



**Journalisten Mediencall
Q1 2012 Ergebnis
15. Mai 2012**



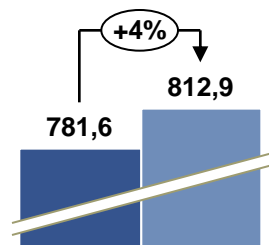
Management Zusammenfassung

- Gelungener Auftakt in das Jahr 2012
- Shape & Size hat mit mehr als EUR 50 m zur operativen Verbesserung beigetragen
- Umsatzentwicklung ist positiv mit einer Steigerung des Sitzladefaktors um 3,9 %-Punkte und einer Yieldsteigerung um 7,3% verglichen mit Q1/2011
- Streckenstreichungen und Kapazitätsreduktion haben zur positiven Ergebnisentwicklung beigetragen
- Der starke Anstieg der Kerosinkosten um 18% in Q1/2012 verglichen zur Vorjahresperiode, konnte mir Kostenreduzierungsmaßnahmen aus Shape & Size aufgefangen werden
- Verbesserung des operativen Ergebnisses um 21% in Q1/2012 verglichen mit Q1/2011 erzielt
- Nettoverschuldung reduziert durch die Kapitalerhöhung von Etihad Airways



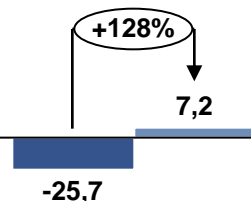
Finanzielle Performance Q1 2012 [EUR m]

Umsatz



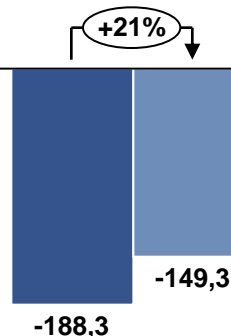
Umsatz ist u.a. auf Grund der positiven Yieldentwicklung und der besseren Auslastung gestiegen, trotz der 10%-igen Kapazitätskürzung

EBITDAR



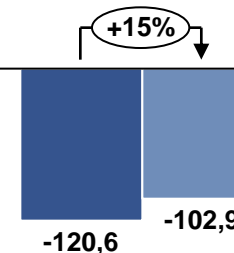
Positives EBITDAR im Q1 wurde zum einen durch die Kostenreduzierung (exkl. Treibstoff) erzielt und zum zweiten konnte durch die positive Topline Entwicklung der Anstieg des Treibstoffpreises kompensiert werden

EBIT



Flugzeugbezogene Kosten wurden ebenfalls verringert und trugen somit zur positiven EBIT Entwicklung bei, das sich um knapp EUR 40 m im Vergleich zum Vorjahr verbesserte

Nettoverlust

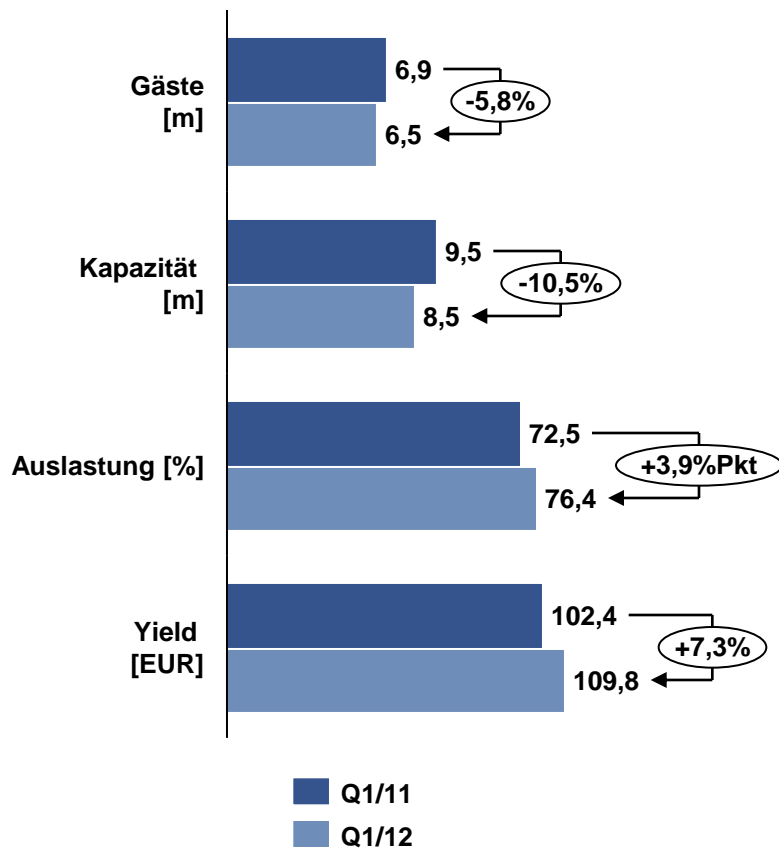


Das Finanzergebnis hat sich um EUR 18 m verschlechtert bedingt durch nicht cash-wirksame Bewertungsdifferenzen bei den Hedging Instrumenten

