



NYCKELTAL – FJÄRDE KVARTALET 2022



AUGUSTI 2022–OKTOBER 2022

- Intäkter: 10 651 (5 762) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -1 701 (-945) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -1 626 (-911) MSEK
- Periodens resultat: -1 238 (-744) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,17 (-0,12) SEK

NOVEMBER 2021–OKTOBER 2022

- Intäkter: 31 824 (13 958) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -7 846 (-6 525) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -7 941 (-6 382) MSEK
- Periodens resultat: -7 048 (-6 523) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,97 (-0,94) SEK

VIKTIGA HÄNDELSE UNDER KVARTALET

- I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP), om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. Första delen om 350 miljoner USD drogs i september.
- SAS har tecknat ett "letter of support" med Heart Aerospace för en option att addera deras nya elflygplan till SAS regionala flygplansflotta.
- "Journeys that matter"- ett nytt kommunikationskoncept lanserades i september.
- SAS FORWARD planen framskrider och nya överenskommelser om ändrade villkor i befintliga leasingavtal för flygplan och utrustning nåddes under kvartalet med 10 leasegivare om 36 flygplan. SAS har även återlämnat ett antal leasekontrakt.

VIKTIGA HÄNDELSE EFTER KVARTALET

- Ytterligare överenskommelser om leasingavtal för flygplan och utrustning nåddes efter kvartalets slut (totalt överenskommelser med 13 leasegivare om 46 flygplan).
- SAS strävar för närvarande efter att slutföra domstolsprocessen i USA under andra halvåret 2023. Genomförandet därav kommer sannolikt att innefatta ytterligare juridiska förfaranden i andra jurisdiktioner än USA. Till följd därav är det inte säkert att SAS AB:s aktieägare kommer att få någon ersättning i förfarandet. SAS förväntar sig att verksamheten inte kommer att påverkas av sådana juridiska förfaranden samt att SAS kommer att fortsätta tillhandahålla sina tjänster för kunderna som vanligt.

PROGNOSE

- Bokslutskommunikén innehåller finansiella prognoser på sidan 10.

FINANSIELL SAMMANFATTNING¹

MSEK, om inget annat anges	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug-Okt 2022	Aug-Okt 2021	Nov-Okt 2021–2022	Nov-Okt 2020–2021
Intäkter	10 651	5 762	31 824	13 958
Rörelseresultat (EBIT)	-92	-474	-3 332	-5 494
EBIT-marginal	-0,9 %	-8,2 %	-10,5 %	-39,4 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 701	-945	-7 846	-6 525
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 626	-911	-7 941	-6 382
Periodens resultat	-1 238	-744	-7 048	-6 523
Kassaflöde från den löpande verksamheten	419	1 054	1 772	-4 756
			31 okt 2022	31 okt 2021
Avkastning på investerat kapital			-8 %	-13 %
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA			23,3x	n/a
Finansiell beredskap			60 %	60 %
Soliditet			1 %	12 %
Resultat per stamaktie (SEK)			-0,97	-0,94

¹ Nyckeltal per 31 okt 2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Louise Bergström den 30 november 2022 kl. 08:00 CET.

VD-ORD

Under fjärde kvartalet hade vi det högsta antalet passagerare sedan pandemin startade. Vår kapacitet ökade med 15% jämfört med tredje kvartalet och ökade med 52% jämfört med föregående år. Vi är samtidigt stolta över att se vårt "kundhöjdhetsindex" öka, vilket inte bara betyder att våra uppskattade kunder fortsätter att välja oss, men det tyder också på att de tycker om och uppskattar vårt erbjudande.

Det var överlag en god underliggande efterfrågan på resor under sommaren och trenden fortsatte under fjärde kvartalet, med en förväntad svag nedgång i oktober. Vi går nu in i de lugnare vintermånaderna men förbereder oss för en ny aktiv sommarsäsong 2023 och håller på att återanställa såväl som anställa medarbetare för att kunna möta den förväntade ökande efterfrågan.

SAS fortsätter göra framsteg i transformationsplanen SAS FORWARD och vi har nått viktiga milstolpar i chapter 11-processen under det fjärde kvartalet. I augusti säkrade SAS 700 miljoner USD i debtor-in-possession-finansiering (DIP) från Apollo Global Management. Detta betydande finansieringsåtagande ger oss en stark finansiell ställning för att fortsätta vår verksamhet under chapter 11-processen. Under de senaste månaderna har vi slutit avtal med leasinggivare om lättnader och olika kostnadsbesparingsinitiativ i linje med våra mål.

Vi ser fram emot att fortsätta samarbetet med alla våra intressenter för att lyckas med SAS FORWARD-planen och för att bli ett konkurrenskraftigt och finansiellt starkt flygbolag.



Anko van der Werff, vd och koncernchef

KVARTALSRESULTAT

Det fjärde kvartalet blev ännu ett kvartal med det högsta antalet passagerare sedan pandemin startade. Antalet passagerare som flög med SAS ökade med 13% jämfört med föregående kvartal och kabinfaktorn nådde cirka 77%. Vår kapacitet ökade med 15% jämfört med tredje kvartalet. Omvandlingen av SAS måste fortsätta, som en anpassning till nya marknadsförhållanden. Detta för att bolaget ska vara flexibelt, konkurrenskraftigt och finansiellt starkt på lång sikt. Resultatet före skatt slutade på -1,7 miljarder SEK, vilket är en uppgång med 0,3 miljarder SEK från föregående kvartal, eller en nedgång med 0,8 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år. I likhet med tidigare kvartal 2022 har valutor och flygbränslepriset gett stark motvind för vår verksamhet.

SAS behåller fokus på kostnadsbesparingar i hela bolaget för att säkerställa konkurrenskraftiga kostnader. De totala rörelsekostnaderna under kvartalet slutade på 10,7 miljarder SEK och de totala rörelseintäkterna landade på 10,7 miljarder SEK för kvartalet. De totala intäkterna ökade med 24% jämfört med det tredje kvartalet, en förbättring med omkring 4,9 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år, men fortfarande 21% lägre än fjärde kvartalet 2019, som var opåverkat av covid-19.

Kassamedlen i slutet av kvartalet uppgick till 8,7 miljarder SEK. Operativt kassaflöde uppgick till ett kassainflöde om 0,4 miljarder SEK under kvartalet, jämfört med ett kassainflöde om 1,1 miljarder SEK under motsvarande period föregående år.

TRANSFORMATIONSPLANEN – UPPDATERING OM SAS FRAMSTEG

SAS FORWARD är en omfattande transformationsplan som lanserades i slutet av februari samband med första kvartalsrapporten för 2022. Målet med

transformationsplanen är att säkerställa SAS långsiktiga konkurrenskraft i den globala flygbranschen. Planen syftar till att stärka vår finansiella ställning och att uppnå en hållbar kostnadsstruktur med årliga kostnadsbesparingar om cirka 7,5 miljarder SEK. Som en del av SAS FORWARD planerar vi att också ta in 9,5 miljarder SEK i nytt eget kapital och omvandla mer än 20 miljarder SEK i skulder till aktiekapital.

SAS har gjort viktiga framsteg i implementeringen av SAS FORWARD-planen och identifierat merparten av det årliga kostnadsbesparingsmålet på 7,5 miljarder SEK. Vi fortsätter också att investera i digitala resurser och hållbarhetsarbete. Det 5,5-åriga kollektivavtal som slöts mellan SAS och SAS Scandinavias pilotföreningar i juli är också en viktig del av SAS FORWARD. Dessa viktiga avtal har resulterat i ökad flexibilitet och produktivitet, men är fortfarande föremål för godkännande av den amerikanska domstolen SAS har också fått stöd för planen från den svenska, danska och norska regeringen. Alla tre parter har indikerat en avsikt om att omvandla SAS skulder och hybridobligationer till aktiekapital, förutsatt att vissa kriterier uppfylls inklusive regulatoriska godkännanden. Danmark har också meddelat att de potentiellt kan investera nytt kapital, förutsatt att alla intressenter medverkar i SAS FORWARD. Samtidigt återstår det mycket att göra.

För att påskynda genomförandet av viktiga delar i planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli. Chapter 11 är en rättsprocess för finansiell rekonstruktion som genomförs under tillsyn av amerikansk federal domstol. Den har tidigare använts av en rad olika internationella flygbolag för rekonstruktion. SAS mål med processen är att nå överenskommelser med viktiga intressenter, rekonstruera våra skulder, omförhandla våra flygplansavtal och få ett betydande kapitaltillskott. SAS verksamhet och schemalagda flygavgångar kommer inte

att påverkas av chapter 11-ansökan och vi fortsätter att tillhandahålla tjänster som vanligt till våra kunder. SAS målsättning är att slutföra domstolsprocessen i USA under andra halvåret 2023. Genomförandet därav kommer sannolikt att innefatta ytterligare juridiska förfaranden i andra jurisdiktioner än USA. Till följd därav är det inte säkert att SAS AB:s aktieägare kommer att få någon ersättning i förfarandet.

Under fjärde kvartalet tog SAS viktiga steg framåt i processen genom att nå överenskommelser med flera leasinggivare om att ändra villkoren i befintliga leasingavtal för flygplan och utrustning. Vid tidpunkten för offentliggörandet av denna bokslutskommuniké har SAS ingått avtal med sammanlagt 13 leasinggivare, vilket representerar 46 flygplan. SAS har även återlämnat ett antal leasekontrakt, för ytterligare information se not 1. Detta är ett viktigt steg mot att konfigurera om flygplansflottan och mot att uppnå 7,5 miljarder SEK i årliga kostnadsbesparingar i linje med SAS FORWARD.

