

# STÄRKT EFTERFRÅGAN FRÅN PASSAGERARNA OCH FRAMSTEG MED VÅR TRANSFORMATIONSPLAN

## NYCKELTAL – FÖRSTA KVARTALET 2023

**+42%**

Totala intäkter vs föregående år

**+53%**

Totala rörelsekostnader vs föregående år

**+48%**

Passagerare totalt vs föregående år

## NOVEMBER 2022–JANUARI 2023

- Intäkter: 7 896 (5 545) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -2 449 (-2 597) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -2 451 (-2 621) MSEK
- Periodens resultat: -2 709 (-2 442) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,37 (-0,34) SEK

## VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- Den 13 januari slutförde SAS förhandlingarna med leasegivarna inom ramen för bolagets chapter 11-process. SAS nådde avtal med totalt 15 leasegivare, som står för sammanlagt 59 flygplan.
- SAS fortsätter att arbeta för att uppfylla vissa villkor i DIP-låneavtalet för att kunna utnyttja den andra delen av DIP-finansieringen så snart som möjligt under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023 (februari-april 2023).
- 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

- SAS upprepar sina prognoser för räkenskapsåret 2022/2023 och ser över sina prognoser på längre sikt för räkenskapsåren 2023/2024 till 2025/2026. Se mer på sidan 9.

## FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv1	
	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2021-2022
Intäkter	7 896	5 545
Rörelseresultat (EBIT)	-2 634	-1 329
EBIT-marginal	-33%	-24%
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 451	-2 621
Periodens resultat	-2 709	-2 442
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 685	-114

	31 jan 2023	31 okt 2022	31 jan 2022
Avkastning på investerat kapital	-11%	-8%	-11%
Finansiell nettoskuld/justerad EBITDA	N/A	23,3x	148x
Finansiell beredskap	38%	60%	48%
Soliditet	-4%	1%	7%
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,37	-0,97	-0,34

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande den 24 februari 2023 kl. 08:00 CET.

# VD-ORD

Vi är glada över att så många passagerare kommer tillbaka till SAS. Trenden med ökad efterfrågan från passagerare fortsatte under första kvartalet. Det totala antalet passagerare för SAS ökade med 48 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Kabinfaktorn på 69,3 procent var på samma nivå som före pandemin (69,5), första kvartalet 2019/2020. Samtidigt ökade vår valutajusterade passageraryield med närmare 7 procent jämfört med första kvartalet 2021/2022.

Till följd av den normala säsongeffekten är vinterhalvåret lugnare med ett lägre antal passagerare. Ekonomisk osäkerhet med stigande räntor och kostnadsinflation kommer sannolikt att påverka resebranschen ett tag framöver. Samtidigt är den underliggande efterfrågan på resor god och den starka trenden fortsätter. Vi fortsätter att förbereda oss på en aktiv sommarsäsong 2023, med en förväntad ökad efterfrågan och kapacitet som skall matcha detta. Under kvartalet meddelade vi att vi öppnar 20 nya linjer för sommaren 2023. Det innebär att vi totalt kommer att ha mer än 5 000 flygningar på veckobasis, till över 100 destinationer i sommar. Vi ser fram emot att välkomna våra kunder ombord.

SAS fortsätter att göra goda framsteg i vår chapter 11-process i USA och i arbetet med att nå de övergripande målen inom ramen för SAS FORWARD-planen. Under kvartalet slutförde vi våra förhandlingar med leasinggivare av flygplan och har därmed ingått avtal med sammanlagt 15 leasinggivare, som står för totalt 59 flygplan. Genom dessa avtal förväntar vi oss att nå de uppsatta målen för kostnadsbesparingar, avseende årlig flygplansleasing och finansieringskostnader. Vi samarbetar med olika 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 stärka balansräkningen i linje med målen för SAS FORWARD, samt att arbeta för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan.



Anko van der Werff, vd och koncernchef

Vi är tacksamma gentemot de intressenter som arbetar konstruktivt med oss. Vi ser fram emot att fortsätta det samarbetet, för att lyckas med SAS FORWARD-planen och för att bli ett konkurrenskraftigt och finansiellt starkt flygbolag.

### **KVARTALSRESULTAT**

SAS noterade en stark efterfrågan från passagerarna under kvartalet. Det totala antalet passagerare ökade med 48 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Vår RPK ökade med 46,3 procent medan kapaciteten ökade med 18 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Kabinfaktorn på 69,3 procent var på samma nivå som före pandemin, 69,5 för första kvartalet under 2019/2020.

Resultatet före skatt (EBT) slutade på -2,4 miljarder SEK vilket är en förbättring med 0,1 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år. Priset på flygbränsle fortsätter att vara en stor utmaning för vår verksamhet.

SAS behåller fokus på kostnadsbesparingar i hela bolaget för att säkerställa konkurrenskraftiga kostnader. De totala rörelsekostnaderna under kvartalet slutade på 10,5 miljarder SEK. De totala rörelseintäkterna uppgick till 7,9 miljarder SEK för kvartalet, en förbättring med omkring 2,4 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år, men fortfarande 18,6 procent lägre än första kvartalet 2019/2020, som var opåverkat av covid-19.

Kassan uppgick till 5,3 miljarder SEK i slutet av kvartalet. Operativt kassaflöde uppgick till ett kassautflöde om 1,7 miljarder SEK under kvartalet, jämfört med ett kassautflöde om 0,1 miljarder SEK under motsvarande period föregående år.

