

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

ÅRSBERETNING 1977-78





SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
ÅRSBERETNING 1977-78

Indhold

Opsummering	3
Bestyrelsens og administrerende direktørs beretning	4—12
Statistisk oversigt 1968/69—1977/78	13
Resultatopgørelse	14
Balance	15—16
Noter til årsregnskabet	17—19
Finansieringsanalyse	20
Revisionsberetning	21
Investeringer i flymateriel	21
Interkontinentale ruter	22
Europæiske og Inter-Skandinaviske ruter	23
Skandinaviske indenrigsruter	24
Flyflåden	25
Aktier og andele	26
Datterselskaber	27—30
Associerede selskaber	30—31
Bestyrelse	32
Repræsentantskab	32
Direktion	32



Opsummering

		1977/78	1976/77	Udsving
SAS-konsortiet				
Udbudte ton-km, ialt	(mill.)	2 515.7	2 311.6	+ 9%
Udbudte ton-km, rutetrafik	(mill.)	2 453.7	2 239.6	+10%
Solgte ton-km, rutetrafik	(mill.)	1 367.3	1 215.6	+12%
Samlet lastfaktor, rutetrafik	(%)	55.7	54.3	+ 1.4 point
Udbudte sæde-km, rutetrafik	(mill.)	17 654	16 502	+ 7%
Solgte passager-km, rutetrafik	(mill.)	9 959	9 060	+10%
Kabinefaktor, rutetrafik	(%)	56.4	54.9	+ 1.5 point
Antal befordrede passagerer, ialt	(000)	7 886	7 469	+ 6%
Solgte fragt ton-km, rutetrafik	(mill.)	439.5	372.6	+18%
Trafikindtægter	(MSKR)	4 643.0	3 734.5	+24%
Totale driftsindtægter	(MSKR)	5 582.1	4 524.2	+23%
Afskrivninger	(MSKR)	312.8	289.9	
Overskud før skat, som påhviler moderselskaberne	(MSKR)	94.1	79.1	
Gennemsnitligt antal ansatte		16 010	15 401	
SAS-gruppen				
Totale driftsindtægter	(MSKR)	7 049.7	5 637.9	+ 25%
Afskrivninger	(MSKR)	346.9	324.9	
Konsolideret overskud før datterselskabernes henlæggelser og indkomstskat	(MSKR)	126.7	90.8	
Gennemsnitligt antal ansatte		21 676	20 511	
<p>Note: SAS-gruppens konsoliderede regnskaber omfatter konsortiet, de helejede datterselskaber og, for første gang, de delejede datterselskaber i hvilke konsortiet har majoritet eller på anden måde en kontrollerende interesse. Til sammenligning er regnskabet for foregående år blevet korrigeret så det inkluderer de ovennævnte delejede datterselskaber.</p>				

Terminologi

Udbudte ton-kilometer

Den kapacitet, som er disponibel for befording af passagerer, fragt og post, målt i tons og multipliceret med antallet af fløjne kilometer*).

Solgte ton-kilometer

Den samlede tonnage af solgt befording, multipliceret med antallet af fløjne kilometer*).

Lastfaktor

Den procentvise udnyttelse af den samlede disponible kapacitet (passagerer, fragt og post).

Udbudte sæde-kilometer

Det samlede antal disponible passagersæder, multipliceret med antallet af fløjne kilometer*).

Solgte passager-kilometer

Antallet af befordrede betalende passagerer, multipliceret med antallet af fløjne kilometer*).

Kabinefaktor

Den procentvise faktiske udnyttelse af passagersædekapaciteten.

Solgte fragt ton-km

Tonnage af befordret betalt fragt, multipliceret med antallet af fløjne kilometer*).

*) Antallet af fløjne kilometer udregnes efter IATAs storcirkelafstande.

Bestyrelsens og administrerende direktørs beretning

Generel oversigt

SAS-gruppen, der omfatter Scandinavian Airlines System (SAS) — et konsortium, der ejes af de nationale luftfartsselskaber i Danmark, Norge og Sverige — og dets datterselskaber, havde et samlet overskud på 126,7 (90,8 sidste år) millioner svenske kroner (MSKR) før henlæggelser og indkomstskat for regnskabsåret 1977 — 1978, der sluttede 30. september 1978.

SAS-gruppens indtjening fra den løbende drift androg 100,0 MSKR (55,9). Salg af flymateriel og andre aktiver, samt nettoindtægter af ekstraordinære poster beløb sig til 26,7 (34,9) MSKR.

SAS-konsortiet tjente 94,1 (79,1) MSKR før henlæggelser og indkomstskat. I SAS-konsortiets regnskab er der ikke foretaget hensættelse til selskabsskatter i Danmark, Norge og Sverige. Disse skatter betales af de tre moderselskaber i de respektive lande. SAS-konsortiets overskud indeholder et udbytte på 5,1 MSKR fra datterselskaberne vedrørende regnskabsåret 1976 — 1977.

Datterselskaberne i SAS-konsortiet ydede et betydeligt bidrag med et overskud på 38,2 (29,0) MSKR før henlæggelser og indkomstskat. Dattersel-

skaberne betaler skat i henhold til de respektive landes lovgivning.

SAS-gruppens samlede driftsindtægter beløb sig til 7.050 (5.638) MSKR. De samlede driftsomkostninger før afskrivninger blev 6.437 (5.175) MSKR. Afskrivninger beløb sig til 347 (325) MSKR. Disse afskrivninger omfatter 313 (290) MSKR for SAS-konsortiet og 34 (35) MSKR for datterselskaberne.

Trafikken steg 12 procent i løbet af året. Nye, ekstraordinært lave priser blev indført for at stimulere det store rejsemarked. De nye priser blev positivt modtaget. Yderligere bidrog en vis opgang i den internationale økonomi til luftfartsindustriens vækstrate.

I årets løb blev de principper, der styrer de internationale ruteluftfartselskabers aktiviteter, genstand for forandringer som et resultat af svækkelsen af IATA og handlinger af den amerikanske regulerende myndighed, CAB. For øjeblikket er konsekvenserne af disse ændringer uklare. Men de kan alvorligt influere på det internationale rutenet, der er bygget op som en offentlig service af ruteluftfartsindustrien.

SAS er positivt indstillet over for lavpriser. De skaffer nye markedsområder med adgang til ruteluftfarten.

SAS modtog sin tredje 747 i årets løb og venter sin fjerde i begyndelsen af 1979.



Nye lavpriser skal imidlertid ikke indføres gennem ensidige handlinger, som kan kuldkaste det system af betingelser, kompromiser og ordninger, som effektiv international transport er afhængig af.

De nye priser må naturligvis tillade luftfartsselskaberne at flyve økonomisk. Hvis priserne derfor sænkes til et urealistisk lavt niveau, kan fordelene for forbrugerne blive af kort varighed.