SAS SÄKRAR 700 MILJONER USD I DEBTOR-IN-POSSESSION-FINANSIERING

I augusti säkrade SAS 700 miljoner USD, cirka 7 miljarder SEK, i debtor-in-possession-finansiering (DIP) från Apollo Global Management. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process. Den nya finansieringen tillsammans med de likvida medel som genereras från vår löpande verksamhet gör det möjligt för SAS att uppfylla sina åtaganden under hela chapter 11-processen.

ETT NYTT KOMMUNIKATIONSKONCEPT LANSERAS

Pandemin medförde förändringar i efterfrågan och resemönster. För att fortsätta vara relevanta på flygmarknaden lanserade vi ett nytt kommunikations-

Stockholm den 30 november 2022

koncept i september. Kampanjen ”Journeys That Matter” syftar till att belysa vikten av resandet och är SAS första varumärkeskampanj sedan 2020. Det nya kommunikationskonceptet talar till den nya utökade målgruppen. Konceptet betonar att resandet ger oss nya perspektiv, upplevelser och livslånga minnen. Den omarbetade och uppdaterade visuella identiteten adderar nya varma och personliga element och behåller samtidigt SAS karaktäristiska kärna.

VINTERSÄSONGEN

Vi är inne i vintersäsongen och vi har en fortsatt försiktig hållning på grund av rådande osäkerhet i världen. Trafiken till och från Asien fortsätter att påverkas av restriktioner relaterade till covid-19 och det geopolitiska läget i Östeuropa, och ryskt flygrum är fortfarande stängt.

Jämfört med förra vintern har SAS noterat en allmän ökning i efterfrågan på resor till både skidorter och varmare semesterdestinationer. I vinterprogrammet fortsätter SAS att öppna nya linjer och planerar fler flygningar till populära destinationer. Under vintersäsongen kommer SAS trafikera över 170 linjer till 90 destinationer. Mer kapacitet kommer att läggas till och SAS återvänder till populära vinterdestinationer som Miami, Sälen/Trysil, Innsbruck och Salzburg.

FRAMÅTBlick

Inför sommarsäsongen planerar vi att rekrytera och återanställa ett stort antal medarbetare för att kunna möta den förväntade ökande efterfrågan.

SAS FORWARD-planen innebär att SAS positionerar sig som ledaren inom hållbart flygresande. SAS

kommer att fortsätta investera i moderna bränsle-effektiva flygplan, hållbart flygbränsle, ny teknik samt hållbara produkter och tjänster. Till 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 25% jämfört med 2005. Under kvartalet tecknade vi ett ”letter of support” med Heart Aerospace för en option att addera deras nya eldrivna flygplan, ES-30, till SAS regionala flygplansflotta. Detta har potential att bli ett viktigt steg på SAS hållbarhetsresa, det gör det möjligt att erbjuda flygningar med nollutsläpp på linjer inom Skandinavien.

Vi uppskattar den feedback vi får från våra passagerare. Vi vill öka personaliseringen och förbättra våra digitala verktyg, samt utveckla partnerskap för att öka vårt kunderbudande. Vi ska fortsätta att lansera nya spännande rutter och kommer att öka våra frekvenser.

Vi samarbetar med andra intressenter som en del av nästa fas i chapter 11-processen. Detta inkluderar en process för att söka och erhålla det kapital som krävs för att genomföra SAS FORWARD-planen samt att arbeta för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan.

Mina kollegor på SAS arbetar hårt och gör sitt absolut bästa för att varje del av kundresan ska bli så bra som möjligt. Jag är väldigt tacksam för våra medarbetares insatser.

Som alltid ser vi fram emot att välkomna våra kunder ombord på våra flygplan.

Anko van der Werff
Vd och koncernchef

KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV4 2022

MSEK Resultaträkning	Nov-okt 21-22	Nov-okt 20-21	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	31 824	13 958	+17 866	+579	+17 287
Totala rörelsekostnader	-35 156	-19 452	-15 704	-878	-14 826
Rörelseresultat (EBIT)	-3 332	-5 494	+2 162	-299	+2 461
Resultat före skatt (EBT)	-7 846	-6 525	-1 321	-3 402	+2 081

Intäkter

Intäkterna uppgick till 31 824 (13 958) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 17 287 MSEK högre än motsvarande period föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion samt ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 165 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 7 661 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 9 085 MSEK. Den lägre yielden gav en negativ effekt om 2 286 MSEK på passagerarintäkterna, orsakat av ett förändrat resemonster.

De valutajusterade fraktintäkterna ökade med 387 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 1 308 MSEK högre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 1 310 MSEK högre. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till högre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 179 MSEK lägre jämfört med motsvarande period föregående år. Under tredje kvartalet 2022 redovisades en negativ justering av intäkter och avsättning på 1,1 miljarder SEK för uppskattade kompensationskrav från kunder för inställda flygningar i samband med pilotstrejken i juli månad. Högre intäkter från marktjänster, försäljning av EuroBonus-poäng och andra volymrelaterade intäkter reducerar effekten av detta.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -7 086 (-5 504) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster ökade personalkostnader med 1 457 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på fler anställda samt att föregående år innefattade permitteringsstöd.

Flygbränslekostnader uppgick till -8 511 (-2 370) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 215 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 4 301 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan om 1 865 MSEK. Effekter av emissionsrätter samt hedgeeffekter var positiva om 388 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -2 855 (-1 342) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 103 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

Övriga externa kostnader uppgick till -12 058 (-5 286) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 6 416 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för hantering, försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt wet-lease. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader ökade med 944 MSEK respektive 993 MSEK, främst till följd av högre volymer. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 332 MSEK till följd av ökade volymer. Wet-lease kostnaden ökade med 1 239 MSEK (valutajusterad) främst till följd av högre efterfrågan. Övriga externa kostnader i motsvarande period föregående år innefattade ersättning för fasta kostnader om 880 MSEK.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -4 763 (-4 817) MSEK, en minskning med 54 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -4 514 (-1 031) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 3 483 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder om 3 100 MSEK, som i år hade en negativ påverkan om 2 906 MSEK jämfört med föregående år som hade en positiv påverkan om 194 MSEK. Se not 5.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -3 332 (-5 494) MSEK och resultat före skatt uppgick till -7 846 (-6 525) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -7 048 (-6 523) MSEK och periodens skatt till 798 (2) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulder.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 579 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 878 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 299 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 3 103 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en negativ nettopåverkan om 3 402 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 95 (-143) MSEK och avser reavinst från försäljning av tre 737-800 flygplan samt sale and leasebacktransaktioner av nio A320 flygplan samt åtta reservmotorer. Utöver ovan har SAS återlämnat ett antal leasekontrakt som ett steg i chapter 11 med ett negativt nettoresultat om 88 MSEK. Föregående års jämförelsestörande post bestod främst av realisationsresultat från försäljning av fem 737-800 samt sale and leasebacktransaktioner av en A350 och 20 stycken motorer.

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV4 2022

MSEK Resultaträkning	Aug-okt 22	Aug-okt 21	Förändring mot fg år	Valuta-effekter	Förändring mot fg år (Valutajust.)
Intäkter	10 651	5 762	+4 889	+316	+4 573
Totala rörelsekostnader	-10 743	-6 236	-4 507	-528	-3 979
Rörelseresultat (EBIT)	-92	-474	+382	-212	+594
Resultat före skatt (EBT)	-1 701	-945	-756	-1 161	+405

Intäkter

Intäkterna uppgick till 10 651 (5 762) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 573 MSEK högre än motsvarande period föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion och ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 84 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 1 965 MSEK. Den högre kabinfaktor gav en positiv effekt om 1 888 MSEK. Den lägre yelden gav en negativ effekt om 316 MSEK på passagerarintäkterna, orsakat av ett förändrat resemönster.

De valutajusterade fraktintäkterna ökade med 22 MSEK och de valutajusterade charterintäkter var 432 MSEK högre än föregående års kvartal. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 260 MSEK högre. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till högre trafikvolym.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 322 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 879 (-1 438) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster ökade personalkostnader med 385 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda samt att föregående år innefattade permitteringsstöd.

Flygbränslekostnader uppgick till -2 841 (-1 033) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 128 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 1 112 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan på kostnaderna om 787 MSEK. Effekter av emissionsrätter samt hedgeeffekter var positiva om 307 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -887 (-549) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 52%. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

Övriga externa kostnader uppgick till -3 813 (-1 972) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 1 622 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för hantering, försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt wet-lease. Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader ökade med 188 MSEK respektive 249 MSEK, främst till följd av högre volym. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 9 MSEK. Wet-lease kostnaden ökade med 295 MSEK (valutajusterad) främst till följd av högre efterfrågan.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -1 251 (-1 212) MSEK, en ökning med 39 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -1 609 (-471) MSEK netto, en ökning i nettokostnader om 1 138 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder som i år hade en negativ påverkan om 1 101 MSEK jämfört med föregående år som hade en negativ påverkan om 161 MSEK. Se not 5.

Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -92 (-474) MSEK och resultat före skatt uppgick till -1 701 (-945) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -1 238 (-744) MSEK och periodens skatt till 463 (201) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingskulder.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 316 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 528 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 212 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 949 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en negativ nettopåverkan om 1 161 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -75 (-34) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av tre A320 flygplan samt återlämning av ett antal leasekontrakt som ett steg i chapter 11. Föregående år bestod främst av sale and lease-backtransaktioner av två 737-800 samt åtta motorer.

BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING Tillgångar

Immateriella och materiella anläggningstillgångar ökade med 310 MSEK sedan 31 oktober 2021. I förändringen ingår periodens investeringar om 5 093 MSEK, av- och nedskrivningar om -1 508 MSEK, försäljningar om -4 896 MSEK samt övriga effekter om 1 621 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 1 911 MSEK samt leveransbetalningar för nya A320 flygplan om 1 746 MSEK. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar återlämning av leasekontrakt avseende en A350 i chapter 11 om -1 567 MSEK samt omräkningsdifferenser om drygt 3 000 MSEK.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 881 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick till 4 011 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för nio A320, en A321LR, fyra E195 samt åtta reservmotorer. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11 ökade tillgångarna netto med 107 MSEK och avskrivningar uppgick till -3 255 MSEK. Valutaeffekt uppgick till 18 MSEK.

