

FORTSATT POSITIV TREND FÖR EFTERFRÅGAN FRÅN PASSAGERARE – KAPITALANSKAFFNINGSPROCESS INLEDD

NYCKELTAL – ANDRA KVARTALET 2023

+27%

Totala intäkter vs föregående år

+27%

Totala rörelsekostnader vs föregående år

+36%

Passagerare totalt vs föregående år

FEBRUARI 2023–APRIL 2023

- Intäkter: 8 955 (7 048) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -1 414 (-1 557) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -1 561 (-1 613) MSEK
- Periodens resultat: -1 525 (-1 520) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,21 (-0,21) SEK

NOVEMBER 2022–APRIL 2023

- Intäkter: 16 851 (12 593) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -3 863 (-4 154) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -4 012 (-4 234) MSEK
- Periodens resultat: -4 234 (-3 962) MSEK
- Resultat per stamaktie: -0,58 (-0,55) SEK

VIKTIGA HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS ingick nya sale- och leasebackavtal med Aviation Capital Group och har därmed säkrat långsiktig finansiering för 10 nya Airbus A320neo-flygplan.
- SAS tog nästa steg i transformationsplanen SAS FORWARD genom att inleda en kapitalanskaffningsprocess avseende det rekonstruerade bolaget.
- SAS strävar för närvarande efter att slutföra domstolsprocessen i USA under senare delen av det andra halvåret 2023. SAS förväntar sig för närvarande att ersättningen till oprioriterade borgenärer efter chapter 11-processens slutförande kommer att vara förhållandevis liten, att ersättningen till efterställda borgenärer kommer att vara liten eller ingen alls, och att det inte kommer att finnas något eller mycket litet värde kvar för befintliga aktieägare i SAS AB efter att bolagets rekonstruktionsprocess är genomförd.

VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

- Den 15 maj erhöll SAS domstolsgodkännande av det förfarande som ska styra bolagets kapitalanskaffningsprocess.
- Den 10 maj, dom i Tribunalen, EU-domstolen, avseende staternas medverkan i rekapitaliseringen av SAS under 2020.

PROGNOSE

- SAS har uppdaterat sina finansiella prognoser under andra kvartalet, se mer på sidan 10.

FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv2		Kv1-Kv2	
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Intäkter	8 955	7 048	16 851	12 593
Rörelseresultat (EBIT)	-986	-763	-3 620	-2 092
EBIT-marginal	-11,0%	-10,8%	-21,5%	-16,6%
Resultat före skatt (EBT)	-1 414	-1 557	-3 863	-4 154
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 561	-1 613	-4 012	-4 234
Periodens resultat	-1 525	-1 520	-4 234	-3 962
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 489	2 459	804	2 345
	30 apr 2023	31 okt 2022	30 apr 2022	
Avkastning på investerat kapital	-12%	-8%	-8%	
Finansiell nettoskuld/justerad EBITDA	n/a	23,3x	20,5x	
Finansiell beredskap	37%	60%	54%	
Soliditet	-9%	1%	4%	
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,58	-0,97	-0,55	

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande den 1 juni 2023 kl. 08:00 CEST.

VD-ORD

Sommarsäsongen närmar sig och vi noterade en fortsatt positiv utveckling i efterfrågan från passagerare under andra kvartalet. 5,4 miljoner passagerare flög med SAS under kvartalet, en ökning med 36 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Vi är glada att den underliggande efterfrågan på resor var god under kvartalet, trots den ekonomiska osäkerhet som råder i samhället i stort. Vi ser fram emot en sommarsäsong med hög aktivitet och att flyga våra passagerare till deras semesterdestinationer.

Under kvartalet fortsatte vi att öka vår kapacitet inför sommaren och hösten, och lade till nya destinationer och fler avgångar till populära destinationer. Vi har lagt till ytterligare 10 linjer för den kommande sommaren och hösten, utöver de 20 nya linjerna som adderades under första kvartalet. Vi har infört tre nya interkontinentala direktlinjer från Aalborg till New York, från Göteborg till New York och från Köpenhamn till New York. Vi återupptar också trafiken till Tokyo i juni. Som offentliggjordes efter kvartalets slut återupptar vi även en direktlinje från Köpenhamn till Bangkok, Thailand och vi adderar flygningar till Agadir, Marocko, på veckobasis, med start under hösten.

Vi gör framsteg i chapter 11-processen i USA och i arbetet med att nå de övergripande målen inom ramen för SAS FORWARD-planen. Under kvartalet tog vi nästa viktiga steg i SAS FORWARD och inledde kapitalanskaffningsprocessen. Vi genomför en konkurrensutsatt och bred kapitalanskaffningsprocess för att säkra kapital som kommer att stödja flygbolagets fortsatta utveckling samt underlätta slutförandet av chapter 11-processen.



Anko van der Werff, vd & koncernchef

KVARTALSRESULTAT

SAS noterade en fortsatt positiv trend i efterfrågan från passagerare under andra kvartalet. Det totala antalet passagerare ökade med 36,2 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Vår RPK ökade med 39,0 procent medan kapaciteten ökade med 25,2 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Kabinfaktorn på 74,3 procent ökade med 7,4 procentenheter jämfört med motsvarande period föregående år.

Resultatet före skatt slutade på -1,4 miljarder SEK, vilket är en förbättring med 143 miljoner SEK jämfört med motsvarande period föregående år. Priset på flygbränsle och valutakurser fortsätter att vara en stor utmaning för vår verksamhet.

SAS har fortsatt fokus på kostnadsbesparingar i hela verksamheten för att säkerställa konkurrenskraft. De totala rörelsekostnaderna för kvartalet slutade på 9,9 miljarder SEK. De totala rörelseintäkterna uppgick till 9,0 miljarder SEK för kvartalet, en förbättring med omkring 1,9 miljarder SEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Kassan i slutet av kvartalet uppgick till 5,6 miljarder SEK. Operativt kassaflöde under kvartalet uppgick till ett kassainflöde om 2,5 miljarder SEK, något högre än 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.

För att påskynda genomförandet av SAS FORWARD meddelade vi den 5 juli 2022 att vi frivilligt hade lämnat in en ansökan om att inleda ett chapter 11-förfarande i USA, ett väletablerat och flexibelt juridiskt ramverk för rekonstruktion av bolag med verksamhet i ett flertal jurisdiktioner. Genom denna process är vår målsättning att nå överenskommelser med viktiga intressenter, rekonstruera bolagets skulder, omstrukturera vår flygplansflotta och erhålla ett betydande kapitaltillskott.

Under andra kvartalet tog vi nästa steg i SAS FORWARD-planen genom att påbörja kapitalanskaffningsprocessen. Förfarandet som styr kapitalanskaffningsprocessen godkändes av domstolen i USA den 15 maj och vi genomför nu en konkurrensutsatt och bred kapitalanskaffningsprocess för att säkra kapital som kommer att stödja flygbolagets fortsatta utveckling samt underlätta slutförandet av chapter 11-processen. Samtidigt fortsätter vi att arbeta ihop med våra olika intressenter och för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan. Vi strävar fortsatt efter att slutföra chapter 11-processen i USA under senare delen av andra halvåret 2023.

