



HECHO RELEVANTE

CARBURES EUROPE, S.A.

PRESENTACIÓN PLAN ESTRATÉGICO 2014-2016

7 de marzo de 2014

De conformidad con lo previsto en la Circular 9/2010 del Mercado Alternativo Bursátil, por medio de la presente, ponemos a disposición del mercado la siguiente información relativa a CARBURES EUROPE S.A. (“CARBURES” o la “Compañía”).

En consonancia con el Hecho relevante publicado en el día de ayer, donde Carbures anticipa los resultados obtenidos por la Compañía a cierre del ejercicio 2013, previos a la finalización de la auditoría, donde se recogen importantes desviaciones al alza, se publica este avance del Plan de Negocio.

Este avance del Plan de Negocio sustituye al publicado en el Documento de Ampliación Reducido publicado en el mercado el pasado mes de agosto de 2013, que queda en consecuencia sin efecto.

La información financiera que se presenta constituye el resultado de un análisis conjunto de la situación económica, de mercado y regulatoria actual, además de aquella información con la que la Sociedad cuenta a fecha en que se presenta la misma.

Este informe puede incluir declaraciones sobre expectativas, intenciones o previsiones futuras. A excepción de aquellas que tomen como base datos históricos, todas las declaraciones son manifestaciones de futuro, incluyendo, entre otras, las relativas a nuestra posición financiera, estrategia de negocio, planes de gestión y objetivos para operaciones futuras. Dichas expectativas, intenciones o previsiones están afectas, en cuanto tales, a riesgos e incertidumbres que podrían determinar que lo que realmente ocurra no se corresponda con ellas.

A pesar de lo anterior, con la información conocida hasta la fecha, desde Carbures creemos que las expectativas que han servido de base para la elaboración de nuestras previsiones y estimaciones son razonables.

Por tanto, debe tenerse en cuenta que las cifras expresadas en este informe no son definitivas y pueden ser en todo caso susceptibles de alteraciones al encontrarse pendientes del proceso de auditoría.

A continuación se describe el Plan estratégico estructurado en los siguientes puntos:

- 1.- Introducción al mercado de los composites
- 2.- Ámbito sectorial
- 3.- Indicadores de crecimiento
- 4.- Descripción principales líneas de negocio
- 5.- Estados financieros 2014-2016

6.- Requisitos financieros para el cumplimiento del plan estratégico.

1. INTRODUCCIÓN AL MERCADO DE LOS COMPOSITES

Dentro de la industria, y cada vez en mayor porcentaje, se están utilizando estructuras de materiales compuestos, y dentro de éstos ocupan un importante papel las estructuras de fibra de carbono. La incorporación al mercado de las nuevas tecnologías de las estructuras de fibra de carbono abre un abanico de posibilidades incalculable allí donde se necesite una resistencia excepcional, flexibilidad y un bajo peso, tal es el caso de las industrias: aeroespacial, naval, automovilística, etc. Las características especiales de la fibra de carbono hacen que ofrezca una resistencia y flexibilidad similares o superiores a las del acero con un peso inferior al aluminio.

Entre las ventajas de los materiales compuestos se pueden citar: gran resistencia; baja densidad; posibilidad de fabricar piezas complejas; economía de fabricación; no conductores de electricidad; gran resistencia a la fatiga; buenos amortiguadores de vibraciones e inertes a la corrosión

Las perspectivas de aceptación en el mercado son reales y la demanda contrastada con la realidad.

A pesar de la situación económica actual que se vive a nivel mundial, la fibra de carbono es uno de los pocos procesos industriales que está incrementando exponencialmente su demanda. El empleo de la fibra en automoción, energías renovables y construcción civil, es la principal razón del incremento de demanda y producción en fibra de carbono.

El mercado de la fibra de carbono (materia prima) en la última década se ha caracterizado por un crecimiento progresivo que se ha disparado de manera vertiginosa en los últimos años debido a su diversificación y multiplicidad de aplicaciones en distintos sectores y productos.

En 2012 alcanzó pedidos de 99 millones de libras (44,9 mill kg) por un valor de 1.600 millones USD (1.185 mill. €). Las previsiones indican que el mercado llegará a los 3.000 mill. USD en el año 2018, con una tasa de crecimiento anual compuesta del 11,1% para los próximos 5 años (2013-2018).

El valor de mercado de los productos elaborados con fibra de carbono en el año 2012 ascendió a un importe estimado de 13.900 mill. USD.

Los subsectores con mejor comportamiento en el año 2012 fueron:

- Industria aeroespacial comercial: Consumo de 17.7 mill. de libras de fibra de carbono y creció un 15%. Concretamente en 2012 se produjeron pedidos por un valor de 749 millones USD; en 2013 hubo un aumento a 828 millones USD previéndose un salto para el 2018 a 1.312 millones de USD. La tasa media de crecimiento anual entre 2013-2018 es del 9,6%.

Los productos destacados en este sentido son: A-350, A-380 y A320 de Airbus, y los modelos Boeing 787 y 737 Max. En los dos primeros modelos Carbures tiene programas firmados y en marcha, y en el tercero desde sus plantas en USA está certificado como proveedor registrado.

- Industria del transporte/automóvil. El consumo en 2012 fue de 10.6 mill. de libras de fibra de carbono y creció un 12%. Esa cantidad corresponde a un 18% del total de la demanda a nivel global.

En el pronóstico de los análisis de demanda de fibra de carbono el sector automóvil es el primer objetivo para los proveedores. Este dato tiene especial importancia para Carbures

gracias a la tecnología propia que tiene desarrollada y patentada y que posibilita un incremento exponencial en la producción de estructuras de fibra de carbono para este sector.

- Otros sectores que destacaron en su comportamiento en 2012 fueron la Energía Eólica, con un consumo de 17.1 mill de libras de fibra de carbono con un crecimiento del 25.8% por un lado, y por otro el subsector de la elaboración de tanques para gas con un consumo de 5 mill de libras de fibra de carbono con crecimiento del 11%.

Si nos acercamos a las previsiones de demanda de fibra de carbono por áreas geográficas, vemos cómo en los próximos años hasta 2018, la situación coincide con la ubicación actual de Carbures.

Así, las dos grandes zonas de demanda son América del Norte y Europa por sí mismas, y un tercer grupo que englobaría al resto del mundo.

- América del Norte: En esta región en 2012, se produjeron pedidos por valor de 553 millones de USD, en 2013 se incrementó a 596 millones de USD, previéndose una cantidad de 1.010 millones de USD para 2018. La tasa media de crecimiento anual en el periodo 2013-2018 es de 11,1%.

Estas cifras tienen sentido teniendo en cuenta el cruce de datos de demanda de fibra de carbono por sectores, especialmente tanto en el aeroespacial, como en el de transporte/automóvil donde desde Estados Unidos se viene liderando los números en la primera industria. En el sector del automóvil, igualmente, la incorporación de la fibra de carbono por el surgimiento de coches eléctricos, y las necesidades de ahorro energético junto al cambio de hábito de los consumidores finales y la extensión de una conciencia “verde”, hace que se requiera aligerar el peso de las estructuras para ahorrar emisiones de CO2.