SAS noterer sig, at myndighederne i forbrugernes interesse har budt reduktioner i flypriser og rater velkommen. SAS forventer imidlertid, at myndighederne vil være lige så modtagelige over for de bekymringer, som luftfartsselskaberne har udtrykt for de konstante stigninger i og udvidelse af offentlige afgifter. I 1977—1978 beløb alene offentlige afgifter sig til ni procent af konsortiets totale driftsomkostninger sammenlignet med et gennemsnit i industrien på fem til seks procent. Uden et mådehold i myndighedernes pålægning af offentlige afgifter vil det blive vanskeligt for luftfartsselskaberne fortsat at indføre de lavpris-fornyelser, der ønskes af forbrugerne og af myndighederne.

SAS' rutenet er af selve naturen i dets geografiske fundament genstand

for store sæsonsvingninger i trafikken, som skaber specielle problemer for luftfartsselskabet. Der stilles håb om, at SAS' lavprisoplæg vil hjælpe med til at udligne disse svingninger.

Lavpriserne er blevet indført på ruter, der betjener New York, Storbritannien og under forskellige former de skandinaviske indenrigsmarkeder. SAS planlægger at udvide sådanne prissystemer til adskillige andre ruter i løbet af 1979.

I årets løb lagde SAS stor vægt på at gennemføre non-stop ruter, hvorved både de interkontinentale, europæiske og mellemøstlige forbindelser forbedredes. SAS har bestræbt sig på at forbedre passagerservicen på jorden og i luften, og at bedre ekspeditionsfaciliteterne for luftfragt. Det har krævet væsentlige investeringer, såsom til dataanlæg, hvor nye systemer har gavnet passagerer og speditører.

SAS bestilte i årets løb to Airbus A300 jumbojets og tog option på yderligere ti. SAS er glad over tilsynkomsten af en ny og avanceret europæisk flytype.

Bestyrelsen ønsker at udtrykke sin anerkendelse til Knut Hagrup, der trådte tilbage som administrerende direktør for SAS den 1. august 1978 efter mere end tre årtiers fremragen-

de arbejde for gruppen. Knut Hagrup var SAS' administrerende direktør i ni år. Bestyrelsen udnævnte Carl-Olov Munkberg som efterfølger for Knut Hagrup. Carl-Olov Munkberg har tidligere beklædt chefposter i SAS' datterselskaber og associerede selskaber.

Flåden

SAS-gruppens flåde bestod af 77 fly pr. 30. september 1978. I løbet af året modtog SAS sin første Boeing 747 Combi og endnu to DC-9.

747 Combi'en er det hidtil mest alsidige fly i SAS-flåden. Prisen er ca. \$50 millioner, og i vinterprogrammet kan den medtage 209 passagerer og 19 fragtpaller og i sommertrafik 281 passagerer og 13 paller. Combi'en giver SAS mulighed for sæsonfleksibilitet på passager- og fragtområdet på ruterne mellem Skandinavien og Nordamerika.

DC-9 leveringerne til SAS bragte selskabets flåde af mellemdistance to-motorers jettfly op på 56. De to fly modtaget i årets løb er DC-9-41 typen med plads til mellem 108 og 120 passagerer i SAS-versionen.

Fly i ordre omfatter SAS' anden 747 Combi, som vil blive leveret i februar 1979, og yderligere fire DC-9-41 med levering inden marts 1979.

I årets løb afgav SAS bestilling på



DC-9 er ryggraden i SAS-flåden på alle ruter indenfor Skandinavien og resten af Europa.

to A300 Airbus mellemdistance jumbojetfly for levering i slutningen af 1979. Denne \$60 millioner ordre på to europæisk-producerede Airbus markerer SAS' planer om at introducere

jumbofly kapacitet på dets højt belagte ruter inden for Skandinavien og til andre dele af Europa.

Den Airbus-version, som SAS har valgt, er en flytype yderst velegnet til

Flytype	Leveret pr. 30. sept. 1978	I ordre til levering i	
		1978/79	1979/80
Boeing 747	3 ¹⁾	1 ²⁾	
Douglas DC-10-30	5		
Airbus A300B2			2
Douglas DC-8-63	5		
Douglas DC-8-62	5 ³⁾		
Boeing 727-100	3 ⁴⁾		
Douglas DC-9-41	45	4	
Douglas DC-9-33AF	2		
Douglas DC-9-21	9		
	77	5	2

1) Hvoraf 1 kombineret passager/fragtversion

2) Kombineret passager/fragtversion

3) 2 i kombineret version (CF) og 1 i ren fragtversion (AF).

4) Ejet af Transair Sweden AB, et helejet datterselskab, og udlejet til Scanair.

SAS bestilte to europæisk-byggede Airbus fly for levering sidst i 1979. Optioner haves på yderligere ti.



kortdistance flyvninger, men som også er i stand til fuldlastet, non-stop flyvninger mellem Skandinavien og Middelhavsområdet. SAS Airbus-versionen vil få plads til 242 passagerer og kunne medtage fragtpaller og containere, der svarer til lastrummene i SAS' Boeing 747 og DC-10.

SAS har dessuden optioner på endnu ti Airbus med leveringsterminer reserveret mellem 1981 og 1984. Disse optioner giver SAS muligheden for at vælge mellem A300B2, den længere rækkende A300B4, eller fremtidsversioner af Airbus.

SAS var det første selskab, der valgte Pratt & Whitney motorer til Airbus. Valget af Pratt & Whitney motorer blev truffet på grund af deres samstemmighed med dem, der anvendes i 747 Combi'en, som allerede vedligeholdes af SAS' Linta værksted i Stockholm.

SAS er i gang med at etablere en Airbus vedligeholdelsesbase i Stockholm—Arlanda, hvor luftfartsselskabet vil begynde vedligehold af Thai International's Airbus flåde i sommeren 1979.

Rutenettet

SAS betjente 98 byer i 49 lande i årets løb. Der blev åbnet en ny interkonti-

ental rute med 747 Combi mellem Göteborg og New York i november 1977. Indvielsen faldt sammen med åbningen af Landvetter Lufthavn, der for første gang muliggjorde betjeningen af Göteborg-området med interkontinentale jefly.

I september 1978 åbnede SAS en ny ugentlig forbindelse mellem København og Jeddah, Saudi Arabien, med DC-8. Endnu en ugentlig rute blev tilføjet november 1978.

Forbindelsen til Kuwait, der startede sidste år, blev forøget til to ugentlige flyvninger. Forbindelsen til Beirut blev genoptaget med tre ugentlige ruter efter at have været suspenderet på grund af lokale uroligheder.

Med ialt 14 ugentlige forbindelser til og fra Mellemøsten har SAS etableret sig som et af de større luftfartsselskaber i området med forbindelser til otte byer.

SAS forbedrede yderligere interkontinentale flyvninger ved at introducere flere non-stop og ekspresforbindelser. Trans-Orient sydruten mellem Skandinavien og Det Fjerne Østen blev således tre til fire timer kortere ved at ophøre med mellem-landinger i Europa. Rejsetiden mellem Skandinavien og Sydamerika blev reduceret med halvanden time.

Flere non-stop forbindelser blev tilføjet mellem København og Chicago samt mellem København og Los Angeles. Non-stop ruten til Tel Aviv blev øget fra to til tre ugentlige forbindelser.