Under kvartalet ingick vi också nya sale- och leaseback-avtal gällande tio nya Airbus A320neo med Aviation Capital Group och har därmed säkrat konkurrenskraftig finansiering för vår förnyade flotta med moderna och bränslesnåla flygplan.

STEG MOT FOSSILFRITT FLYG

SAS strävar efter att minska koldioxidutsläppen inom flyget och det enda sättet att nå framsteg med denna ambitiösa plan är genom samarbete. Genom att göra våra kunder delaktiga och arbeta ihop kan vi minska koldioxidutsläppen och möjliggöra en mer storskalig

produktion av hållbara flygbränslen. I februari anslöt sig det danska bolaget DSV till SAS Corporate Sustainability Program. Det innebär att DSV kommer att köpa hållbart flygbränsle till alla sina affärsresor med SAS under 2023. Vidare tecknade vi i april ett avtal med Sundsvalls kommun. Genom avtalet blir Sundsvall den första kommunen i Sverige som enbart köper biobränslebiljetter till alla affärsresor för sina medarbetare. Vi hoppas att våra nya samarbeten ska inspirera andra företag och kommuner att minska sina utsläpp från flygresande och samtidigt bidra till att driva övergången till hållbart flygresande.

I början av april lanserade vi också två biljettyper som innefattar biobränsle, tillgängliga på alla inrikes-, skandinaviska och europeiska flygresor. Det innebär att Go Smart- och Plus Pro-resenärer kan köpa biljetter med 50 procent hållbart flygbränsle (såsom biobränsle) – för att minska koldioxidutsläppen från sin resa med SAS. SAS har som mål att använda fossilfritt flygbränsle motsvarande alla våra inrikesflygningar till 2030, en resa vi gör tillsammans med våra passagerare. Därför gör vi det ännu enklare för våra resenärer att vara en del av resan mot ett mer hållbart flyg genom att lansera biljetter som inkluderar den maximala mängden biobränsle.

Under kvartalet blev SAS återigen framröstad som Sveriges mest hållbara flygbolag, enligt den omfattande varumärkesundersökningen Sustainable Brand Index. SAS är en ledare inom hållbart flyg och vi jobbar hårt för att minska utsläppen. Denna utmärkelse är ett bevis på att vi är på rätt väg och SAS kommer att fortsätta investera i moderna bränslesnåla flygplan, hållbara flygbränslen, framväxande teknik samt hållbara produkter och tjänster.

SAS VANN WEBBY AWARD FÖR NY APP

I april vann SAS nya app en prestigefull Webby Award, en ledande internationell utmärkelse som främjar exceptionella insatser på internet. SAS prisbelönta app innehåller en rad nya funktioner, såsom en förenklad bokningsprocess, reserekommendationer, flyg-uppdateringar samt enklare tillgång till boardingkort och resedokument. Utmärkelsen är en bekräftelse på vårt engagemang för att erbjuda exceptionella digitala lösningar för våra kunder.

NYA LINJER OCH DESTINATIONER

Som en del av SAS strategi att stärka vårt erbjudande för skandinaviska resenärer har vi ökat vår kapacitet med ytterligare 10 linjer för sommaren och hösten. Vi har också ökat antalet avgångar till populära destinationer. De nya linjerna är ett tillägg till de 20 linjerna som adderades under det första kvartalet i år. Från och med juni återupptar vi också trafiken till Haneda, Tokyo, tre gånger i veckan.

Destinationer i USA fortsätter att skapa efterfrågan för fler och mer frekventa avgångar, och under kvartalet invigde vi tre nya linjer till New York. Den nya linjen mellan Köpenhamn och John F. Kennedy International Airport invigdes i februari, och de interkontinentala linjerna mellan Göteborg och Aalborg till New York invigdes i april.

Vi återupptar en direktlinje mellan Köpenhamn och Bangkok, med start under hösten, vilket offentliggjordes efter kvartalets slut. Thailand och de skandinaviska länderna har en lång, vänskaplig historia av samarbete och jag vet att många kunder har efterfrågat detta. Som offentliggjordes den 10 maj kommer SAS för första gången på flera årtionden att åter flyga till Afrika, genom avgångar till Agadir, Marocko, på veckobasis med start i november. SAS kommer att flyga till Agadir både från Köpenhamn och Stockholm under vintersäsongen fram till slutet av mars 2024. Under den tiden erbjuder vi en bekväm tidtabell med avgångar och ankomster dagtid.

SAS FLYGPLAN ANVÄNDS FÖR MEDICINSK EVAKUERING AV KRIGSOFFER FRÅN UKRAINA

Som en del av EU:s civilskyddsmekanism har SAS ända sedan invasionen startade i 2022 bidragit med flygplan för evakuering av skadade och svårt sjuka patienter från Ukraina. Genom ett långvarigt avtal med den norska försvarsmakten och Helsedirektoratet har SAS byggt om ett Boeing 737 till ett sjukhusflygplan för evakuering, som transporterar krigsoffer från ett evakueringscenter i Polen till sjukhus runt om i Europa. Genom samarbetet, och med nästan veckovisa flygningar, har vi evakuerat långt över 1 000 krigsoffer med SAS flygplan. Vi är mycket stolta över att vara en del av detta uppdrag och vi menar att det visar på flygets betydelse i en krissituation.

FRAMÅTBlick

Vi går nu in i den aktiva sommarsäsongen med ökad kapacitet och ett stort antal nya linjer och avgångar. Vi ser fram emot att välkomna våra passagerare ombord och flyga dem till deras semesterdestinationer.

Vi fortsätter att göra framsteg inom ramen för SAS FORWARD och vår chapter 11-process i USA. Vi förväntar oss att slutföra kapitalanskaffningsprocessen efter sommaren och vi samarbetar med olika intressenter för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan. Vi strävar fortsatt efter att slutföra chapter 11-processen under senare delen av andra halvåret 2023.

Vi har en aktiv period framför oss då vi går in i sommarsäsongen. Mina kollegor på SAS arbetar hårt för att säkerställa att vi tar hand om våra kunder på bästa sätt, och jag är mycket tacksam för deras insatser.

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

Anko van der Werff
vd & koncernchef
Stockholm den 1 juni 2023

KOMMENTARER TILL SAS RÄKENSKAPER

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV2 2023

MSEK Resultaträkning	Nov-apr 22-23	Nov-apr 21-22	Förändring mot fg år	Valuta- effekter	Föränd- ring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	16 851	12 593	4 258	382	3 876
Totala rörelsekostnader	-20 471	-14 685	-5 786	-976	-4 810
Rörelseresultat (EBIT)	-3 620	-2 092	-1 528	-594	-934
Resultat före skatt (EBT)	-3 863	-4 154	291	1 873	-1 582

Intäkter

Intäkterna uppgick till 16 851 (12 593) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 3 876 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 48 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 1 954 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 1 816 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 297 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 296 MSEK och de valutajusterade charterintäkterna var 97 MSEK högre än föregående års period. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 313 MSEK lägre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 324 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 -3 863 (-3 401) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 374 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -4 901 (-2 810) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 54 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 901 MSEK. En ökning i flygbränslepriset samt valutaeffekt hade en negativ påverkan på kostnaderna om 323 MSEK respektive 416 MSEK. Kostnaden för emissionsrätter ökade med 304 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 580 (-1 191) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 27 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolymerna.