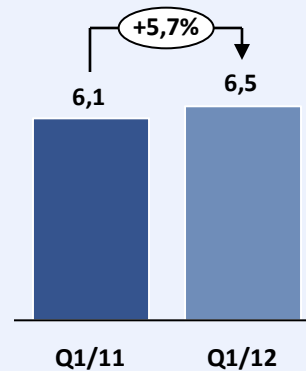
■ Q1 / 2011
■ Q1 / 2012

Operative Entwicklung Q1 2012

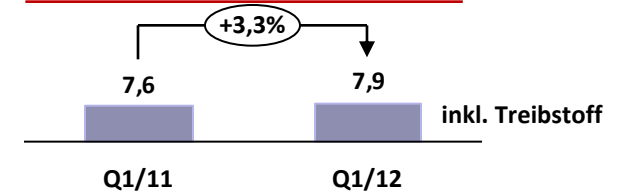
Gäste, Kapazität, Auslastung & Yield Entwicklung



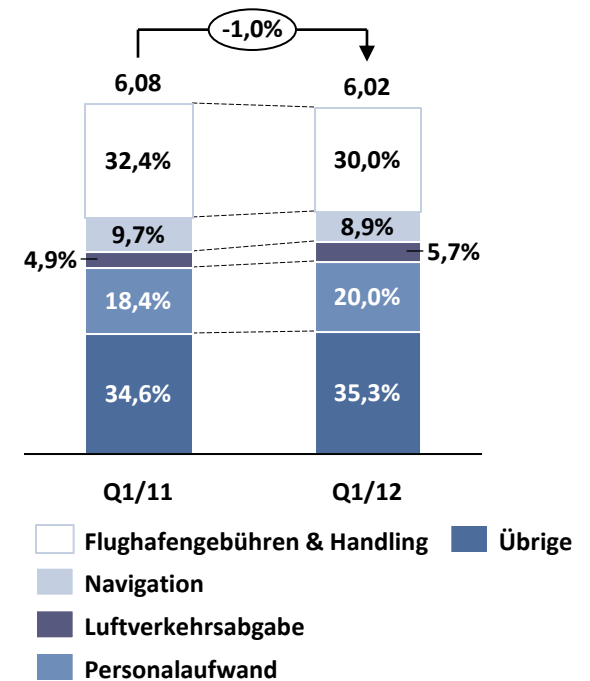
Gesamtumsatz pro ASK [EUR ct.]



Kosten (EBIT-Level) pro ASK [EUR ct.] inkl. Treibstoff



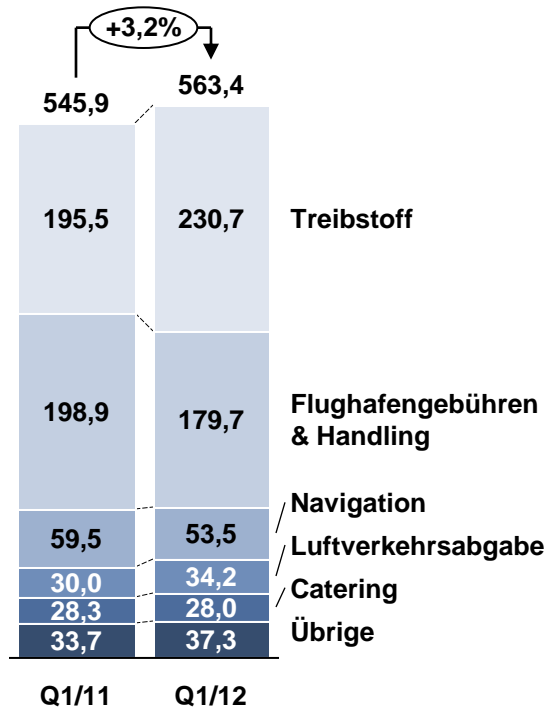
Kosten (EBIT-Level) pro ASK exkl. Treibstoff [EUR ct.]



Development of Expenses [EUR m]

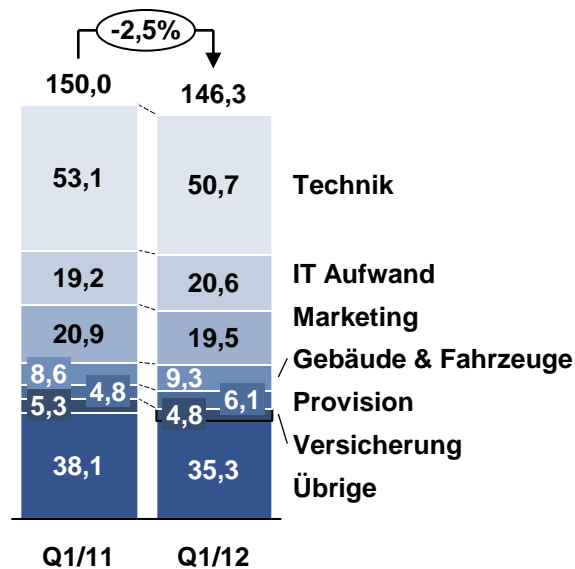
Materialaufwand und bezogene Leistungen

- Erheblich höhere Treibstoffkosten in Q1/12 (+18%) im Vergleich zu Q1/11. Übrige Kosten sind im Rahmen mit der Kapazitätsreduktion und den Maßnahmen zur Kostenreduzierung