### **TRANSFORMATIONSPLANEN – UPPDATERING**

Vi lanserade vår omfattande transformationsplan SAS FORWARD i samband med första kvartalsrapporten för 2021/2022, i slutet av februari 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 20 miljarder SEK i skulder till aktiekapital. I syfte att accelerera genomförandet av den omfattande transformationsplanen SAS FORWARD offentliggjorde SAS, den 5 juli 2022, att Bolaget lämnat in en frivillig ansökan om chapter 11 i USA, ett väletablerat och flexibelt juridiskt ramverk för att rekonstruera bolag med verksamhet i flera jurisdiktioner. Genom denna process strävar SAS efter att nå överenskommelser med viktiga intressenter, rekonstruera Bolagets skulder, konfigurera om flygplansflottan och erhålla ett betydande kapitaltillskott.

Under första kvartalet gjorde SAS framsteg i chapter 11-processen och att nå våra övergripande mål inom ramen för SAS FORWARD-planen. Under kvartalet slutförde vi förhandlingarna med leasegivare, inom ramen för chapter 11-processen. Totalt har vi ingått avtal med sammanlagt 15 leasinggivare, vilka står för 59 flygplan. De ändrade leasingavtalen kräver att rekonstruktionsplanen i chapter 11-processen godkänns och träder i kraft. Genom de ändrade leasingavtalen förväntar vi oss att nå de uppsatta målen för kostnadsbesparingar om minst 1,0 miljarder SEK i minskade utgifter för flygplansleasing och årliga kassaflödespåverkande poster relaterade till flygplansfinansiering, som en del av SAS FORWARD-planen.

Under kvartalet fick vi godkännande från den amerikanska domstolen för de 5,5-åriga kollektivavtalen med SAS Scandinavias pilotfackförbund, som förhandlades fram i juli förra året. Vi har också ingått ett nytt kollektivavtal med fackförbund i Norge, som sträcker sig fram till den 31 mars 2024. Det är ett viktigt steg för att säkerställa fortsatt framgång inom ramen för SAS FORWARD-planen.

Efter kvartalets slut nådde SAS ett förnyat långvarigt avtal med Amadeus, ett av våra viktigaste reseteknikföretag. Avtalet kommer att leverera effektivitet inom distributions- och IT-området, i linje med våra mål i SAS FORWARD-planen, och säkerställer att SAS fortsätter att ligga i framkant av teknikutvecklingen.

### **NYA LINJER OCH DESTINATIONER**

Som en del av SAS strategi att stärka vårt erbjudande för skandinaviska resenärer och att anpassa oss till den relativa ökningen i efterfrågan på fritidsresor har SAS offentliggjort flera nya linjer under kvartalet. I december meddelade vi att vi öppnar 20 nya linjer under sommaren 2023. Det innebär att vi totalt kommer att ha mer än 5 000 flygningar på veckobasis, till över 100 destinationer i sommar. Det nya sommarprogrammet inkluderar mer än 200 linjer, och antalet flygningar kommer att fortsätta öka på de stora inrikeslinjerna samt skandinaviska och internationella linjer. Vi ser fram emot en sommar med hög aktivitet och att välkomna våra kunder ombord.

Destinationer i USA fortsätter att skapa efterfrågan för fler och mer frekventa avgångar och vi annonserade två nya interkontinentala linjer från Göteborg och Aalborg till New York under kvartalet. Flygningarna kommer att genomföras under hela sommarsäsongen 2023 och

de kommer att återkomma under sommarsäsongen 2024. Vi lanserade också en ny linje från Köpenhamns flygplats till John F. Kennedy International Airport i New York under kvartalet, fem flygningar per vecka från Köpenhamn och dagliga flygningar under sommaren. Sedan december 2022 erbjuder SAS också mer frekventa avgångar mellan Köpenhamns flygplats och Shanghai Pudong International Airport.

### **STAR ALLIANCE UTSEDD TILL VÄRLDENS LEDANDE FLYGBOLAGSALLIANS – FÖR TREDJE ÅRET I RAD**

I november utsågs Star Alliance för tredje året i rad till världens ledande flygbolagsallians vid World Travel Awards. Den årliga utmärkelsen delas ut på grundval av en världsomspännande omröstning bland kvalificerade chefer som arbetar inom rese- och turismbranschen och privatresor. SAS är mycket stolta över att vara en del av alliansen och att vinna priset för tredje året i rad är verkligen ett bevis på hög kvalitet, för SAS och för hela Star Alliance-nätverket.

### **RESAN MOT HÅLLBART FLYG**

SAS strävar efter att vara världsledande inom hållbart flyg och vi är stolta deltagare i ett EU-finansierat forskningsprojekt på Köpenhamns flygplats som påbörjades under första kvartalet. Syftet med projektet är att undersöka påverkan från hållbart flygbränsle (SAF) på lokal luftkvalitet. Luftkvaliteten vid SAS flygningar, där 35 procent av bränslet består av hållbart flygbränsle, har uppmätts på daglig basis. Förhoppningsvis ser vi positiva resultat avseende luftkvaliteten och arbetsmiljön, vilket kommer att förstärka den positiva klimatpåverkan vid användandet av hållbart flygbränsle även på högre altituder.

Med start i vår kommer Go Smart- och Plus Pro-resenärer att kunna köpa biljetter med 50% hållbart flygbränsle (såsom biobränsle) – för att minska koldioxidutsläppen från sin SAS-resa. Detta är ett av SAS initiativ, som ledare inom hållbart flyg och som jobbar hårt för att minska utsläppen. SAS kommer att fortsätta att investera i moderna bränslesnåla flygplan, hållbara flygbränslen, framväxande teknologier och hållbara produkter och tjänster.

