskontierten Cashflows der Gesellschaft nach Transaktionsabschluss geschätzt. Die von uns angewandte Methode zur Überprüfung auf Wertminderung, die im nachfolgenden Abschnitt "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge" beschrieben ist, wurde zur Ermittlung der diskontierten Cashflows verwendet. Die Berücksichtigung der potenziellen Synergien aus dem Know-how von Airbus in den Bereichen Beschaffung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst in den diskontierten Cashflows erfolgte mittels Ermessensentscheidungen. Auf Grundlage dieser Beurteilung gehen wir nicht davon aus, dass aus dieser Transaktion ein Verlust resultieren wird. Daher wird die Veräußerungsgruppe mit ihren Anschaffungskosten bewertet.

Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 28 "Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte" enthalten.

Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge

Unsere Aerospace-Segmente aktivieren Entwicklungskosten und erfassen sie im Bilanzposten "Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge", wenn bestimmte Abgrenzungskriterien erfüllt sind. Die im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge werden über die erwartete Anzahl der zu produzierenden Flugzeuge, beginnend ab dem Fertigstellungsdatum des ersten Flugzeugs eines Programms, abgeschrieben. In der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme werden mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Alle Flugzeugprogramme werden getestet, wenn ein Hinweis auf eine Wertminderung vorliegt. Liegt der erzielbare Betrag einer Gruppe von Vermögenswerten, die unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse erzeugen und somit eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellen, unter dem Buchwert dieser Vermögenswerte, so wird ein Wertminderungsaufwand erfasst. Die erzielbaren Beträge der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten im Aerospace-Segment basieren auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Dabei erfolgt die Berechnung in der Regel auf Grundlage eines Discounted-Cashflow-Verfahrens.

Signifikante Änderungen wesentlicher Schätzungen können zur Folge haben, dass der Abschreibungsaufwand zu niedrig angesetzt wurde, die aktivierten Kosten nicht einbringbar sind und eine Überbewertung der im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge vorliegt.

Die Berechnung der Abschreibungen auf die im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendeten Werkzeuge und der bei der Wertminderungsprüfung verwendeten erzielbaren Beträge erfordert Schätzungen der erwarteten Anzahl an Flugzeugen, die über die Laufzeit des jeweiligen Programms ausgeliefert werden. Die voraussichtliche Anzahl zu fertigender Flugzeuge basiert auf den Prognosen des Managements für den Flugzeugmarkt und unserem erwarteten Anteil an dem jeweiligen Markt. Diese Schätzungen werden im Rahmen des Erstellungsprozesses der Finanz- und Strategiepläne detailliert überprüft. Zur Überprüfung der Werthaltigkeit treffen wir Ermessensentscheidungen, um unabhängige Zahlungsmittelzuflüsse zu identifizieren und diese auf Grundlage der jeweiligen Flugzeugfamilie den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zuzuordnen. Andere wesentliche Schätzungen zur Ermittlung des erzielbaren Betrags beziehen sich auf den Abzinsungssatz und die erwarteten künftigen Cashflows über die Restlaufzeit des Programms. Dies umfasst die Kosten für die Beendigung etwaiger Entwicklungsaktivitäten sowie für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen während der Laufzeit des Programms. Die geschätzten Kosten für eventuelle Modernisierungen und Neuentwicklungen basieren auf Erfahrungswerten mit früheren Programmen. Die erwarteten künftigen Cashflows umfassen außerdem künftige Cashflows aus Aftermarket-Aktivitäten sowie erwartete Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte aus der Sicht eines Marktteilnehmers.

Der Abzinsungssatz basiert auf gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten unter Verwendung von marktbasierten Inputdaten, die direkt von den Finanzmärkten erhältlich sind, oder unter Heranziehung von Vergleichsdaten ausgewählter repräsentativer börsennotierter Unternehmen aus der Luftfahrtbranche. Die erzielbaren Beträge wurden im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 unter Anwendung eines Abzinsungssatzes nach Steuern von 10,0 % ermittelt.

Die in den ersten fünf Jahren erwarteten künftigen Cashflows basieren auf dem Finanz- und Strategieplan. Nach den ersten fünf Jahren werden langfristige Prognosen, die vom Management erstellt werden, verwendet. Prognostizierte künftige Cashflows basieren auf der bestmöglichen Schätzung des Managements im Hinblick auf künftige Umsätze aus bestehenden Festaufträgen, erwartete künftige Aufträge, den Zahlungszeitpunkt auf Basis des erwarteten Lieferplans, Umsätze aus damit verbundenen Dienstleistungen, Beschaffungskosten auf Grundlage bestehender Verträge mit Zulieferern, künftige Personalkosten, allgemeine Marktbedingungen, Devisenkurse und langfristige Prognosen der anwendbaren Ertragsteuersätze.

Da in der Entwicklung befindliche Flugzeugprogramme einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen werden müssen, wurde für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme eine solche Prüfung durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass keine Wertminderung vorlag.

Zudem wurde das C Series-Flugzeugprogramm in diesem Jahr erneut einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen, da dieses vor kurzem in Betrieb genommen und 2015 ein signifikanter Wertminderungsaufwand erfasst wurde. Hierbei wurde ebenfalls keine Wertminderung festgestellt.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Eine Verminderung der erwarteten künftigen Mittelzuflüsse aus den Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogrammen und dem C Series-Flugzeugprogramm um 10 % (gleichmäßig verteilt über künftige Perioden) hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Eine Anhebung des in der Werthaltigkeitsprüfung verwendeten Abzinsungssatzes um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand für die Global 7000- und Global 8000-Flugzeugprogramme und das C Series-Flugzeugprogramm geführt.