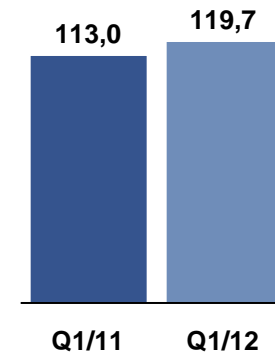
Sonstige betriebliche Erträge

- Höhere Vertriebskosten im Vergleich zum Vorjahresquartal bedingt durch neue Systemeinführung



Personalaufwand

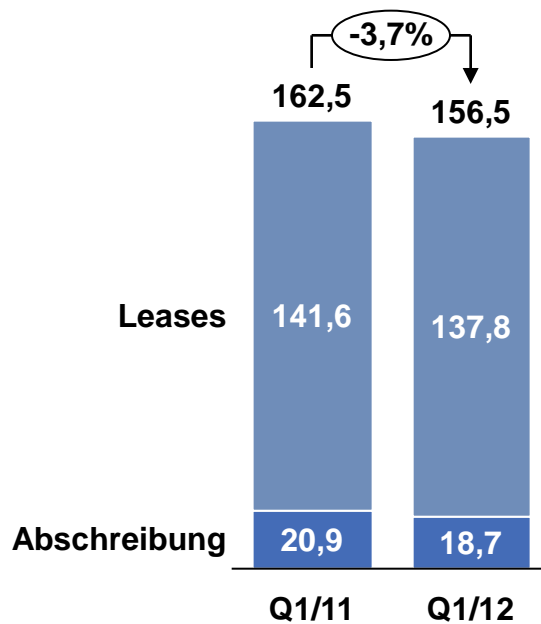
- Höhere Personal kosten bedingt durch Mitarbeiteraufbau und Stufensprung Cockpit/Kabine



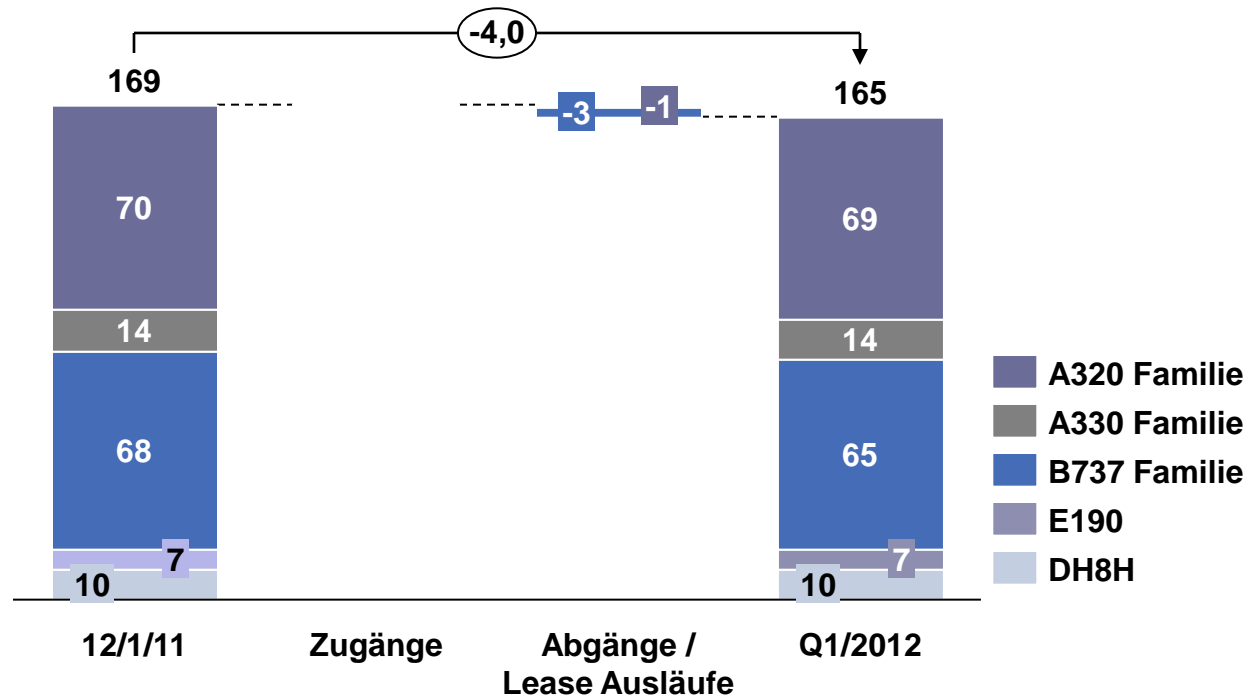
Flugzeugbezogene Kosten und Flottenentwicklung