Övriga externa kostnader uppgick till -8 041 (-5 025) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 2 552 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt administrativa tjänster. Valutajusterade försäljnings- och distributionskostnader ökade med 419 MSEK främst till följd av högre volymer. Kostnader för tekniskt underhåll

(valutajusterade) ökade med 539 MSEK. Kostnader för administrativa tjänster ökade med 554 MSEK (valutajusterad) och inkluderar rådgivararvoden i den pågående chapter 11-processen.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -2 247 (-2 345) MSEK, en minskning med 98 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -243 (-2 062) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 1 819 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder som i år hade en positiv påverkan om 1 107 MSEK jämfört med föregående år som hade en negativ påverkan om 1 357 MSEK. Övrig förändring om -645 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 -3 620 (-2 092) MSEK och resultat före skatt uppgick till -3 863 (-4 154) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -4 234 (-3 962) MSEK och periodens skatt till -371 (192) 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 382 MSEK samt en negativ påverkan på

rörelsekostnaderna om 976 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet negativt om 594 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 2 467 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 1 873 MSEK på resultat före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 149 (80) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av sex A320 och en motor, samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11. Föregående år bestod främst av reavinst från försäljning av tre 737-800-flygplan samt sale and leasebacktransaktioner av tre A320-flygplan och två reservmotorer.

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV2 2023

MSEK	Feb-apr	Feb-apr	Förändring	Valuta-	Förändring
Resultaträkning	22-23	21-22	mot fg år	effekter	mot fg år
					(Valuta-just.)
Intäkter	8 955	7 048	1 907	85	1 822
Totala rörelsekostnader	-9 941	-7 811	-2 130	-375	-1 755
Rörelseresultat (EBIT)	-986	-763	-223	-290	67
Resultat före skatt (EBT)	-1 414	-1 557	143	363	-220

Intäkter

Intäkterna uppgick till 8 955 (7 048) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 1 822 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 41 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 1 301 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 717 MSEK. Den lägre yelden gav en negativ effekt om 49 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 162 MSEK och de valutajusterade charterintäkterna var 32 MSEK högre än föregående års kvartal. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 145 MSEK lägre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 129 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 -1 929 (-1 749) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 163 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -2 420 (-1 674) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 32 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 511 MSEK. Det minskade flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 206 MSEK. En negativ valutaeffekt ökade kostnaderna med 179 MSEK. Kostnaden för emissionsrätter ökade med 106 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -855 (-622) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 34 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolymerna.

Övriga externa kostnader uppgick till -3 793 (-2 663) MSEK, se not 3. Jämfört med motsvarande period föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 947 MSEK. Ökningen berodde främst på ökade kostnader för försäljning och distribution, tekniskt underhåll samt hanteringskostnader. Valutajusterade försäljnings- och distributionskostnader ökade med 208 MSEK främst till följd av högre

volymerna. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 275 MSEK. Valutajusterade hanteringskostnader ökade med 198 MSEK.

Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -1 099 (-1 162) MSEK, en minskning med 63 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Se not 4.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -428 (-794) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 366 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen är främst hänförlig till valutaomvärdering av leasingskulder som i år hade en positiv påverkan om 222 MSEK jämfört med föregående år som hade en negativ påverkan om 428 MSEK. Övrig förändring om -284 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 -986 (-763) MSEK och resultat före skatt uppgick till -1 414 (-1 557) MSEK.

Periodens resultat uppgick till -1 525 (-1 520) MSEK och periodens skatt till -111 (37) MSEK. Periodens skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingskuldena.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 85 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 375 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet negativt om 290 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 653 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 363 MSEK på resultat före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till 147 (56) MSEK och avser sale and lease-backtransaktioner av fyra A320-flygplan samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11. Föregående år bestod främst av reavinst från försäljning av ett 737-800-flygplan samt sale and leasebacktransaktioner av tre A320-flygplan.

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING
Tillgångar**

Immateriella och materiella anläggningstillgångar minskade med 4 630 MSEK sedan 31 oktober 2022. I förändringen ingår periodens investeringar om 2 850 MSEK, avskrivningar om -565 MSEK, försäljningar om -3 288 MSEK samt övriga effekter om -3 626 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 657 MSEK samt leveransbetalningar för sex A320 flygplan om 2 016 MSEK som sålts och leasats tillbaka. Övriga investeringar uppgick till 177 MSEK och består av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar återlämning av leasekontrakt avseende två A350 i chapter 11 om cirka -3 000 MSEK samt omräkningsdifferenser om drygt -620 MSEK.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 202 MSEK under perioden. Nya leasingavtal uppgick till 2 319 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för sex A320, tre stycken E195 samt en reservmotor. Förändringar i indexering och modifieringar samt återlämning av leasekontrakt minskade tillgångarna netto med -425 MSEK och avskrivningar uppgick till -1 682 MSEK. Valutaeffekt uppgick till -10 MSEK.

Finansiella tillgångar minskade med 1 943 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar minskade med 59 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulden. Inga underskott är aktiverade under kvartalet.

Kortfristiga fordringar ökade med 1 920 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till högre kundfordringar och spärrade bankmedel.

Likvida medel uppgick till 5 563 (8 654) MSEK per 30 april 2023. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 3 601 (3 849) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 37 % (60 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 5 824 MSEK till -5 062 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -4 234 MSEK, förändringar i kassaflödessäkkringar om +63 MSEK och negativa aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 1 573 MSEK.

Långfristiga skulder minskade med 5 129 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 3 321 MSEK. Den totala minskningen av skulderna var 1 808 MSEK och var främst hänförlig till amorteringar, valutaomvärdering, samt återlämning av två A350 i chapter 11. Minskningen dämpades av ny upplåning, upplupen ränta samt ökad trafikavräkningsskuld.

Räntebärande skulder

Den 30 april 2023 uppgick de räntebärande skulderna till 40 130 (45 520) MSEK, en minskning med 5 390 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 1 585 MSEK respektive 2 771 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 2 482 MSEK respektive 1 398 MSEK. Återlämning av leasekontrakt i chapter 11 har minskat skulderna med drygt 3 600

MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulderna med cirka 2 200 MSEK och andra poster, främst upplupen ränta har netto ökat skulderna med cirka 600 MSEK.