Goodwill

Der ausgewiesene Goodwill bezieht sich auf die im Mai 2001 erfolgte Akquisition der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH ("Adtranz"). Dieser Goodwill wird vom Management auf der Ebene des Geschäftssegments Transportation überwacht. Eine Überprüfung auf Wertminderung des Goodwills wird mindestens einmal jährlich durchgeführt. Sie findet auch dann statt, wenn bestimmte Umstände, etwa stark hinter den Erwartungen zurückbleibende Umsätze, Ergebnisse und Cashflows, darauf hindeuten, dass eine Wertminderung des Goodwills zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist. Wir haben festgelegt, dass der Goodwill jeweils im vierten Quartal überprüft wird.

Im vierten Quartal des Geschäftsjahres 2017 wurde eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt. Der erzielbare Betrag des Geschäftssegments Transportation wurde unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Modells basierend auf dem Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Dabei wurden keine Wertminderungen festgestellt. Bei der Schätzung der künftigen Cashflows wurde die Finanz- und Strategieplanung für die ersten fünf Jahre zugrunde gelegt. Um den Terminal Value für die Folgejahre zu ermitteln, wurde eine konstante Wachstumsrate von 1 % unterstellt. Der Abzinsungssatz nach Steuern gehört auch zu den wesentlichen Schätzungen im Rahmen des Discounted-Cashflow-Verfahrens und basiert auf repräsentativen gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der für die Berechnung des erzielbaren Betrags im Geschäftsjahr 2017 verwendete Abzinsungssatz nach Steuern betrug 8,5 %.

Sensitivitätsanalyse

Eine Änderung des Abzinsungssatzes nach Steuern um 100 Basispunkte hätte im Geschäftsjahr 2017 nicht zu einem Wertminderungsaufwand geführt.

Bewertung latenter Steueransprüche

Um die Höhe der anzusetzenden latenten Steueransprüche zu ermitteln, schätzten wir die Höhe des künftigen zu versteuernden Ergebnisses, das voraussichtlich verfügbar sein wird und mit dem die abzugsfähigen temporären Unterschiede und die nicht genutzten steuerlichen Verluste verrechnet werden können. Diese Schätzungen werden im Rahmen der Finanz- und Strategieplanung für jeden Steuerrechtskreis auf nicht abgezinster Basis vorgenommen und vierteljährlich überprüft. Um bestimmen zu können, ob die Realisierung der künftigen zu versteuernden Vorteile wahrscheinlich ist, muss das Management bei seiner Ermessensentscheidung bestimmte Faktoren berücksichtigen (z. B. die Länge des Prognosezeitraums, die in der Vergangenheit erzielten zu versteuernden Ergebnisse und das Vorhandensein von umsichtigen Steuerplanungsstrategien). Weitere Informationen hierzu sind in Anhangsangabe 12 "Ertragsteuern" enthalten.

Steuerliche Risiken

Im Hinblick auf die Auslegung komplexer Steuervorschriften, Änderungen von Steuergesetzen und die Höhe und den Zeitpunkt des zukünftigen steuerpflichtigen Einkommens bestehen gewisse Unsicherheiten. Angesichts der Vielzahl an internationalen Geschäftsbeziehungen, der langfristigen Natur und Komplexität bestehender vertraglicher Vereinbarungen, der Abweichungen zwischen tatsächlichen Ergebnissen und den getroffenen Annahmen oder künftiger Änderungen dieser Annahmen könnte es notwendig werden, den bereits erfassten Steueraufwand oder -ertrag zu korrigieren. Wir bilden Steuerrückstellungen für mögliche Folgen von Betriebsprüfungen durch die Steuerverwaltungen in allen Ländern, in denen wir geschäftstätig sind. Die Höhe dieser Rückstellungen richtet sich nach mehreren Faktoren. Berücksichtigt werden insbesondere Erfahrungen aus früheren Betriebsprüfungen sowie unterschiedliche Auslegungen des Steuerrechts zwischen dem steuerpflichtigen Unternehmen und der zuständigen Finanzbehörde. Ursachen für Auslegungsunterschiede können verschiedene Umstände aufgrund landesspezifischer Besonderheiten im Ansässigkeitsstaat der jeweiligen Konzerngesellschaft sein.

Kredit- und Restwertgarantien

In der Regel werden an Fluggesellschaften oder an die Teilnehmer der Finanzierungsprogramme, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Verkehrsflugzeugen aufgelegt werden, Kredit- und/oder Restwertgarantien abgegeben. Hierfür wird mithilfe eines internen Bewertungsmodells auf der Grundlage stochastischer Simulationen eine entsprechende Rückstellung gebildet, deren Höhe sich nach den Beträgen bemisst, die voraussichtlich im Rahmen der Garantien ausgezahlt werden. Ein entsprechend diesen Garantien entstehender Auszahlungsfall kann davon abhängen, ob während der Laufzeit der ursprünglichen Finanzierung Kreditausfälle eintreten und die Kreditgarantie somit in Anspruch genommen werden kann. Tritt kein Kreditausfall ein, so können im Rahmen der Restwertgarantie Ansprüche geltend gemacht werden. Voraussetzung ist jedoch in beiden Fällen, dass bei der Veräußerung des Flugzeugs ein Verlust realisiert wird. Somit bemisst sich der Wert der Garantien zum Großteil daran, welchen Wert das zugrunde liegende Flugzeug in der Zukunft hat, und zum anderen an der Wahrscheinlichkeit, dass Kredit- oder Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme in Anspruch genommen werden. Zur Schätzung des künftigen Werts der zugrunde liegenden Flugzeuge werden Restwertkurven für Flugzeuge verwendet, die das Management auf Grundlage externer Gutachten erstellt hat und die entsprechend den aktuellen Marktfaktoren sowie mittel- und langfristig ausgewogenen Marktfaktoren im Flugzeugsegment angepasst wurden. Die Höhe der Verbindlichkeit wird außerdem stark von gegenwartsbezogenen Marktannahmen über die Zinshöhe beeinflusst, da Zahlungen im Rahmen dieser Garantien meist mittel- bis langfristig geleistet werden. Zu den weiteren wesentlichen Schätzungen, die in die Berechnung des Werts der Garantien einfließen, gehört die Wahrscheinlichkeit von Kreditausfällen, die entweder mittels öffentlich erhältlicher Bonitätsratings oder aber, falls nicht verfügbar, mithilfe interner Annahmen zum Ausfallrisiko der Kunden geschätzt werden. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgenden Analysen nehmen aufeinander keinen Bezug, d. h., alle übrigen Schätzungen bleiben unberührt.