Finansiella tillgångar ökade med 2 682 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 502 MSEK, ökningen är främst hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingskulder. Inga underskott är aktiverade under räkenskapsåret.

Kortfristiga fordringar ökade med 1 777 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till ökade depositioner och högre kundfordringar motverkat av erhållit statligt stöd avseende föregående års räkenskapsår.

Likvida medel uppgick till 8 654 (4 268) MSEK per 31 oktober 2022. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 3 847 (2 969) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 60 % (60 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 5 654 MSEK till 762 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -7 048 MSEK, förändringar i kassaflödessäkringar om -755 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 1 937 MSEK.

Långfristiga skulder ökade med 8 564 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 7 535 MSEK. Den totala ökningen av skulderna var 16 099 MSEK och var främst hänförlig till valutaomvärdering, nya leasingkontrakt, ny upplåning samt ökad trafikavräkningskuld.

Räntebärande skulder

Den 31 oktober 2022 uppgick den räntebärande skulden till 45 519 (32 924) MSEK, en ökning med 12 595 MSEK sedan den 31 oktober 2021. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 8 515 MSEK respektive 3 359 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingskulder uppgick till 4 226 MSEK respektive 2 820 MSEK. Återlämning av leasekontrakt i chapter 11 har minskat skulderna med drygt 1 600 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulden med cirka 8 000 MSEK och andra poster har netto minskat skulden med cirka 400 MSEK.

Finansiell nettoskuld

Den 31 oktober 2022 uppgick den finansiella nettoskulden till 33 657 (26 770) MSEK, en ökning med 6 887 MSEK sedan den 31 oktober 2021. Ökningen beror främst på nettoeffekten av den negativa effekten av valutaomvärdering om cirka 7 000 MSEK, nya leasingskulder om 4 226 MSEK motverkade av det positiva kassaflödet före finansieringsverksamheten

om 2 521 MSEK samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11 som minskade skulderna med drygt 1 600 MSEK.

Nyckeltal

Per 31 oktober 2022 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till - 8%, en förbättring med 5 procentenheter sedan 31 oktober 2021. Ökningen är främst hänförlig till ett förbättrat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 60 % (60 %) vid utgången av kvartalet.

Den finansiella nettoskulden/Justerad EBITDA per 31 oktober 2022 uppgick till 23,3x. Per 31 oktober 2021 var nyckeltalet negativt.

Per 31 oktober 2022 uppgick soliditeten till 1 %, jämfört med 12 % per 31 oktober 2021. Försämringen beror främst på ett minskat eget kapital till följd av periodens negativa resultat.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för perioden uppgick till 4 375 (-5 964) MSEK. Likvida medel uppgick till 8 654 MSEK, jämfört med 4 268 MSEK per 31 oktober 2021.

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under perioden till -183 (-2 082) MSEK. Kassaflödesökningen beror till största del på förbättrat valutajusterat resultat.

Rörelsekapitalförändringen var positiv under perioden och uppgick till 1 955 (-2 674) MSEK. En viktig anledning till den positiva förändringen jämfört med föregående år var att trafikavräkningsskulden ökat kraftigt under perioden medan den föregående år

påverkades av lägre förtidsbokningar. Perioden har också påverkats positivt av en lägre nivå på utbetalningar avseende bland annat tekniskt underhåll samt leverantörsskulder.

Kassaflödet från den löpande verksamheten har varit positivt under fjärde kvartalet med 419 MSEK och ackumulerat för årets har kassaflödet från den löpande verksamheten uppgått till 1 772 MSEK jämfört med -4 756 MSEK föregående år, en förbättring med 6 528 MSEK.

Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 5 093 (4 104) MSEK och avser flygplan. Periodens investeringar består av nio A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Under perioden har tre flygplan 737-800 sålts samt har åtta motorer och nio A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 5 708 (2 500) MSEK.

Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 8 515 (5 319) MSEK medan amorteringarna uppgick till 3 359 (2 562) MSEK. Amorteringar av leasingkulder var 2 820 (2 788) MSEK.

MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 426 (49) MSEK och rörelsekostnader till -560 (-76) MSEK. Finansnettot uppgick till 213 (461) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -2 788 (-309) MSEK. Periodens resultat uppgick till -2 709 (92) MSEK.

FINANSIELLA MÅL

SAS långsiktiga mål är att skapa värde för sina aktieägare och att leverera hållbar och lönsam tillväxt över konjunkturcykeln.

SAS tre finansiella mål är:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.
- Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x).
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

Målet för avkastning på investerat kapital motsvarar kapitalmarknadens och SAS interna bedömning av SAS genomsnittliga kapitalkostnad (WACC). Denna är också kopplad till SAS utdelningspolicy för stamaktieägarna som anger att utdelning kan ges när värde skapats genom att SAS avkastning på investerat kapital överstiger den genomsnittliga kapitalkostnaden.

Skuldsättningsmålet – Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA – är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leasade flygplan. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre och en halv gånger (3,5x) är i linje med SAS ambition om en förbättrad finansiell ställning, högre kreditrating och därmed sänkta finansieringskostnader.

Målsättningen är att den finansiella beredskapen för likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna. Målet är satt för att säkerställa en sund nivå av likvida medel för att minska riskerna hänförliga till interna och externa händelser och för att uppfylla lagkraven.

HÅLLBARHETSMÅL

Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen, med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning.

Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete, vilket är i linje med SAS strävan efter ett globalt ledarskap inom hållbart flygresande.

Vårt mål till 2025

- Minska koldioxidutsläppen med 25 % jämfört med 2005.

HÄNDELSE UNDER KVARTALET

- I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP), om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. Debtor-in-possession finansieringen ("DIP-finansiering") är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en Chapter 11-process och är strukturerad som ett delayed draw term loan – en form av

amorteringsfritt, seniort säkerställt lån med superförmånsrätt med flera utbetalningstillfällen under lånets löptid – med nio månaders löptid från och med Closing. Löptiden kan förlängas stegvis upp till 18 månader. Den första delen på 350 miljoner USD utnyttjades i september efter domstolens godkännande av DIP term loan agreement ("DIP-låneavtalet"). Återstående 350 miljoner USD kommer att vara tillgängliga när vissa kriterier enligt DIP-låneavtalet är uppfyllda, och förväntas att kunna utnyttjas under det första kvartalet av räkenskapsåret 2023. DIP-låneavtalet är säkerställt genom säkerhet över i stort sett alla SAS icke tidigare pantsatta tillgångar, oavsett om det är fast egendom, lösöre, materiella och immateriella anläggningstillgångar, nu befintliga och i framtiden förvärvade tillgångar (med förbehåll för vissa sedvanliga undantag), inklusive vissa start- och landningsrättigheter på London-Heathrow flygplats, samtliga aktier i vissa bolag i SAS-koncernen, inklusive Konsortiet och SAS EuroBonus AB (som äger rättigheter till lojalitetsprogrammet EuroBonus), väsentliga registrerade immateriella rättigheter, vissa flygplan och motorer, koncerninterna fordringar, samt avkastning och intäkter från ovanstående.

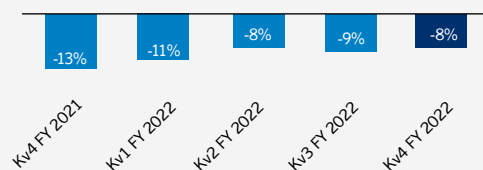
- SAS har tecknat ett "letter of support" med Heart Aerospace för en option att addera deras nya elflygplan till SAS regionala flygplansflotta.
- "Journeys that matter"- ett nytt kommunikationskoncept lanserades i september.
- SAS FORWARD planen framskrider och nya överenskommelser om ändrade villkor i befintliga leasingavtal för flygplan och utrustning nåddes under kvartalet med 10 leasegivare om 36 flygplan. SAS har även återlämnat ett antal leasekontrakt.

HÄNDELSE EFTER 31 OKTOBER 2022

- Ytterligare överenskommelser om leasingavtal för flygplan och utrustning nåddes efter kvartalets slut (totalt överenskommelser med 13 leasegivare om 46 flygplan).
- SAS strävar för närvarande efter att slutföra domstolsprocessen i USA under andra halvåret 2023. Genomförandet därav kommer sannolikt att innefatta ytterligare juridiska förfaranden i andra jurisdiktioner än USA. Till följd därav är det inte säkert att SAS AB:s aktieägare kommer att få någon ersättning i förfarandet. SAS förväntar sig att verksamheten inte kommer att påverkas av sådana juridiska förfaranden samt att SAS kommer att fortsätta tillhandahålla sina tjänster för kunderna som vanligt.

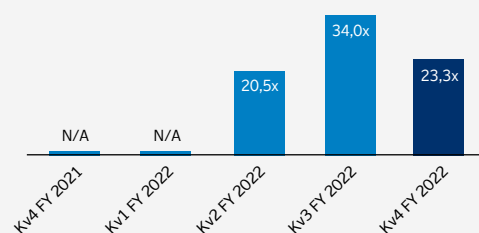
AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

SAS har ett mål för avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga den genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC) efter skatt över en konjunkturcykel.



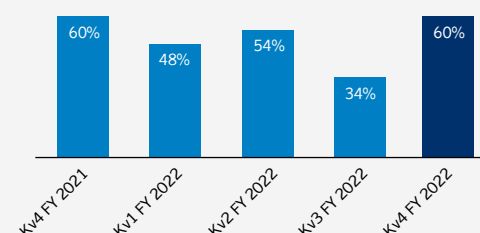
FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

SAS målsättning är att den finansiella nettoskuden/Justerad EBITDA ska vara under 3,5x.