Finansiell nettoskuld

Den 30 april 2023 uppgick den finansiella nettoskulden till 30 382 (33 657) MSEK, en minskning med 3 275 MSEK sedan den 31 oktober 2022. Minskningen beror främst på det positiva kassaflödet före finansieringsverksamheten om 1 075 MSEK, valutaomvärdering om cirka 2 000 MSEK, samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11 som minskade skulderna med drygt 3 600 MSEK. Minskningen motverkas av en negativ effekt på nya leasingkulder om 2 482 MSEK.

Nyckeltal

Per 30 april 2023 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -12 %, en försämring med 4 procentenheter sedan 31 oktober 2022. Minskningen är främst hänförlig till ett försämrat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen uppgick till 37 % (60 %) vid utgången av perioden. En lägre kassaposition samt högre fasta kostnader var anledningen till förändring i nyckeltalet.

Den finansiella nettoskulden/justerad EBITDA per 30 april 2023 var negativ. Per 31 oktober 2022 var nyckeltalet 23,3x.

Per 30 april 2023 uppgick soliditeten till -9 %, 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 -3 094 (4 208) MSEK. Likvida medel uppgick till 5 563 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 -2 432 (-784) MSEK. Kassaflödesminskningen beror till största del på sämre valutajusterat resultat.

Rörelsekapitalförändringen var positiv under perioden och uppgick till 3 236 (3 129) MSEK. Periodens 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 804 (2 345) MSEK.

Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 2 907 (2 273) MSEK och avser främst flygplan 2 850 (2 273) 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 sex A320 flygplan, aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

Under perioden har en motor sålts och sex A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 3 178 (2 135) MSEK.

Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 1 585 (4 781) MSEK medan amorteringarna uppgick till 2 771 (1 514) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 1 398 (1 440) MSEK.

MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 632 (25) MSEK och rörelsekostnader uppgick till -706 (-121) MSEK. Finansnettot uppgick till 226 (114) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till -1 840 (-) MSEK. Periodens resultat uppgick till -1 688 (18) 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.

Skuldsättningsmättet – Finansiell nettoskuld/justerad EBITDA – är ett nyckeltal som används av kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leasade flygplan. Målsättningen att mättet 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

- SAS ingick nya sale- och leasebackavtal med Aviation Capital Group och har därmed säkrat långsiktig finansiering för 10 nya Airbus A320neo-flygplan.
- Den 6 april 2023 tog SAS nästa steg i transformationsplanen SAS FORWARD genom att inleda en kapitalanskaffningsprocess avseende det rekonstruerade bolaget. SAS genomför en konkurrensutsatt och bred kapitalanskaffningsprocess för att säkra de bästa tillgängliga villkoren för nytt eget kapital. I samband med att kapitalanskaffningsprocessen inleddes offentliggjorde SAS uppdaterade finansiella prognoser, se mer på sidan 10.

- SAS offentliggjorde att bolaget inte kommer att utnyttja den andra delen av sitt debitor-in-possession ("DIP")-lån under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023. Till följd av en starkare utveckling än förväntat av SAS likviditetsposition under vintern har SAS inget kortsiktigt behov av ytterligare likviditet genom den andra delen av DIP-lånet.
- SAS strävar för närvarande efter att slutföra domstolsprocessen i USA under senare delen av det andra halvåret 2023. Med anledning av de betydande skuldnedskrivningar eller skuldkonverteringar som förväntas, samt behovet av ett betydande kapitaltillskott, förväntar sig SAS för närvarande att ersättningen till oprioriterade borgenärer efter chapter 11-processens slutförande kommer att vara förhållandevis liten, att ersättningen till efterställda borgenärer kommer att vara liten eller ingen alls, och att det inte kommer att finnas något eller mycket litet värde kvar för befintliga aktieägare i SAS AB efter att bolagets rekonstruktionsprocess är genomförd.

HÄNDELSER EFTER 30 APRIL 2023

- Den 10 maj 2023 meddelade Tribunalen i EU-domstolen sin dom avseende den svenska och den danska statens deltagande i rekapitaliseringen av SAS i samband med Covid-19-pandemin år 2020. Tribunalen anger i sitt utslag att EU-kommissionens beslut att godkänna staternas deltagande i rekapitaliseringen av SAS inte var förenligt med EU:s statsstödsregler. Domen har inga omedelbara konsekvenser för SAS och den påverkar inte SAS planerade avgångar eller bokningar. Domen förändrar inte SAS förväntningar om att erhålla slutligt godkännande för de olika åtgärder som genomförts sedan 2020, inklusive staternas deltagande i den pågående chapter 11-processen. SAS analyserar just nu domen samt möjliga handlingsalternativ tillsammans med staterna.
- Den 15 maj 2023 erhöll SAS domstolsgodkännande av det förfarande som ska styra bolagets kapitalanskaffningsprocess.

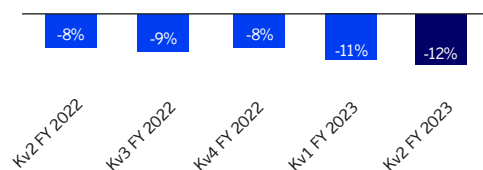
ÅTERHÄMTNING AV EFTERFRÅGAN OCH KONKURRENSFÖRHÅLLANDEN PÅ MARKNADEN

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.

I september 2022 bedömde SAS att efterfrågan på kortdistansflyg för fritidsresor från SAS, sett till passagerarantal, skulle återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2023/2024, att efterfrågan på kortdistansflyg för affärsresor skulle plana ut på cirka 80 procent av nivåerna före covid-19-pandemin, och att efterfrågan på långdistansflyg för fritidsresor skulle återhämta sig snabbare än långdistansflyg för affärsresor. SAS har sedan dess ökat sina långsiktiga förväntningar avseende efterfrågan från passagerare, och förväntar sig också en snabbare

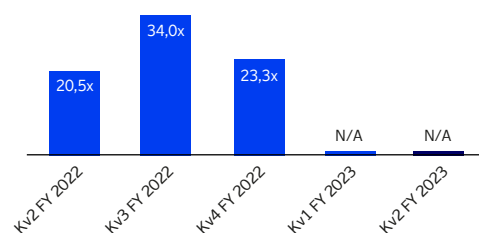
AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), RULLANDE 12 MÅNADER, %

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



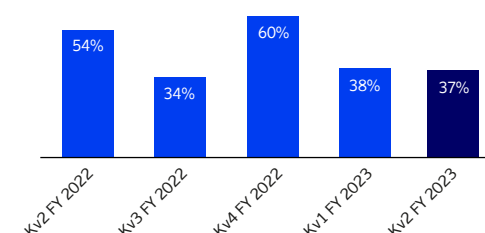
FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

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.



återhämtning i fråga om kapacitet, vilket ligger till grund för de uppdaterade finansiella prognoser som offentliggjordes den 6 april 2023 och som presenteras nedan.

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

I enlighet med de finansiella prognoser som offentliggjordes den 6 april 2023, bedömer SAS att intäkterna kommer att överstiga 40 miljarder SEK för räkenskapsåret 2022/2023 och återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2023/2024. För räkenskapsåret 2025/2026 förväntas intäkterna att uppgå till cirka 58 miljarder SEK.