Flyforbindelserne inden for Europa blev ligeledes øget. Endnu en daglig rute blev føjet til non-stop forbindelsen mellem Stockholm og London. Den daglige København-Geneve rute blev non-stop med udeladelse af Basel som mellemlandingsstation. Basel bliver i stedet betjent som en udvidelse af den daglige København-Stuttgart rute. Der blev også flere non-stop forbindelser mellem Stockholm og Hamburg, Frankfurt, Moskva og Warszawa, og mellem København og Zagreb/Beograd.

Sommerruten fra København til Reykjavik og Narssarssuaq i Sydgrønland blev udvidet til også at operere om vinteren.

En tredje ugentlig forbindelse blev føjet til Spitzbergen-ruten i sommerperioden.

I samarbejde med Air France åbnede SAS en rute mellem København og Lyon samt Marseille fem gange om ugen.



Næsten alle SAS' interkontinentale ruter beflyves med jumbojetflyene 747 og DC-10.

Produktion og trafik

Ruteproduktionen, målt i udbudte ton-kilometer, steg 10 procent. Trafikken, målt i solgte ton-kilometer, øgede med 12 procent. Lastfaktoren for hele SAS-rutenettet blev 55,7 procent, en forbedring på 1,4 points over sidste regnskabsår.

Produktionen på interkontinentale ruter steg 11 procent, med 13 procent

stigning alene på Nordamerika-ruterne, som delvis må ses i relation til indsættelse af 747 Combi. Med nye ruter og genoptagelse af Beirut-forbindelserne steg Mellemøsten-produktionen med 30 procent.

Trafikken på interkontinentale ruter steg 15 procent, og 19 procent alene på Nordatlanten. Mellemøsten-trafikken voksede med 27 procent.

Rutetrafik	Hele rutenettet	Interkont. ruter	Europa og Mellemøsten	Indenrigs-ruter
Udbudte ton-km. (i mill.)				
1977/78	2 454	1 502	696	256
1976/77	2 240	1 352	640	248
Stigning i %	+9.6	+11.1	+8.8	+3.3
Fordeling i %	100.0	61.2	28.4	10.4
Solgte ton-km. (i mill.)				
1977/78	1 367	899	329	139
1976/77	1 216	780	304	132
Stigning i %	+12.5	+15.3	+8.0	+5.9
Fordeling i %	100.0	65.8	24.0	10.2
Lastfaktor (i %)				
1977/78	55.7	59.9	47.2	54.3
1976/77	54.3	57.7	47.5	53.0

747 Combi har medført en stærkt forøget og fleksibel fragtkapacitet på SAS' nordatlantiske ruter.



De højeste lastfaktorer blev registreret på de interkontinentale rene fragtruter, der betjener Nord- og Sydamerika og Sydøstasien med sammenlagt 71,5 procent, en forbedring på 5,5 points. Yderligere høje lastfaktorer, alle over 60 procent, blev noteret på passagerruterne, der betjener Nordamerika, Tokyo via Trans-Sibirien Expres og Sydamerika.

Passagertrafik

SAS befordrede 7.885.700 passagerer i regnskabsåret, en stigning på 416.500 eller seks procent.

Den samlede passagerkapacitet i sæde-kilometer steg syv procent, medens trafikken i solgte passager-kilometer steg 10 procent. Den totale kabinefaktor voksede til 56,4 procent fra 54,9 procent det foregående år.

Passagertrafikken viste en stigning på 11 procent på interkontinentale ruter — inkluderende 13 procent på Nordatlanten, 11 procent på Det Fjerne Østen og to procent på andre oversøiske forbindelser. Mellemøsten-passagertrafikken steg 24 procent, medens den europæiske og interskandinaviske passagertrafik steg otte procent. Inden for Europa blev stigninger på over 20 procent registreret

på ruter, der betjener Schweiz, Spanien/Portugal og Østeuropa.

Indenrigs-passagertrafikken steg seks procent, med den største individuelle fremgang — otte procent — på de svenske indenrigsruter, hvor SAS indførte lavpris stand-by ungdomsbilletter i løbet af sommeren. Den 100 svenske kroner pris tiltrak 55.000 passagerer fra åbningen den 16. maj til regnskabsårets slutning.

Fragt og post

SAS' luftfragttrafik noterede en samlet fremgang på 18 procent, med en vækst på 22 procent på interkontinentale ruter og 37 procent på Mellemøst-ruter. Befordringen af fragt på europæiske og indenrigsruter blev omtrent den samme som sidste år.

Den samlede fragttrafik på de nordamerikanske passagerruter steg 82 procent, som tildels skyldtes indsættelsen af 747 Combi. En del af øgningen skyldtes også en havnestrejke på den amerikanske østkyst i slutningen af 1977. Væksten var også en følge af større DC-10 pallettiseret fragtkapacitet på Chicago/Montreal og Seattle/Los Angeles ruterne.

Trafikken på de nordamerikanske rene fragtruter faldt 33 procent, der

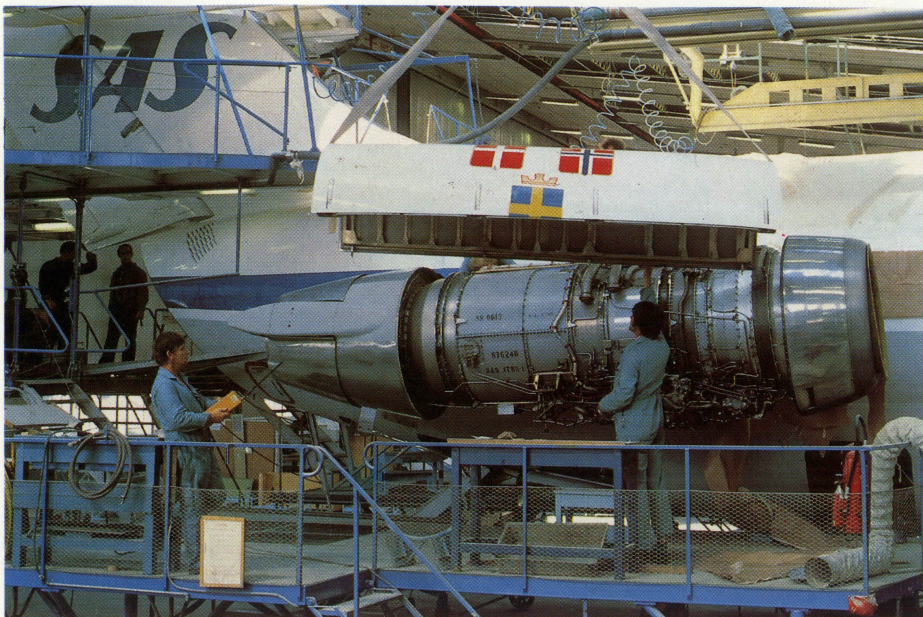
reflekterer ændringen i kapacitet og overførslen af store mængder fragt til 747 Combi, der hovedsageligt betjener passagerruterne til New York og Chicago/Montreal.

Fragttrafikken til Øst- og Sydafrika voksede med 44 procent, hvilket delvis må ses i relation til den øgede fragtkapacitet i det første hele år med DC-10 beflyvning af disse ruter.