FINANSIELL BEREDSKAP, %

SAS målsättning är att den finansiella beredskapen ska överstiga 25 % av de årliga fasta kostnaderna.



ÅTERHÄMTNING AV EFTERFRÅGAN OCH KONKURRENSFÖRHÅLLANDEN PÅ MARKNADEN

Utbrottet av covid-19-pandemin har inneburit de största utmaningarna för flygbranschen någonsin. Efterfrågan på flygresor minskade kraftigt och återhämtningen har sedan pandemins utbrott gått långsammare än förväntat. Dessutom har återhämtningen påverkats negativt av Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022 och konsekvenserna därav.

Den nuvarande bedömningen är att efterfrågan på flygresor från SAS, sett till passagerarantal, kommer att ha återhämtat sig till cirka 90 procent av nivåerna före covid-19-pandemin vid utgången av det första halvåret av räkenskapsåret 2022/2023.

SAS förväntar sig att efterfrågan på kortdistansflyg för fritidsresor kommer att återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2023/2024, medan efterfrågan på kortdistansflyg för affärsresor förväntas plana ut på cirka 80 procent av nivåerna före covid-19-pandemin. På samma sätt förväntas efterfrågan på långdistansflyg för fritidsresor återhämta sig snabbare än långdistansflyg för affärsresor.

Den skandinaviska marknaden för flygresor kan delas in i tre kundsegment:

1. kunder som i första hand fokuserar på priset på erbjudandet,
2. kunder som vill ha ett högkvalitativt erbjudande men som är priskänsliga och
3. kunder som anser att kvaliteten på erbjudandet är av högt värde.

Utifrån denna uppdelning har SAS historiskt främst verkat i det tredje segmentet ("premiumsegmentet"). De senaste åren har premiumsegmentets andel av den totala marknaden minskat och SAS bedömer att denna trend kommer att fortsätta under de kommande åren.

Däremot har de andra två lågprissegmenten uppvisat en mer positiv utveckling, drivet av att flera lågprisbolag har expanderat på den skandinaviska marknaden. Denna utveckling började före covid-19-pandemin och förväntas fortsätta. Detta innebär att konkurrensen på den skandinaviska marknaden har ökat och att SAS behöver minska sin enhetskostnad (Eng. cost per available seat kilometer – "CASK"), justerat för förändringar i bränslepriset, för att vara konkurrenskraftigt.

FINANSIELLA PROGNOSE

SAS förväntar sig att intäkterna kommer att uppgå till cirka 40 miljarder SEK under räkenskapsåret 2022/2023 samt återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2024/2025. Under räkenskapsåret 2025/2026 förväntas intäkterna uppgå till cirka 49 miljarder SEK.

Vidare förväntar sig SAS att resultat före skatt, exklusive vinster eller förluster relaterade till chapter 11-processens slutförande för räkenskapsåret 2022/2023 kommer att uppgå till en förlust på cirka 4-5 miljarder SEK. Bolaget förväntar sig att nå positivt resultat före skatt (EBT) under räkenskapsåret 2023/2024 som ökar till cirka 3-4 miljarder SEK under räkenskapsåret 2025/2026, motsvarande en EBT-marginal på cirka 6-8 procent då SAS FORWARD-planen förväntas ha implementerats fullt ut.

Under räkenskapsåret 2022/2023 förväntas skulder eller skuldliknande poster om 20 miljarder SEK konverteras eller minskas genom chapter 11-processen. Under förutsättning att SAS FORWARD-planen genomförs framgångsrikt förväntar sig SAS att uppnå en stark finansiell ställning och Bolaget har som målsättning att vara nästintill nettoskuldfrött vid utgången av räkenskapsåret 2025/2026.

SAS förväntar sig också att uppnå en likviditetsnivå (likvida medel delat med intäkter (rullande 12 månader)) som överstiger 15 procent vid utgången av räkenskapsåret 2022/2023 som ökar till 25-30 procent vid utgången av räkenskapsåret 2024/2025 och därefter.

Den finansiella information som anges ovan utgör ingen garanti för framtida resultat. Även om den finansiella informationen återspeglar SAS nuvarande bedömningar och förväntningar är den föremål för väsentliga osäkerheter och faktorer, såsom bränslepriser, valutakurser, inflation, återhämtning av efterfrågan, instabilitet i leverantörskedjan, vilka kan resultera i att det faktiska utfallet skiljer sig väsentligt från den finansiella informationen ovan. Den finansiella informationen förutsätter att SAS FORWARD-planen fortskrider och genomförs framgångsrikt samt att återhämtningen av efterfrågan utvecklas i linje med de förväntningar som beskrivs ovan. Vidare är den finansiella informationen baserad på följande antaganden vad gäller valutakurser: en växelkurs om 10,67 SEK/USD till och med utgången av räkenskapsåret 2022/2023, 9,20 SEK/USD för räkenskapsåret 2023/2024 och 8,75 SEK/USD för räkenskapsåret 2024/2025 och därefter; samt följande antagande vad gäller bränslepris: 1 140 USD/ton som gradvis sjunker till utgången av räkenskapsåret 2024/2025 och antas uppgå till 676 USD/ton under räkenskapsåret 2025/2026 och därefter. Samtliga siffror presenteras på konsoliderad basis för SAS-koncernen.

RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SAS arbetar strategiskt med att följa upp, utveckla och förbättra sin riskhantering. Riskhanteringen omfattar identifiering av nya risker samt kända risker såsom pandemier, förändringar av flygbränslepris och valutakurser. SAS bevakar de övergripande riskerna centralt, men delar av riskhanteringen hanteras i verksamheten och inkluderar identifiering, handlingsplaner och policys. För utförligare information om SAS riskhantering hänvisas till den senast publicerade årsredovisningen.

OMVÄRLDSLÄGE

De senaste två åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Kvarvarande effekter så som reserestriktioner finns fortsatt kvar i vissa delar av världen. Vi ser även en betydande effekt när reseefterfrågan ökar markant och branschen har svårigheter att återställas tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och oroligheterna i östra Europa. Detta påverkar bland annat återhämtningen av flygtrafiken till och från Asien, men har haft en begränsad påverkan på SAS. Till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen har osäkerheten kring uppskattningar ökat framförallt inom prognoser och scenarioanalyser avseende framtida efterfrågan, främst på kort sikt. Såsom det också beskrivs i årsredovisningen 2020/21, sid 70, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Förväntade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar - flygplan samt Rättstvister samt tillkommande under 2022; Claims kopplade till chapter 11.

Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och påverkan från covid-19-pandemin beskrivs på sidan 18

i not 1. SAS följer noga och regelbundet utvecklingen av risker och osäkerhetsfaktorer.

SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar.

Policyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. Policyn medger

också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS tillfälligt justerat finanspolicyn gällande hedgegrad av flygbränsle. Undantaget gäller till och med 2022/2023 och medger en hedge mellan 0-80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 0 % av bränsleförbrukningen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs normalt genom en blandning av swapkontrakt och optioner. Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2022/2023, förutsatt olika bränslepriser, dollarkurser och flygbränslesäkring utfalla enligt tabellen i mitten.

För utländska valutor är policyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 40 % av det förväntade kassaflödesunderskottet i USD för de kommande 12 månaderna. SAS säkrar normalt dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 40 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultateffekt på 80 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med

KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2022–OKT 2023, MDR SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	9,5	10,0	10,5	11,0	11,5
600 USD/ton	6,8	7,2	7,5	7,9	8,2
700 USD/ton	7,7	8,1	8,5	8,9	9,3
800 USD/ton	8,6	9,1	9,5	10,0	10,4
900 USD/ton	9,5	10,0	10,5	11,0	11,5
1 000 USD/ton	10,4	11,0	11,5	12,1	12,6

Flygbränslekostnaden i resultaträkningen inkluderar inte effekten från valutasäkringen av USD. Dessa effekter redovisas under "Övriga rörelsekostnader", eftersom valutasäkring inte specifikt är kopplad till flygbränsleinköp utan genomförs separat.

1 % ger en positiv resultateffekt på 156 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderätts-tillgång) och en finansiell leasingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK är betydande. Under leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Påverkan från omräkningen av skulder i USD till SEK skapar en högre volatilitet i resultaträkningen. För att minska risken för att få en volatil resultaträkning tillämpar SAS säkringsredovisning.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med externa leasingskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leasingskuldena denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. I de fall där det inte är möjligt att använda säkringsredovisning kommer omvärderingen av leasingskulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leasingskulder om cirka 1 750 MUSD och USD-kursen per 31 oktober 2022 skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 148 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 44 MSEK.

CHAPTER 11 PROCESS

SAS gör framsteg med SAS FORWARD, den omfattande transformationsplan som bolaget lanserat för att kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig aktör i den globala flygbranschen. Den 5 juli 2022 inledde SAS AB och vissa av dess dotterbolag, en domstolsprocess i USA genom en ansökan om att inleda ett frivilligt chapter 11-förfarande. Processen ger SAS juridiska verktyg för att stärka sin finansiella ställning och accelererar arbetet med SAS FORWARD, samtidigt som vi fortsätter bedriva verksamheten i vårt flygbolag. Chapter 11-processen är en juridisk process under tillsyn av det amerikanska federala domstolssystemet och som ett flertal stora internationella flygbolag baserade utanför USA har haft framgång med under åren för att minska sina kostnader och genomföra finansiella rekonstruktioner. (Mer information om chapter 11 processen finns på: <https://www.sasgroup.net/investor-relations/accelerating-sas-forward/transformationsplan-se/> Information om senaste prognosen finns på: <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2022/sas-offentliggor-ytterligare-information-om-sas-forward-planen-inklusive-finansiella-prognoser/>)

SAS verksamhet påverkas inte av chapter 11-ansökan och SAS fortsätter tillhandahålla den service som kunderna är vana vid. SAS förväntar sig att ha tillräcklig likviditet för att stödja verksamheten och uppfylla de fortsatta affärsförpliktelserna. SAS har ingått ett avtal om "debtor-in-possession finansiering" (DIP), om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management, vilken ger SAS en stark finansiell ställning för att fortsätta den löpande verksamheten genom chapter 11 processen. DIP-finansieringen godkännades av den amerikanska domstolen i mitten av september 2022. (Mer information om DIP finansieringen finns på: <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2022/sas-sakrar-700-miljoner-usd-i-debtor-in-possession-dip-finansiering/>)

Chapter 11 processen i USA, förväntas slutföras under andra halvåret 2023.