- Europa: En 2012 se producen pedidos por valor de 481 millones de USD, en 2013 alcanza la cifra de 517 millones de USD, y en 2018 se alcanzará la cifra de 881 millones de USD. En este caso la tasa media de crecimiento anual entre 2013 y 2018 es del 11,2%. En Europa, la presencia de Airbus y la incorporación de la fibra de carbono de manera más significativa y central sobre todo en sus modelos A350 y A380, en los que Carbures está actualmente presente, además de las normativas europeas que fomentan, recomiendan e incluso obligan al ahorro energético y cuidado de las emisiones, hace imprescindible el aligeramiento de las estructuras.

- El resto del mundo alcanzaría en 2018 la cifra de pedidos por valor de 1.131 millones de USD con una tasa de crecimiento media igual a la de Europa: 11,2%.

2. AMBITO SECTORIAL

El mercado de composites de fibra de carbono se concentra en tres segmentos: industrial, aeroespacial y equipamientos deportivos. De ellos el sector industrial es el más grande abarcando un 60% del total, seguido por el aeroespacial con un 26% y el de equipamientos deportivos con un 14%. Cabe destacar que el sector industrial engloba todas las aplicaciones como transportes, naval, obra civil, energías alternativas y otros subsectores de con una progresión de crecimiento importante como son: mobiliario de diseño, urbano y diversas aplicaciones relacionadas con el hogar y las nuevas tecnologías.

Sector Industrial

El uso de materiales de fibra de carbono en varias aplicaciones industriales ha sufrido un crecimiento muy importante en los últimos años y las perspectivas de futuro para los mercados de energía eólica, tanques de gas, obra civil, automóvil, petróleo y gas son muy alentadoras y se esperan tasas medias de crecimiento anuales que pueden estar en torno al 5-20%.

Dentro de este sector adquiere una especial relevancia el mercado del automóvil/transporte en el que el consumo de fibra de carbono pasó de 9,5 millones Lbs en 2011 a 10,6 mill Lbs en 2012. Un crecimiento de un 12%. Este incremento viene marcado por el uso de la fibra de carbono en coches de alta gama. A modo de ejemplo alianzas como Toray y Daimler, SGL Group y BMW, SGL Group y Volkswagen, Toho Tenax y GM entre otras muchas que confirman la evolución y crecimiento de este mercado.

Energía Eólica: Las aspas de las turbinas eólicas fue el segundo segmento de aplicación de la fibra de carbono en el año 2012, tanto por toneladas como en millones de USD (tras la aviación comercial).

Obra Civil y construcción: En el año 2012 se produjo un crecimiento del 8%. Aproximadamente el 44% de la fibra de carbono consumida se destinó a reforzar hormigón. Por otra parte el 37% se utilizó para fabricar y restaurar puentes y túneles, el 10% en nuevos edificios y un 9% en trabajos de construcción diversos.

Naval: El uso de fibra de carbono en aplicaciones navales como mástiles, cascos y quillas también despierta mucho interés, sobre todo en embarcaciones de competición.

Sector Aeroespacial

Las aplicaciones iniciales de la fibra de carbono se dieron en el sector aeroespacial. La fibra de carbono se utiliza actualmente en aviones comerciales, militares, helicópteros, aviación general y ejecutiva después de haber comenzado a aplicarse en satélites, cohetes y misiles.

Las ventas de fibra de carbono en el mercado aeroespacial han crecido durante los últimos años. Las cifras de crecimiento en el 2012 fueron muy significativas y tuvo como resultado un gran incremento en las ventas y el consumo.

Boeing y Airbus han informado que sus pedidos de aviones comerciales se han incrementado de manera significativa en 2012 comparados con 2011 y 2010.

Sector de Equipamientos Deportivos

Las aplicaciones de la fibra de carbono a artículos deportivos se centra sobre todo en cañas de pescar, palos de golf, raquetas, skis y snowboards principalmente. Se están comenzando a usar recientemente en horquillas de bicicletas, bates de baseball, kayaks, etc.

Este mercado es el tercer segmento más grande para la fibra de carbono.

3. INDICADORES DE CRECIMIENTO

Un indicador del crecimiento del mercado de fibra de carbono es la proliferación de empresas relacionadas con nuevos materiales, al igual que su aplicación a la industria del automóvil y la aeroespacial. Aceptada como una industria de futuro por su alto valor añadido, principalmente en relación al peso y su coste medioambiental, el desarrollo tecnológico de los procesos de

fabricación en serie de elementos de composites, será quien marque el liderazgo de esta industria.

La estructura competitiva del mercado de los materiales compuestos permite que se puedan diferenciar distintos niveles de competidores, ya que dependiendo de su tamaño, pueden ser considerados como competidores, colaboradores y clientes.

- I. Fabricantes de estructuras de fibra de carbono: son pocos los que han conseguido desarrollar esta tecnología. Distinguimos a los competidores de los potenciales clientes según dos variables: el nivel de importancia del negocio de fibra de carbono en su cuenta de resultados; y el tamaño del paquete integral externalizado al que pueden acudir (en términos generales nuestros competidores acuden a paquetes externalizados por los colaboradores).
- II. De acuerdo con la segunda variable, distinguimos entre: Subcontratistas de Nivel 2 (autoclave con volumen útil de 3 a 6 m³ y con bajo nivel y diversidad tecnológica); Subcontratistas de Nivel 1 (autoclave de 15 a 25 m³ y alto nivel tecnológica); Colaboradores (varios autoclaves de más de 25 m³ y alto nivel y diversidad tecnológica).

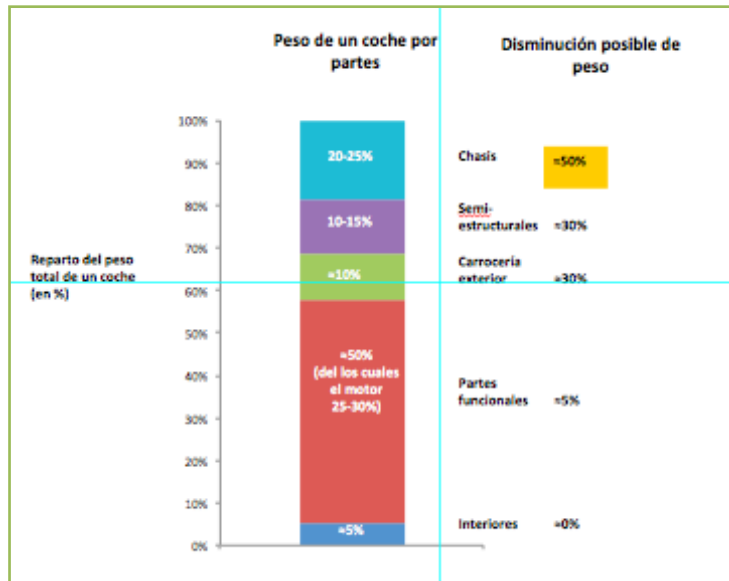
Desde las empresas del sector se señala que una de las máximas prioridades es la de mantener la ingeniería, estudiar nuevos productos que ofrecer y sobre todo lo que se refiere a materiales. Por lo tanto seguimos concluyendo que la tecnología en composite de fibra de carbono es un producto en auge en el sector industrial, aeronáutico y equipamiento deportivo con una importante proyección hacia el sector automoción en lo que a volumen de negocio se refiere.