SAS' luftpostbefordring steg 14 procent på hele rutenettet. På Nordamerika-ruterne øgedes luftposttrafikken med 17 procent; på Fjerne Østen med 17 procent. Luftposttrafikken på Mellemøst-flyvningerne viste en stigning på ikke mindre end 60 procent, medens der var en stigning på 12 procent i Europa. Luftpostbefordringen på indenrigsruter steg ni procent.

Luftfartspolitiske forhold

Året blev præget af forandringer i den amerikanske luftfartspolitik, der især indvirkede på Nordatlant-ruterne. USA har efterhånden elimineret størsteparten af de regler, som tidligere har adskilt chartertrafik fra rute-trafik. Samtidig liberaliserede og forenkede USA sine regler for prisfastsættelse på regulære ruter.



Vedligeholdelsesbasen i Oslo vedligeholder SAS' DC-9 flåde, som er den største udenfor USA.

Den hidtidige amerikanske politik har kun givet et begrænset antal af landets egne ruteselskaber tilladelse til at beflyve internationale forbindelser. Nu tillader den amerikanske politik om "open skies" i princippet både rute- og charterselskaber relativt fri adgang til at betjene internationale ruter, endog til de samme destinationer.

De amerikanske luftfartsmyndigheder har også taget skridt til at eliminere IATA's funktion med hensyn til fastsættelse af priser og rater og dertil relaterede transportforhold. I mange lande frygter myndighederne og luftfartsselskaberne, at den amerikanske politik vil føre til uindskrænket konkurrence, som kan skade stabiliteten i det velfungerende internationale rutenet af regelmæssige flyforbindelser.

Der er også blevet udtrykt ængstelse for, at denne politik i sidste instans kan føre til prisniveauer, som vil resultere i betydelige tab og sluttelig til problemer om overlevelse for visse luftfartsselskaber.

Den nye amerikanske politik, som der gives eksempler på i de nye bilaterale aftaler med Holland og Israel, er baseret på teorien om, at maksimal konkurrence vil betyde maksimale fordele for det rejsende publikum.

Yderligere, ved at handle ensidigt i andre sager om lufttransport, som kun svagt drejer sig om transport til og fra USA, opfattes USA som krævende ekstraterritorial jurisdiktion.

SAS byder enhver fornyelse og velordnet vurdering af basisluftfartsprincipperne velkommen, men ser med bekymring på alle ensidige handlinger, som udelukker den internationalt akcepterede proces med kompromis og samstemmighed.

Det skal imidlertid bemærkes, at som svar på disse ændrede pris- og rateforhold er IATA-trafikkonferencens grundregler blevet ændret til at tillade større frihed og fleksibilitet for medlemsluftfartsselskaberne. De nye konferenceprocedurer vil sætte IATA-medlemmerne i stand til at indføre lavpriser og rater i specifikke markeder når ønskeligt.

Hvis den amerikanske politik føres ud i livet, vil den ikke desto mindre få konsekvenser for næsten alle rute- og luftfartsselskaber, også dem, der ikke beflyver USA. Det kan således bringe hele rutetransportsystemet i fare. For eksempel vil det måske ikke længere være muligt at tilbyde forbrugeren sådanne fordele at kunne benytte en billet fra et ruteselskab på andre, at kunne ændre rejseplaner undervejs

SAS har åbnet en avanceret fragtterminal med fragtlastningsdøkker i den nye Landvetter lufthavn, Gøteborg.



og at vide på forhånd, hvad den samlede transportomkostning vil blive.

Forhandlinger blev ført mellem de britiske og skandinaviske regeringer for at erstatte den 25 år gamle luftfartsaftale, som var blevet opsagt af Skandinavien i slutningen af 1977. Nye aftaler blev indgået i slutningen af 1978, som gav en mere rimelig balance i kapaciteten hos begge parter med hensyn til trafikken over Nord-søen.

Efter adskillige års forhandlinger underskrev de skandinaviske lande og Finland nye luftfartsaftaler, der dækker trafikrettigheder og relatere-regulativer.

Myndighederne i Saudi Arabien gav SAS tilladelse til at åbne en rute til Jeddah. Saudi Arabiens nationale luftfartsselskab fik tilsvarende rettigheder til at beflyve Skandinavien.

I forhandlinger med Canada søgte de skandinaviske lande igen forgæves om tilladelse for SAS til at beflyve Toronto. Ansøgningen skal underlægges yderligere undersøgelse af både de involverede luftfartsselskaber og myndigheder.

Nye luftfartsaftaler blev underskrevet med Tanzania. Forhandlinger om nye aftaler med Kenya blev påbegyndt. Tilladelse blev opnået fra Ar-

gentina for en anden ugentlig SAS-forbindelse til Buenos Aires.

SAS har indført nye lave priser for luftfragttransport. De skandinaviske trafikministeriers charterkomité aflagde rapport i sommeren 1978 om dens vurdering af behovet for fragt split-charter i det skandinaviske marked. Analyser foretaget af SAS såvel som af uvildige organisationer har imidlertid klart vist, at de primære krav hos luftfragtspejditører er et højt udviklet rutefragtnet og lave rater.

På denne baggrund har de skandinaviske trafikministerier besluttet at vente med yderligere ændringer i de skandinaviske fragtcharterregler. De vil tage spørgsmålet op igen i 1979 efter at have vurderet virkningen af de nye SAS-priser, der trådte i kraft november 1978.

Datterselskaber og associerede selskaber

SAS' datterselskaber og associerede selskaber forbedrede igen i år deres generelle drift.

Blandt datterselskaberne noteres betydelig vækst i driftsindtægter især hos SAS Catering & Hotels med en stigning på 30 procent (baseret på beløb i svenske kroner); hos Vingresor/Club 33 med 37 procent og hos

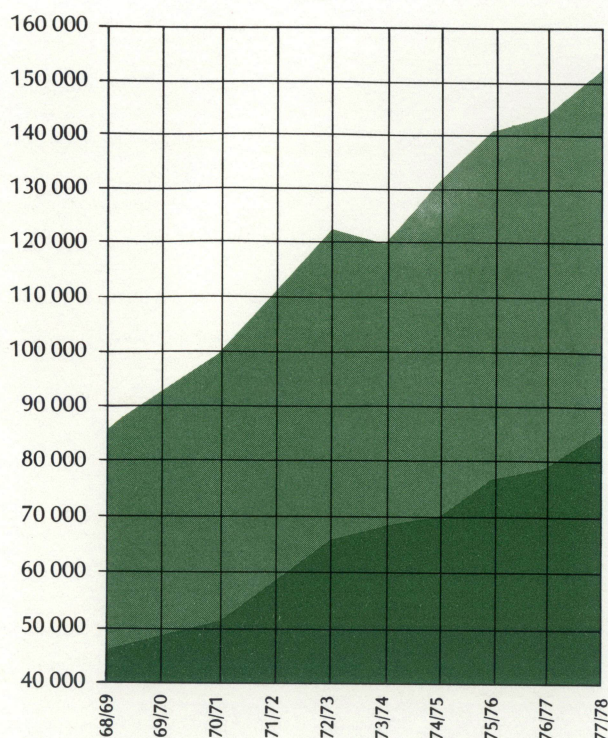
Hotel Scandinavia i Oslo med 14 procent

SAS Catering bekendtgjorde sit engagement, på management kontrakter, i endnu to hoteller, et 250-værelse stort hotel med planlagt åbning i Bergen i slutningen af 1981, og et hotel med 210 værelser i Kuwait, der forventes åbnet i begyndelsen af 1980. Hotellet i Kuwait vil blive SAS' første hotel uden for Skandinavien.