Bei einer Absenkung der Restwertkurven aller Verkehrsflugzeuge um 10 % zum 31. Dezember 2017 wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 24 Mio. niedriger ausgefallen.

Unter der Annahme einer Erhöhung der Wahrscheinlichkeit um 10 %, dass Restwertgarantien bei Ablauf der Finanzierungsprogramme zum 31. Dezember 2017 in Anspruch genommen werden, wäre das EBIT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 41 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Minderung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2017 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 12 Mio. niedriger ausgefallen. Bei einer Erhöhung der Zinssätze um 100 Basispunkte zum 31. Dezember 2017 wäre das EBT des Segments Commercial Aircraft im Geschäftsjahr 2017 um USD 9 Mio. höher ausgefallen.

Altersversorgungsleistungen und andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer

Der versicherungsmathematische Bewertungsprozess, mit dem Renten und sonstige Aufwendungen, Vermögenswerte und Verpflichtungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses bewertet werden, beruht auf verschiedenen Annahmen, welche die Abzinsungssätze, Gehaltssteigerungen und Erhöhungen der Vorruhestandsleistungen, die Inflationsraten, den Kostentrend bei Gesundheitsfürsorgeleistungen sowie demografische Faktoren (z. B. Mitarbeiterfluktuation, Pensionsalter der Mitarbeiter und Sterblichkeitsraten) betreffen. Die Auswirkungen von Änderungen der Abzinsungssätze und von wichtigen Ereignissen und anderen Umständen, soweit diese wesentlich sind, werden vierteljährlich erfasst.

Die Abzinsungssätze werden verwendet, um den Barwert der geschätzten künftigen Leistungsauszahlungen am Bewertungsstichtag zu ermitteln, und entsprechen den marktüblichen Zinsen auf erstrangige festverzinsliche Unternehmensanlagen, die mit der Währung und erwarteten Laufzeit der Verpflichtungen aus Altersversorgungsleistungen übereinstimmen.

Da der kanadische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten umfasst, legen wir die Abzinsungssätze für die von uns in Kanada aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer Renditekurve unter Verwendung von drei Laufzeitbändern fest. Das erste Laufzeitband der Kurve basiert auf beobachtbaren Marktzinsen für Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Laufzeiten von weniger als sechs Jahren. Im längerfristigen Laufzeitbereich wurde die Kurve aufgrund der geringeren Anzahl an erstrangigen Anleihen aus Marktbeobachtungen und extrapolierten Daten abgeleitet. Die extrapolierten Datenpunkte werden durch Hinzurechnung eines laufzeitbasierten Renditeaufschlags auf langfristige Anleihen der kanadischen Provinzregierungen ermittelt. Dieser laufzeitbasierte Aufschlag wird zwischen einem Basis-Spread und einem Long-Spread extrapoliert. Der Basis-Spread basiert auf beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre. Der Long-Spread ist definiert als die Spanne, die zum Zeitpunkt der durchschnittlichen Laufzeit der Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre vorliegen muss, damit die durchschnittliche Spanne zwischen Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating der extrapolierten Spanne entspricht, die durch Anwendung des Verhältnisses zwischen den beobachteten Spannen zwischen Unternehmensanleihen mit einem A-Rating und Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating für den Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre und den Laufzeitbereich fünf bis zehn Jahre auf den Basis-Spread abgeleitet wird. Bei Laufzeiten, die über der durchschnittlichen Laufzeit von Anleihen der kanadischen Provinzregierungen mit einem AA-Rating im Laufzeitbereich elf bis 30 Jahre liegen, wird angenommen, dass die Spanne konstant dem Long-Spread entspricht.

Da der britische Markt für erstrangige Unternehmensanleihen im Sinne der IFRS verhältnismäßig wenige Anleihen mit langen Laufzeiten umfasst, werden die Abzinsungssätze für die vom Konzern im Vereinigten Königreich aufgelegten Pensionspläne und sonstigen Pläne für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Berechnung einer hypothetischen Renditekurve festgelegt. Die hypothetische Renditekurve wird anhand von Informationen über die GBP-Renditen von Unternehmensanleihen mit einem AA- oder gleichwertigen Rating entwickelt. Zielrenditen werden auf der Basis von Anleihen innerhalb eines Laufzeitenbands berechnet, und die Renditekurve wird an diese Zielwerte angepasst. Kassakurse (Renditen von Nullkuponanleihen) werden von der Renditekurve abgeleitet und zur Abzinsung der Leistungszahlungen in jedem künftigen Jahr herangezogen. Da Unternehmensanleihen grundsätzlich keine sehr langen Laufzeiten aufweisen, wird angenommen, dass die Kassakurse über die längste Laufzeit hinaus unverändert bleiben. Die längste Laufzeit betrug zum 31. Dezember 2017 22 Jahre.