LEGALA FRÅGESTÄLLNINGAR

I EU-kommissionens beslut i november 2010 fälldes SAS tillsammans med ett stort antal andra flygbolag för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006 och dömdes att betala böter om 70,2 MEUR. SAS överklagade beslutet i januari 2011 och i december 2015 upphävde EU-domstolen EU-kommissionens beslut inklusive böterna om 70,2 MEUR. EU-domstolens dom vann laga kraft och bötesbeloppet om 70,2 MEUR återbetalades till SAS i början av mars 2016. EU-kommissionen fattade i mars 2017 ett nytt beslut i samma fråga och dömd återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är det samma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom meddelades den 30 mars 2022. SAS nådde delvis framgång i sitt överklagande och det under 2017 inbetalade bötesbeloppet sänktes något. SAS har överklagat domen.

Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila skadestandsprocesser initierade av fraktkunder i bland annat Nederländerna och Norge. SAS bestrider ansvar i samtliga rättsprocesser. En ogynnsam utgång i dessa tvister skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på SAS. Ytterligare stämningar från fraktkunder kan inte uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
		Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Intäkter	2	10 651	5 762	31 824	13 958
Personalkostnader		-1 879	-1 438	-7 086	-5 504
Flygbränslekostnader		-2 841	-1 033	-8 511	-2 370
Lufftartsavgifter		-887	-549	-2 855	-1 342
Övriga externa kostnader	3	-3 813	-1 972	-12 058	-5 286
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 251	-1 212	-4 763	-4 817
Resultatandelar i intresseföretag		3	2	22	10
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		-75	-34	95	-143
Rörelseresultat (EBIT)		-92	-474	-3 332	-5 494
Finansiella intäkter och kostnader	5	-1 609	-471	-4 514	-1 031
Resultat före skatt (EBT)		-1 701	-945	-7 846	-6 525
Skatt		463	201	798	2
Periodens resultat		-1 238	-744	-7 048	-6 523
Övrigt totalresultat					
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		80	20	212	39
Kassafördessäkringar, netto efter skatt		-106	94	-755	496
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		661	575	1 937	2 655
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		635	689	1 394	3 190
Periodens totalresultat		-603	-55	-5 654	-3 333
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>					
Periodens resultat		-1 238	-744	-7 048	-6 523
Periodens totalresultat		-603	-55	-5 654	-3 333
Resultat per stamaktie före och efter utspädning (SEK) ¹		-0,17	-0,12	-0,97	-0,94

¹ Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget samt kostnader för hybridobligationer i relation till 7 266 039 292 (7 266 039 292) utestående aktier för respektive period..

RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Resultat före skatt (EBT)	-1 701	-945	-7 846	-6 525
Omstruktureringskostnader	-	-	-	-
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	88	-	88	-
Realisationsresultat ¹	-13	34	-183	143
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 626	-911	-7 941	-6 382

¹ Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om 170 (-139) MSEK, försäljning dotterföretag 13 (0), samt försäljning av lokal om 0 (-4) MSEK under perioden november till oktober.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 okt 2022	31 okt 2021
TILLGÅNGAR		
Anläggningstillgångar		
Immateriella tillgångar	692	709
Materiella tillgångar	18 296	17 969
Nyttjanderättstillgångar	17 840	16 959
Finansiella tillgångar	10 847	8 165
Uppskjutna skattefordringar	1 628	1 126
Summa anläggningstillgångar	49 303	44 928
Omsättningstillgångar		
Varulager och förråd	319	412
Kortfristiga fordringar	4 881	3 104
Likvida medel	8 654	4 268
Summa omsättningstillgångar	13 854	7 784
SUMMA TILLGÅNGAR	63 157	52 712
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Summa eget kapital	762	6 416
Långfristiga skulder		
Räntebärande skulder	16 627	12 989
Räntebärande leasingskulder	17 686	13 231
Andra långfristiga skulder	4 283	3 812
Summa långfristiga skulder	38 596	30 032
Kortfristiga skulder		
Räntebärande skulder	7 379	3 871
Räntebärande leasingskulder	3 828	2 833
Andra kortfristiga skulder	12 592	9 560
Summa kortfristiga skulder	23 799	16 264
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	63 157	52 712
Räntebärande tillgångar	21 114	12 746
Räntebärande skulder	45 519	32 924
Rörelsekapital	-11 692	-9 076

SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 OKTOBER 2022

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	10 847	712
Kortfristiga fordringar	4 881	2 496
Likvida medel	8 654	8 654
Långfristiga skulder	38 596	34 313
Kortfristiga skulder	23 799	11 206
Finansiell nettoskuld		33 657

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till www.sasgroup.net där varje delårsrapport finns publicerad.

KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital ¹	Ej registrerat aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2020	8 645	5	2 899	15	-231	7 615	-8 925	10 023
Registrering aktier	5	-5						0
Ränta på hybridobligation							-274	-274
Periodens resultat							-6 523	-6 523
Periodens totalresultat				496	39		2 655	3 190
Utgående balans 31 oktober 2021	8 650	0	2 899	511	-192	7 615	-13 067	6 416
Ränta på hybridobligation ²⁾							-	-
Periodens resultat							-7 048	-7 048
Periodens totalresultat				-755	212		1 937	1 394
Utgående balans 31 oktober 2022	8 650	0	2 899	-244	20	7 615	-18 178	762

¹⁾ Antal aktier i SAS AB: 7 266 039 292 (7 266 039 292) aktier, kvotvärde 1,19 SEK (1,19) SEK.

²⁾ Förfallna räntebetalningar om 367 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före skatt (EBT)	-1 701	-945	-7 846	-6 525
Avskrivningar och nedskrivningar	1 251	1 212	4 763	4 817
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	88	34	-82	143
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	1 248	115	2 982	-515
Betald skatt	0	0	0	-2
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	886	416	-183	-2 082
Förändring av rörelsekapital	-467	638	1 955	-2 674
Kassaflöde från den löpande verksamheten	419	1 054	1 772	-4 756
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 356	-363	-5 093	-4 104
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-	-	0	-1
Avyttring av dotter- och intresseföretag	26	-	26	-
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	1 697	429	5 816	2 568
Kassaflöde från investeringsverksamheten	367	66	749	-1 537
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Upptagande av lån	3 734	719	8 515	5 319
Återbetalning av lån	-789	-964	-3 359	-2 562
Amorteringar av leasingkulder	-761	-591	-2 820	-2 788
Ränta hybridobligationer	0	-138	0	-274
Avgift DIP finansiering	-257	-	-257	-
Övrigt i finansieringsverksamheten	-216	-302	-225	634
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	1 711	-1 276	1 854	329
Periodens kassaflöde	2 497	-156	4 375	-5 964
Omräkningsdifferens i likvida medel	9	0	11	1
Likvida medel vid periodens början	6 148	4 424	4 268	10 231
Likvida medel vid periodens slut	8 654	4 268	8 654	4 268

MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 271 729 (230 619) per 31 oktober 2022.
Medelantal anställda uppgick till 2 (2).

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1-Kv4	
	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Intäkter	426	49
Personalkostnader	-29	-27
Övriga rörelsekostnader	-531	-49
Rörelseresultat (EBIT)	-134	-27
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-2 788	-309
Finansnetto	213	461
Resultat före skatt (EBT)	-2 709	125
Koncernbidrag	0	-40
Skatt	0	7
Periodens resultat	-2 709	92

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 okt	
	2022	2021
Finansiella anläggningstillgångar	21 920	24 939
Övriga omsättningstillgångar	563	31
Kassa och bank	1	1
SUMMA TILLGÅNGAR	22 484	24 971
Eget kapital	20 643	23 352
Långfristiga skulder	1 623	1 559
Kortfristiga skulder	218	60
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	22 484	24 971

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie- kapital ¹	Reservfond	Överkurs- fond	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2021	8 650	447	2 729	7 615	3 911	23 352
Ränta hybridobligation ²						
Periodens resultat					-2 709	-2 709
Utgående balans, 31 oktober 2022	8 650	447	2 729	7 615	1 202	20 643

¹⁾ Antal aktier: 7 266 039 292 (7 266 039 292) aktier, kvotvärde 1,19 SEK (1,19) SEK.

²⁾ Förfallna räntebetalningar om 367 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022.

NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH ANNAN INFORMATION

Denna delårsrapport i sammandrag för SAS-koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering samt tillämpliga bestämmelser i årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderföretaget har upprättats i enlighet med årsredovisningslagens 9 kapitel, Delårsrapport. För koncernen och moderföretaget har samma redovisningsprinciper och beräkningsgrunder tillämpats som i den senaste årsredovisningen med undantag av nedan beskrivna ändrade redovisningsprinciper. Upplysningar enligt IAS 34.16A framkommer förutom i de finansiella rapporterna och dess tillhörande noter även i övriga delar av delårsrapporten.

NYA OCH ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER M.M.