Leases & Abschreibung [EUR m]

- Flugzeugbezogene Kosten sind geringer verglichen mit Q1/11 auf Grund der reduzierten Flotte



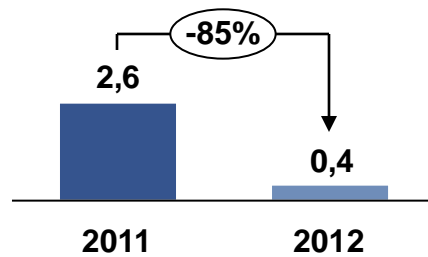
Flottenentwicklung [Anzahl Flugzeuge]



Finanzergebnis Q1 2012 vs. Q1 2011 [EUR m]

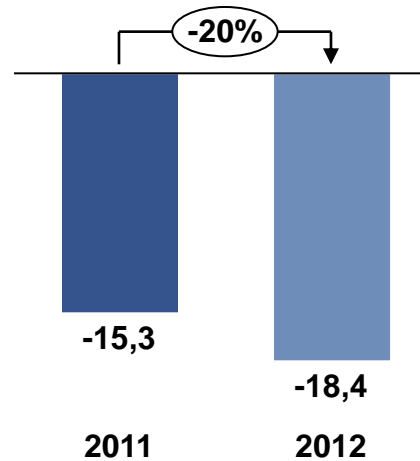
Das Finanzergebnisse im Einzelnen

Zinserträge



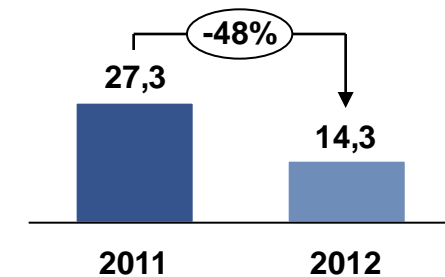
- Geringerer Zinsertrag verglichen zur Vorjahresperiode

Zinsaufwand



- Zinsaufwand höher als im Vorjahr wegen dem Zinsaufkommen der Anleihe

Fremdwährungseffekte



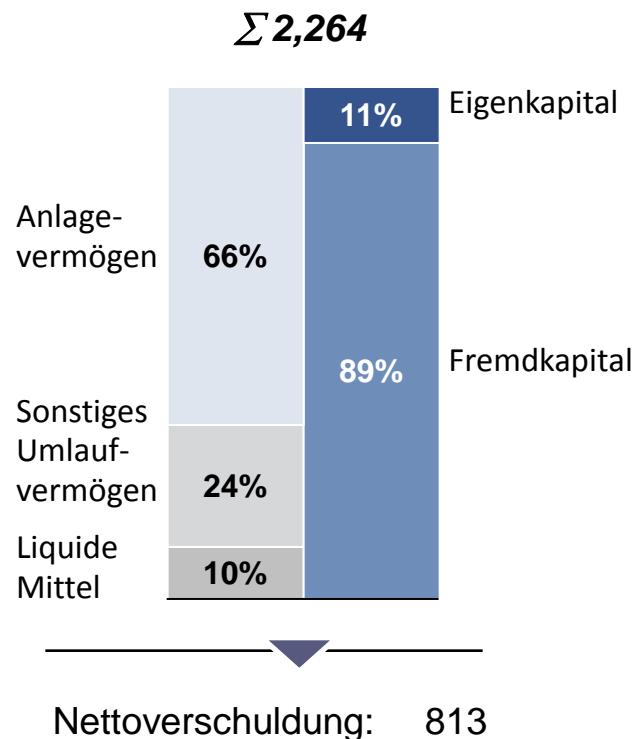
- Nicht cash-wirksamer Evaluierungseffekt; geringer als in Q1/2011

Bilanz

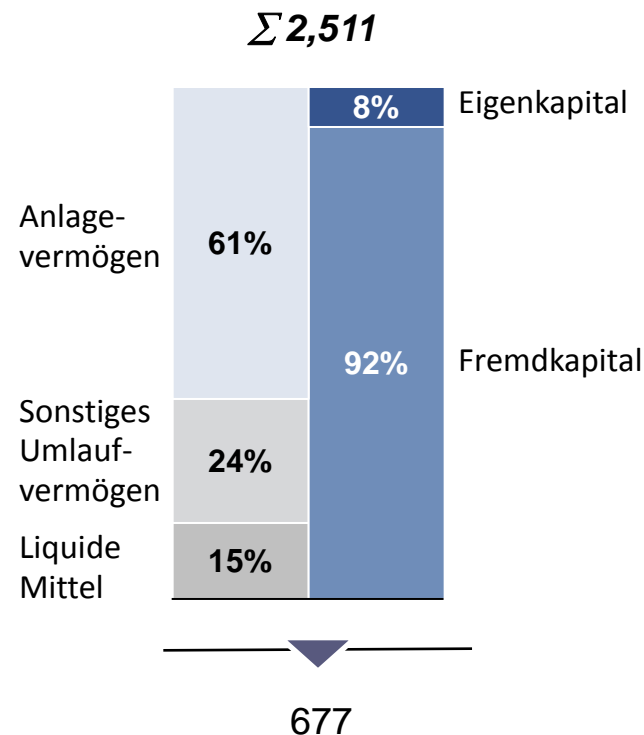
[EUR m]