### **FRAMÅTBlick – FINANSIELLA PROGNOser**

Ekonomisk osäkerhet med stigande räntor och kostnadsinflation kommer sannolikt att påverka resebranschen ett tag framåt. Samtidigt är den underliggande efterfrågan på resor god och den starka trenden fortsätter.

Vi upprepar våra finansiella prognoser för 2022/2023 och förväntar oss att intäkterna kommer att nå cirka 40 miljarder SEK, och resultatet före skatt (EBT), exklusive vinster eller förluster relaterade till slutförandet av chapter 11-processen, kommer att uppgå till en förlust på cirka 4-5 miljarder SEK.

Vi ser för närvarande över våra långsiktiga prognoser för räkenskapsåren 2024-2026. Den preliminära bedömningen, baserat på en starkare återhämtning i efterfrågan än väntat, är att våra intäkter för 2025/2026 blir högre än vår prognos i september 2022, på 49 miljarder kronor. Vi upprepar vår prognos att bolaget kommer att nå positiv EBT under 2023/2024, men EBT under 2025/2026 förväntas bli högre än vår tidigare bedömning i september 2022 på 3-4 miljarder SEK. Vi kommer att informera marknaden om uppdaterade prognoser för räkenskapsåren 2024-2026 senare.

Vi fortsätter att förbereda oss på en sommarsäsong med hög aktivitet under 2023. Inför sommarsäsongen planerar vi att lansera 20 nya linjer och att rekrytera samt återanställa ett stort antal medarbetare för att kunna möta den förväntade ökande efterfrågan.

Vi samarbetar med olika intressenter som en del av nästa fas i chapter 11-processen. Detta inkluderar en process för kapitalanskaffning som krävs för att genomföra SAS FORWARD-planen samt att arbeta för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan. Kapitalanskaffningsprocessen förväntas att börja under det andra kvartalet. Vi fortsätter att arbeta för att uppfylla vissa villkor i DIP-låneavtalet för att kunna utnyttja den andra delen av DIP-finansieringen så snart som möjligt under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023 (februari-april 2023).

Jag är tacksam för det hårda arbete som mina medarbetare på SAS utför för att säkerställa att vi tar hand om våra kunder på bästa sätt, och att säkerställa att kunderna får den service samt kvalitet förväntas. Tack till alla för goda insatser!

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

Anko van der Werff  
Vd och koncernchef  
Stockholm den 24 februari 2023

# KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1 2023

MSEK Resultaträkning	Nov-jan 22-23	Nov-jan 21-22	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter	Föränd- ring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	7 896	5 545	+2 351	+298	+2 053
Totala rörelsekostnader	-10 530	-6 874	-3 656	-601	-3 055
Rörelseresultat (EBIT)	-2 634	-1 329	-1 305	-303	-1 002
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597	+148	+1 511	-1 363

### Intäkter

Intäkterna uppgick till 7 896 (5 545) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 2 053 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 57 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 653 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 1 099 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 346 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 133 MSEK och de valutajusterade charterintäkterna var 63 MSEK högre än föregående års kvartal. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 169 MSEK lägre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 194 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående

år, främst till följd av högre intäkter från försäljning av EuroBonus-poäng och andra volymrelaterade intäkter.

### Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 934 (-1 652) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 211 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -2 481 (-1 136) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 84 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 389 MSEK. Det ökade flygbränslepriset hade en negativ påverkan på kostnaderna om 529 MSEK. Effekter av emissionsrätter var negativa om 159 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -725 (-569) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 19 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolymerna.

Övriga externa kostnader uppgick till -4 248 (-2 362) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 1 605 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt administrativa tjänster. Valutajusterade försäljnings- och distributionskostnader ökade med 212 MSEK främst till följd av högre volymer. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 264 MSEK. Kostnader för administrativa

tjänster ökade med 513 MSEK (valutajusterad) och inkluderar rådgivararvodena i den pågående chapter 11-processen.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -1 148 (-1 183) MSEK, en minskning med 35 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

### Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till 185 (-1 268) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 1 453 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen är främst hänförlig till valutavärdering av leasingskulder som i år hade en positiv påverkan om 885 MSEK jämfört med föregående år som hade en negativ påverkan om 929 MSEK. Övrig förändring om -361 MSEK jämfört med samma period föregående år beror främst på ökade kostnader till följd av DIP-finansieringen. Se not 5.

### Periodens resultat

Rörelseresultatet uppgick till -2 634 (-1 329) MSEK och resultat före skatt uppgick till -2 449 (-2 597) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -2 709 (-2 442) MSEK och periodens skatt till -260 (155) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutavärdering av leasingskulder.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 298 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 601 MSEK. Valutakurserna påverkade

rörelseresultatet negativt om 303 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 1 814 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv netto-påverkan om 1 511 MSEK på resultat före skatt.

### Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 2 (24) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av två A320 flygplan samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11. Föregående år bestod främst av reavinst från försäljning av två 737-800 flygplan samt sale and leasebacktransaktioner av två reservmotorer.

## BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING

### Tillgångar

*Immateriella och materiella anläggningstillgångar* minskade med 2 466 MSEK sedan 31 oktober 2022. I förändringen ingår periodens investeringar om 1 144 MSEK, avskrivningar om -297 MSEK, försäljningar om -1 158 MSEK samt övriga effekter om -2 155 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 375 MSEK samt leveransbetalningar för två nya A320 flygplan om 679 MSEK. Övriga flygplansinvesteringar uppgick till 90 MSEK och består av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar återlämning av leasekontrakt avseende en A350 i chapter 11 om cirka -1 500 MSEK samt omräkningsdifferenser om drygt -650 MSEK.