Otro indicador para comprender la evolución de mercado que consideramos conveniente presentar es la evolución del mercado de la fibra de carbono y composites en el ámbito de la automoción

La principal razón por la cual los fabricantes de automóviles están interesados en el empleo de composites es la reducción de peso para:

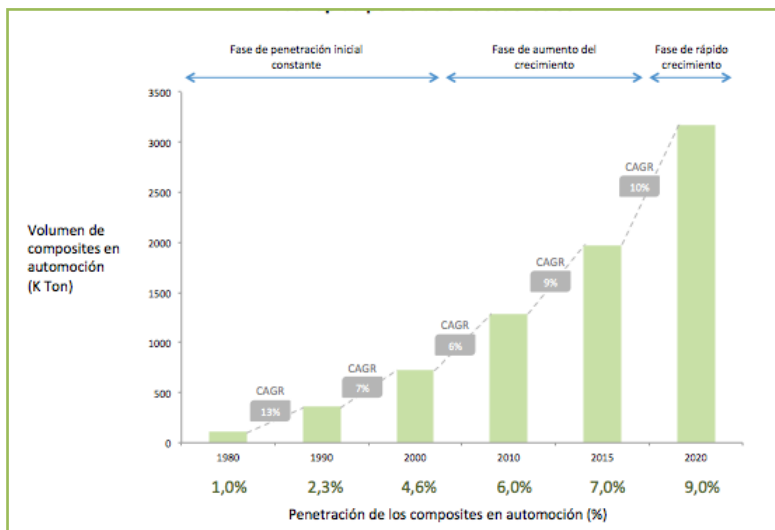
- Evitar tasas e impuestos por emisión de CO₂
- Disponer en vehículos eléctricos de una mayor autonomía
- Ahorro de costes debido a un menor consumo por la reducción de peso en el vehículo

Estos ahorros deben compensar el sobrecoste de materia prima de composite frente a metal. En la figura siguiente se muestran los ahorros de peso que pueden llegar a producirse con el empleo de composites:



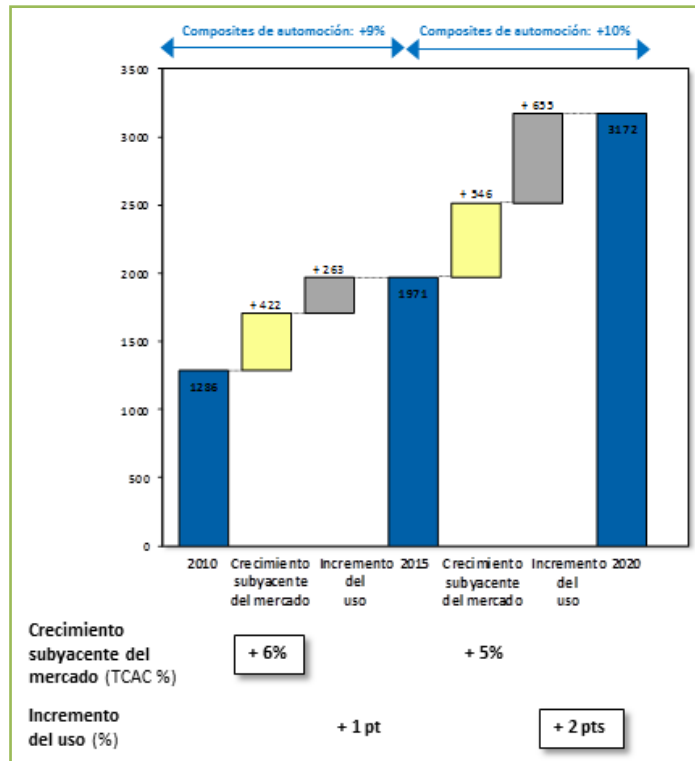
Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la figura la evolución de los composites y la penetración de éstos en el ámbito de la automoción es espectacular produciéndose un incremento exponencial del empleo de composites.



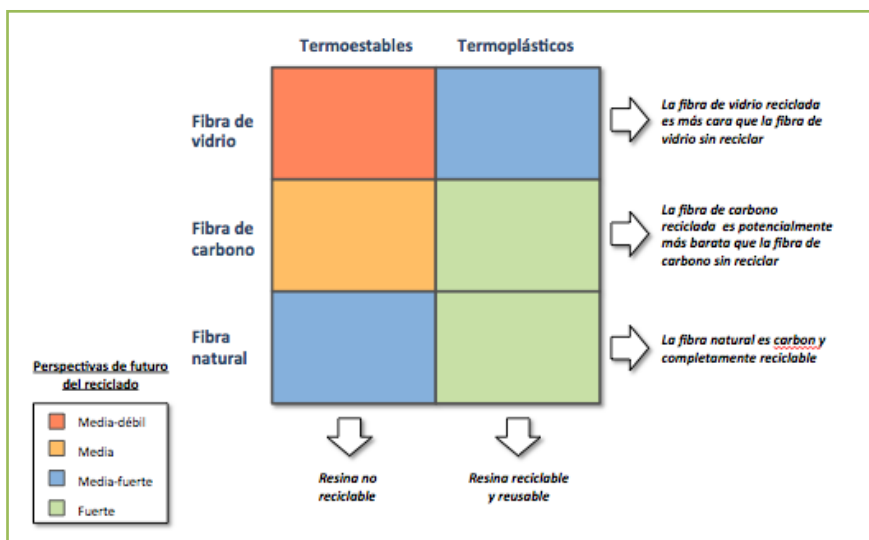
Fuente: Adaptado de JEC 2012

Si examinamos la penetración en el sector de la automoción con más detenimiento nos encontramos que en el período 2015-2020 es cuando se producirá un mayor incremento del empleo de los composites en automoción derivado no sólo de un importante incremento del mercado sino también de un incremento significativo del empleo de composites y estos materiales en automoción.