SAS förväntas vidare att nå ett justerat negativt resultat före skatt ("justerat EBT")¹ om cirka 4-5 miljarder SEK under räkenskapsåret 2022/2023, givet att många av kostnadseffektiviseringarna i SAS FORWARD-planen antingen realiserats successivt under räkenskapsåret 2022/2023, eller har implementerats men inte får tas upp i bolagets finansiella resultat förrän efter slutförandet av chapter 11-processen, såsom kostnadsbesparingarna från rekonstruktionen av flygplansflottan. SAS förväntas nå positivt resultat före skatt ("EBT") under räkenskapsåret 2023/2024, och det förväntas öka till cirka 5-6 miljarder SEK för räkenskapsåret 2025/2026, vilket motsvarar en EBT-marginal om cirka 9-10 procent, då SAS FORWARD-planen förväntas ha implementerats till fullo.

Under 2023 förväntas skulder eller skuldliknande poster om 20 miljarder SEK att ha konverterats till eget kapital i det rekonstruerade SAS, eller skrivits ned väsentligen för borgenärerna genom chapter 11-processen. Efter slutförandet av chapter 11-processen förväntas SAS nettoskuld att uppgå till cirka 17 miljarder SEK (varav merparten utgörs av flygplansskulder och leasingskulder). Förutsatt att SAS FORWARD-planen genomförs framgångsrikt förväntas SAS uppnå en stark finansiell ställning och förväntas vara nära nettoskuldfri vid utgången av räkenskapsåret 2025/2026. Förutsatt ett kapitaltillskott om 9,5 miljarder SEK, med justeringar för bolagets faktiska likviditet samt likviditetsbehoven vid slutförandet av chapter 11-processen, förväntar sig SAS att likviditetsnivån väsentligen överstiger nivån om 15 procent som angavs i de finansiella prognoser som offentliggjordes i september 2022. Detta är ett resultat av starkare kassaflödesgenerering under den gångna vintern på grund av fortsatt stark försäljnings- och resultatutveckling. Likviditetsnivån förväntas ligga kvar på sådana högre nivåer genom

hela perioden för de finansiella prognoserna (avhängigt bland annat faktorer som bolagets finansiella utveckling, storleken på kapitaltillskottet, förändringar i planen för flygplansflottan och andra väsentliga kapitalutgifter).

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 reviderade antaganden vad gäller bränslepris: ett genomsnitt om 914 USD/ton (tidigare 946 USD/ton) för de återstående månaderna av räkenskapsåret 2022/2023, och som sedan sjunker successivt till utgången av räkenskapsåret 2024/2025, varefter det förväntas ligga konstant på 676 USD/ton för räkenskapsåret 2025/2026 och därefter. Samtliga siffror presenteras på konsoliderad basis för koncernen.

¹ Resultat före skatt, exklusive realisationsvinster och realisationsförluster, samt vinster eller förluster relaterade till chapter 11-processens slutförande.

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. Vi ser 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; Uppskjutten 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 19 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

KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2022–OKT 2023, MILJARDER SEK

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

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.

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 45 % av det förväntade kassaflödesunderskottet i USD för de kommande 12 månaderna. SAS säkrar normalt dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottssvaluta 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 resultat effekt på 77 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 151 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

I och med tillämpningen av IFRS 16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell leaseingskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leaseingskulder 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 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 1 791 MUSD och USD-kursen per 30 april 2023 skulle en försvagning av USD mot SEK med 1 % ge en positiv resultateffekt på cirka 153 MSEK i resultaträkningen och en positiv effekt i övrigt totalresultat om cirka 31 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 verksamheten fortsätter som vanligt i flygbolaget.

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 debtor-in-possession ("DIP")-låneavtal om 700 miljoner USD (motsvarande cirka 7,0 miljarder SEK) med fonder förvaltade av Apollo Global Management vilket ger SAS en stark finansiell ställning för att fortsätta den löpande verksamheten genom chapter 11-processen. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process. DIP-låneavtalet, som godkändes av den amerikanska domstolen i mitten av september 2022, är uppdelat i två lika stora delar varav den första delen utnyttjades av SAS i september 2022. Till följd av en starkare utveckling än förväntat av SAS likviditetsposition under vintern 2022/2023 har SAS inget kortsiktigt behov av ytterligare likviditet och har därför inte utnyttjat den andra halvan av sitt DIP-lån under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023. SAS kan, beroende på den fortsatta utvecklingen av SAS likviditetsposition, komma att fortsätta diskussionerna med Apollo Global Management för att få tillgång till den andra delen av DIP-lånet i ett senare skede under chapter 11-processen. Bolaget kommer under tiden att fortsätta att utvärdera andra finansieringsinitiativ inom ramen för den löpande verksamheten, som skulle kunna komplettera likviditetspositionen till lägre totalkostnad än genom att i närtid utnyttja den andra delen av DIP-lånet.

SAS har under kvartalet tagit nästa steg i SAS FORWARD och chapter 11-processen genom att inleda en kapitalanskaffningsprocess avseende det rekonstruerade bolaget. Det förfarande som ska styra kapitalanskaffningsprocessen godkändes av den amerikanska konkursdomstolen för New Yorks södra distrikt i USA efter kvartalets utgång, den 15 maj 2023. Genom detta förfarande kommer SAS att genomföra en konkurrensutsatt och bred kapitalanskaffningsprocess för att säkra de bästa tillgängliga villkoren för nytt eget kapital. Potentiella investerare kan lägga bud för att i en ledande roll, eller tillsammans med andra investerare, förvärva ägarandelar i ett rekonstruerat SAS. Bolaget har tidigare offentliggjort att det avser att anskaffa minst 9,5 miljarder SEK i nytt eget kapital. Den slutliga storleken på kapitaltillskottet är dock avhängig den konkurrensutsatta kapitalanskaffningsprocessen samt bolagets löpande förmåga att generera ytterligare likviditet.

SAS strävar för närvarande efter att slutföra domstolsprocessen i USA under senare delen av det andra halvåret 2023. Med anledning av de betydande skuldnedskrivningar eller skuldkonverteringar (avseende fordringar om cirka 20 miljarder SEK) som förväntas, samt behovet av ett betydande kapitaltillskott, förväntar sig SAS för närvarande att ersättningen till oprioriterade borgenärer efter chapter 11-processens slutförande kommer att vara förhållandevis liten, att ersättningen till efterställda borgenärer kommer att vara liten eller ingen alls, och att det inte kommer att finnas något eller mycket litet värde kvar för befintliga aktieägare i SAS AB, efter att bolagets rekonstruktionsprocess är genomförd.