*Nyttjanderättstillgångar* ökade med 233 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick till 916 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för två A320 samt en reservmotor. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna netto med 166 MSEK och avskrivningar uppgick till -851 MSEK. Valutaeffekt uppgick till 1 MSEK.

*Finansiella tillgångar* minskade med 661 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

*Uppskjutna skattefordringar* minskade med 122 MSEK. Minskningen är främst hänförligt till effekter av valutaomvärdering av leasingskulder. Inga underskott är aktiverade under kvartalet.

*Kortfristiga fordringar* ökade med 214 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförligt till högre kundfordringar.

*Likvida medel* uppgick till 5 273 (8 654) MSEK per 31 januari 2023. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 3 645 (3 847) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (60 %) av SAS fasta kostnader.

### Eget kapital och skulder

*Eget kapital* minskade med 3 295 MSEK till -2 533 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -2 709 MSEK, förändringar i kassaflödes-säkringar om -51 MSEK och negativa aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 523 MSEK.

*Långfristiga skulder* minskade med 2 288 MSEK och *kortfristiga skulder* minskade med 646 MSEK. Den totala minskningen av skulderna var 2 934 MSEK och var främst hänförligt till amorteringar, valutaomvärdering, samt återlämning av en A350. Minskningen dämpades av ny upplåning samt ökad trafikavräkningsskuld.

### Räntebärande skulder

Den 31 januari 2023 uppgick de räntebärande skulderna till 42 251 (45 519) MSEK, en minskning med 3 268 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 825 MSEK respektive 1 377 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingskulder uppgick till 1 119 MSEK respektive 789 MSEK. Återlämning av leasekontrakt i chapter 11 har minskat skulderna med drygt 1 500 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulderna med cirka 1 700 MSEK och andra poster har netto ökat skulderna med cirka 220 MSEK.

### Finansiell nettoskuld

Den 31 januari 2023 uppgick den finansiella nettoskulden till 33 809 (33 657) MSEK, en ökning med 152 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Ökningen beror främst på nya leasingskulder om 1 119 MSEK samt det negativa kassaflödet före finansieringsverksamheten om 1 688 MSEK. Ökningen motverkas av en positiv effekt på valutaomvärdering om cirka 1 550 MSEK, samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11 som minskade skulderna med drygt 1 500 MSEK.

### Nyckeltal

Per 31 januari 2023 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till - 11%, en försämring med 3 procentenheter sedan 31 oktober 2022. Minskningen är främst hänförligt till ett försämrat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 38 % (60 %) vid utgången av kvartalet. En lägre kassaposition samt högre fasta kostnader var anledningen till förändring i nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/justerad EBITDA per 31 januari 2023 var negativ. Per 31 oktober 2022 var nyckeltalet 23,3x.

Per 31 januari 2023 uppgick soliditeten till -4 %, jämfört med 1 % per 31 oktober 2022. Försämringen beror främst på ett minskat eget kapital till följd av periodens negativa resultat.

### KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för perioden uppgick till -3 385 (-831) MSEK. Likvida medel uppgick till 5 273 MSEK, jämfört med 8 654 MSEK per 31 oktober 2022.

### Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under perioden till -2 173 (-676) MSEK. Kassaflödesminskningen beror till största del på sämre valutajusterat resultat.

Rörelsekapitalförändringen var positiv under perioden och uppgick till 488 (562) MSEK. Kvartalets positiva utfall beror främst på en ökad trafikavräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning men har delvis bromsats av ökade kundfordringar samt utbetalningar av kompensation för inställda och försenade flyg.

Kassaflödet från den löpande verksamheten för perioden uppgick till -1 685 (-114) MSEK.

### Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 1 201 (857) MSEK och avser främst flygplan 1 144 (857) MSEK samt förvärvat dotterbolag om 57 (0) MSEK som äger tre fastigheter av mindre redovisat värde i anslutning till Kastrup vilka tidigare hyrts av SAS.

Periodens investeringar i flygplan består av två A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

Under perioden har en motor sålts och två A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 1 198 (600) MSEK.

### Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 825 (89) MSEK medan amorteringarna uppgick till 1 377 (138) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 789 (639) MSEK.

### MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 14 (12) MSEK och rörelsekostnader uppgick till -552 (-44) MSEK. Finansnettot uppgick till 97 (86) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -1 840 (-) MSEK. Periodens resultat uppgick till -2 281 (54) 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

- Den 13 januari slutförde SAS förhandlingarna med leasegivarna inom ramen för bolagets chapter 11-process. SAS nådde avtal med totalt 15 lease-givare, som står för sammanlagt 59 flygplan.
- SAS fortsätter att arbeta för att uppfylla vissa villkor i DIP-låneavtalet för att kunna utnyttja den andra delen av DIP-finansieringen så snart som möjligt under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023 (februari-april 2023).
- 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.
- Arbetet med SAS FORWARD går framåt och i december fick SAS godkännande från den amerikanska domstolen för det 5,5-åriga kollektivavtal med SAS Scandinavias pilotfackförbund, vilket förhandlades fram i juli förra året.

## HÄNDELSE EFTER 31 JANUARI 2023

- Inga väsentliga händelser har ägt rum efter kvartalets slut.