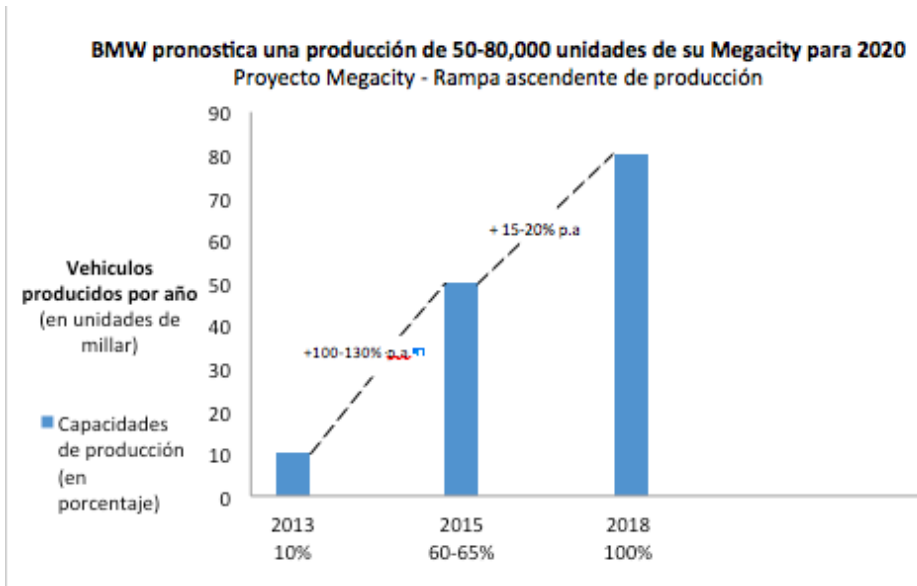
Fuente: Adaptado de JEC 2012

Un aspecto importante a considerar es la reciclabilidad de estos materiales. A continuación se presenta de forma esquemática la reciclabilidad de estos materiales. Como puede observarse la evolución es hacia el empleo de resinas termoplásticas y resinas biodegradables junto con fibras naturales siempre que sea posible.

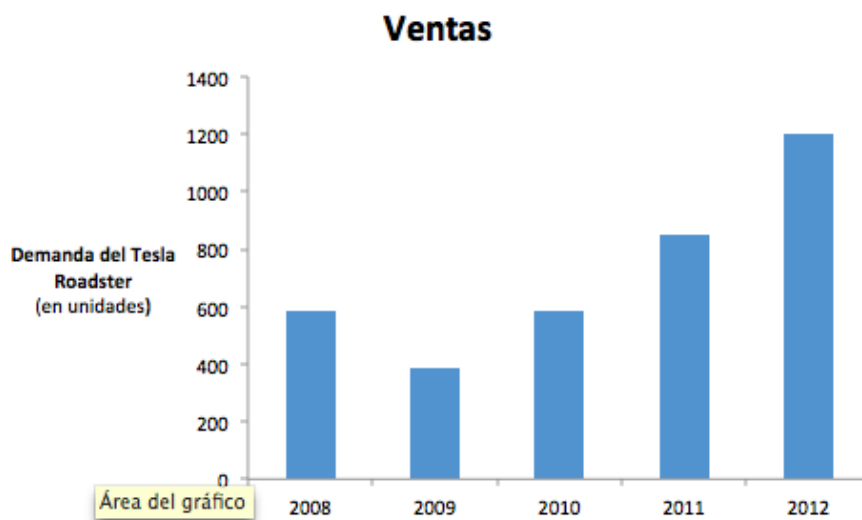


Fuente: elaboración propia

A continuación se muestran dos ejemplos de éxito del empleo de carbono en automoción para los vehículos eléctricos de BMW y Tesla. En este sentido indicar que la empresa BMW ha destinado 400 Millones de € al desarrollo de una planta de fabricación de elementos en fibra de carbono para su vehículo eléctrico.



Fuente: Adaptado de JEC 2012



Fuente: Adaptado de JEC 2012

A modo de conclusión:

Según las últimas investigaciones acerca del mercado global de la fibra de carbono, se prevé que este mercado experimente un crecimiento de dos dígitos anual durante los próximos cinco años. En términos de envíos en dólares, se espera que el mercado pase de los 1,8 billones en 2013 a los 3 billones en 2018. La investigación indica crecimientos futuros en la industria mundial de fibra de carbono que serán impulsados por aplicaciones emergentes como aspas en aerogeneradores, tubos rotores de centrifugado nuclear, etc. además de aplicaciones para la automoción en coches de alta gama, aeronaves de defensa...

Más concretamente en el sector de la automoción, este crecimiento ya se ve reflejado en variables como:

-Crecimiento exponencial del empleo de composites en el transporte y las infraestructuras, además de en otros elementos decorativos y utensilios.

- Desarrollo de fábricas específicas
- Desarrollo de vehículos eléctricos con estructura de composites.

4. DESCRIPCIÓN PRINCIPALES LÍNEAS DE NEGOCIO DE CARBURES

Fabricación de estructuras de composites

Esta línea de negocio se estructura en cuatro apartados siguiendo un criterio sectorial de actividad.

Los sectores de actividad están identificados y escogidos en base a dos criterios esenciales:

- Masa crítica del volumen del Mercado.
- Ventaja competitiva por la característica del material (2 principales):
 - Reducción del peso
 - Comportamiento frente a la Corrosión

Producción aeroespacial

La industria aeroespacial representa una de las industrias de mayor dinamismo a nivel mundial, su mercado se ha estimado del orden de los de 380 mil millones de euros. Este sector se vincula de manera muy importante a la innovación y al desarrollo de nuevas tecnologías y materiales innovadores.

Este sector incluye: aeronaves, servicios MRO, así como una alta especialización en ingeniería y diseño.

Representando la fabricación de elementos el 36%, MRO el 45% e ingeniería el 19%, estando Carbures posicionada en estos tres subsectores.

El mercado de la fibra de carbono (materia prima) ha alcanzado este último año pedidos por más de 49 mill. de kgs., con una tasa de crecimiento anual prevista del 11,1% para los próximos 5 años.

Uno de los sectores con mejor comportamiento respecto al consumo de fibra de carbono como materia prima es el aeroespacial.

El crecimiento de tráfico aéreo mundial (pasaje y carga) es superior al 5% anual y con una previsión de continuado crecimiento para los próximos años. Todo ello, hace que los principales fabricantes continúen con la fabricación de sus modelos actuales y desarrollen nuevos productos, más eficientes.

Tras los desarrollos de los modelos de Boeing como el 787 Dreamliner, 737 Max, y de Airbus A380, A350 XWB, A320 Neo y nuevos productos regionales como el SSJ-1000 (Sukhoi), ARJ-21 (Comac), las series de Bombardier y Embraer, se espera en los próximos 20 años un incremento significativo en el número de pedidos de aviones.

Airbus espera recibir 27.800 pedidos hasta el 2030 y Boeing 33.500 pedidos.

Esto hace que se incremente anualmente de manera importante la producción de los aviones que han sido desarrollados recientemente en las familias de los dos principales fabricantes, tanto en las versiones civiles, como militares y el incremento destacado de la producción de aviones regionales y ejecutivos con Embraer y Bombardier a la cabeza.

Actualmente se encuentra a un alto "rate" la producción del Airbus A320 y del B737, empezando a incrementarse de forma significativa la familia 380, 320 Neo, 350 XWB y A400M de Airbus, en los que Carbures participa fabricando diferentes elementos en materiales compuestos para toda la familia de este fabricante, así como, el 737 Max y 787 dreamliner de Boeing, estando a pleno "rate" de fabricación de estos modelos en el año 2016.