Bilanzstruktur Ende 2011 vs. Q1 2012

Bilanz zum 31.12.2011



Bilanz zum 31.03.2012

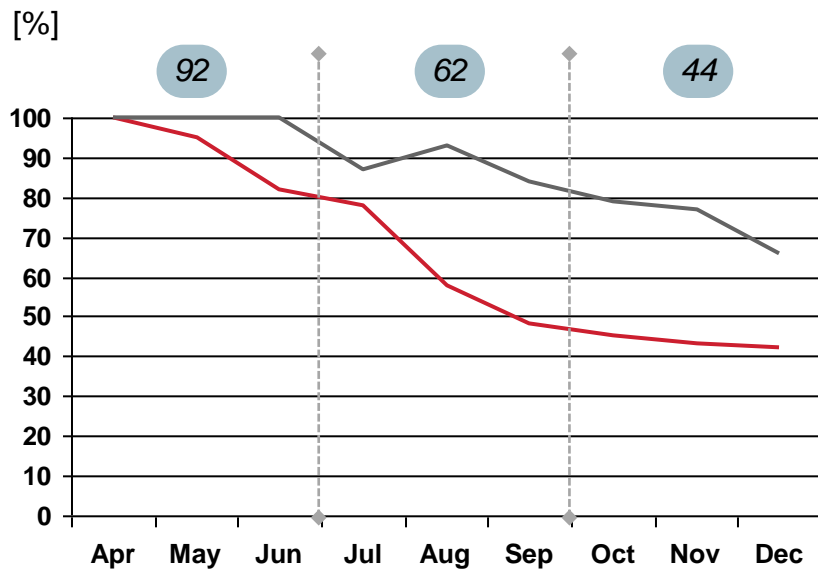


- Eigenkapitalsteigerung um of EUR 73 m durch Etihad
- Saisonale Verluste in Q1 mit negativem Effekt der Eigenkapitalquote; Die kumulative Profitabilität der ausstehenden drei Quartale verspricht Verbesserung
- Neben der Eigenkapitaleinzahlung wurden knapp EUR 90 m unter der Kreditlinie von Etihad gebucht (Shareholder Loan)

Dollar Hedging 2012

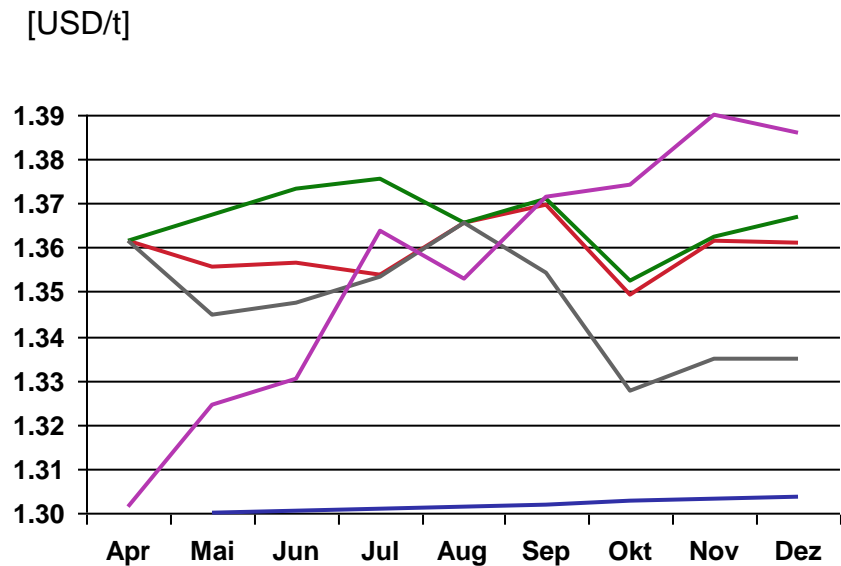
Dollar Hedging Profile und Dollar Entwicklung, 2012 vs. 2011

Hedging Profil [%]



— Hedging Rate 2012 (as of 05/11/2012)
 — Hedging Rate 2011 (as of 05/2011)