## 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 upprepar sina prognoser för räkenskapsåret 2022/2023. SAS förväntar sig att intäkterna kommer att uppgå till cirka 40 miljarder SEK under räkenskapsåret 2022/2023, samt förväntar sig att resultatet före skatt (EBT), exklusive vinster eller förluster relaterade till chapter 11-processens slutförande, kommer att uppgå till en förlust på cirka 4-5 miljarder SEK för samma period.

SAS ser över sina prognoser på längre sikt, för räkenskapsåren 2023/2024 till 2025/2026. I september 2022 var SAS bedömning att intäkterna skulle återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2024/2025. Under räkenskapsåret 2025/2026 förväntades intäkterna uppgå till cirka 49 miljarder SEK. Till följd av starkare återhämtning av efterfrågan än väntat är SAS preliminära bedömning att intäkterna för räkenskapsåret 2025/2026 kommer att bli högre än 49 miljarder SEK. För resultatet före skatt var SAS bedömning i september 2022 att bolaget skulle 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. SAS upprepar sin prognos att bolaget kommer att nå positivt resultat före skatt under räkenskapsåret 2023/2024, men bedömer preliminärt att EBT kommer att vara högre än 3-4 miljarder SEK under räkenskapsåret 2025/2026.

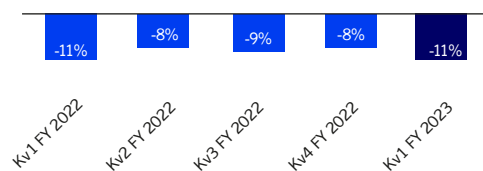
Under det andra halvåret 2023 förväntas skulder eller skuldliknande poster om 20 miljarder SEK konverteras eller minskas genom chapter 11-processen. Under förutsättning att SAS FORWARD-planen genomförs framgångsrikt förväntar sig SAS att uppnå en stark finansiell ställning och Bolaget har som målsättning 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. SAS kommer att offentliggöra uppdaterade prognoser för räkenskapsåren 2023/2024 till 2025/2026 senare.

*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 nuvarande bedömningen av de finansiella prognoserna baserad på följande antaganden vad gäller valutakurser: en växelkurs om 10,22 SEK/USD till och med utgången av räkenskapsåret 2022/2023, 9,48 SEK/USD för räkenskapsåret 2023/2024 och 8,75 SEK/USD för räkenskapsåret 2024/2025 och därefter; samt följande antagande vad gäller bränslepris: 946 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.*

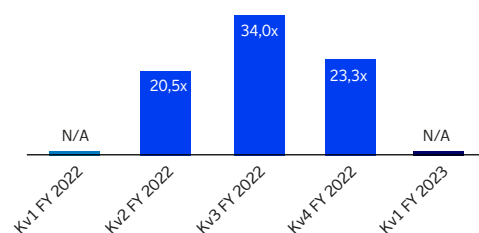
## AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

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



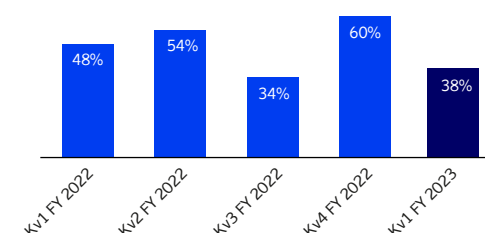
## FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

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



## FINANSIELL BEREDSKAP, %

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



# 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 tre 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 2021/22, sid 102, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar - flygplan; Hybridobligationer; Rättstvister; Claims kopplade till chapter 11 samt pilotstrejk.

Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och påverkan från covid-19-pandemin beskrivs på sidan 17

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

## KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2022–OKT 2023, MILJARDER SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	9,5	10,0	10,5	11,0	11,5
700 USD/ton	8,7	9,0	9,3	9,7	10,0
800 USD/ton	9,4	9,8	10,1	10,5	10,9
900 USD/ton	10,1	10,5	10,9	11,4	11,8
1000 USD/ton	10,9	11,3	11,8	12,2	12,6
1100 USD/ton	11,6	12,1	12,6	13,0	13,5

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

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 valutoptioner. 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 78 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultateffekt på 153 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med införandet av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell leaseingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men

motsvarande leasingkulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK är betydande. Påverkan från omräkningen av skulder i USD till SEK skapar en hög 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 leasingkulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/SEK för den utvalda delen av leasingkuldena 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 leasingkulder denominerade i USD att påverka finansnettot i resultaträkningen.

Baserat på leasingkulder om cirka 1 780 MUSD och USD-kursen per 31 januari 2023 skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 146 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 39 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.

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 godkändes av den amerikanska domstolen i mitten av september 2022. SAS fortsätter att arbeta för att uppfylla vissa villkor i DIP-låneavtalet för att kunna utnyttja den andra delen av DIP-finansieringen så snart som möjligt under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023 (februari-april 2023).

SAS samarbetar med olika intressenter som en del av nästa fas i chapter 11-processen. Detta inkluderar en kapitalanskaffningsprocess som krävs för att genomföra SAS FORWARD-planen samt att arbeta för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan. Kapitalanskaffningsprocessen förväntas att inledas under andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023.

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.