En la siguiente figura, se muestra la distribución en porcentaje de la demanda total de fibra de carbono para el sector aeroespacial:

<i>Demanda Total</i>	
<i>Aviación Comercial</i>	66%
<i>%Jets Regionales</i>	12%
<i>Defensa</i>	13%
<i>Helicópteros</i>	6%
<i>Aviación General</i>	1%
<i>Espacio</i>	2%

Fuente: growth opportunities in the global carbon fiber market: 2013-2018 (Lucintel)

En resumen, para el período 2013-2018 se espera que casi se dupliquen los pedidos de fibra de carbono destinados a este sector, con crecimiento mayor al 11% anual, debido a las grandes exigencias de fibra por parte de los nuevos modelos de Airbus y Boeing y al crecimiento del ritmo de producción de otros nuevos modelos de fuselaje estrecho, teniendo los fabricantes las carteras de pedidos más elevadas de la historia.

Carbures ocupa una posición: Tier 2 TECNOLÓGICO especializado en fibra de carbono.

Estructuras sector automoción

Carbures centra su plan de negocio en el sector de la automoción en las siguientes líneas de trabajo:

- Diseño e ingeniería de desarrollo de elementos estructurales de vehículos en fibra de carbono
- Fabricación de prototipos
- Fabricación de elementos estructurales para el sector de la automoción
- Fabricación de estructuras secundarias
- Venta de maquinaria con tecnología propia RMCP para la fabricación en series largas de estructuras de vehículos de fibra de carbono

Las ventajas internacionales competitivas de Carbures pueden resumirse en:

- Reducción de los tiempos de fabricación a tiempos de ciclo de 3-5 min
- Fabricación de elementos de composite combinando fibras largas y fibras cortas
- Inclusión de nanopartículas en los composites para mejorar las propiedades de los composites
- Fabricación de elementos integrados en una única etapa

El posicionamiento se fundamenta principalmente en la tecnología RMCP. Esta tecnología surge de la integración, mejora y evolución de los sistemas convencionales de fabricación de fibra de carbono y puede considerarse la siguiente generación a la tecnología de fabricación en platos calientes y los sistemas de inyección RTM en todas sus variantes incluida la HP-RTM y los sistemas de inyección SMC. La tecnología permite alcanzar tiempos de producción de ciclo de pieza de sólo 3 min lo que posibilita la fabricación de series largas. La tecnología permite asegurar los estándares de calidad de los composites con un ratio fibra/resina óptimo y planitud dimensional de las piezas

Los puntos en los que Carbures basa su ventaja competitiva van más allá de los tiempos de ejecución siendo una de las ventajas la fabricación en la misma etapa de elementos integrados que incorporan la combinación de fibras largas, fibras cortas e incluso nanocomposites en diferentes zonas del elemento. Con ello se logra optimizar los materiales y proveer al elemento de las propiedades óptima en función de su situación o localización. Esta integración permite posicionar la tecnología RMCP por encima de las posibilidades de SMC y de los sistemas de HP-RTM.

Con esta tecnología y la combinación de ella puede abordarse la fabricación de cualquier elemento en series largas para automoción. Alcanzando una reducción de costes y un ahorro por pieza muy significativo que puede resumirse en:

- Ahorro del 0.3-0.8 % para piezas estructurales
- Piezas semiestructurales 1-4% de ahorro
- Piezas secundarias entre 6-12%

La evolución de la tecnología RMCP en la que ya se está trabajando es la integración con sistemas automáticos de incorporación de nanopartículas incluyendo nanotubos de carbono y grafeno. Para ello la trabaja en sistemas de obtención y modificación de grafeno que permitan controlar la agregación de las nanopartículas y potencias tanto las interacciones fibra-nanopartícula y resina-nanopartícula. El sistema de inyección de la tecnología RMCP permite superar los problemas de filtración y distribución no homogénea de las nanopartículas en el composite.

Estructuras obra civil

En el año 2012 se produjo un crecimiento del 8%. Aproximadamente el 44% de la fibra de carbono consumida se destinó a reforzar hormigón. Por otra parte el 37% se utilizó para fabricar y restaurar puentes y túneles, el 10% en nuevos edificios y un 9% en trabajos de construcción diversos.

Carbures ocupa una posición: Tier 2 TECNOLÓGICO especializado en fibra de carbono.

Continuando con la línea de innovación y diversificación de actividades en este caso fundamentalmente por la bondad del material frente a la corrosión.

Otras estructuras

En esta división se encuentran aquellas estructuras que están en sectores muy atractivos pero que son de una dimensión menor a los anteriores.

Hablamos de sectores como el ferroviario, en el que Carbures está presente o como el de material deportivo en el que también está presente.

Lineales de fabricación

Precedido de un acuerdo a mediados de 2013, en febrero 2014 se anunció de forma conjunta el acuerdo de cesión de la tecnología patentada por Carbures a Mapro para su desarrollo y comercialización y asimismo la adquisición del 100% de Mapro por parte de Carbures.

Esta operación está enmarcada en la comercialización de tecnología en procesos de fabricación que posee Carbures. De forma muy concreta se realizó con el objetivo de comercializar a nivel mundial, en primera instancia, la tecnología desarrollada y patentada por Carbures, para la fabricación de series largas de piezas de automóvil en fibra de carbono.

En segunda instancia también se realiza con el objeto de comercializar la tecnología de reciclaje de fibra de carbono.

Con la primera de ellas se ha conseguido reducir los tiempos de fabricación de las piezas de automoción en fibra de carbono y ya es competitiva con los tiempos de la fabricación en metal. Y con la segunda reducir los costos de materia prima aplicada al sector de automoción principalmente.

El presidente ejecutivo de Mapro es el actual Vicepresidente de Operaciones de Carbures, José María Tarragó.

Con esta operación Carbures crea una nueva línea de negocio que es la venta de la tecnología para la fabricación de máquinas y la venta de lineales de fabricación de piezas de coches en series largas en fibra de carbono.

Sistemas

Esta línea de negocio procede, en parte, de los desarrollos de ingeniería de MDU.

Nuevos composites

En este negocio se incorporan los nuevos avances tecnológicos en nanocomposites y en las nuevas aplicaciones del grafeno.

5. Estados financieros 2014-2016

Cuenta de resultados agregadas prospectiva de Carbures.