SAS indgik i årets løb aftale om at gå ind i fragtspejditørsvirksomhed. AB Olson & Wright, et af Skandinaviens førende shipping- og spejditørselskaber, blev købt af Incentive AB, et svensk investeringsselskab. Det er hensigten, at SAS skal overtage aktierne i Olson & Wright i 1979, ved udløbet af de IATA-bestemmelser, der for nærværende forhindrer direkte ejerskab af en fragtspejditør. Til den tid vil Olson & Wright blive et helejet datterselskab af SAS.

Det associerede charter-konsortium, Scanair, noterede en stigning i trafikindtægter på 41 procent. Hotel Scandinavia i København havde en 10 procent stigning i driftsindtægter.

En mere detaljeret rapport om SAS' datterselskaber og associerede selskaber følger i slutningen af denne årsberetning.



Produktion og trafik pr. ansat (SAS-konsortiet. Rutetrafik)

- Produktion (udbudte ton-km) pr. ansat
- Trafik (solgte ton-km) pr. ansat

Personale

	SAS-konsortiet				Datterselskaber				SAS-gruppen			
	Piloter		Kabinepersonale		Andet personale		Totalt					
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Danmark	363	362	703	653	4 338	4 136	5 404	5 151	1 319	1 254	6 723	6 405
Norge	339	341	560	495	2 170	2 064	3 069	2 900	1 439	1 396	4 508	4 296
Sverige	502	503	774	727	2 975	2 845	4 251	4 075	1 519	1 379	5 770	5 454
Hovedkontor	—	—	—	—	1 074	1 043	1 074	1 043	—	—	1 074	1 043
Udland	—	—	26	26	2 186	2 206	2 212	2 232	1 389	1 081	3 601	3 313
Ialt	1 204	1 206	2 063	1 901	12 743	12 294	16 010	15 401	5 666	5 110	21 676	20 511

Antallet af ansatte i SAS-gruppen blev i gennemsnit 21.676 i regnskabsåret 1977—1978. Dette tal omfatter 16.010 ansat i SAS-konsortiet. Stigningen på 609 medarbejdere inden for konsortiet er hovedsageligt sket i

stationstjenesten, kabinebesætnings-, flyvedligehold- og flyoverhalingsområderne.

De personalemedindflydelses programmer, der er indført i SAS-gruppen, er fortsat en kilde til inspiration.

Til sidst ønsker bestyrelsen at udtrykke sin tak til SAS' personale for fortsat godt arbejde og for dets loyalitet over for SAS.

København, Oslo og Stockholm, den 15. januar 1979

Haldor Topsøe

J. L. Halck

Orla Mathiesen

Curt Nicolin

Krister Wickman

Nils-Olof Sjögren

Carl-Olov Munkberg

Administrerende direktør

Jens Chr. Hauge

Per M. Backe

Per Bjølseth

Statistisk oversigt 1968/69 — 1977/78

Produktion, trafik og personale (SAS-konsortiet)	77/78	76/77	75/76	74/75	73/74	72/73	71/72	70/71	69/70	68/69
Rutenettets længde i km (000)	264	264	274	262	258	245	243	224	205	208
Antal befløjne byer	98	98	102	97	96	97	94	96	92	90
Fløjne kilometer, rutetrafik (mill.)	122.8	116.7	114.7	113.8	114.0	118.4	109.9	107.0	101.7	97.7
Flyvetimer (i luften), ialt (000)	182.6	175.9	175.2	174.7	176.5	183.4	172.8	172.4	162.6	168.3
Udbudte ton-km, ialt (mill.)	2 515.7	2 311.6	2 190.4	2 055.5	1 863.5	1 931.6	1 745.6	1 546.0	1 431.5	1 286.9
Udbudte ton-km, rutetrafik (mill.)	2 453.7	2 239.6	2 119.8	1 997.5	1 814.9	1 822.5	1 664.1	1 480.8	1 371.7	1 239.3
Udbudte ton-km, charter (mill.)	62.0	72.0	70.6	58.0	48.6	109.1	81.5	65.2	59.8	47.6
Solgte ton-km, rutetrafik (mill.)	1 367.3	1 215.6	1 131.3	1 047.7	1 024.0	958.8	857.0	738.5	710.1	658.3
Passagerer og overvægtsbagage	882.7	803.4	756.7	692.2	662.9	645.3	558.6	493.4	469.3	417.0
Fragt	439.5	372.6	335.5	318.1	325.4	280.2	267.5	215.8	213.4	214.5
Post	45.1	39.6	39.1	37.4	35.7	33.3	30.9	29.3	27.4	26.8
Lastfaktor, rutetrafik (%)	55.7	54.3	53.4	52.5	56.4	52.6	51.5	49.9	51.8	53.1
Antal befordrede passagerer, ialt (000)	7 886	7 469	7 125	6 636	6 325	6 242	5 826	5 688	5 058	4 588
Solgte passager-kilometer, rutetrafik (mill.)	9 959	9 060	8 534	7 814	7 477	7 275	6 305	5 584	5 297	4 707
Kabinefaktor, rutetrafik (%)	56.4	54.9	53.5	52.6	54.0	51.4	49.8	49.0	50.3	47.7
Gennemsnitlig rejsestrækning, rutetrafik (km)	1 279	1 232	1 212	1 193	1 197	1 192	1 102	997	1 061	1 036
Trafikindtægter pr. solgt ton-km (SKR)	3.34	3.00	2.91	2.75	2.42	2.12	2.07	2.18	2.06	2.05
Driftsomkostninger pr. udbudt ton-km (baseret på kalkulemæssig afskrivning, eksklusiv renter) (SKR)	1.80	1.61	1.51	1.39	1.31	1.04	1.02	1.03	1.00	1.01
Gennemsnitligt antal ansatte	16 010	15 401	14 984	14 957	15 072	14 801	14 598	14 561	14 445	14 074
Udbudte ton-km/ansat, rutetrafik	153 300	145 400	141 500	133 500	120 200	121 800	113 200	101 300	95 000	88 100
Solgte ton-km/ansat, rutetrafik	85 400	78 900	75 500	70 000	67 800	64 100	58 300	50 500	49 200	46 800
Finansielle hovedtal (i mill. sv. kr.) (SAS-gruppen)	77/78	76/77	75/76	74/75	73/74	72/73	71/72	70/71	69/70	68/69
Trafikindtægter	4 775.2	3 830.5	3 354.1	2 918.2	2 479.6	2 057.2	1 798.1	1 621.8	1 478.9	1 366.1
Andre indtægter	2 274.5	1 807.4	1 452.9	1 176.7	1 120.1	1 005.1	814.0	630.1	446.6	343.8
Driftsindtægter, ialt	7 049.7	5 637.9	4 807.0	4 094.9	3 599.7	3 062.3	2 612.1	2 251.9	1 925.5	1 709.9
Driftsomkostninger eksklusiv afskrivninger	6 436.5	5 174.8	4 425.0	3 727.0	3 276.7	2 706.3	2 332.2	1 987.5	1 674.9	1 493.5
Afskrivninger	346.9	324.9	294.3	283.9	231.9	226.2	201.7	174.2	167.9	154.0
Driftsresultat efter afskrivninger	+ 266.3	+ 138.2	+ 87.7	+ 84.0	+ 91.1	+ 129.8	+ 78.2	+ 90.2	+ 82.7	+ 62.4
Finansielle poster (netto)	- 166.3	- 82.3	- 52.4	- 50.3	- 44.8	- 63.7	- 52.3	- 47.1	- 45.7	- 37.0
Andre poster (netto)	+ 26.7	+ 34.9	+ 13.1	+ 38.7	+ 31.2	+ 19.2	+ 11.4	+ 29.3	+ 52.3	+ 58.4
Resultat før datterselskabers henlæggelser og indkomstskat	+ 126.7	+ 90.8	+ 48.4	+ 72.4	+ 77.5	+ 85.3	+ 37.3	+ 72.4	89.3	83.8
Datterselskabers henlæggelser	- 16.1	- 11.4	- 2.7	- 1.0	-	- 0.8	- 0.2	- 0.5	- 0.1	- 0.2
Datterselskabers indkomstskat	- 10.3	- 8.0	- 3.7	- 1.4	- 0.5	- 0.5	- 2.1	- 0.5	- 0.3	- 0.3
Balance (total)	5 072.6	4 694.1	3 849.6	3 694.8	3 460.4	2 998.4	2 791.7	2 528.8	2 262.2	1 850.9
Omsætningsaktiver	2 491.0	2 268.2	1 584.3	1 498.1	1 316.4	1 190.8	1 027.7	805.6	749.2	561.0
Anlægsaktiver inkl. spærret konto	2 581.6	2 425.9	2 265.3	2 196.7	2 144.0	1 807.6	1 764.0	1 723.2	1 513.0	1 289.9
Kortfristet gæld	2 085.6	2 004.4	1 531.1	1 317.1	1 191.9	1 003.2	926.7	870.1	711.6	554.0
Langfristet gæld	1 979.4	1 748.4	1 370.0	1 428.7	1 312.6	1 024.8	1 056.4	971.5	890.4	683.0
Egenkapital inklusiv årets overskud	948.7	896.6	857.6	857.6	841.5	806.5	740.0	670.7	643.7	596.5