Wir ermitteln die erwartete langfristige Gehaltssteigerung anhand der derzeitigen Gehaltsstruktur sowie der in der Vergangenheit eingetretenen und für die Zukunft erwarteten Lohnerhöhungen, wobei die aktuelle Wirtschaftsentwicklung Berücksichtigung findet.

Weitere Informationen zu den zugrunde liegenden Annahmen und der Sensitivitätsanalyse in Bezug auf Änderungen kritischer versicherungsmathematischer Annahmen sind in Anhangsangabe 22 "Altersversorgungsleistungen" zum Konzernabschluss zu finden.

Konsolidierung

Wir konsolidieren Unternehmen, wenn die wirtschaftliche Betrachtung unserer Beziehung zeigt, dass wir das Unternehmen beherrschen. Eine solche Beherrschung liegt vor, wenn wir aufgrund unserer Beteiligung an dem Beteiligungsunternehmen variable Rückflüsse erhalten oder über diese verfügen können und die Möglichkeit haben, diese Rückflüsse zu beeinflussen, indem wir die Aktivitäten des Beteiligungsunternehmens steuern. Diese wirtschaftliche Betrachtung erfordert Ermessensentscheidungen, um zu bestimmen, ob es sich bei den Rechten, die von Inhabern nicht beherrschender Anteile gehalten werden (z. B. Rechte der CDPQ in Bezug auf Transportation und Rechte von Investissement Québec in Bezug auf CSALP), eher um Schutzrechte als um materielle Rechte handelt. Ergeben sich aus Sachverhalten und Umständen Hinweise, dass sich eines oder mehrere der Beherrschungselemente verändert haben, werden wir erneut prüfen, ob weiterhin eine Beherrschung vorliegt. Gelegentlich beteiligen wir uns an strukturierten Unternehmen, bei denen Stimmrechte für die Feststellung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend sind. Um zu bestimmen, ob wir variable Rückflüsse in wesentlicher Höhe erhalten oder über diese verfügen können, wenden wir eine Reihe komplexer Schätzverfahren unter Einbeziehung qualitativer und quantitativer Faktoren an. Bei der quantitativen Analyse werden unter anderem die künftigen Cashflows und Ergebnisse des Beteiligungsunternehmens geschätzt und die Abweichung dieser Cashflows von den erwarteten Cashflows analysiert. In die qualitative Analyse werden Faktoren wie Gegenstand und Struktur des Beteiligungsunternehmens sowie die Beurteilung, ob wir als Prinzipal oder als Agent handeln, einbezogen. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Analysen und die Einschätzung, ob wir die Fähigkeit haben, die Rückflüsse des Beteiligungsunternehmens zu beeinflussen, erfordern komplexe Ermessensentscheidungen. Diese betreffen unter anderem die Beurteilung der Auswirkung potenzieller Stimmrechte, vertraglicher Vereinbarungen und der sog. de facto control.

Rückstellung für belastende Verträge

Eine Rückstellung für belastende Verträge wird gebildet, wenn es zu mehr als 50 % wahrscheinlich ist, dass die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der Verpflichtungen aus einem festen Vertrag (mit Ausnahme von langfristigen Aufträgen zur Entwicklung, Konstruktion oder Herstellung von speziell entwickelten Produkten und Dienstleistungsaufträgen, bei denen die Umsatzerlöse unter Anwendung der Percentage-of-Completion-Methode erfasst werden) höher sind als der erwartete wirtschaftliche Nutzen. Die Bestimmung, welche Kosten als unvermeidbaren Kosten einzustufen sind, erfordert Ermessensentscheidungen. Zur Berechnung der unvermeidbaren Kosten müssen die erwarteten künftigen Kosten (einschließlich prognostizierter künftiger Kostensenkungen aufgrund von Leistungsverbesserungen und Transformationsinitiativen) geschätzt werden. Unvermeidbare Kosten umfassen nicht die Zurechnung bestimmter indirekter Gemeinkosten, die in den Kosten der Vorräte enthalten sind, wie beispielsweise Abschreibungen. Da die ersten Produktionseinheiten bei einem neuen Flugzeugprogramm höhere Kosten verursachen als spätere Produktionseinheiten, basieren die Kostenschätzungen auch auf den erwarteten Lieferplänen. Diese Schätzungen werden vierteljährlich überprüft.

Eigenkapitalkomponente und derivative Verbindlichkeitenkomponente in Verbindung mit der CDPQ-Beteiligung

Die an CDPQ ausgegebenen wandelbaren Aktien enthalten keine Verpflichtung für Bombardier, der CDPQ Barmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte bereitzustellen. Die Anlage der CDPQ in wandelbare Aktien der BT Holdco wurde nicht als Verbindlichkeit klassifiziert, sondern als ein zusammengesetztes Finanzinstrument, das aus einer Eigenkapitalkomponente in Form von freiwilligen Dividenden und einem Liquidationsvorzug sowie einer Verbindlichkeitenkomponente in Form eines derivativen Finanzinstruments, das die Lieferung einer variablen Anzahl von Stammaktien der BT Holdco bei Beendigung des Instruments vorsieht, besteht. Diese Klassifizierung erfolgte mittels Ermessensentscheidungen. Die wandelbaren Aktien weisen wir im Eigenkapital (nicht beherrschende Anteile) und die derivative Komponente als Verbindlichkeit aus.