A continuación se muestran las cuentas de pérdidas y ganancias agregadas prospectivas de los años 2014 a 2016 actualizadas por la Dirección de Carbures:

Cuenta de pérdidas y ganancias agregada prospectiva				
	2013	2014	2015	2016
Importe neto de la cifra de negocios	71.662.262	162.791.210	361.126.444	553.826.174
Variación de existencias	(1.068.108)	6.853.326	14.228.827	12.713.862
Otros ingresos de explotación	845.911	100.000	50.000	-
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.294.346	3.941.989	8.822.742	13.236.968
Aprovisionamientos	(31.155.315)	(82.383.403)	(164.989.246)	(261.571.687)
Gastos de personal	(24.553.102)	(51.802.738)	(130.042.084)	(203.913.716)
Otros gastos de explotación	(10.595.941)	(12.559.747)	(17.101.707)	(18.590.548)
Amortización del inmovilizado	(4.301.104)	(6.675.851)	(13.896.064)	(14.344.603)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	380.303	465.614	692.998	1.047.815
Resultado de explotación	5.509.251	20.730.399	58.891.909	82.404.263
<i>% s/ total importe neto de la cifra de negocios</i>	<i>7,7%</i>	<i>12,7%</i>	<i>16,3%</i>	<i>14,9%</i>
Ingresos financieros	55.185	131.372	139.772	149.072
Gastos financieros	(2.022.345)	(10.846.522)	(10.768.141)	(10.713.524)
Resultado financiero	(1.967.160)	(10.715.150)	(10.628.369)	(10.564.452)
Resultado antes de impuestos	3.542.092	10.015.249	48.263.540	71.839.812
Impuesto sobre beneficios	(634.299)	(3.004.575)	(14.479.062)	(21.551.943)
Resultado agregado del ejercicio	2.907.793	7.010.674	33.784.478	50.287.868

Variación de existencias

El plan de negocio contempla la necesidad de un stock de seguridad en las instalaciones del Grupo que, unido al crecimiento de la actividad previsto, provoca que la variación de existencias sea positiva en los años 2014 a 2016.

Otros ingresos de explotación

Corresponden A las subvenciones de explotación previstas por el área de negocio de ingeniería de producto (I+D).

Trabajos realizados por la empresa para su activo

Recoge la activación de los gastos incurridos en los catorce proyectos de I+D. Los proyectos se desarrollarán en distintos ámbitos y sectores (construcción, desarrollo de materiales, procesos aeronáuticos, automoción, desarrollo en línea de procesos y desarrollo de maquinaria propia para optimización de procesos). En algunos casos está prevista la solicitud y protección de los proyectos desarrollados por medio de patentes y en otros no.

La Dirección ha estimado capitalizar los gastos de desarrollo incurridos en proyectos específicos e individualizados en los que existirá una clara asignación, imputación y distribución temporal de los costes de cada proyecto y no existan dudas acerca del éxito técnico y rentabilidad económico-comercial de los mismos.

Aprovisionamientos

Los aprovisionamientos se han calculado en base a la experiencia histórica, a los desgloses y escandallos de costes de piezas similares a las que se han ofertado y a las mejores estimaciones de la Dirección considerando el crecimiento previsto en el Plan de Negocio, sobre todo en lo que se refiere a las nuevas líneas proyectadas.

Gastos de personal

Esta partida de coste presenta un crecimiento significativo en el periodo proyectado como consecuencia de la expansión proyectada vía entrada en nuevas líneas de negocio, crecimiento inorgánico y desarrollo internacional del Grupo.

Los gastos de personal se han estimado tanto en función del crecimiento del negocio previsto a futuro como en base a la sustitución progresiva de los trabajos subcontratados a terceros por medio de la realización interna de los mismos (incremento de plantilla).

Otros gastos de explotación

Esta partida de coste presenta una tasa anual de crecimiento compuesto del 6,5% entre los ejercicios 2014 y 2016 recogiendo el importe de los alquileres y arrendamientos pagados, tributos, suministros, servicios de profesionales independientes, mantenimiento y reparaciones, transportes y primas de seguros, entre otros.

Amortización del inmovilizado

Las dotaciones a la amortización se han estimado en función de las vidas útiles de los elementos del inmovilizado material e intangible y de su coste contable, teniendo en cuenta asimismo las nuevas altas de inmovilizado previstas cada año en el plan de negocio.

Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras

Corresponden en parte a Europa y recogen el traspaso a resultados de las subvenciones previstas a recibir en el periodo proyectado por los catorce proyectos de I+D a realizar. Las subvenciones recibidas en Europa son traspasadas a la cuenta de resultados. Asimismo recogen el traspaso a resultados de las subvenciones de capital.

Resultado de explotación agregado

El resultado de explotación agregado es positivo en todos los ejercicios proyectados creciendo en términos absolutos fruto del desarrollo e internacionalización del negocio, así como por la diversificación llevada a cabo con la entrada en nuevos sectores.

Resultado financiero

Los gastos financieros se han estimado en función de los cuadros de vencimiento de las deudas contratadas y vigentes, así como las previstas, en el periodo proyectado.

Impuesto sobre beneficios

El impuesto sobre beneficios se ha estimado considerando una tasa impositiva general del 30% en todas las sociedades, produciéndose la compensación de las bases imponibles negativas pendientes y aplicando las deducciones devengadas por inversiones en I+D en los ejercicios proyectados.

Desglose de las ventas por líneas de negocio y por sector

Para una mejor comprensión de la evolución de la cifra de negocios proyectada, se muestra a continuación el detalle de los ingresos por línea de negocio:

Facturación por Línea								
	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
Linea Estructura composites	38.925.988	54,32%	81.234.665	49,90%	252.668.510	69,97%	388.036.885	70,06%
Linea de Sistemas	4.951.966	6,91%	5.116.623	3,14%	6.697.340	1,85%	7.236.793	1,31%
Linea de Lineales de Fabricacion	27.784.307	38,77%	74.498.457	45,76%	99.696.914	27,61%	156.385.632	28,24%
Linea de Nuevos Composites	-	0,00%	1.941.464	1,19%	2.063.680	0,57%	2.166.864	0,39%
Totales	71.662.262	100,00%	162.791.210	100,00%	361.126.444	100,00%	553.826.174	100,00%

Inversiones y necesidades de financiación para acometer el plan de negocio

Importe Inversion por línea y Empresa			
€'000	2014	2015	2016
Aeronautica	-	-	-
Obra civil	4.971.389	-	-
Automocion	60.983.156	-	-
Inversiones Financieras	86.500.000	-	-
Nano composites y grafeno	4.000.000	-	-
Participacion proyecto de I+D	1.701.789	6.502.742	10.786.568
Total Carbures Europe	158.156.334	6.502.742	10.786.568
Aeronautica	1.000.000	-	-
Automocion	12.000.000	-	-
Total EEUU y Seattle	13.000.000	-	-
Inversiones Financieras	4.545.455	-	-
Aeronautico	2.500.000	140.000	140.000
Total MDU	7.045.455	140.000	140.000
Inversiones Financieras	-	-	-
Automocion	-	1.090.000	1.111.000
Total MAPRO	-	1.090.000	1.111.000
Inversiones Financieras	3.500.000	-	-
Total China	3.500.000	-	-
TOTAL	181.701.789	7.732.742	12.037.568

Resumen de inversion			
	2014	2015	2016
Capex (Maquinaria)	70.701.789	7.732.742	12.037.568
Capex (No recurrente)	21.000.000		
Inversion Financiera	90.000.000	-	-
Total	181.701.789	7.732.742	12.037.568

Las inversiones contempladas en los ejercicios 2014 a 2016 tienen como finalidad equipar a la sociedad de la maquinaria necesaria para desarrollar las nuevas líneas de negocio de automoción principalmente, y en menor medida ferrocarriles, obra civil y marítima. Además se contempla un Capex de puesta en funcionamiento centrado en el Sector Automoción.