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 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 skadeståndsprocesser 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	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
		Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Intäkter	2	8 955	7 048	16 851	12 593
Personalkostnader		-1 929	-1 749	-3 863	-3 401
Flygbränslekostnader		-2 420	-1 674	-4 901	-2 810
Luftfartsavgifter		-855	-622	-1 580	-1 191
Övriga externa kostnader	3	-3 793	-2 663	-8 041	-5 025
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 099	-1 162	-2 247	-2 345
Resultatandelar i intresseföretag		8	3	12	7
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		147	56	149	80
Rörelseresultat (EBIT)		-986	-763	-3 620	-2 092
Finansiella intäkter och kostnader	5	-428	-794	-243	-2 062
Resultat före skatt (EBT)		-1 414	-1 557	-3 863	-4 154
Skatt		-111	37	-371	192
Periodens resultat		-1 525	-1 520	-4 234	-3 962
Övrigt totalresultat					
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-68	11	-80	109
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		114	-153	63	-491
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		-1 050	31	-1 573	100
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-1 004	-111	-1 590	-282
Periodens totalresultat		-2 529	-1 631	-5 824	-4 244
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>					
Periodens resultat		-1 525	-1 520	-4 234	-3 962
Periodens totalresultat		-2 529	-1 631	-5 824	-4 244
Resultat per stamaktie före och efter utspädning (SEK) ¹		-0,21	-0,21	-0,58	-0,55

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	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Resultat före skatt (EBT)	-1 414	-1 557	-3 863	-4 154
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-155	-	-160	-
Realisationsresultat ¹	8	-56	11	-80
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 561	-1 613	-4 012	-4 234

¹ Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om -11 (80) MSEK, varav sale and leaseback -11 (-7) MSEK under perioden november till april.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2023	31 okt 2022	30 apr 2022
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar	632	692	709
Materiella tillgångar	13 726	18 296	19 291
Nyttjanderättstillgångar	18 042	17 840	16 947
Finansiella tillgångar	8 904	10 847	8 314
Uppskjutna skattefordringar	1 569	1 628	1 367
Summa anläggningstillgångar	42 873	49 303	46 628
Omsättningstillgångar			
Varulager och förråd	288	319	419
Kortfristiga fordringar	6 801	4 881	3 922
Likvida medel	5 563	8 654	8 478
Summa omsättningstillgångar	12 652	13 854	12 819
SUMMA TILLGÅNGAR	55 525	63 157	59 447
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Summa eget kapital	-5 062	762	2 172
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	12 368	16 627	17 157
Räntebärande leasingskulder	16 727	17 686	15 063
Andra långfristiga skulder	4 372	4 283	4 024
Summa långfristiga skulder	33 467	38 596	36 244
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	7 157	7 379	5 233
Räntebärande leasingskulder	3 878	3 828	3 094
Andra kortfristiga skulder	16 085	12 592	12 704
Summa kortfristiga skulder	27 120	23 799	21 031
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	55 525	63 157	59 447
Räntebärande tillgångar	17 249	21 114	17 768
Räntebärande skulder	40 129	45 519	40 547
Rörelsekapital	-14 607	-11 692	-12 026

SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 30 APRIL 2023

	Enligt balansräkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	8 904	590
Kortfristiga fordringar	6 801	3 594
Likvida medel	5 563	5 563
Långfristiga skulder	33 467	29 095
Kortfristiga skulder	27 120	11 034
Finansiell nettoskuld		30 382

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	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						-3 962	-3 962
Periodens totalresultat			-491	109		100	-282
Utgående balans 30 april 2022	8 650	2 899	20	-83	7 615	-16 929	2 172
Ränta hybridobligation ²⁾						-	-
Periodens resultat						-3 086	-3 086
Periodens totalresultat			-264	103		1 837	1 676
Utgående balans, 31 oktober 2022	8 650	2 899	-244	20	7 615	-18 178	762
Ränta hybridobligation ³⁾						-	-
Periodens resultat						-4 234	-4 234
Periodens totalresultat			63	-80		-1 573	-1 590
Utgående balans 30 april 2023	8 650	2 899	-181	-60	7 615	-23 985	-5 062

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 366 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022.

³⁾ Förfallna räntebetalningar om 273 MSEK som har skjutits upp enligt pressrelease 13 april 2023.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före skatt (EBT)	-1 414	-1 557	-3 863	-4 154
Avskrivningar och nedskrivningar	1 099	1 162	2 247	2 345
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-147	-56	-149	-80
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	203	343	-667	1 105
Betald skatt	0	0	0	0
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	-259	-108	-2 432	-784
Förändring av rörelsekapital	2 748	2 567	3 236	3 129
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 489	2 459	804	2 345
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-1 706	-1 416	-2 850	-2 273
Förvärv av dotter- och intresseföretag	0	0	-57	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	1 980	1 556	3 178	2 135
Kassaflöde från investeringsverksamheten	274	140	271	-138
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Upptagande av lån	760	4 692	1 585	4 781
Återbetalning av lån	-1 394	-1 376	-2 771	-1 514
Amorteringar av leasingkulder	-609	-801	-1 398	-1 440
Avgift DIP finansiering	-15	0	-27	0
Övrigt i finansieringsverksamheten	-1 214	-75	-1 558	174
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-2 472	2 440	-4 169	2 001
Periodens kassaflöde	291	5 039	-3 094	4 208
Omräkningsdifferens i likvida medel	-1	1	3	2
Likvida medel vid periodens början	5 273	3 438	8 654	4 268
Likvida medel vid periodens slut	5 563	8 478	5 563	8 478

MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 259 579 (238 014) per 30 april 2023.
Medelantal anställda uppgick till 2 (2).

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv2	
	Nov–apr 2022–2023	Nov–apr 2021–2022
Intäkter	632	25
Personalkostnader	-18	-14
Övriga rörelsekostnader	-688	-107
Rörelseresultat (EBIT)	-74	-96
Nedskrivning av aktier i dotterföretag	-1 840	0
Finansnetto	226	114
Resultat före skatt (EBT)	-1 688	18
Skatt	0	0
Periodens resultat	-1 688	18

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2023	31 okt 2022	30 apr 2022
Finansiella anläggningstillgångar	19 961	21 920	24 925
Övriga omsättningstillgångar	841	563	82
Kassa och bank	1	1	1
SUMMA TILLGÅNGAR	20 803	22 484	25 008
Eget kapital	18 955	20 643	23 370
Långfristiga skulder	14	1 623	1 613
Kortfristiga skulder	1 834	218	25
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	20 803	22 484	25 008

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktie- kapital ¹	Reservfond	Överkurs- fond	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel ²	
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2022	8 650	447	2 729	7 615	1 202	20 643
Periodens resultat					-1 688	-1 688
Utgående balans, 30 april 2023	8 650	447	2 729	7 615	-486	18 955

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 tillhörande räkenskapsår 21/22 som har skjutits upp enligt pressrelease 7 april 2022 samt 13 oktober 2022. Ytterligare förfallna räntebetalningar om 273 MSEK har skjutits upp enligt pressrelease 13 april 2023.

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 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 2022 till april 2023 har SAS valt att återlämna leasingkontrakt, en B737-700, tre A350-900, tre A321-200, en A320-200neo, en A330-300 samt ett antal motorer. Samtliga av dessa kontraktåterlämningar 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 kontraktet 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 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.