Note: Oversigten for 1968/69—1975/76 omfatter ikke tal for følgende datterselskaber: Arctic Hotel Corp. A/S, Danair A/S, A/S Dansk Rejsebureau, SAS Royal Hotel A/S (Oslo).

Resultatopgørelse

1. oktober 1977 — 30. september 1978
I millioner svenske kroner

	SAS-gruppen (Konsolideret)		SAS-konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Trafikindtægter (Note 1)	4 775.2	3 830.5	4 643.0	3 734.5
Andre indtægter (Note 2)	<u>2 274.5</u>	<u>1 807.4</u>	<u>939.1</u>	<u>789.7</u>
Driftsindtægter	7 049.7	5 637.9	5 582.1	4 524.2
Driftsomkostninger (Note 3)	<u>6 436.5</u>	<u>5 174.8</u>	<u>5 059.1</u>	<u>4 138.2</u>
Driftsresultat før afskrivninger	<u>+ 613.2</u>	<u>+ 463.1</u>	<u>+ 523.0</u>	<u>+ 386.0</u>
Afskrivninger (Note 4)	<u>346.9</u>	<u>324.9</u>	<u>312.8</u>	<u>289.9</u>
Driftsresultat efter afskrivninger	<u>+ 266.3</u>	<u>+ 138.2</u>	<u>+ 210.2</u>	<u>+ 96.1</u>
Udbytte fra datterselskaber (Note 5)	—	—	5.1	—
Udbytte i øvrigt	0.2	1.0	0.2	1.0
Andre finansielle indtægter (Note 6)	122.8	90.9	112.7	85.2
Finansielle udgifter (Note 7)	<u>- 289.3</u>	<u>- 174.2</u>	<u>- 263.2</u>	<u>- 132.2</u>
Resultat efter finansielle indtægter og udgifter	<u>+ 100.0</u>	<u>+ 55.9</u>	<u>+ 65.0</u>	<u>+ 50.1</u>
Indtægter ved salg og udrangering af materiel etc. (netto) (Note 8)	33.1	44.4	33.4	44.1
Ekstraordinære indtægter	0.3	0.4	—	—
Ekstraordinære udgifter (Note 9)	<u>- 6.7</u>	<u>- 9.9</u>	<u>- 4.3</u>	<u>- 15.1</u>
Resultat før henlæggelser og indkomstskat (Note 10)	<u>+ 126.7</u>	<u>+ 90.8</u>	<u>+ 94.1</u>	<u>+ 79.1</u>
Datterselskabers henlæggelser (Note 11)	<u>- 16.1</u>	<u>- 11.4</u>		
Resultat før indkomstskat	<u>+ 110.6</u>	<u>+ 79.4</u>		
Datterselskabers indkomstskat (Note 12)	<u>- 10.3</u>	<u>- 8.0</u>		
Resultat efter indkomstskat	<u>+ 100.3</u>	<u>+ 71.4</u>		
Minoritetsinteresser (Note 13)	<u>+ 1.9</u>	<u>+ 4.6</u>		
Årets overskud	<u>102.2</u>	<u>76.0</u>		

"Noter til årsregnskabet" på siderne 17—19 refererer til ovenstående resultatopgørelse.