Balance esperado

El activo de los balances de situación prospectivos preparados por la Sociedad correspondientes a los ejercicios 2014 a 2016 incluidos en el Plan de Negocio, elaborados en base a la evolución histórica mostrada y a las previsiones futuras de la Dirección sobre la evolución del negocio, son los siguientes:

Balances de situación prospectivos - Activo				
	2013	2014	2015	2016
Inmovilizado intangible	18.805.174	18.753.968	23.262.567	31.672.531
Inmovilizado material	36.255.333	120.367.348	109.695.427	98.978.428
Inversiones financieras a largo plazo	32.770.311	123.780.766	123.749.266	123.720.966
Activos por impuestos diferidos	4.310.374	4.122.839	3.946.292	3.777.859
Activos no corrientes	92.141.193	267.024.921	260.653.552	258.149.783
Existencias	6.347.892	13.201.218	27.430.045	40.143.906
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	37.918.060	35.037.124	61.952.590	92.460.742
Inversiones financieras a corto plazo	13.853.804	10.367.804	7.882.504	4.897.904
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	6.374.369	20.864.950	26.680.772	52.550.245
Activos corrientes	64.494.124	79.471.096	123.945.910	190.052.797
Total activo	156.635.317	346.496.017	384.599.462	448.202.580

Inmovilizado intangible

La evolución del inmovilizado intangible está marcada por las inversiones a realizar en los próximos ejercicios y la política de amortizaciones prevista, realizada en función de la vida útil de los elementos a amortizar.

No se contemplan bajas ni desinversiones de elementos del inmovilizado intangible en los años comprendidos en la información financiera prospectiva.

Las principales inversiones corresponden a la activación de los gastos incurridos en los proyectos de I+D previstos a desarrollar por el grupo de sociedades. La Dirección ha estimado capitalizar los gastos de desarrollo incurridos en proyectos específicos e individualizados en los que existirá una clara asignación, imputación y distribución temporal de los costes de cada proyecto y no existan dudas acerca del éxito técnico y rentabilidad económico-comercial de los mismos.

Inmovilizado material

La evolución del inmovilizado material está marcada por las inversiones a realizar en los próximos ejercicios y la política de amortizaciones prevista, realizada en función de la vida útil de los elementos a amortizar.

No se contemplan bajas ni desinversiones de elementos del inmovilizado material en los años comprendidos en la información financiera prospectiva.

Inversiones financieras a largo plazo

Dentro de este epígrafe se recogen las inversiones financieras a largo plazo existentes no contemplándose desinversiones a lo largo del periodo proyectado.

Adicionalmente, en el año 2014 el modelo contempla el crecimiento inorgánico recogido en las inversiones financieras.

Activos por impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos se reducen en el periodo proyectado a medida que se van revirtiendo las bases imponibles negativas pendientes de compensar y las deducciones por I+D+i en las liquidaciones del impuesto sobre sociedades de ejercicios posteriores.

Existencias

Se prevé un incremento de las existencias en el Plan de Negocio debido a la necesidad de un stock de seguridad en las instalaciones del Grupo y al crecimiento de negocio previsto para los próximos ejercicios y reflejado en la cuenta de resultados agregada prospectiva.

Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar

Los deudores comerciales en Europa se han proyectado asumiendo un periodo medio de cobro de 75 días para el primer periodo proyectado pasando en los siguientes años a un periodo medio de cobro de 60 días.

El crecimiento de este epígrafe en el periodo proyectado es consecuencia del incremento de la actividad.

Inversiones financieras a corto plazo

Este epígrafe recoge las inversiones financieras a corto plazo existentes. El modelo considera la disminución de la partida dada la aplicación de los depósitos en las necesidades de tesorería.

A continuación se muestra el pasivo de los balances de situación prospectivos agregados correspondientes a los ejercicios 2014-2016, elaborado en base a las previsiones futuras de la Dirección sobre la evolución del negocio:

Balances de situación prospectivos - Pasivo				
	2013	2014	2015	2016
Fondos propios	60.388.321	130.773.995	164.558.473	214.846.341
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.630.319	2.362.956	2.711.030	3.975.248
Patrimonio neto	63.018.640	133.136.951	167.269.503	218.821.589
Deudas con entidades de crédito a largo plazo	13.627.762	10.888.504	8.065.141	6.174.049
Otras deudas a largo plazo	43.810.950	162.022.391	155.795.245	151.450.973
Pasivos por impuesto diferido	2.813.297	2.560.214	2.313.370	2.073.387
Pasivos no corrientes	60.252.009	175.471.109	166.173.756	159.698.409
Deudas a corto plazo con entidades de crédito	10.054.596	14.801.862	13.784.592	16.076.021
Acreeedores comerciales	14.711.509	13.388.358	26.892.726	42.760.840
Otras deudas a corto plazo	8.598.564	9.697.737	10.478.886	10.845.720
Pasivos corrientes	33.364.668	37.887.957	51.156.203	69.682.581
Total patrimonio neto y pasivo	156.635.317	346.496.017	384.599.462	448.202.580

Fondos propios agregados

El Plan de Negocio contempla en 2014 la entrada de fondos prevista como consecuencia de la ampliación de capital a llevar a cabo durante el ejercicio por un total de 60 millones de euros, incluyendo capital y prima de emisión, cifra estimada que podrá variar en función de la situación del mercado.

Subvenciones, donaciones y legados recibidos

En Europa el modelo contempla en todos los ejercicios proyectados la obtención de subvenciones y ayudas por I+D de carácter no reintegrable. Estas nuevas subvenciones, se traspan a resultados en función de la amortización de los gastos de I+D subvencionados,

Deudas con entidades de crédito a largo y corto plazo

El Plan de Negocio no contempla la entrada de fondos. Las deudas con entidades de crédito, en el conjunto del largo, evolucionan de forma decreciente a partir por las salidas de caja esperadas por la amortización de las deudas financieras, proyectadas en función de los cuadros de vencimiento de las citadas deudas.

El plan de negocio contempla la obtención de líneas de créditos por parte de las sociedades para cubrir las posibles necesidades operativas de las diferentes empresas.

Otras deudas a largo y corto plazo

El Plan de Negocio contempla la entrada de fondos procedentes de sociedades que no son entidades de crédito en todos los años proyectados, Principalmente se destaca la entrada de

120 Millones de Euros por la emisión de instrumentos financieros cifra estimada que podrá variar en función de la situación del mercado.

También se tiene previsto la entrada de préstamos para financiar el 75% del coste de los proyectos de investigación y desarrollo, además de recoger los saldos pendientes de amortización de las deudas vivas a 31 de diciembre de 2013.