De nya eller reviderade IFRS som trätt i kraft i november 2021 eller senare har inte haft någon effekt på koncernens finansiella rapporter. Nya eller ändrade IFRS som träder i kraft under kommande räkenskapsår har inte förtidstillämpats vid upprättandet av dessa finansiella rapporter och förväntas inte ha en väsentlig effekt på koncernens eller moderbolagets kommande finansiella rapporter.

SAS tillämpar fortsatt IASBs ändring i IFRS 16 när det gäller temporära hyreslättnader som förenklar hur en leasetagare redovisar dessa som är en direkt följd av covid-19-pandemin. Vid tillämpning av detta praktiska undantag, hanteras inte förändringar i hyresbetalningar som upphör 30 juni 2022 eller tidigare som en modifiering. Undantaget har inte haft någon effekt på SAS resultat under perioden.

IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) publicerade ett agendabeslut i april 2021 om "cloud computing arrangement costs", dvs kostnader för konfigurering eller anpassning av programvara i en molnbaserad lösning. SAS slutförde i det fjärde kvartalet 2021 genomgången av effekterna i redovisningen av IFRS ICs beslut och konstaterade att vissa tidigare redovisade immateriella tillgångar inte längre uppfyller kraven för att redovisas som immateriella tillgångar. Justering gjordes retroaktivt i enlighet med reglerna för byte av redovisningsprincip i IAS 8 och tidigare perioder har justerats.

UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av delårsrapporten kräver att SAS gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar och skulder, intäkter och kostnader, detta beskrivs även på sida 11 i denna rapport. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Till följd av pilotstrejken mellan den 4-19 juli 2022 har 1,1 miljarder SEK redovisats i tredje kvartalet som en negativ justering av intäkter och avsättning avseende uppskattade kompensationskrav från kunder för inställda flygningar. Förutom det som beskrivs nedan är de kritiska bedömningarna och källorna till osäkerhet i uppskattningar desamma som i senaste årsredovisningen.

Som beskrivit på sidan 12, den 5 juli 2022 inledde SAS AB och vissa av dess dotterbolag, en domstolsprocess i USA genom en ansökan om att inleda ett frivilligt chapter 11-förfarande. I chapter 11 finns en möjlighet att förhandla samt återlämna ("reject") kontrakt som fanns vid ingången av processen. I perioden augusti till oktober har SAS valt att återlämna leasingkontrakt, en B737-700, en A350-900, tre A321-200 samt ett antal motorer. Samtliga av dessa kontraktsåterlämningar har godkänts av domstol i USA. I samband med godkännandet gjorde SAS de relaterade tillgångarna tillgängliga för lease/långgivarna, vilket ledde till att tillgångar och skulder förknippade med kontrakten togs bort från balansräkningen. Nettokostnaden för att boka bort tillgångarna och skulderna uppgick till 88 MSEK. Som ett steg i chapter 11 förväntar sig SAS att leasegivarna/långgivarna kommer att begära skadestånd för sin ekonomiska skada och rapportera detta till domstolen i USA. På grund av osäkerheten i utfall, om något, då utfallen dels är beroende av antal anspråk, storleken på anspråken men också beroende av den omstruktureringsplan som senare i processen behöver godkännas av domstol, har SAS på ett tillförlitligt sätt inte kunnat uppskatta hur stor avsättning totala anspråken motsvarar. Dessa anspråk kan vara väsentliga. SAS redovisar avsättningar för anspråk för vilka det fanns tillräckliga och rimliga uppgifter för att uppskatta åtagandet.

PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN, ANSÖKAN OM CHAPTER 11 OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

De senaste två åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. Kvarvarande effekter så som reserestriktioner finns fortsatt kvar i vissa delar av världen. Vi ser även en betydande effekt när rese-efterfrågan ökar markant och branschen har svårigheter att återställa tillräckligt snabbt för att kunna möta denna positiva utveckling. Totala resevolymen är därmed fortsatt lägre än innan pandemin bröt ut i mars 2020. Flygbranschen påverkas även av den rådande geopolitiska situationen och oroligheterna i östra Europa, som bland annat lett till att det ryska luft- rummet är stängt. Detta påverkar bland annat återhämtningen av trafiken till och från Asien. Till följd av de nuvarande marknadsförhållandena i flygbranschen råder det fortsatt osäkerhet.

Under fjärde kvartalet ökade totala kapaciteten (ASK) med 52,1 % och totala trafiken (RPK) ökade med 98,9 % jämfört med samma period året innan. Antalet passagerare har ökat 58,7 % jämfört med samma period året innan. SAS intäkter ökade 84,8% under kvartalet jämfört med samma period året innan. Trots de åtgärder som SAS har vidtagit för att minska kostnaderna kan inte den betydande minskningen av intäkterna, jämfört med tiden innan pandemin, uppvägas av kostnadsänkningar fullt ut. Resultatet före skatt för fjärde kvartalet 2021/2022 uppgick till -1,7 miljarder SEK. SAS har kontinuerligt under 2020/2021 och 2021/2022 fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. Marknadsförhållandena är dock fortsatt osäkra och eftereffekterna av pandemin kvarstår samtidigt som osäkerheten kring eventuella framtida pandemiutbrott och det geopolitiska läget kan fortsätta ha en negativ påverkan på hela flygindustrin. SAS nuvarande bedömning är att efterfrågan på flygresor från SAS, sett till passagerarantal, kommer att ha återhämtat sig till cirka 90 procent av nivåerna före covid-19-pandemin vid utgången av det första halvåret av räkenskapsåret 2022/2023. SAS förväntar sig att efterfrågan på kortdistansflyg för fritidsresor kommer att återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2023/2024, medan efterfrågan på kortdistansflyg för affärsresor förväntas plana ut på cirka 80 procent av nivåerna före covid-19-pandemin. På samma sätt förväntas efterfrågan på långdistansflyg för fritidsresor återhämta sig snabbare än långdistansflyg för affärsresor.

Den rådande osäkerheten leder till att ytterligare kostnadsminskningar och effektiviseringsinitiativ samt tillgång till likviditet är avgörande. SAS likvida medel har ökat under kvartalet och kassan var 8,7 miljarder SEK per den sista oktober.

SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida förutsättningar lanserades i slutet av februari. Viktiga delar i planen är: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandling av befintliga finansieringsarrangemang och andra långfristiga kreditfaciliteter. 2. Omvandling av flotta, nätverk och produktutbud. 3. Digital omvandling. 4. Positionera SAS som ledaren inom hållbart flygande. 5. Stärka den operativa plattformen. 6. Stärka SAS balansräkning genom att minska skulderna och ta in nytt kapital. För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD planen lämnade SAS frivilligt i en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli. SAS förväntar sig att chapter 11 processen i USA slutförs under andra halvåret 2023. Domstolen har godkänt SAS ansökan och SAS kan därmed fortsätta bedriva den löpande verksamheten. I början av augusti ingick SAS ett avtal om "debtor-in-possession finansiering", om 700 miljoner USD med fonder som förvaltas av Apollo Global Management. I september fick SAS den första delen av DIP finansieringen om 350 miljoner USD, vissa tillgångar så som eurobonusprogrammet och slots pantsattes i samband med det. Resterande delen av DIP finansieringen förväntas att erhållas under 1a kvartalet 2022/2023, förutsatt att vissa kriterier, som är definierade i chapter 11 processen uppnås.

SAS vill betona att det inte finns några garantier för att SAS FORWARD kommer att slutföras framgångsrikt genom chapter 11 processen. Om den förväntade ansvarsfördelningen, konverteringen av skuld och ny kapitalanskaffning inte slutförs som planerat, kommer SAS inte att kunna bära den befintliga kapitalstrukturen och nuvarande likviditetsnivåer och det kan inte uteslutas att SAS kan bli oförmöget att möta dess förpliktelser när de förfaller på längre sikt.

Trots den ovan beskrivna situationen, bedömer styrelsen att koncernen har tillräcklig likviditet, inklusive DIP-finansieringen, för att fortsätta sin verksamhet under åtminstone de kommande 12 månaderna, och fortsätter därför att tillämpa principen om fortsatt drift vid upprättandet av de finansiella rapporterna.

STATLIGA BIDRAG OCH AVTAL

Vissa av de juridiska enheterna inom SAS-koncernen har under perioden fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan till följd av covid-19-pandemin. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt -13 (340) MSEK. SAS har också ansökt om stöd från den danska, svenska och norska staten/kommunen avseende ersättning för fasta kostnader och 140 (880) MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader.

Utöver ovan har norska staten köpt kapacitet av SAS och andra flygbolag i Norge på kommersiell basis för att kunna upprätthålla flygtjänster inom Norge, uppgående till 0 (92) MSEK.

RÖRELSESEGMENT OCH UPPDELNING AV INTÄKTER

Koncernens verksamhet redovisas som ett rörelsesegment, vilket är konsekvent med den interna rapporteringen till högsta verkställande beslutsfattaren definierad som SAS koncernledning.

I not 2 redogörs för uppdelning av intäkter per intäktskategori och geografiskt område baserat på destination. Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intrasandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga intäkter allokeras till geografiskt område baserat på kundens geografiska placering, till exempel avseende varor som exporteras till en kund i annat land alternativt den geografiska placering där tjänsten eller servicen utförs. I not 2 redogörs även för intäkter från enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland.

NOT 2 INTÄKTER

SAS redovisar passagerarintäkter och charterintäkter när transporten har utförts, fraktintäkter när transporten är genomförd och övriga intäkter när varorna har levererats eller tjänsten har utförts. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

INTÄKTER PER INTÄKTSSLAG

	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Passagerarintäkter	7 747	3 997	23 225	8 401
Charterintäkter	706	267	1 703	384
Fraktintäkter	401	350	1 611	1 166
Övriga trafikintäkter	783	497	2 982	1 613
Summa trafikintäkter	9 637	5 111	29 521	11 564
Övriga rörelseintäkter ¹⁾	1 014	651	2 303	2 394
Summa	10 651	5 762	31 824	13 958

¹⁾Till följd av pilotstrejken mellan den 4-19 juli 2022 har 1,1 miljarder SEK redovisats som en negativ justering av intäkter i det tredje kvartalet avseende uppskattade kompensationskrav från kunder för förseningar och inställda flygningar då det utgör en rörlig ersättning i avtal med kund. Det verkliga utfallet kan komma att avvika från gjorda uppskattningar och antaganden.