Balance
pr. 30. september 1978
I millioner svenske kroner

Aktiver	SAS-gruppen (Konsolideret)		SAS-konsortiet		Passiver	SAS-gruppen (Konsolideret)		SAS-konsortiet	
	pr.30.sept. 1978	pr.30.sept. 1977	pr.30.sept. 1978	pr.30.sept. 1977		pr.30.sept. 1978	pr.30.sept. 1977	pr.30.sept. 1978	pr.30.sept. 1977
Omsætningsaktiver					Kortfristet gæld				
Kasse- og bankbeholdninger inklusiv midlertidige investeringer (Note 14)	1 437.2	1 344.9	1 295.3	1 224.7	Kreditorer, datterselskaber	—	—	23.3	10.5
Kortfristede tilgodehavender hos datterselskaber	—	—	54.2	46.6	Kreditorer, moderselskaber	—	10.7	—	10.7
Kortfristede tilgodehavender hos moderselskaber	0.7	—	0.7	—	Leverandørgæld	321.6	242.7	252.6	169.2
Debitorer	628.8	581.2	504.8	471.9	Skyldige skatter	15.9	12.4	—	—
Forudbetalte omkostninger og tilgodehavende indtægter	117.9	96.7	102.2	79.1	Skyldige omkostninger og forudbetalte indtægter	674.3	618.8	602.7	556.1
Andre kortfristede tilgodehavender	154.4	103.2	139.2	88.8	Kortfristet del af langfristet gæld	180.1	370.4	172.4	364.4
Varelagre (Note 15)	134.7	129.4	93.2	93.2	Andre kreditorer	198.9	146.7	127.3	102.6
Forudbetalinger til leverandører (kortfristede)	17.3	12.8	3.4	3.9	Salgsgæld (passager- og fragtdokumenter) (netto) (Note 24)	634.2	540.2	634.2	540.2
Omsætningsaktiver ialt	<u>2 491.0</u>	<u>2 268.2</u>	<u>2 193.0</u>	<u>2 008.2</u>	Forudbetaling fra kunder	60.6	62.5	13.3	11.4
Spærret konto i Sveriges Riksbank					Kortfristet gæld ialt	<u>2 085.6</u>	<u>2 004.4</u>	<u>1 825.8</u>	<u>1 765.1</u>
Investeringsfond (Note 16)	2.6	—	—	—	Langfristet gæld				
Anlægsaktiver					Lån fra datterselskaber	—	—	0.2	0.2
Aktier og andele i datterselskaber (Note 17)	—	—	73.5	72.6	Partialobligationslån (Note 25)	56.1	76.6	56.1	76.6
Andre aktier og andele (Note 17)	41.4	37.8	39.0	34.5	Obligationslån (Note 26)	334.4	290.9	334.4	290.9
Obligationer	13.4	14.0	10.1	10.3	Prioritetslån (Note 27)	200.7	208.2	20.7	20.2
Langfristede tilgodehavender i datterselskaber	—	—	35.2	41.6	Anden langfristet gæld (Note 28)	1 353.2	1 144.8	1 300.5	1 102.1
Andre langfristede tilgodehavender (Note 18)	126.5	78.2	123.1	74.8	Pensionsforpligtelser (Note 29)	35.0	27.9	—	—
Goodwill (Note 19)	5.8	8.2	4.5	6.1	Langfristet gæld ialt	<u>1 979.4</u>	<u>1 748.4</u>	<u>1 711.9</u>	<u>1 490.0</u>
Udviklingsomkostninger	1.2	2.4	—	—	Kursregulering (Note 30)	5.0	0.5	0.3	0.5
Forudbetalinger til leverandører (langfristede)	138.5	118.0	128.4	109.4	Lagerreserve og investeringsfonds (Note 31)				
Disagio etc. på obligationslån (Note 20)	8.6	9.9	8.6	9.9	Lagerreserve	33.7	33.7	32.6	32.6
Fly (Note 21)					Investeringsfond	9.2	5.6	—	—
Anskaffelsværdi	2 843.1	2 602.1	2 815.8	2 575.2	Egnsudviklingsfond Nordnorge	12.4	6.8	—	—
Afskrivninger	1 390.2	1 191.7	1 380.2	1 184.1	Lagerreserve og investeringsfonds ialt	<u>55.3</u>	<u>46.1</u>	<u>32.6</u>	<u>32.6</u>
	1 452.9	1 410.4	1 435.6	1 391.1	Minoritetsinteresser (Note 13)	—1.4	—1.9	—	—
Reservemotorer og reservedele (Note 21)					Egenkapital (Note 32)				
Anskaffelsværdi	387.9	380.3	383.1	376.4	Indskudskapital				
Afskrivninger	222.7	210.5	220.9	209.1	ABA (3/7)	360.1	350.2	360.1	350.2
	165.2	169.8	162.2	167.3	DDL (2/7)	240.0	233.4	240.0	233.4
Værkstedsinventar og flyservice-udrustning					DNL (2/7)	240.0	233.4	240.0	233.4
Anskaffelsværdi	130.8	114.5	129.1	112.9		840.1	817.0	840.1	817.0
Afskrivninger	97.9	91.0	96.4	89.5	Lovmæssige reserver	5.7	3.9	—	—
	32.9	23.5	32.7	23.4	Opskrivningsfond	4.6	—	—	—
Anden udrustning og køretøjer (Note 22)					Overført fra tidligere år	—3.9	—0.3	—	—
Anskaffelsværdi	407.4	365.0	305.7	276.5	Årets overskud	102.2	76.0	94.1	79.1
Afskrivninger	221.2	202.2	161.8	148.3	Egenkapital ialt	<u>948.7</u>	<u>896.6</u>	<u>934.2</u>	<u>896.1</u>
	186.2	162.8	143.9	128.2	Passiver ialt	<u>5 072.6</u>	<u>4 694.1</u>	<u>4 504.8</u>	<u>4 184.3</u>
Bygninger og bygningsforbedringer (Note 23)					Pantsættelser etc. (Note 33)				
Anskaffelsværdi	519.5	484.2	174.3	158.2	Prioriteter i fast ejendom	238.8	249.9	39.6	40.9
Afskrivninger	148.3	123.3	64.8	56.0	Diverse pantsættelser	28.3	19.9	6.4	5.8
	371.2	360.9	109.5	102.2	Pantsættelser etc. ialt	<u>267.1</u>	<u>269.8</u>	<u>46.0</u>	<u>46.7</u>
Grunde og grundforbedringer					Eventualforpligtelser (Note 34)				
Anskaffelsværdi	35.3	30.1	5.5	4.7	Garantier og øvrige eventualforpligtelser				
Afskrivninger	0.1	0.1	0.0	0.0	datterselskaber	—	—	107.2	88.2
	35.2	30.0	5.5	4.7	andre	49.5	57.5	44.1	52.7
Anlægsaktiver ialt	<u>2 579.0</u>	<u>2 425.9</u>	<u>2 311.8</u>	<u>2 176.1</u>	Pensionsforpligtelser	36.3	31.4	35.1	31.3
Aktiver ialt	<u>5 072.6</u>	<u>4 694.1</u>	<u>4 504.8</u>	<u>4 184.3</u>	Eventualforpligtelser ialt	<u>85.8</u>	<u>88.9</u>	<u>186.4</u>	<u>172.2</u>

Herudover har SAS påtaget sig visse forpligtelser i forbindelse med salg af billetter på afbetaling

Noter til årsregnskabet

Konsoliderings- og regnskabsprincipper

SAS-gruppens koncernregnskab omfatter konsortiet, de helejede datterselskaber og for første gang, de delejede datterselskaber i hvilke konsortiet har majoritet eller på anden måde en kontrollerende interesse. Nogle datterselskaber, tæt knyttet til konsortiets drift, er af praktiske hensyn blevet direkte inkluderet i konsortiets regnskaber. Til sådanne selskaber hører f.eks. Københavns Lufthavnsstation A/S, København, og Scandinavian Airlines System Inc., New York. Scanair, et konsortium, som ligeledes ejes af SAS' moderselskaber, indgår ikke i SAS-gruppens regnskaber.

I forbindelse med konsolideringen er de interne mellemværender indenfor SAS-gruppen blevet elimineret. Konsortiets aktier i datterselskaberne er blevet elimineret med datterselskabernes aktiekapital. Differencen mellem anskaffelsessværdi og den nominelle værdi for konsortiets aktier er optaget som goodwill under konsortiets aktiver.