## 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 dömde 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 detsamma 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	Kv1	
		Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2021-2022
Intäkter	2	7 896	5 545
Personalkostnader		-1 934	-1 652
Flygbränslekostnader		-2 481	-1 136
Luftfartsavgifter		-725	-569
Övriga externa kostnader	3	-4 248	-2 362
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 148	-1 183
Resultatandelar i intresseföretag		4	4
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		2	24
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-2 634</b>	<b>-1 329</b>
Finansiella intäkter och kostnader	5	185	-1 268
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-2 449</b>	<b>-2 597</b>
Skatt		-260	155
<b>Periodens resultat</b>		<b>-2 709</b>	<b>-2 442</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-12	98
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		-51	-338
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		-523	69
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-586</b>	<b>-171</b>
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>-3 295</b>	<b>-2 613</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>			
Periodens resultat		-2 709	-2 442
Periodens totalresultat		-3 295	-2 613
Resultat per stamaktie före och efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-0,37	-0,34

<sup>1</sup> 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	Kv1	
	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2021-2022
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-4	-
Realisationsresultat <sup>1</sup>	2	-24
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-2 451</b>	<b>-2 621</b>

<sup>1</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om -2 (24) MSEK, varav sale and leaseback -2 (11) MSEK under perioden november till januari.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jan 2023	31 okt 2022	31 jan 2022
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	681	692	717
Materiella tillgångar	15 841	18 296	19 157
Nyttjanderättstillgångar	18 073	17 840	16 460
Finansiella tillgångar	10 186	10 847	8 375
Uppskjutna skattefordringar	1 506	1 628	1 297
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>46 287</b>	<b>49 303</b>	<b>46 006</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	273	319	436
Kortfristiga fordringar	5 095	4 881	2 772
Likvida medel	5 273	8 654	3 438
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>10 641</b>	<b>13 854</b>	<b>6 646</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>56 928</b>	<b>63 157</b>	<b>52 652</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Summa eget kapital</b>	<b>-2 533</b>	<b>762</b>	<b>3 803</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	15 034	16 627	13 507
Räntebärande leasingskulder	16 981	17 686	13 973
Andra långfristiga skulder	4 293	4 283	3 751
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>36 308</b>	<b>38 596</b>	<b>31 231</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	6 389	7 379	4 838
Räntebärande leasingskulder	3 847	3 828	3 077
Andra kortfristiga skulder	12 917	12 592	9 703
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>23 153</b>	<b>23 799</b>	<b>17 618</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>56 928</b>	<b>63 157</b>	<b>52 652</b>
Räntebärande tillgångar	17 159	21 114	12 324
Räntebärande skulder	42 251	45 519	35 395
Rörelsekapital	-12 071	-11 692	-9 487

## SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 JANUARI 2023

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	10 186	659
Kortfristiga fordringar	5 095	2 510
Likvida medel	5 273	5 273
Långfristiga skulder	36 308	32 015
Kortfristiga skulder	23 153	10 236
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>33 809</b>

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till [www.sasgroup.net](http://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 <sup>1</sup>	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Summa eget kapital
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2021	8 650	2 899	511	-192	7 615	-13 067	6 416
Periodens resultat						-2 442	-2 442
Periodens totalresultat			-338	98		69	-171
<b>Utgående balans 31 januari 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>173</b>	<b>-94</b>	<b>7 615</b>	<b>-15 440</b>	<b>3 803</b>
Ränta hybridobligation <sup>2)</sup>						-	-
Periodens resultat						-4 606	-4 606
Periodens totalresultat			-417	114		1 868	1 565
<b>Utgående balans, 31 oktober 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-244</b>	<b>20</b>	<b>7 615</b>	<b>-18 178</b>	<b>762</b>
Periodens resultat						-2 709	-2 709
Periodens totalresultat			-51	-12		-523	-586
<b>Utgående balans 31 januari 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-295</b>	<b>8</b>	<b>7 615</b>	<b>-21 410</b>	<b>-2 533</b>

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

<sup>2)</sup> Förfallna räntebetalningar om 366 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022.

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

## KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597
Avskrivningar och nedskrivningar	1 148	1 183
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-2	-24
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-870	762
Betald skatt	0	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>-2 173</b>	<b>-676</b>
Förändring av rörelsekapital	488	562
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-1 685</b>	<b>-114</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 144	-857
Förvärv av dotter- och intresseföretag	-57	-
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	1 198	579
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-3</b>	<b>-278</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Upptagande av lån	825	89
Återbetalning av lån	-1 377	-138
Amorteringar av leasingkulder	-789	-639
Avgift DIP finansiering	-12	-
Övrigt i finansieringsverksamheten	-344	249
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-1 697</b>	<b>-439</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-3 385</b>	<b>-831</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	4	1
Likvida medel vid periodens början	8 654	4 268
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>5 273</b>	<b>3 438</b>

# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 266 361 (230 117) per 31 januari 2023.  
Medelantal anställda uppgick till 2 (2).

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1	
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
Intäkter	14	12
Personalkostnader	-8	-7
Övriga rörelsekostnader	-544	-37
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-538</b>	<b>-32</b>
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-1 840	0
Finansnetto	97	86
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-2 281</b>	<b>54</b>
Skatt	-	-
<b>Periodens resultat</b>	<b>-2 281</b>	<b>54</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jan 2023	31 okt 2022	31 jan 2022
Finansiella anläggningstillgångar	20 081	21 920	25 009
Övriga omsättningstillgångar	193	563	61
Kassa och bank	1	1	0
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>20 275</b>	<b>22 484</b>	<b>25 070</b>
Eget kapital	18 362	20 643	23 406
Långfristiga skulder	1 568	1 623	1 598
Kortfristiga skulder	345	218	66
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>20 275</b>	<b>22 484</b>	<b>25 070</b>

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Reservfond	Överkurs- fond	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel <sup>2</sup>	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2022	8 650	447	2 729	7 615	1 202	20 643
Periodens resultat					-2 281	-2 281
<b>Utgående balans, 31 januari 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>-1 079</b>	<b>18 362</b>

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

2) Förfallna räntebetalningar om 366 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

De nya eller reviderade IFRS som trätt i kraft i november 2022 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.