Den 10 maj 2023 meddelade Tribunalen i EU-domstolen sin dom avseende den svenska och den danska statens deltagande i rekapitaliseringen av SAS i samband med Covid-19-pandemin år 2020. Tribunalen anger i sitt utslag att EU-kommissionens beslut att godkänna staternas deltagande i rekapitaliseringen av SAS inte var förenligt med EU:s statsstödsregler. Domen har inga omedelbara konsekvenser för SAS och den påverkar inte SAS planerade avgångar eller bokningar. Domen förändrar inte SAS förväntningar om att erhålla slutligt godkännande för de olika åtgärder som genomförts sedan 2020, inklusive staternas deltagande i den pågående chapter11-processen. SAS analyserar just nu domen samt möjliga handlingsalternativ tillsammans med staterna.

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. Vi ser 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 luftrummet 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.

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 och resultatet före skatt för andra kvartalet 2022/2023 uppgick till -1,4 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. I september 2022 bedömde SAS att efterfrågan på kortdistansflyg för fritidsresor från SAS, sett till passagerarantal, skulle återgå till nivåerna före covid-19-pandemin under räkenskapsåret 2023/2024, att efterfrågan på kortdistansflyg för affärsresor skulle plana ut på cirka 80 procent av nivåerna före covid-19-pandemin, och att efterfrågan på långdistansflyg för fritidsresor skulle återhämta sig snabbare än långdistansflyg för affärsresor. SAS har sedan dess ökat sina långsiktiga förväntningar avseende efterfrågan från passagerare, och förväntar sig också en snabbare återhämtning i fråga om kapacitet, vilket ligger till grund för de uppdaterade finansiella prognoser som offentliggjordes den 6 april 2023.

Den rådande osäkerheten leder till att ytterligare kostnadsminskningar och effektiviseringsinitiativ samt tillgång till likviditet är avgörande. SAS likvida medel har ökat under kvartalet och likvida medel uppgick till 5,6 miljarder SEK per den sista april 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. Till följd av en starkare utveckling än förväntat av SAS likviditetsposition under vintern 2022/2023 har SAS inget kortsiktigt behov av ytterligare likviditet och har därför inte utnyttjat den andra halvan av sitt DIP-lån under det andra kvartalet av räkenskapsåret 2022/2023. SAS kan, beroende på den fortsatta utvecklingen av SAS likviditetsposition, komma att fortsätta diskussionerna med Apollo Global Management för att få tillgång till den andra delen av DIP-lånet i ett senare skede under chapter 11-processen. SAS förväntar sig att chapter 11-processen i USA slutförs under senare delen av det andra halvåret 2023.

SAS samarbetar med olika intressenter som en del av nästa fas i chapter 11-processen, vilket inkluderar att arbeta för att skapa konsensus kring en rekonstruktionsplan. Den 6 april 2023 inledde SAS en kapitalanskaffningsprocess avseende det rekonstruerade bolaget. Förarbetet som ska styra kapitalanskaffningsprocessen godkändes av domstolen i USA den 15 maj. SAS genomför en konkurrensutsatt och bred kapitalanskaffningsprocess för att säkra de bästa tillgängliga villkoren för nytt eget kapital.

Under 2023 förväntas skulder eller skuldliknande poster om 20 miljarder SEK konverteras eller minskas genom chapter 11-processen, varför det nuvarande negativa egna kapitalet i koncernen bedöms vara övergående. 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 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 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

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Passagerarintäkter	6 820	4 809	12 607	8 315
Charterintäkter	218	188	455	356
Fraktintäkter	282	423	651	887
Övriga trafikintäkter	671	807	1 224	1 493
Summa trafikintäkter	7 991	6 227	14 937	11 051
Övriga rörelseintäkter	964	821	1 914	1 542
Summa	8 955	7 048	16 851	12 593

GEOGRAFISK UPPDELNING

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Passagerarintäkter	3 649	2 877	1 367	897	4 567	2 904	3 024	1 637	12 607	8 315
Charterintäkter	-	-	-	-	455	356	-	-	455	356
Fraktintäkter	2	2	2	1	21	16	626	868	651	887
Övriga trafikintäkter	354	516	133	161	443	521	294	295	1 224	1 493
Summa trafikintäkter	4 005	3 395	1 502	1 059	5 486	3 797	3 944	2 800	14 937	11 051

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Övriga rörelseintäkter	239	202	494	511	354	281	380	274	447	274	1 914	1 542

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-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Trafikintäkter										
Passagerarintäkter	3 204	2 377	3 681	2 707	1 641	1 188	4 081	2 043	12 607	8 315
Charterintäkter	119	106	257	190	79	60	0	0	455	356
Fraktintäkter	132	123	99	122	130	174	290	468	651	887
Övriga trafikintäkter	311	429	356	485	160	212	397	367	1 224	1 493
Totala trafikintäkter	3 766	3 035	4 393	3 504	2 010	1 634	4 768	2 878	14 937	11 051
Totala övriga rörelseintäkter	354	281	494	511	239	202	827	548	1 914	1 542
Summa	4 120	3 316	4 887	4 015	2 249	1 836	5 595	3 426	16 851	12 593

NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Försäljnings- och distributionskostnader	-621	-399	-1 177	-724
Cateringkostnader	-299	-173	-601	-326
Hanteringskostnader	-657	-451	-1 281	-894
Tekniskt flygplansunderhåll	-747	-442	-1 443	-825
Data- och telekommunikationskostnader	-359	-321	-698	-592
Administrativa tjänster	-235	-187	-887	-318
Wet lease-kostnader	-462	-413	-815	-735
Övrigt	-413	-277	-1 139	-611
Summa	-3 793	-2 663	-8 041	-5 025

NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Immateriella tillgångar, avskrivningar	-1	-10	-2	-20
Materiella anläggningstillgångar, avskrivningar	-267	-346	-563	-718
Nyttjanderättstillgångar, avskrivningar	-831	-806	-1 682	-1 607
Summa	-1 099	-1 162	-2 247	-2 345

NOT 5 FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022
Finansiella intäkter	225	17	412	26
Räntekostnader	-642	-184	-1 275	-351
Övriga finansiella kostnader	-15	-14	-43	-30
Valutakursdifferenser	-4	-7	1	-2
Räntekostnader, IFRS 16	-214	-178	-445	-348
Valutakursdifferenser, IFRS 16	222	-428	1 107	-1 357
Summa	-428	-794	-243	-2 062

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

	30 apr 2023		31 okt 2022	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
MSEK				
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	13	13	31	31
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	9	9	27	27
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	13 235	13 235	14 938	14 938
Summa	13 257	13 257	14 996	14 996
Finansiella skulder				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	17	17	44	44
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	10	10	57	57
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	24 006	22 520	28 614	27 585
Summa	24 033	22 547	28 715	27 686