Der Fair Value der wandelbaren Aktien zum Emissionszeitpunkt wurde auf die Eigenkapitalkomponente bzw. die derivative Verbindlichkeitenkomponente aufgeteilt, sodass aus der gesonderten Erfassung der Komponenten kein Gewinn oder Verlust entstanden ist. Dabei wurde zunächst der Fair Value der derivativen Verbindlichkeit ermittelt, der Restbetrag wurde anschließend der Eigenkapitalkomponente zugeordnet. Die Verbindlichkeitenkomponente wird vierteljährlich unter Zugrundelegung der bestmöglichen Schätzung des Barwerts des Erfüllungsbetrags durch das Management neu bewertet. Das Management greift hierbei auf ein internes Bewertungsmodell zurück, das auf stochastischen Simulationen zur Schätzung des Fair Value der Wandlungsoption, die in die wandelbaren Aktien der BT Holdco eingebettet ist, basiert. Der Fair Value der eingebetteten Wandlungsoption entspricht der Barwertdifferenz zwischen dem aufgelaufenen Liquidationsvorzug der wandelbaren Aktien auf Basis des Mindestrenditeanspruchs und dem Fair Value der Stammaktien auf Konvertierungsbasis. Dieser Wert ist abhängig von der Erfüllung der mit der CDPQ vereinbarten Leistungsanreize, dem Zeitpunkt der Ausübung der Umwandlungsrechte durch Transportation und dem jeweiligen Umwandlungssatz. Das Simulationsmodell generiert

mehrere Leistungsszenarien für Transportation über die erwartete Laufzeit der Option. Dies geschieht unter Verwendung der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Ergebnisse von Transportation über die restliche Laufzeit des Instruments und einer aus den historischen Ergebnissen abgeleiteten Standardabweichung. Der Fair Value der Aktien auf Konvertierungsbasis wird mittels eines auf Marktdaten basierenden EBIT-Multiplikators zur Bestimmung des Unternehmenswertes berechnet. Der verwendete Abzinsungssatz wird ebenfalls mittels Marktdaten berechnet. Zur Bestimmung der Laufzeit des Instruments und der künftigen Leistung von Transportation greift das Management auf interne Annahmen zurück, die aus dem Finanz- und Strategieplan abgeleitet werden. Eine Sensitivitätsanalyse der Variabilität des Fair Value der Wandlungsoption aufgrund einer grundsätzlich möglichen Veränderung der erwarteten künftigen Leistung von Transportation ist in Anhangsangabe 35 "Fair Value der Finanzinstrumente" enthalten.

KONTROLLEN UND VERFAHREN

In Einklang mit der Canadian Securities Administrators' Regulation 52-109 haben wir vom Chief Executive Officer (CEO) und vom Chief Financial Officer (CFO) unterzeichnete Bescheinigungen eingereicht, in denen unter anderem über die Gestaltung und Effektivität der Offenlegungskontrollen und -verfahren und über die Gestaltung und Effektivität des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems Bericht erstattet wird.

Offenlegungskontrollen und -verfahren

Der CEO und der CFO haben Offenlegungskontrollen und -verfahren entwickelt oder über die Entwicklung solcher Kontrollen und Verfahren Aufsicht geführt, um mit hinreichender Sicherheit zu gewährleisten, dass:

- alle wesentlichen Informationen über den Konzern sowohl dem CEO als auch dem CFO zur Kenntnis gelangen; und
- Informationen, die in den Pflichtmitteilungen des Konzerns enthalten sein müssen, innerhalb der durch die Wertpapiergesetzgebung vorgegebenen Zeitspanne erfasst, verarbeitet, zusammengefasst und veröffentlicht werden.

Unter Aufsicht des CEO und des CFO wurde eine Überprüfung der Gestaltung und Wirksamkeit unserer Offenlegungskontrollen und -verfahren durchgeführt. Der CEO und der CFO kamen auf der Grundlage dieser Überprüfung zu dem Ergebnis, dass diese Offenlegungskontrollen und -verfahren als effektiv anzusehen sind.

Rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem

Darüber hinaus wurde ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem vom CEO und vom CFO selbst beziehungsweise unter deren Aufsicht konzipiert, das hinreichende Sicherheit über die Zuverlässigkeit des Finanzberichtswesens und die Übereinstimmung des für externe Zwecke aufgestellten Jahresabschlusses mit den IFRS bieten soll.

Unter Aufsicht des CEO und des CFO wurde eine Überprüfung der Gestaltung und Wirksamkeit unseres rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems durchgeführt. Auf der Grundlage dieser Überprüfung kamen der CEO und der CFO zu dem Ergebnis, dass das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem als effektiv anzusehen ist und die Anforderungen erfüllt, die das Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) in seinem Regelwerk "Internal Control - Integrated Framework" (Framework 2013) festgelegt hat.

Änderungen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems

In dem zum 31. Dezember 2017 endenden Quartal und Geschäftsjahr sind keine Änderungen an unserem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem vorgenommen worden, die eine wesentliche Auswirkung auf unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem hatten oder voraussichtlich haben werden.

WECHSELKURSE

Wir unterliegen Wechselkursschwankungen aufgrund der Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen sowie Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unserer ausländischen Geschäftsbetriebe, die eine andere funktionale Währung verwenden als den US-Dollar (hauptsächlich Euro, Pfund Sterling und andere europäische Währungen), und aufgrund von Transaktionen in anderen Währungen, hauptsächlich dem kanadischen Dollar und dem Pfund Sterling.