### 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 10-11 i denna rapport. Verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Förutom det som beskrivs nedan är de kritiska bedömningarna och källorna till osäkerhet i uppskattningar desamma som i senaste årsredovisningen.

Som beskrivit på sidan 11, 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 2022 till januari 2023 har SAS valt att återlämna leasingkontrakt, en B737-700, två 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/långivarna, vilket ledde till att tillgångar och skulder förknippade med kontrakten togs bort från balansräkningen. Som ett steg i chapter 11 förväntar sig SAS att leasegivarna/långivarna 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 omstrukturingsplan 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 tre 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 första kvartalet ökade totala kapaciteten (ASK) med 18,1 % och totala trafiken (RPK) ökade med 46,3 % jämfört med samma period året innan. Antalet passagerare har ökat 48,2 % jämfört med samma period året innan. SAS intäkter ökade 42,4 % 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 första kvartalet 2022/2023 uppgick till -2,4 miljarder SEK. SAS har kontinuerligt 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

pandemiotbrott 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 minskat under kvartalet och likvida medel uppgick till 5,3 miljarder SEK per den sista januari 2023.

SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida förutsättningar lanserades i slutet av februari 2022. Viktiga delar i planen är: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandlingar 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 in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli 2022. 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. Resterande delen av DIP finansieringen förväntas erhållas under andra kvartalet 2022/2023, förutsatt att vissa villkor, som är definierade i DIP-låneavtalet uppnås. SAS förväntar sig att chapter 11 processen i USA slutförs under andra halvåret 2023.

SAS samarbetar med olika 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. Processen förväntas att inledas under andra kvartalet 2022/2023.

Under andra halvåret 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 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.

### RÖRELSESEGMENT OCH UPPEDELNING 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 Intraskandinaviskt. 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**

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
Passagerarintäkter	5 786	3 506
Charterintäkter	238	168
Fraktintäkter	369	464
Övriga trafikintäkter	553	686
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>6 946</b>	<b>4 824</b>
Övriga rörelseintäkter	950	721
<b>Summa</b>	<b>7 896</b>	<b>5 545</b>

**GEOGRAFISK UPPDELNING**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
Passagerarintäkter	1 696	1 215	641	368	1 942	1 177	1 507	746	5 786	3 506
Charterintäkter	0	0	0	0	238	168	0	0	238	168
Fraktintäkter	1	0	1	1	11	8	356	455	369	464
Övriga trafikintäkter	162	237	61	72	185	230	145	147	553	686
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>1 859</b>	<b>1 452</b>	<b>703</b>	<b>441</b>	<b>2 376</b>	<b>1 583</b>	<b>2 008</b>	<b>1 348</b>	<b>6 946</b>	<b>4 824</b>

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
Övriga rörelseintäkter	117	104	276	253	161	134	170	136	226	94	950	721

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–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022
Trafikintäkter										
Passagerarintäkter	1 459	1 055	1 670	1 096	715	460	1 942	895	5 786	3 506
Charterintäkter	57	47	140	91	41	30	0	0	238	168
Fraktintäkter	72	62	65	65	72	99	160	238	369	464
Övriga trafikintäkter	139	206	159	215	68	90	187	175	553	686
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>1 727</b>	<b>1 370</b>	<b>2 034</b>	<b>1 467</b>	<b>896</b>	<b>679</b>	<b>2 289</b>	<b>1 308</b>	<b>6 946</b>	<b>4 824</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>161</b>	<b>134</b>	<b>276</b>	<b>253</b>	<b>117</b>	<b>104</b>	<b>396</b>	<b>230</b>	<b>950</b>	<b>721</b>
<b>Summa</b>	<b>1 888</b>	<b>1 504</b>	<b>2 310</b>	<b>1 720</b>	<b>1 013</b>	<b>783</b>	<b>2 685</b>	<b>1 538</b>	<b>7 896</b>	<b>5 545</b>

## NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2022-2023	Nov–jan 2021-2022
Försäljnings- och distributionskostnader	-556	-325
Cateringkostnader	-302	-153
Hanteringskostnader	-624	-443
Tekniskt flygplansunderhåll	-696	-383
Data- och telekommunikationskostnader	-339	-271
Administrativa tjänster	-652	-131
Wet lease-kostnader	-353	-322
Övrigt	-726	-334
<b>Summa</b>	<b>-4 248</b>	<b>-2 362</b>

## NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2022-2023	Nov–jan 2021-2022
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-1	-10
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-296	-372
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-851	-801
<b>Summa</b>	<b>-1 148</b>	<b>-1 183</b>

## NOT 5 FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2022-2023	Nov–jan 2021-2022
Finansiella intäkter	187	9
Räntekostnader	-633	-167
Övriga finansiella kostnader	-28	-16
Valutakursdifferenser	5	5
Räntekostnader, IFRS 16	-231	-170
Valutakursdifferenser, IFRS 16	885	-929
<b>Summa</b>	<b>185</b>	<b>-1 268</b>

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

	31 jan 2023		31 okt 2022	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<b>MSEK</b>				
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	41	41	31	31
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	26	26	27	27
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	11 271	11 271	14 938	14 938
<b>Summa</b>	<b>11 338</b>	<b>11 338</b>	<b>14 996</b>	<b>14 996</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	8	8	44	44
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	23	23	57	57
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	25 740	24 601	28 614	27 585
<b>Summa</b>	<b>25 771</b>	<b>24 632</b>	<b>28 715</b>	<b>27 686</b>

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 observerbara data. SAS har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbara data.