Dollar Entwicklung [USD/EUR]*

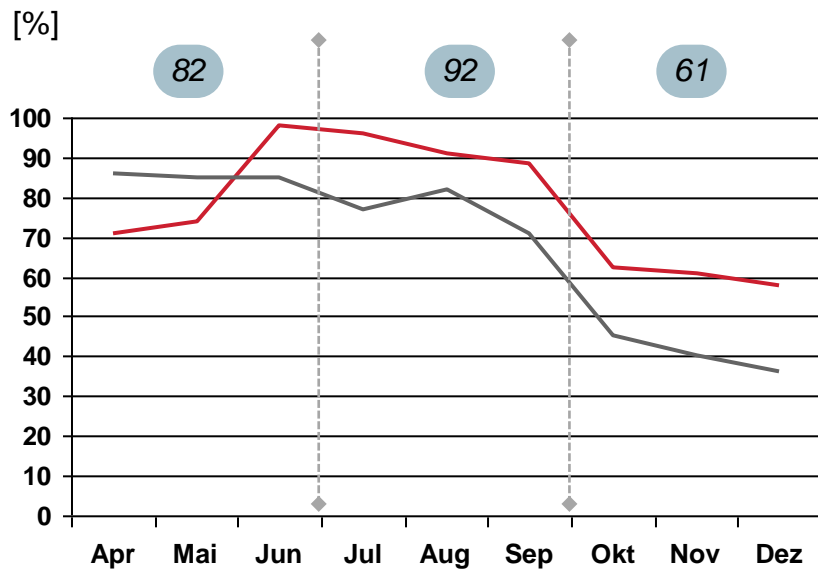


— Aktueller Hedge Preis — Marktkurve
 — Best case Hedge Preis — Hedge Preis 2011
 — Worst case Hedge Preis

Fuel Hedging 2012

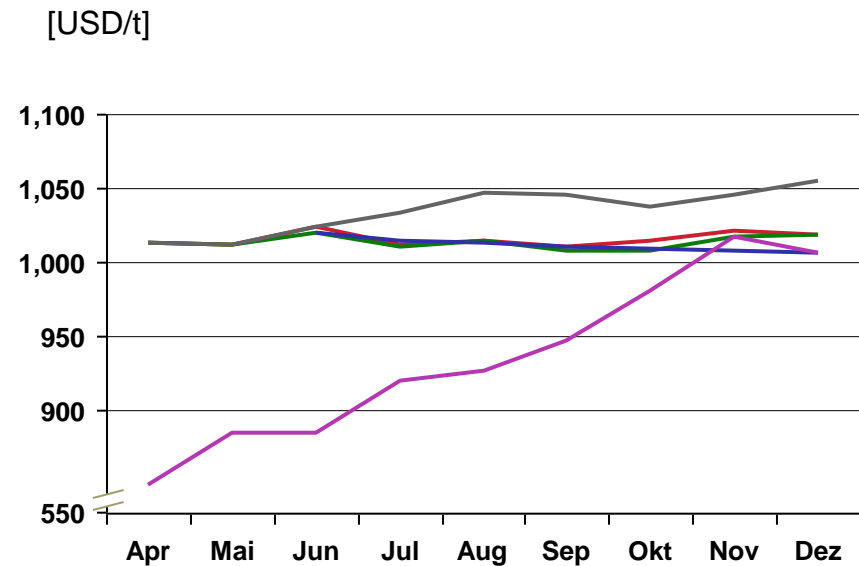
Fuel Hedging Profil und Fuel Preisentwicklung, 2012 ggü. 2011

Hedging Profile [%]



— Hedging Rate 2012 (vom 11.05.2012)
 — Hedging Rate 2011 (Stand Mai 2011)