Die folgende Übersicht zeigt die für die Umrechnung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in US-Dollar angewandten Stichtagskurse zum:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	Erhöhung
Euro	1,1993	1,0541	14%
Kanadischer Dollar	0,7975	0,7430	7%
Pfund Sterling	1,3517	1,2312	10%

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den vierten Quartalen zum 31. Dezember 2017 bzw. 31. Dezember 2016 angewandt wurden:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	Erhöhung
Euro	1,1770	1,0812	9%
Kanadischer Dollar	0,7878	0,7497	5%
Pfund Sterling	1,3262	1,2416	7%

Die folgende Übersicht zeigt die Durchschnittskurse, die für die Umrechnung von Umsatzerlösen und Aufwendungen in US-Dollar in den Geschäftsjahren zum 31. Dezember 2017 bzw. 31. Dezember 2016 angewandt wurden:

	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016	Erhöhung/(Verminderung)
Euro	1,1281	1,1072	2%
Kanadischer Dollar	0,7705	0,7549	2%
Pfund Sterling	1,2874	1,3561	(5%)

INFORMATIONEN FÜR AKTIONÄRE

Informationen zu den genehmigten, ausgegebenen und im Umlauf befindlichen Aktien per 13. Februar 2018

	Genehmigt	Ausgegeben und im Umlauf
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien) ⁽¹⁾	3.592.000.000	313.898.549
Class-B-Aktien (nachrangiges Stimmrecht) ⁽²⁾	3.592.000.000	1.879.799.713 ⁽³⁾
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 2	12.000.000	5.811.736
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 3	12.000.000	6.188.264
Kumulative rückkaufbare Vorzugsaktien der Serie 4	9.400.000	9.400.000

⁽¹⁾ Jeweils 10 Stimmen, auf Wunsch des Inhabers jederzeit in je eine Class-B-Aktie mit nachrangigem Stimmrecht umtauschbar.

⁽²⁾ Auf Wunsch des Inhabers in je eine Class-A-Aktie umtauschbar, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind.

⁽³⁾ Abzüglich 52.983.051 Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die im Zusammenhang mit den PSU- und RSU-Plänen erworben wurden und treuhänderisch verwahrt werden.

Informationen zu Optionsscheinen, Aktienoptionen, PSUs, DSUs und RSUs zum 31. Dezember 2017

Ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionsscheine	205.851.872
Im Rahmen der Aktienoptionspläne ausgegebene und im Umlauf befindliche Optionen	116.307.725
Im Rahmen der PSU-, DSU- und RSU-Pläne ausgegebene und im Umlauf befindliche PSUs, DSUs und RSUs	89.083.834
Treuhänderisch verwahrte Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht, die der Erfüllung von PSU- und RSU-Verpflichtungen dienen	52.983.051

Kontakt

Bombardier Inc.
Investor Relations
800 Rene-Levesque Blvd. West
Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8
Tel.: +1 514 861 9481, DW 13273
Fax: +1 514 861 2420
E-Mail: investors@bombardier.com

Weitere Informationen zum Konzern sowie die Annual Information Form sind auf der Website von SEDAR unter der Adresse sedar.com oder auf der Investor-Relations-Website von Bombardier unter der Adresse ir.bombardier.com zu finden.

Die Flugzeugprogramme Global 7000 und Global 8000 befinden sich derzeit in der Entwicklungsphase. Daher sind noch Änderungen in Bezug auf die Strategie, das Branding, die Kapazität, die Leistung, das Design und/oder die Systeme für diese Flugzeugreihe möglich. Alle Angaben und Daten sind Näherungswerte, können sich ohne Ankündigung ändern und unterliegen bestimmten betriebsbezogenen Regeln, Annahmen und anderen Bedingungen. Dieses Dokument stellt kein Angebot, keine Verpflichtung, keine Zusicherung und keine Garantie dar und begründet keinerlei Haftungsansprüche jedweder Art.

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO und ZEFIRO sind Warenzeichen der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Die Printversion dieses Geschäftsberichts ist auf Rolland Opaque-Papier gedruckt, das zu 30 % aus Altpapier hergestellt wurde, EcoLogo-zertifiziert ist und chlorfrei gebleicht wurde. Durch die Verwendung dieses Papiers statt Neufaserpapier werden 56 ausgewachsene Bäume, 2.520 kg Abfall, 8.280 kg CO₂-Emissionen (dies entspricht dem Jahresausstoß von 3 Fahrzeugen) und 205.566 Liter Wasser eingespart.

Bombardier Inc., 800 René-Lévesque Blvd. West, Montréal, Québec, Kanada H3B 1Y8

Tel.: +1 514 861 9481; Fax: +1 514 861 2420; Website: bombardier.com

Un exemplaire en français est disponible sur demande adressée auprès du service des Relations avec les investisseurs ou sur le site Internet de la Société dédié aux relations avec les investisseurs, à l'adresse ir.bombardier.com.

AUSGEWÄHLTE FINANZINFORMATIONEN

Die folgenden ausgewählten Finanzinformationen wurden den Konzernabschlüssen für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2017, 2016 und 2015 entnommen und sind im Zusammenhang mit diesen zu lesen.

Die folgende Übersicht zeigt ausgewählte Finanzinformationen für die letzten drei Geschäftsjahre.

Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015
Umsatzerlöse	\$ 16.218	\$ 16.339	\$ 18.172
Auf die Anteilseigner der Bombardier Inc. entfallendes Ergebnis je Aktie (in USD)	\$ (516)	\$ (1.022)	\$ (5.347)
Unverwässert und verwässert	\$ (0,25)	\$ (0,48)	\$ (2,58)
Beschlossene Bardividenden je Aktie (in kanadischen Dollar):			
Class-A-Aktien (Mehrstimmrechtsaktien)	\$ -	\$ -	\$ -
Class-B-Aktien (Aktien mit nachrangigem Stimmrecht)	\$ -	\$ -	\$ -
Vorzugsaktien, Serie 2	\$ 0,72	\$ 0,68	\$ 0,70
Vorzugsaktien, Serie 3	\$ 0,89	\$ 0,78	\$ 0,78
Vorzugsaktien, Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56

Zum 31. Dezember	2017	2016	2015
Bilanzsumme	\$ 25.006	\$ 22.826	\$ 22.903
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	\$ 10.165	\$ 9.737	\$ 9.527
Im Anschluss folgt eine Darstellung der Quartalsinformationen.			
14. Februar 2018			