**VERKLIGT VÄRDEHIERARKI**

MSEK	31 jan 2023			31 okt 2022		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	41	41	-	31	31
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	26	26	-	27	27
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>-</b>	<b>58</b>	<b>58</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	8	8	-	44	44
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	23	23	-	57	57
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>101</b>	<b>101</b>

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att delårsrapporten 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 24 februari 2023

**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

Delårsrapporten har ej varit föremål för revision.

# TRAFIKTALSINFORMATION

## REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	4 465	3 010	48,3%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	5 450	3 712	46,8%
ASK, säteskilometer (milj.)	7 982	6 745	18,3%
Kabinfaktor	68,3%	55,0%	13,3 pp <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	1,06	0,99	6,8%
Passageraryield, nominell	1,06	0,94	12,4%
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,72	0,55	32,5%
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,72	0,52	39,5%
RASK, valutajusterad	0,83	0,72	15,6%
RASK, nominell	0,83	0,68	21,9%

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	4 566	3 082	48,2%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	5 784	3 953	46,3%
ASK, säteskilometer (milj.)	8 351	7 072	18,1%
Kabinfaktor	69,3%	55,9%	13,4 pp <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,13	-0,94	20,8%
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,15	-0,87	31,3%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,84	-0,75	11,9%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,85	-0,71	19,2%

<sup>1</sup>Siffror i procentenheter

## SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Nov–jan 2022–2023 vs. Nov–jan 2021–2022	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	81,7%	36,4%
Europa/Intraskand	31,7%	9,8%
Inrikes	30,9%	9,5%

## PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Januari 2023	Januari 2022	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	7,6	6,4	18,8%
Kabin, Blocktimmar/år	696	655	6,3%
Piloter, Blocktimmar/år	528	473	11,6%

Miljöeffektivitet	Januari 2023	Januari 2022	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton (R12mån)	2 512	1 484	69,3%
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram (R12mån)	53,8	52,1	3,3%

# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 JANUARI 2023

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	8,4	6	6		12	12				12	2	
Airbus A320-familjen	6,7	19	59		78	56	22			78	24	
Boeing 737NG	17,3	6			6	6				6		
Embraer E195-100	15,1		5		5			5		5		5 <sup>1)</sup>
Bombardier CRJ	8,1			22	22				22	22		
ATR-72	9,4			6	6				6	6		
<b>Summa flygplan i trafik</b>	<b>8,0</b>	<b>31</b>	<b>70</b>	<b>28</b>	<b>129</b>	<b>74</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>28</b>	<b>129</b>	<b>26</b>	<b>5</b>
<b>Flygplan under utfasning</b>												
<b>737-800</b>	14,4	4			4							
<b>Summa</b>	<b>14,4</b>	<b>4</b>			<b>4</b>							

<sup>1)</sup> Avsiktsförklaringar är signerade för tre av dessa flygplan per 31 januari 2023

Flygplan på fast order FY23 –FY25 per 31 januari 2023	FY23	FY24	FY25	Summa
Airbus A320neo	13	7	4	24
Embraer E195-100	5			5
Airbus A350		2		2
<b>Summa</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>31</b>



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. För definitioner, se avsnitt Definitioner och aktieägareinformation. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor relations.

	31 jan 2023	31 okt 2022	31 jan 2022
Avkastning på investerat kapital (ROIC)	-11%	-8 %	-11%
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	n/a	23,3x	148x
Finansiell beredskap	38%	60%	48%
Avkastning på eget kapital	-632%	-261%	-105%
Soliditet	-4%	1 %	7%
Finansiell nettoskuld, MSEK	33 809	33 657	29 812
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-1,4	-0,94	-0,52
Skuldsättningsgrad	-13,3	44,1	7,8
Räntetäckningsgrad	-1,8	-1,7	-3,6

## RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov-jan 2022-2023	Nov-jan 2021-2022	Feb-apr 2022	Feb-apr 2021	Maj-jul 2022	Maj-jul 2021	Aug-okt 2022	Aug-okt 2021
Intäkter	7 896	5 545	7 048	1 932	8 580	3 982	10 651	5 762
Rörelseresultat (EBIT)	-2 634	-1 329	-763	-2 018	-1 148	-852	-92	-474
EBIT-marginal	-33,4%	-24,0%	-10,8%	-104,5%	-13,4 %	-21,4%	-0,9%	-8,2%
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597	-1 557	-2 331	-1 991	-1 334	-1 701	-945
Periodens resultat	-2 709	-2 442	-1 520	-2 410	-1 848	-1 336	-1 238	-744
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 451	-2 621	-1 613	-2 331	-2 081	-1 213	-1 626	-911
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,37	-0,34	-0,21	-0,35	-0,25	-0,18	-0,17	-0,12
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-1 688	-392	2 599	-2 922	-472	967	786	1 120
Medelantal anställda (FTE)	7 497	6 326	6 881	4 476	7 435	5 190	7 492	6 214



# DEFINITIONER OCH AKTIEÄGARINFORMATION

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, omstruktureringskostnader, 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.

**Koldioxid (CO<sub>2</sub>)** – 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. Lågstkostnadsbolag.

**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 jämföras 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.

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

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 marktkjänster, 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 trafiktalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor Relations.

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

Tel: +46 70 997 70 70

E-post: [investor.relations@sas.se](mailto:investor.relations@sas.se)

**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).