*Preis¹⁾ Entwicklung *[USD/t]*



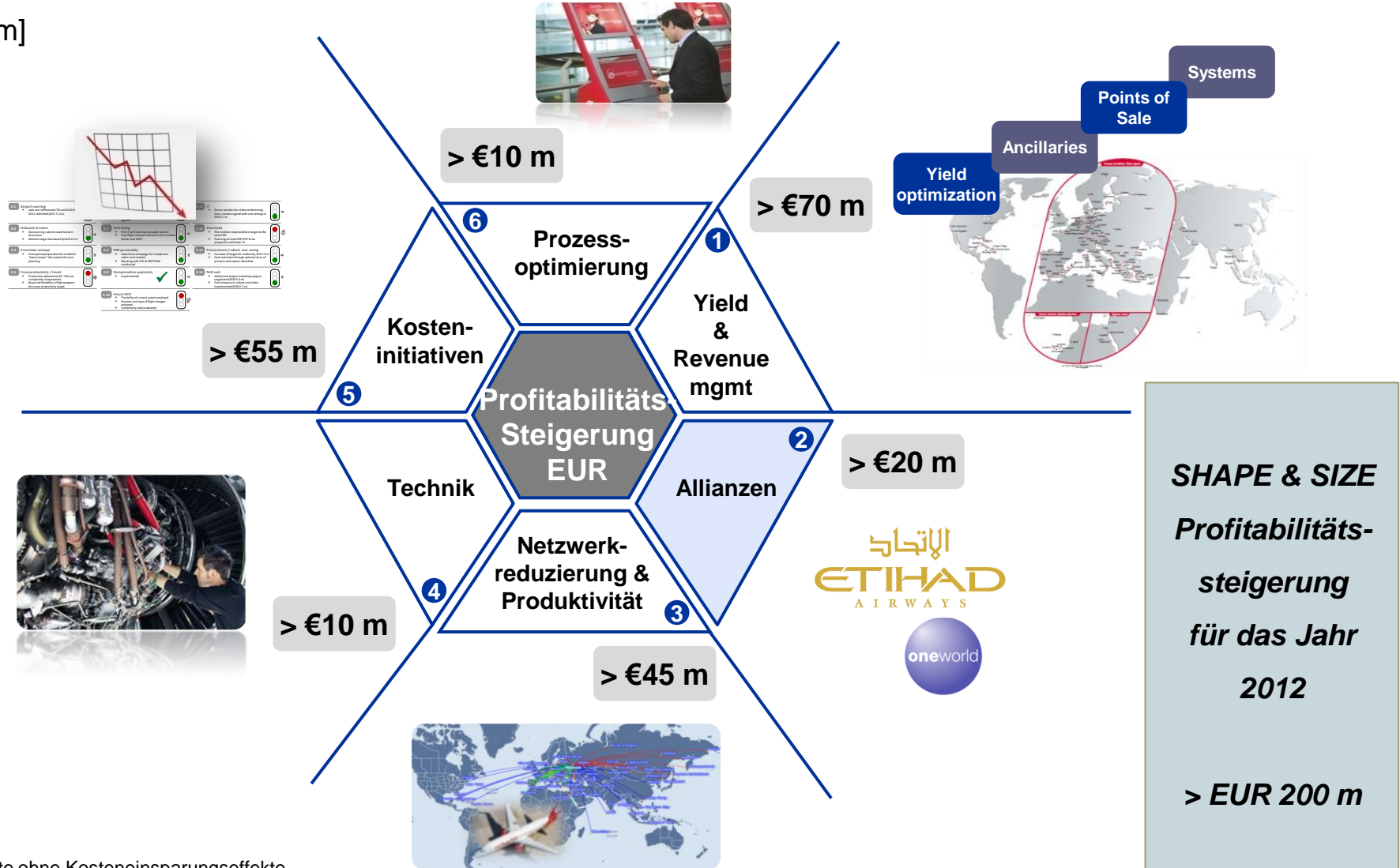
— Aktueller Hedge Preis — Marktkurve
 — Best case Hedge Preis — Hedge Preis 2011
 — Worst case Hedge Preis

1) exkl. Differenzen

* Stand 11. Mai 2012 / Mai 2011

Überblick der Shape & Size Hauptmaßnahmen und deren EBIT Effekte, Stand 16. März 2012

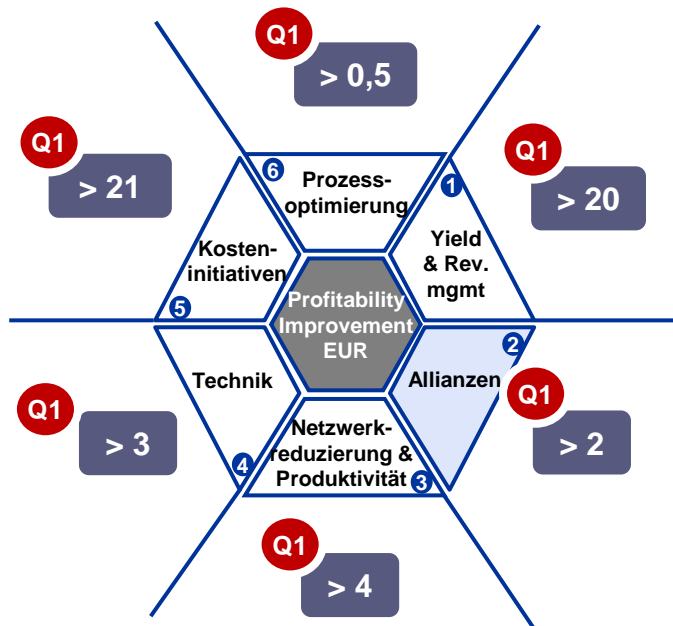
[EUR m]



EBIT Werte ohne Kosteneinsparungseffekte

Der Beitrag zur 2012er EBIT Verbesserung beträgt im ersten Quartal über EUR 50 m

Q1 2012 Shape & Size Performance [EUR m]