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	30 apr 2023			31 okt 2022		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
Finansiella tillgångar						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	13	13	-	31	31
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	9	9	-	27	27
Summa	-	22	22	-	58	58
Finansiella skulder						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	17	17	-	44	44
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	10	10	-	57	57
Summa	-	27	27	-	101	101

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 1 juni 2023

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Lars-Johan Jarnheimer
Vice ordförande

Nina Bjornstad
Styrelseledamot

Michael Friisdahl
Styrelseledamot

Henriette Hallberg Thygesen
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Kim John Christiansen
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Anko van der Werff
Verkställande direktör och koncernchef

GRANSKNINGSRAPPORT

SAS AB
ORG. NR. 556606-8499

INLEDNING

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för SAS AB per den 30 april 2023 och den sexmånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

DEN ÖVERSIKTLIGA GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk

granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionssed i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

SLUTSATS

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

UPPLYSNING AV SÄRSKILD BETYDELSE

Vi vill fästa uppmärksamheten på informationen som lämnas i delårsrapporten på sidan 19 i stycket om uppskattningar och bedömningar, samt efterföljande stycke avseende utvecklingen av SAS FORWARD och Chapter-11 processen som beskriver osäkerheten om huruvida koncernen kommer att kunna uppfylla sina förpliktelser när de förfaller på längre sikt om den förväntade ansvarsfördelningen, konverteringen av skuld och ny kapitalanskaffning inte slutförs som planerat. Vårt uttalande är inte modifierat i detta avseende.

Stockholm den 1 juni 2023

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

TRAFIKTALSINFORMATION

REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	5 255	3 831	37,2%	9 720	6 842	42,1%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	6 521	4 604	41,6%	11 971	8 316	44,0%
ASK, säteskilometer (milj.)	8 843	6 975	26,8%	16 825	13 720	22,6%
Kabinfaktor	73,7%	66,0%	7,7 ¹⁾	71,1%	60,6%	10,5 ¹⁾
Passageraryield, valutajusterad	1,05	1,05	-0,76%	1,05	1,03	2,5%
Passageraryield, nominell	1,05	1,05	0,1%	1,05	1,00	5,3%
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,77	0,70	10,9%	0,75	0,62	20,3%
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,77	0,69	11,9%	0,75	0,61	23,6%
RASK, valutajusterad	0,87	0,86	1,4%	0,85	0,79	7,8%
RASK, nominell	0,87	0,85	2,5%	0,85	0,77	11,1%

¹⁾ Siffror i procentenheter

TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Feb-apr 2023	Feb-apr 2022	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2022-2023	Nov-apr 2021-2022	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	5 354	3 931	36,2%	9 921	7 013	41,5%
RPK, passagerarkilometer (milj.)	6 798	4 889	39,0%	12 583	8 842	42,3%
ASK, säteskilometer (milj.)	9 144	7 306	25,2%	17 495	14 378	21,7%
Kabinfaktor	74,3%	66,9%	7,4 ¹⁾	71,9%	61,5%	10,4 ¹⁾
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,01	-1,01	0,1%	-1,07	-0,98	8,7%
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,00	-0,97	3,5%	-1,07	-0,92	16,3%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,74	-0,76	-1,7%	-0,79	-0,76	3,5%
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-0,73	-0,74	-0,2%	-0,79	-0,73	9,0%

¹⁾ Siffror i procentenheter

SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Feb-apr 2022-2023 vs. Feb-apr 2021-2022		Nov-apr 2022-2023 vs. Nov-apr 2021-2022	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	72,1%	31,7%	76,6%	34,0%
Europa/Intraskand	33,9%	28,3%	33,0%	19,3%
Inrikes	20,8%	16,0%	25,3%	12,8%

PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	April 2023	April 2022	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	7,83	7,0	11,9%
Kabin, Blocktimmar/år	709	670	5,8%
Piloter, Blocktimmar/år	546	520	5,0%

Miljöeffektivitet	April 2023	April 2022	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton (R12mån)	2 664	1 815	46,7%
Koldioxidutsläpp per säteskilometer, gram (R12mån)	54,3	52,5	3,4%

FLYGPLANSFLOTTA

SAS FLYGPLANSFLOTTA 30 APRIL 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	8,7	5	6		11	11				11	2	
Airbus A320-familjen	6,4	18	62		80	54	26			80	20	
Boeing 737NG	17,5	6			6	6				6		
Embraer E195-100	14,9		7		7			7		7		3 ¹
Bombardier CRJ	8,3			22	22				22	22		
ATR-72	9,6			6	6				6	6		
Summa flygplan i trafik	8,0	29	75	28	132	71	26	7	28	132	22	3
Flygplan under utfasning												
Airbus A321-200	20,9	1			1							
Summa		1			1							

¹⁾ Avsiktsförklaringar är signerade för tre av dessa flygplan per 30 april 2023

Flygplan på fast order FY23 –FY25 per 30 april 2023	FY23	FY24	FY25	Summa
Airbus A320neo	3	11	6	20
Embraer E195-100	3			3
Airbus A350			2	2
Summa	6	11	8	25



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, rating-institut 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 under Investor relations.

	30 apr 2023	31 okt 2022	30 apr 2022
Avkastning på investerat kapital (ROIC)	-12%	-8%	-8%
Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA	n/a	23,3x	20,5x
Finansiell beredskap	37%	60%	54%
Avkastning på eget kapital	n/a	-261%	-114%
Soliditet	-9%	1%	4%
Finansiell nettoskuld, MSEK	30 382	33 657	29 595
Eget kapital exklusive hybridobligationer per stamaktie	-1,74	-0,94	-0,75
Skuldsättningsgrad	-6,0	44,1	13,6
Räntetäckningsgrad	-1,5	-1,7	-2,4

RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2022–2023	Nov–jan 2021–2022	Feb–apr 2023	Feb–apr 2022	Maj–jul 2022	Maj–jul 2021	Aug–okt 2022	Aug–okt 2021
Intäkter	7 896	5 545	8 955	7 048	8 580	3 982	10 651	5 762
Rörelseresultat (EBIT)	-2 634	-1 329	-986	-763	-1 148	-852	-92	-474
EBIT-marginal	-33,4%	-24,0%	-11,0%	-10,8%	-13,4 %	-21,4%	-0,9%	-8,2%
Resultat före skatt (EBT)	-2 449	-2 597	-1 414	-1 557	-1 991	-1 334	-1 701	-945
Periodens resultat	-2 709	-2 442	-1 525	-1 520	-1 848	-1 336	-1 238	-744
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-2 451	-2 621	-1 561	-1 613	-2 081	-1 213	-1 626	-911
Resultat per stamaktie (SEK)	-0,37	-0,34	-0,21	-0,21	-0,25	-0,18	-0,17	-0,12
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-1 688	-392	2 763	2 599	-472	967	786	1 120
Medelantal anställda (FTE)	7 497	6 326	7 928	6 881	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, omstruktureringarkostnader, 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 (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. 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.

Offrerade säteskilometer – Se ASK.

Offrerade 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.

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 fraktkjänster. 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 under Investor Relations.

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

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).