QUARTALSDATEN (UNGEPRÜFT)**(die Quartalsdaten wurden mit Ausnahme der Kursspannen gemäß IAS 34 "Zwischenberichterstattung" erstellt)**

(in Mio. USD, ausgenommen Angaben je Aktie)

Geschäftsjahre	2017				
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Umsatzerlöse					
Business Aircraft	\$ 4.961	\$ 1.473	\$ 1.095	\$ 1.386	\$ 1.007
Commercial Aircraft	2.382	677	525	640	540
Aerostructures and Engineering Services	1.570	413	343	426	388
Transportation	8.525	2.493	2.134	1.975	1.923
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(1.220)	(341)	(262)	(335)	(282)
	\$	\$ 4.715	\$ 3.835	\$ 4.092	\$ 3.576
	16.218				
EBIT					
Business Aircraft	\$ 391	\$ 129	\$ 93	\$ 95	\$ 74
Commercial Aircraft	(385)	(147)	(95)	(87)	(56)
Aerostructures and Engineering Services	150	50	38	33	29
Transportation	417	206	129	(52)	134
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(327)	(89)	(50)	(112)	(76)
	246	149	115	(123)	105
Finanzierungsaufwand ⁽¹⁾	778	273	175	194	154
Finanzertrag ⁽¹⁾	(56)	(23)	(14)	(12)	(25)
EBT	(476)	(101)	(46)	(305)	(24)
Ertragsteuern	77	8	71	(9)	7
Periodenergebnis	\$ (553)	\$ (109)	\$ (117)	\$ (296)	\$ (31)
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (516)	\$ (108)	\$ (91)	\$ (289)	\$ (28)
Nicht beherrschende Anteile	(37)	(1)	(26)	(7)	(3)
	\$ (553)	\$ (109)	\$ (117)	\$ (296)	\$ (31)
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert und verwässert	\$	\$ (0,05)	\$ (0,05)	\$ (0,13)	\$ (0,02)
	(0,25)				
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (in CAD)					

Geschäftsjahre	2017				
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Höchststand	\$ 3,24	\$ 3,24	\$ 2,67	\$ 2,67	\$ 2,76
Tiefststand	\$ 1,96	\$ 2,15	\$ 1,96	\$ 2,01	\$ 1,99
Geschäftsjahre	2016				
	Gesamt	Viertes Quartal	Drittes Quartal	Zweites Quartal	Erstes Quartal
Umsatzerlöse					
Business Aircraft	\$ 5.741	\$ 1.651	\$ 1.314	\$ 1.473	\$ 1.303
Commercial Aircraft	2.617	699	538	764	616
Aerostructures and Engineering Services	1.549	319	337	425	468
Transportation	7.574	1.948	1.782	1.964	1.880
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(1.142)	(237)	(235)	(317)	(353)
	\$ 16.339	\$ 4.380	\$ 3.736	\$ 4.309	\$ 3.914
EBIT					
Business Aircraft	\$ 477	\$ 99	\$ 84	\$ 212	\$ 82
Commercial Aircraft	(903)	(144)	(107)	(586)	(66)
Aerostructures and Engineering Services	128	24	20	69	15
Transportation	396	161	125	87	23
Konzernaufwendungen und Eliminierungen	(156)	(66)	(59)	(33)	2
	(58)	74	63	(251)	56
Finanzierungsaufwand ⁽¹⁾	819	281	195	187	170
Finanzertrag ⁽¹⁾	(70)	(49)	(14)	(11)	(10)
EBT	(807)	(158)	(118)	(427)	(104)
Ertragsteuern	174	101	(24)	63	34
Periodenergebnis	\$ (981)	\$ (259)	\$ (94)	\$ (490)	\$ (138)
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (1.022)	\$ (251)	\$ (79)	\$ (531)	\$ (161)
Nicht beherrschende Anteile	41	(8)	(15)	41	23
	\$ (981)	\$ (259)	\$ (94)	\$ (490)	\$ (138)
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert und verwässert	\$ (0,48)	\$ (0,12)	\$ (0,04)	\$ (0,24)	\$ (0,07)
Börsenkursentwicklung der Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht (in CAD)					
Höchststand	\$ 2,28	\$ 2,20	\$ 2,19	\$ 2,28	\$ 1,43
Tiefststand	\$ 0,72	\$ 1,70	\$ 1,56	\$ 1,21	\$ 0,72

⁽¹⁾ Die auf Jahresbasis ausgewiesenen Beträge entsprechen möglicherweise nicht der Summe der vier Quartale, da auf kumulierter Basis bei den Quartalsangaben bestimmte Umgliederungen zwischen dem Finanzertrag und dem Finanzierungsaufwand notwendig sein können.

ZUSAMMENFASSUNG HISTORISCHER FINANZDATEN

(in Mio. USD, ausgenommen Beträge je Aktie, und Anzahl der Stammaktien)