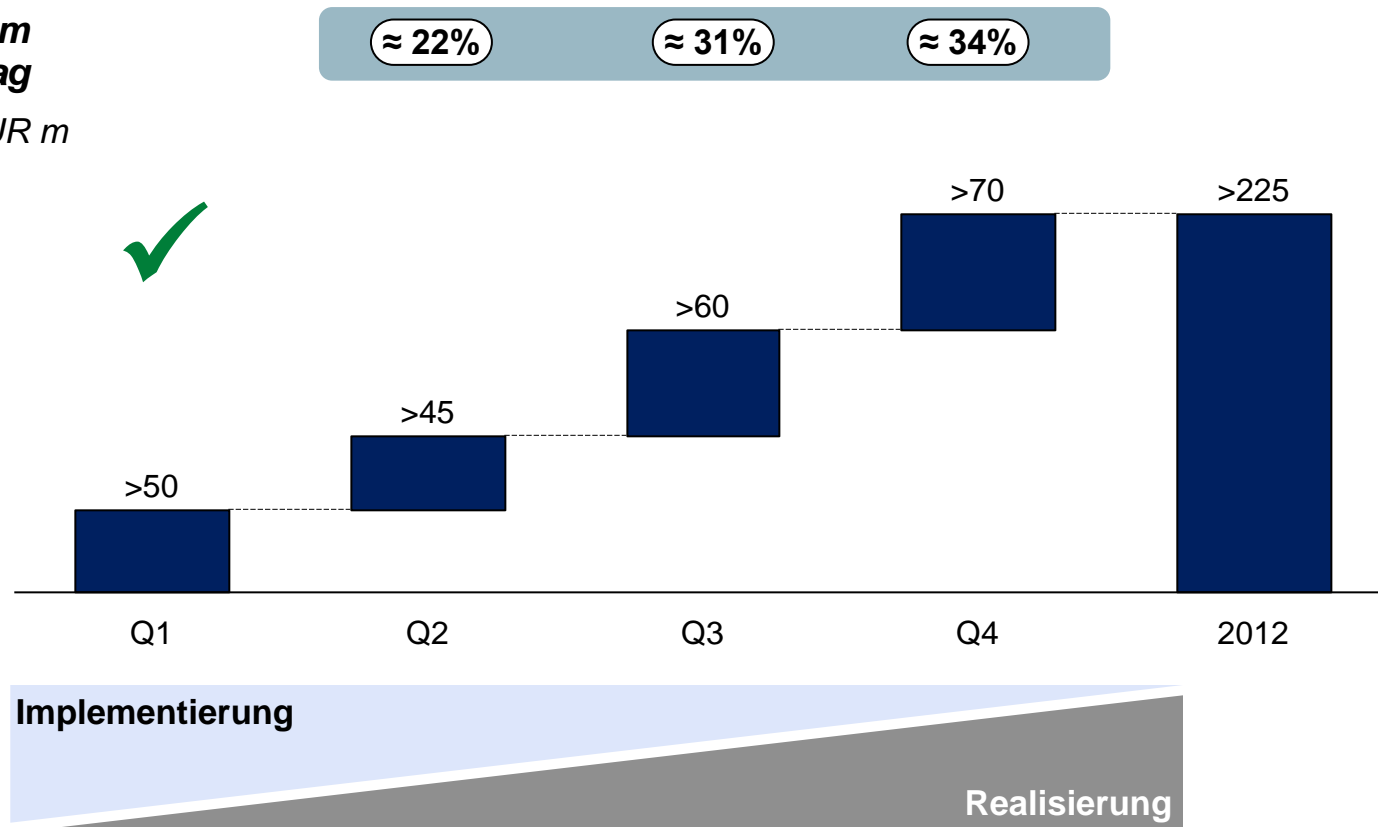
SHAPE & SIZE
Profitabilitäts-
steigerung in
Q1/12
> EUR 50 m

- 1 Zufriedenstellende Yield Entwicklung
- 2 Effekte oneworld
- 3 Aircraft sourcing
- 4 Strategischer Einkauf
- 5 Beiträge aus allen Kostenbereichen
- 6 Verbesserte Crew Produktivität und Crew travel

EBIT Verbesserung für 2012 jetzt bei > EUR 225 m mit steigender Wirkung im Jahresverlauf

[EUR m]

**Anteil vom
Gesamtbetrag**
Effekte in EUR m



Starke Ertragsentwicklung erwartet

Ziel 2012

Operational performance



Kapazität

- Starker Flottenrückgang (10% der Flotte)
- Reduzierung in ausgewählten nicht strategischen Märkten in Europa
- Moderate Erweiterung des Langstreckengeschäfts

Auslastung und Einnahmen

- Steigende Auslastung durch Netzwerkreduzierung sowie verbesserte Vertriebswege und Partnerschaften

Ergebnis



Umsatz

- Umsatzsteigerung durch Yield und Sitzauslastung erwartet

Ausgaben

- Kosten pro ASK exkl. Fuel bleiben stabil; Steigerung der Umstrukturierungskosten werden durch „Shape & Size“ ausgeglichen

Ergebnis

- Verbesserung der Profitabilität

Bilanz



Bilanz

- Eigenkapital und Liquidität durch Etihad Airways Investitionen stabilisiert
- Hauptziel in 2012 ist die Entschuldung; Initiativen sind auf den Weg gebracht

Ziel für 2012 ist eine starke Ertragsentwicklung, Shape & Size zeigt fortlaufend positive Effekte