GEOGRAFISK UPPDELNING

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Passagerarintäkter	6 516	3 739	2 324	655	9 101	3 110	5 284	897	23 225	8 401
Charterintäkter	0	0	0	0	1 703	384	0	0	1 703	384
Fraktintäkter	3	3	3	2	34	81	1 571	1 080	1 611	1 166
Övriga trafikintäkter	836	718	298	126	1 168	597	680	172	2 982	1 613
Summa trafikintäkter	7 355	4 460	2 625	783	12 006	4 172	7 535	2 149	29 521	11 564

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021
Övriga rörelseintäkter	419	150	755	972	485	406	294	615	350	251	2 303	2 394

För koncernens olika intäktslag se ovan tabell och intäkter från enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland, se nedan tabell.

INTÄKTER PER VÄSENTLIGA LÄNDER

	Sverige		Norge		Danmark		Övriga		Total	
	Nov–okt 2021–2022	Nov–okt 2020–2021	Nov–okt 2021–2022	Nov–okt 2020–2021	Nov–okt 2021–2022	Nov–okt 2020–2021	Nov–okt 2021–2022	Nov–okt 2020–2021	Nov–okt 2021–2022	Nov–okt 2020–2021
Trafikintäkter										
Passagerarintäkter	6 005	2 295	6 675	2 950	3 138	1 054	7 407	2 102	23 225	8 401
Charterintäkter	541	178	862	64	301	142	0	0	1 704	384
Fraktintäkter	242	186	216	122	320	210	833	648	1 611	1 166
Övriga trafikintäkter	790	441	881	566	407	202	903	404	2 981	1 613
Totala trafikintäkter	7 578	3 100	8 634	3 702	4 166	1 608	9 143	3 154	29 521	11 564
Totala övriga rörelseintäkter	485	406	755	972	419	150	644	866	2 303	2 394
Summa	8 063	3 506	9 389	4 674	4 585	1 758	9 787	4 020	31 824	13 958

NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug–okt 2022	Aug–okt 2021	Nov–okt 2021-2022	Nov–okt 2020–2021
Försäljnings- och distributionskostnader	-553	-288	-1 785	-768
Cateringkostnader	-266	-143	-819	-373
Hanteringskostnader	-573	-359	-1 949	-963
Tekniskt flygplansunderhåll	-584	-501	-1 910	-1 459
Data- och telekommunikationskostnader	-309	-296	-1 249	-976
Wet lease-kostnader	-561	-248	-1 846	-581
Övrigt	-967	-137	-2 500	-166
Summa	-3 813	-1 972	-12 058	-5 286

NOT 5 FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug–okt 2022	Aug–okt 2021	Nov–okt 2021-2022	Nov–okt 2020–2021
Finansiella intäkter	141	4	219	20
Räntekostnader	-349	-157	-912	-569
Övriga finansiella kostnader	-85	-5	-136	-39
Valutakursdifferenser	8	17	-5	-1
Räntekostnader, IFRS 16	-223	-169	-774	-636
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-1 101	-161	-2 906	194
Summa	-1 609	-471	-4 514	-1 031

NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv4	Kv4	Kv1-Kv4	Kv1-Kv4
	Aug–okt 2022	Aug–okt 2021	Nov–okt 2021-2022	Nov–okt 2020–2021
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-4	-7	-30	-27
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-355	-382	-1 414	-1 536
Materiella anläggningstillgångar, nedskrivningar	-64	-	-64	-
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-828	-823	-3 255	-3 254
Summa	-1 251	-1 212	-4 763	-4 817

NOT 6 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**VERKLIGT VÄRDE OCH REDOVISAT VÄRDE PÅ FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER**

	31 okt 2022		31 okt 2021	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
MSEK				
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	31	31	11	11
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	27	27	10	10
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	14 938	14 938	8 491	8 491
Summa	14 996	14 996	8 512	8 512
Finansiella skulder				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	44	44	32	32
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	57	57	3	3
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	28 614	27 585	19 948	20 054
Summa	28 715	27 686	19 983	20 089

Verkligt värde fastställs vanligtvis genom användande av officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Koncernens finansiella tillgångar och skulder är värderade till verkligt värde enligt nedan:

Nivå 1: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. Denna grupp inkluderar i huvudsak statsskuldväxlar och standardiserade derivatinstrument där det noterade priset används vid värderingen.

Nivå 2: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baserats på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (d.v.s. som prisnoteringar) eller indirekt (d.v.s. härledda från prisnoteringar).

Nivå 3: Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data. SAS har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbar data.

VERKLIGT VÄRDEHIERARKI

	31 okt 2022			31 okt 2021		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
MSEK						
Finansiella tillgångar						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	31	31	-	11	11
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	27	27	-	10	10
Summa	-	58	58	-	21	21
Finansiella skulder						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	44	44	-	32	32
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	57	57	-	3	3
Summa	-	101	101	-	35	35

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att bokslutskommunikén ger en rättvisande översikt av moderföretagets och koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderföretaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm den 30 november 2022

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Lars-Johan Jarnheimer
Vice ordförande

Monica Caneman
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Henriette Hallberg Thygesen
Styrelseledamot

Nina Bjornstad
Styrelseledamot

Michael Friisdahl
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Kim John Christiansen
Styrelseledamot

Anko van der Werff
Verkställande direktör och koncernchef

Bokslutskommunikén har ej varit föremål för revision.

TRAFIKTALSINFORMATION

REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Förändr. mot f.g. år	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	5 398	3 489	54,7%	17 029	7 380	130,7%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	7 290	3 792	92,2%	22 058	7 748	184,7%
ASK, säteskilometer (milj.)	9 602	6 574	46,1%	31 688	16 585	91,1%
Kabinfaktor	75,9%	57,7%	18,2 ¹	69,6%	46,7%	22,9 ¹
Passageraryield, valutajusterad	1,06	1,11	-4,3%	1,05	1,13	-6,9%
Passageraryield, nominell	1,06	1,05	0,8%	1,05	1,08	-2,9%
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,81	0,64	26,0%	0,73	0,53	38,7%
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,81	0,61	32,7%	0,73	0,51	44,7%
RASK, valutajusterad	0,90	0,77	17,7%	0,86	0,70	22,9%
RASK, nominell	0,90	0,73	24,0%	0,86	0,67	28,1%

¹⁾ Siffror i procentenheter

TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021	Förändr. mot f.g. år	Nov-okt 2021-2022	Nov-okt 2020-2021	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	5 759	3 629	58,7%	17 868	7 585	135,6%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	8 240	4 143	98,9%	24 317	8 256	194,5%
ASK, säteskilometer (milj.)	10 684	7 026	52,1%	34 371	17 253	99,2%
Kabinfaktor	77,1%	59,0%	18,1 ¹	70,7%	47,9%	22,8 ¹
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-0,89	-0,86	3,5%	-0,96	-1,00	-7,7%
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,89	-0,79	12,6%	-0,96	-0,98	-2,7%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,63	-0,69	-8,5%	-0,72	-0,86	-19,3%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,62	-0,64	-3,1%	-0,71	-0,84	-16,2%

¹⁾ Siffror i procentenheter

SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Aug-okt 2022 vs. Aug-okt 2021		Nov-okt 2021-2022 vs. Nov-okt 2020-2021	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	423,9%	105,4%	577,8%	120,5%
Europa/Intraskand	45,6%	29,6%	155,9%	113,5%
Inrikes	24,5%	20,2%	64,8%	28,1%

PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Okt 2022	Okt 2021	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	7,5	5,7	31,6%
Kabin, Blocktimmar/år	699	589	18,7%
Piloter, Blocktimmar/år	526	397	32,5%

Miljöeffektivitet	Okt 2022	Okt 2021	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton (R12mån)	2 392	1 189	101,2%
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram (R12mån)	53,2	52,2	1,9%

FLYGPLANSFLOTTA

SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 OKTOBER 2022

SAS-koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Connect	SAS Link	Wet Lease	I trafik för SAS-koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/350	7,7	7	6		13	13				13	2	
Airbus A320-familjen	6,6	19	57		76	56	20			76	26	
Boeing 737NG	15,9	10			10	10				10		
Embraer E195-100	14,9		4		4			4		4		6
Bombardier CRJ	8,2			25	25				25	25		
ATR-72	9,1			6	6				6	6		
Summa flygplan i trafik	8,1	36	67	31	134	79	20	4	31	134	28	6
Flygplan under utfasning												
Summa		-	-	-	-							

Flygplan på fast order FY23 –FY25 per 31 oktober 2022	FY23	FY24	FY25	Summa
Airbus A320neo	15	7	4	26
Embraer E195-100	6			6
Airbus A350		2		2
Summa	21	9	4	34



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

SAS beräknar olika alternativa nyckeltal, APM (Alternative Performance Measures, APM-mått), vilka kompletterar de mått som definieras i tillämpliga regler för finansiell rapportering. Nyckeltalen underlättar jämförelser mellan olika perioder och används för intern analys av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning och anses därmed också ge externa intressenter som investerare, analytiker, ratinginstitut och andra värdefull information. Rapporterad information för räkenskapsår 2019/2020 samt 2020/2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1. För definitioner, se avsnitt Definitioner och aktieägareinformation. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på www.sasgroup.net under Investor relations.