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015	2014	2013
Umsatzerlöse	\$ 16.218	\$ 16.339	\$ 18.172	\$ 20.111	\$ 18.151
EBIT vor Sonderposten ⁽¹⁾	\$ 672	\$ 427	\$ 554	\$ 923	\$ 893
Sonderposten	426	485	5.392	1.489	(30)
EBIT	246	(58)	(4.838)	(566)	923
Finanzierungsaufwand	778	819	418	249	271
Finanzertrag	(56)	(70)	(70)	(75)	(119)
EBT	(476)	(807)	(5.186)	(740)	771
Ertragsteuern	77	174	154	506	199
Periodenergebnis	\$ (553)	\$ (981)	\$ (5.340)	\$ (1.246)	\$ 572
Davon entfallen auf:					
Anteilseigner der Bombardier Inc.	\$ (516)	\$ (1.022)	\$ (5.347)	\$ (1.260)	\$ 564
Nicht beherrschende Anteile	\$ (37)	\$ 41	\$ 7	\$ 14	\$ 8
Angepasstes Periodenergebnis ⁽¹⁾	\$ 63	\$ (268)	\$ 326	\$ 648	\$ 608
Ergebnis je Aktie (in USD)					
Unverwässert und verwässert	\$ (0,25)	\$ (0,48)	\$ (2,58)	\$ (0,74)	\$ 0,31
Angepasst ⁽¹⁾	\$ 0,03	\$ (0,15)	\$ 0,14	\$ 0,35	\$ 0,33
Allgemeine Informationen					
Exportumsatz aus Kanada	\$ 6.498	\$ 6.383	\$ 7.335	\$ 8.086	\$ 6.767
Nettozugänge zu den Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 1.317	\$ 1.201	\$ 1.862	\$ 1.964	\$ 2.287
Abschreibungen	\$ 314	\$ 371	\$ 438	\$ 417	\$ 391
Aufwendungen aus der Wertminderung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	\$ 51	\$ 10	\$ 4.300	\$ 1.266	\$ -
Dividende je Stammaktie (in CAD)					
Class A	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10	\$ 0,10
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,10	\$ 0,10
Dividende je Vorzugsaktie (in CAD)					
Serie 2	\$ 0,72	\$ 0,68	\$ 0,70	\$ 0,75	\$ 0,75
Serie 3	\$ 0,89	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78	\$ 0,78
Serie 4	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56	\$ 1,56
Börsenkursentwicklung (in CAD)					
Class-A-Aktien					
Höchststand	\$ 3,25	\$ 3,35	\$ 4,24	\$ 4,68	\$ 5,42
Tiefststand	\$ 1,87	\$ 0,89	\$ 1,18	\$ 3,30	\$ 3,81
Schlusskurs	\$ 3,05	\$ 2,33	\$ 1,49	\$ 4,13	\$ 4,60
Class-B-Aktien mit nachrangigem Stimmrecht					
Höchststand	\$ 3,24	\$ 2,28	\$ 4,24	\$ 4,68	\$ 5,43

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015	2014	2013
Tiefststand	\$ 1,96	\$ 0,72	\$ 1,03	\$ 3,41	\$ 3,80
Schlusskurs	\$ 3,03	\$ 2,16	\$ 1,34	\$ 4,15	\$ 4,61
Anzahl Stammaktien (in Mio.)	2.194	2.193	2.220	1.740	1.739
Buchwert je Stammaktie (in USD)	\$ (2,79)	\$ (2,58)	\$ (1,99)	\$ (0,18)	\$ 1,20
Vermögenswerte					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	\$ 2.988	\$ 3.384	\$ 2.720	\$ 2.489	\$ 3.397
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	1.231	1.291	1.473	1.538	1.492
Vorräte	5.890	5.844	6.978	7.970	8.234
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	415	336	450	530	637
Sonstige Vermögenswerte	439	441	484	592	626
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	4.150	-	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	15.113	11.296	12.105	13.119	14.386
Sachanlagen	1.696	1.949	2.061	2.092	2.066
Im Rahmen von Flugzeugprogrammen verwendete Werkzeuge	3.581	5.174	3.975	6.823	6.606
Goodwill	2.042	1.855	1.978	2.127	2.381
Latente Ertragsteuern	603	705	761	875	1.231
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	491	332	356	294	318
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	825	915	870	1.328	1.568
Sonstige Vermögenswerte	655	600	797	956	807
Langfristige Vermögenswerte	9.893	11.530	10.798	14.495	14.977
	\$ 25.006	\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614	\$ 29.363
Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	\$ 4.194	\$ 3.239	\$ 4.040	\$ 4.216	\$ 4.089
Rückstellungen	937	822	1.108	990	881
Über die Vorräte für langfristige Aufträge hinausgehende Anzahlungen und Teilabrechnungen	1.990	1.539	1.408	1.698	2.352
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	970	1.550	2.002	3.339	3.228
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	342	608	991	1.010	1.009
Sonstige Verbindlichkeiten	2.310	2.175	2.274	2.182	2.227
Verbindlichkeiten, die in direktem Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen	2.533	-	-	-	-
Kurzfristige Verbindlichkeiten	13.276	9.933	11.823	13.435	13.786
Rückstellungen	814	1.444	918	562	584
Anzahlungen für Flugzeugprogramme	1.104	1.535	1.534	1.608	1.688

Für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember	2017	2016	2015	2014	2013
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	9.200	8.738	8.908	7.627	6.988
Altersversorgungsleistungen	2.633	2.647	2.159	2.629	2.161
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	965	999	619	602	717
Sonstige Verbindlichkeiten	746	1.019	996	1.096	990
Langfristige Verbindlichkeiten	15.462	16.382	15.134	14.124	13.128
	28.738	26.315	26.957	27.559	26.914
Eigenkapital					
Den Anteilseignern der Bombardier Inc. zurechenbares Eigenkapital	(5.702)	(5.243)	(4.067)	42	2.426
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Eigenkapital	1.970	1.754	13	13	23
	(3.732)	(3.489)	(4.054)	55	2.449
	\$	\$ 22.826	\$ 22.903	\$ 27.614	\$ 29.363
	25.006				

⁽¹⁾ GAAP-fremde Finanzkennzahlen. Einzelheiten zu den Definitionen dieser Kennzahlen und zur Überleitung auf die jeweils am besten vergleichbaren Finanzkennzahlen nach IFRS in den Geschäftsjahren 2017 und 2016 sind im Abschnitt "GAAP-fremde Finanzkennzahlen" enthalten.