El importe conjunto de los epígrafes otras deudas a largo y corto plazo se incrementa en el periodo proyectado, salvo en 2016, ya que las salidas de caja esperadas por la amortización de los pasivos financieros, proyectadas en función de los cuadros de vencimiento de las deudas, son inferiores a las entradas de caja previstas por la contratación/obtención de nuevos productos, fruto de la financiación necesaria para el desarrollo de los proyectos de investigación y desarrollo.

Pasivos por impuesto diferido

Los pasivos por impuesto diferido generados se traspasan a resultados en 5 años en función de la reversión de las correspondientes diferencias temporarias.

Acreedores comerciales

Los acreedores comerciales en Europa se han proyectado asumiendo un periodo medio de pago de 60 días en todo el periodo proyectado.

Estado de Flujos de Caja de Carbures

A continuación se muestra el estado de los flujos de efectivo consolidados prospectivos para los ejercicios 2014 a 2016. Estas proyecciones están basadas en información financiera histórica aunque las cuentas anuales abreviadas no presentan el estado de flujos de efectivo

Flujos de caja proyectados			
	2014	2015	2016
Resultado antes de impuestos	10.015.249	48.263.540	71.839.812
Ajustes del resultado:	-	-	-
Amortizaciones	6.675.851	13.896.064	14.344.603
Imputación de subvenciones	(465.614)	(692.998)	(1.047.815)
Resultado Financiero	10.715.150	10.628.369	10.564.452
Variación de Existencias	(6.853.326)	(14.228.827)	(12.713.862)
Variación del circulante	2.656.958	(12.629.949)	(14.273.204)
Impuesto sobre sociedades	(3.004.575)	(14.479.062)	(21.551.943)
Flujos de las actividades de explotación	19.739.694	30.757.138	47.162.042
CAPEX	(90.736.659)	(7.732.742)	(12.037.568)
Variación en inversiones financieras	(87.524.455)	2.516.800	3.012.900
Flujos de las actividades de inversión	(178.261.114)	(5.215.942)	(9.024.668)
Ampliación de capital -	60.000.000	-	-
Subvenciones por I+D	198.251	1.041.072	2.312.033
Capex no recurrente	-	-	-
Servicio de la deuda financiera	123.594.448	(10.067.778)	(3.943.934)
Intereses de la deuda financiera	(10.715.150)	(10.628.369)	(10.564.452)
Rendimiento de las inversiones financieras	-	-	-
Otras variaciones (diferidos)	(65.548)	(70.297)	(71.549)
Flujos de las actividades de financiación	173.012.001	(19.725.373)	(12.267.903)
Flujo de caja anual	14.490.581	5.815.822	25.869.472
Caja inicial	6.374.369	20.864.950	26.680.772
Caja final	20.864.950	26.680.772	52.550.245

6. Requisitos financieros para el cumplimiento del plan estratégico.

Para el cumplimiento de este plan, tal y como se describe en el apartado anterior, se especifica la necesidad de una entrada de capital en la compañía por un total de 180 millones de € entre equity y emisión de deuda.

Se muestra a continuación la comparativa de las Cuentas de Resultados agregadas prospectivas pre ampliación y post ampliación.

Sin Ampliación				
Cuenta de pérdidas y ganancias agregada prospectiva				
€	2013	2014	2015	2016
Importe neto de la cifra de negocios	71.662.262	104.380.744	177.957.863	222.962.160
Variación de existencias	(1.068.108)	2.703.862	8.757.548	5.169.322
Otros Ingresos de explotación	845.911	100.000	50.000	-
Trabajos realizados por la empresa para su activo	4.294.346	5.304.904	6.024.554	6.240.531
Aprovisionamientos	(31.155.315)	(49.088.749)	(86.078.086)	(114.449.822)
Gastos de personal	(24.553.102)	(33.205.796)	(56.307.387)	(67.117.501)
Otros gastos de explotación	(10.595.941)	(10.077.307)	(12.471.643)	(13.258.709)
Amortización del Inmovilizado	(4.301.104)	(5.386.332)	(6.191.237)	(7.370.373)
Imputación de subvenciones de Inmovilizado no financiero y otras	380.303	742.627	873.948	1.004.941
Resultado de explotación	5.509.251	15.473.955	32.615.560	33.180.548
% s/ total Importe neto de la cifra de negocios	7,7%	14,8%	18,3%	14,9%
Ingresos financieros	55.185	131.372	139.772	149.072
Gastos financieros	(2.022.345)	(2.652.555)	(2.529.770)	(2.434.383)
Resultado financiero	(1.967.160)	(2.521.183)	(2.389.998)	(2.285.311)
Resultado antes de Impuestos	3.542.092	12.952.772	30.225.562	30.895.237
Impuesto sobre beneficios	(634.299)	(1.566.268)	(8.040.299)	(8.553.996)
Resultado agregado del ejercicio	2.907.793	11.386.504	22.185.262	22.341.241

EBITDA				
	2013	2014	2015	2016
EBITDA	9.810.355	20.860.287	38.806.797	40.550.922
% s/ total Importe neto de la cifra de negocios	13,7%	20,0%	21,8%	18,2%

Diferencia Con-Sin Ampliación				
Cuenta de pérdidas y ganancias agregada prospectiva				
€	2013	2014	2015	2016
Importe neto de la cifra de negocios	-	58.410.465	183.168.581	330.864.014
Variación de existencias	-	4.149.464	5.471.278	7.544.540
Otros Ingresos de explotación	-	-	-	-
Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	(1.362.915)	2.798.188	6.996.437
Aprovisionamientos	-	(33.294.654)	(78.911.159)	(147.121.865)
Gastos de personal	-	(18.596.942)	(73.734.698)	(136.796.215)
Otros gastos de explotación	-	(2.482.441)	(4.630.064)	(5.331.840)
Amortización del Inmovilizado	-	(1.289.519)	(7.704.827)	(6.974.230)
Imputación de subvenciones de Inmovilizado no financiero y otras	-	(277.014)	(180.951)	42.874
Resultado de explotación	-	5.256.444	26.276.349	49.223.715
% s/ total Importe neto de la cifra de negocios				
Ingresos financieros	-	-	-	-
Gastos financieros	-	(8.193.967)	(8.238.371)	(8.279.140)
Resultado financiero	-	(8.193.967)	(8.238.371)	(8.279.140)
Resultado antes de Impuestos	-	(2.937.523)	18.037.978	40.944.575
Impuesto sobre beneficios	-	(1.438.307)	(6.438.763)	(12.997.947)
Resultado agregado del ejercicio	-	(4.375.830)	11.599.215	27.946.627

EBITDA				
	2013	2014	2015	2016
EBITDA				
% s/ total importe neto de la cifra de negocios	0,0%	-3,1%	-1,7%	-0,7%

Quedamos a su disposición para cuantas aclaraciones consideren oportunas.

En El Puerto de Santa María, a 7 de marzo de 2014.

CARBURES EUROPE, S.A.

D. Rafael Contreras Chamorro

En nombre de Rafcon Economist, S.L. como

Consejero Delegado de CARBURES EUROPE, S.A.