	31 okt 2022	31 okt 2021
Avkastning på investerat kapital (ROIC)	-8 %	-13 %
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	23,3x	n/a
Finansiell beredskap	60 %	60 %
Avkastning på eget kapital	-261 %	-84 %
Soliditet	1 %	12 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	33 657	26 770
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-0,94	-0,16
Skuldsättningsgrad	44,1	4,1
Räntetäckningsgrad	-1,7	-4,4

¹⁾ Nyckeltal per 31 oktober 2021 har omräknats med anledning av ny redovisningsprincip "IFRS IC's - Cloud computing arrangement costs". Se not 1.

RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2020–2021	Feb–apr 2022	Feb–apr 2021	Maj–jul 2022	Maj–jul 2021	Aug–okt 2022	Aug–okt 2021
Intäkter	5 545	2 282	7 048	1 932	8 580	3 982	10 651	5 762
Rörelseresultat (EBIT)	-1 329	-2 150	-763	-2 018	-1 148	-852	-92	-474
EBIT-marginal	-24,0 %	-94,2 %	-10,8 %	-104,5 %	-13,4 %	-21,4 %	-0,9 %	-8,2 %
Resultat före skatt (EBT)	-2 597	-1 915	-1 557	-2 331	-1 991	-1 334	-1 701	-945
Periodens resultat	-2 442	-2 033	-1 520	-2 410	-1 848	-1 336	-1 238	-744
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 621	-1 927	-1 613	-2 331	-2 081	-1 213	-1 626	-911
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,34	-0,28	-0,21	-0,35	-0,25	-0,18	-0,17	-0,12
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-392	-5 458	2 599	-2 922	-472	967	786	1 120
Medelantal anställda (FTE)	6 326	4 983	6 881	4 476	7 435	5 190	7 492	6 214

DEFINITIONER OCH AKTIEÄGAREINFORMATION

SAS använder olika nyckeltal, inklusive alternativa nyckeltal (APM), för intern analys och extern kommunikation av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning. Syftet med dessa alternativa nyckeltal är att visa verksamhetsanpassade mått som i tillägg till övriga nyckeltal ger olika intressenter möjlighet att än bättre bedöma och värdera SAS historiska, nuvarande och framtida utveckling och ställning.

AEA – The Association of European Airlines. En sammanslutning av de största europeiska flygbolagen.

AOC (Air Operator Certificate) – Flygoperativt tillstånd.

ASK, offererade säteskilometer – Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

ATK, offererade tonkilometer – Antalet tillgängliga kapacitetston för transport av både passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i km som kapaciteten flygs.

Avkastning på eget kapital – Periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget i relation till genomsnittligt eget kapital exklusive innehav utan bestämmande inflytande.

Avkastning på investerat kapital (ROIC) – Rörelseresultat (EBIT) justerat med teoretisk skatt i relation till genomsnittligt eget kapital och finansiell nettoskuld.

Betalda passagerarkilometer (RPK) – Se RPK.

Betalda tonkilometer (RTK) – Se RTK.

Blocktimmar – Avser tiden från det att flygplanet lämnar gate till dess att det ankommer vid gate.

Börsvärde – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

CAGR – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

CASK – Se enhetskostnad.

Code share – När ett eller flera flygbolags flygnummer anges i tidtabellen på en flygning, medan endast ett av bolagen utför själva flygningen.

EBIT – Rörelseresultat.

EBIT-marginal – Rörelseresultat (EBIT) dividerat med intäkterna.

Justerad EBITDA – Rörelseresultat (EBIT) före resultatandelar från intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och andra anläggningstillgångar samt av- och nedskrivningar.

Justerad EBITDA-marginal – Justerad EBITDA dividerat med intäkterna.

EBT – Resultat före skatt.

EES – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie – Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till totalt antal utestående stamaktier.

Enhetsintäkt – Se PASK.

Enhetskostnad (CASK) – Summa personalkostnader, övriga rörelsekostnader, leasingkostnader flygplan och avskrivningar justerade för valuta och jämförelsestörande poster, minskade med övriga rörelseintäkter per ASK (reguljär och charter).

Finansiell beredskap – Likvida medel, samt outnyttjade kreditfaciliteter med en löptid på minst tre månader, i relation till fasta kostnader. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personalkostnader, övriga externa kostnader samt finansiella intäkter och kostnader exklusive valutakursdifferenser på leasingskulder, under de senaste 12 månaderna.

Finansiell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

Finansiell nettoskuld – Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto. I nyckeltalet definieras räntebärande skulder som summan av långfristiga räntebärande skulder, långfristiga räntebärande leasingskulder, kortfristiga räntebärande skulder och kortfristiga räntebärande leasingskulder. Räntebärande tillgångar definieras som summan av pensionsmedel, långfristiga räntebärande fordringar, kortfristiga övriga räntebärande fordringar och likvida medel.

Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA – Genomsnittlig finansiell nettoskuld i relation till justerad EBITDA. Finansiell nettoskuld genom justerad EBITDA (Rörelseresultat (EBIT) före resultatandelar från intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och andra anläggningstillgångar samt av- och nedskrivningar).

FTE – Medelantal anställda.

IATA – International Air Transport Association. En global sammanslutning med nästan 300 flygbolag.

ICAO – International Civil Aviation Organization. FN:s fackorgan för internationell civil luftfart.

Interline-intäkter – Biljettavräkning mellan flygbolag.

Intresseföretag – Företag där SAS koncernens ägarandel uppgår till minst 20 % och högst 50 %.

Jämförelsestörande poster – I syfte att underlätta jämförelse av SAS underliggande resultat i olika perioder identifieras jämförelsestörande poster. Dessa poster utgörs av nedskrivningar, omstrukturingskostnader, realisationsresultat och övriga jämförelsestörande poster. De uppstår till följd av specifika händelser och är poster som såväl ledning som externa bedömare beaktar vid analys av SAS. Genom att redovisa resultat exklusive jämförelsestörande poster visas det underliggande resultatet vilket underlättar jämförbarhet mellan olika perioder.

Kabinfaktor – RPK dividerat med ASK. Beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga platser.

Kapitalandelsmetoden – Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade överrespektive undervärden.

Kapitaliserade leasingkostnader (x7) – Den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing, netto multiplicerad med sju.

Koldioxid (CO₂) – En färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen. Flygindustrins koldioxidutsläpp minskas genom en övergång till mer flygbränsleeffektiva flygplan.

LCC – Low Cost Carrier. Lågst kostnadsbolag.

NPV – Nuvärde, netto, används bland annat vid beräkning av den kapitaliserade framtida kostnaden för operationell flygplansleasing.

Nyttjanderättstillgångar (RoU) – Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen.

Offererade säteskilometer – Se ASK.

Offererade tonkilometer – Se ATK.

Operationell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämsställs med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

PASK, enhetsintäkt – Passagerarintäkter dividerat med ASK (reguljär).

RASK – Totala trafikintäkter dividerat med total ASK (reguljär+charter).

Regularitet – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

Resultat per stamaktie (EPS) – Periodens resultat hänförligt till moderföretagets ägare med avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

RPK, Betalda passagerarkilometer – Antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som de flyger.

RTK, Betalda tonkilometer – Antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.

SAS, Skandinaviens ledande flygbolag, med knutpunkter i Köpenhamn, Oslo och Stockholm, flyger till resmål i Europa, USA och Asien. Inspirerade av vårt skandinaviska arv och hållbarhet, strävar SAS efter att vara världsledande inom hållbart flyg. Vi ska minska de totala koldioxidutsläppen med 25 procent till år 2025, genom att använda mer hållbart flygbränsle och vår moderna flotta med bränsleeffektiva flygplan. Förutom flygverksamheten, erbjuder SAS markötjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster. SAS är en av grundarna av Star Alliance™ och tillsammans med partnerbolagen erbjuds ett stort antal destinationer runt om i världen.

SAS AB är moderföretaget i SAS och är noterat på börserna i Stockholm (primärnotering), Köpenhamn och Oslo. Huvuddelen av verksamheten och tillgångarna finns i SAS Konsortiet med undantag för SAS Cargo, SAS Ground Handling och SAS EuroBonus, som är direktägda av SAS AB.

FINANSIELL KALENDER

Månatlig trafikalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på www.sasgroup.net under Investor Relations.

24 januari 2023	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2021/2022
24 februari 2023	Delårsrapport Kv. 1 (nov 2022-jan 2023)
16 mars 2023	Årsstämma
1 juni 2023	Delårsrapport Kv. 2 (feb 2023-apr 2023)
1 september 2023	Delårsrapport Kv. 3 (maj 2023-jul 2023)
30 november 2023	Bokslutskommuniké (nov 2022-okt 2023)

INVESTOR RELATIONS



IR-kontakt

Louise Bergström, Vice President Investor Relations
Tel: +46 70 997 04 93
E-post: investor.relations@sas.se

Räntetäckningsgrad – Rörelseresultat (EBIT) ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

Rörelsekapital – Summan av ej räntebärande omsättningstillgångar och ej räntebärande finansiella anläggningstillgångar exklusive kapitalandelar i intresseföretag och andra värdepappersinnehav minus ej räntebärande skulder.

Sale and leaseback – Försäljning av en tillgång (flygplan, fastighet etc.) som sedan hyrs tillbaka.

Skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

Soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning.

Sysselsatt kapital – Totalt kapital enligt balansräkningen med räntefria skulder frånräknade.

Total kabinfaktor – RTK dividerat med ATK.

WACC – Genomsnittlig total kapitalkostnad, består av den genomsnittliga kostnaden för skulder, eget kapital. Finansieringskällorna beräknas och vägs i enlighet med dagens marknadsvärde för eget kapital och skulder.

Wet lease-avtal – Inhyrning av flygplan inklusive besättning.

Yield – Passagerarintäkter dividerat med RPK (reguljär).