Minoritetsinteresser i datterselskabernes årsresultat er overført fra SAS-gruppens resultatopgørelse til balanceposten "Minoritetsinteresser". Minoritetsinteresser i datterselskabernes kapital, lovmæssige reserver og overførsler fra tidligere år er indeholdt i samme post.

SAS-gruppens og konsortiets regnskaber er opgjort i millioner svenske kroner (MSKR). De regnskaber indenfor konsortiet og datterselskaberne, som ikke er opgjort i svenske kroner, er blevet omregnet ved hjælp af den monetære/ikke-monetære metode. Herved menes at monetære aktiver og passiver omregnes til gældende kurs på statusdagen den 30. september 1978, medens ikke-monetære poster omregnes til de kurser, der var gældende på anskaffelsestidspunktet. Ikke-monetære poster omfatter varebeholdninger, ejendom, driftsmidler og egenkapital. Indtægter og udgifter er omregnet efter gennemsnitlige månedlige omregningskurser, med undtagelse af materialeforbrug og afskrivninger på ejendomme og driftsmidler, som er blevet omregnet til anskaffelsestidspunktets kurser.

De omregningsdifferencer, der stammer fra anvendelsen af den monetære/ikke-monetære metode på de af datterselskabernes regnskaber som opstilles i andet end svenske kroner, debiteres/krediteres direkte de finansielle udgifter/indtægter i SAS-gruppens resultatopgørelse i det omfang, hvori de vedrører SAS' andel i de pågældende datterselskaber. Omregningsdifferencer, der vedrører minoritetsinteresser i datterselskaberne, er indeholdt i posten "Minoritetsinteresser" i den konsoliderede balance.

Udformningen af resultatopgørelse og balance i dette årsregnskab er tilpasset den seneste udvikling indenfor de principper for regnskabsaflægelse, der er almindeligt anerkendt i Skandinavien. Sammenligningen med det foregående år er blevet omarbejdet tilsvarende. Sammenligningen er også blevet ændret således, at der medtages delejede datterselskaber, i hvilke konsortiet har en majoritet eller på anden måde en kontrollerende interesse.

Note 1 — Trafikindtægter

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Passagerer	3 930.5	3 150.2	3 807.3	3 060.4
Fragt	682.6	528.0	676.7	524.0
Post	106.7	94.5	103.6	92.2
Charter	55.4	57.8	55.4	57.8
	<u>4 775.2</u>	<u>3 830.2</u>	<u>4 643.0</u>	<u>3 734.5</u>

Konsortiets trafikindtægter steg med 24% i sammenligning med 1976/77, hvor en arbejdskonflikt i Sverige medførte en indtægtsnedgang på ca. 113 MSKR. Uden denne nedgang ville stigningen have været 21% i sammenligning med 1976/77.

Indtægter indtjent af Transair Sweden AB, et af konsortiets datterselskaber, ved udlæjning af tre Boeing 727 fly er inkluderet under andre indtægter (se note 2).

En fordeling af konsortiets trafikindtægter fremgår af illustration på side 26.

Note 2 — Andre indtægter

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Konsortiet	939.1	789.7	939.1	789.7
Datterselskaber	1 666.7	1 276.7	—	—
Minus: Eliminering af interne transaktioner	— 331.3	— 259.0	—	—
	<u>2 274.5</u>	<u>1 807.4</u>	<u>939.1</u>	<u>789.7</u>

Andre indtægter omfatter konsortiets indtægter fra forskellige aktiviteter såsom værkstedsarbejde, ekspedition af fly, interline salg, etc. foretaget for andre flyselskaber, indtægter ved salg ombord og i lufthavnsforretninger etc. Denne post indeholder også kompensations

tion betalt af Svenska Arbetsgivareföreningen i løbet af dette finansår for tab i forbindelse med arbejdskonflikten i 1976/77, 50.0 MSKR.

Datterselskabernes andre indtægter omfatter indtægter fra andre kunder end konsortiet og inkluderer de ovennævnte udlejningsafgifter indtjent af Transair Sweden AB. (se note 1).

Note 3 — Driftsomkostninger

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Konsortiet	5 059.1	4 138.2	5 059.1	4 138.2
Datterselskaber	1 708.7	1 295.6	—	—
Minus: Eliminering af interne transaktioner	— 331.3	— 259.0	—	—
	<u>6 436.5</u>	<u>5 174.8</u>	<u>5 059.1</u>	<u>4 138.2</u>

En fordeling af konsortiets driftsomkostninger fremgår af illustration på side 26.

Note 4 — Afskrivninger

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Goodwill	2.5	2.2	1.5	1.6
Udviklingsomkostninger	0.5	1.5	—	—
Fly	232.3	221.0	229.9	217.0
Reservemotorer og reservedele	27.8	30.3	27.2	29.9
Værkstedsinventar og flyservice-udrustning	9.2	6.4	9.0	6.4
Anden udrustning og køretøjer	44.0	36.1	31.5	24.4
Bygninger og bygningsforbedringer	30.6	27.4	13.7	10.6
Grunde og grundforbedringer	0.0	0.0	0.0	0.0
	<u>346.9</u>	<u>324.9</u>	<u>312.8</u>	<u>289.9</u>

Konsortiets flymateriel bliver afskrevet over 10 år med en restværdi på 10% undtagen Boeing 747 og DC-10-30 materiel, som bliver afskrevet over 12 år med en restværdi på 10%. De Boeing 727 fly, som blev anskaffet af Transair Sweden AB den 1. oktober 1975 bliver afskrevet over 10 år (før 1. oktober 1977, over syv år) uden restværdi. De bogførte værdier på fly-materiel er som følge heraf konservativt værdiansat.

Afskrivninger på goodwill og udviklingsomkostninger varierer mellem 5 og 10 år. Værkstedsinventar og flyservice-udrustning, anden udrustning og køretøjer bliver afskrevet over fem år med undtagelse af dataudrustning og DC-10 flysimulator, som afskrives henholdsvis over 7 og 12 år. De årlige afskrivninger på bygninger varierer fra 2 til 20%.

Note 5 — Udbytte fra datterselskaber

Konsortiets udbytte fra datterselskaberne, MSKR 5.1, vedrører regnskabsåret 1976/77. I forbindelse med konsolideringen er disse udbytter tilbageført til "Overført fra tidligere år" i SAS-gruppens balance.

Note 6 — Andre finansielle indtægter

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Renter fra datterselskaber	—	—	4.9	2.3
Renter i øvrigt	121.2	89.6	106.5	81.9
Kasserabat etc.	1.6	1.3	1.3	1.0
	<u>122.8</u>	<u>90.9</u>	<u>112.7</u>	<u>85.2</u>

Note 7 — Finansielle udgifter

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Renter til datterselskaber	—	—	2.0	1.9
Renter i øvrigt	166.4	147.0	141.1	122.8
Kursdifferencer (netto)	117.5	4.8	115.9	3.3
Omregningsdifferencer (SAS' andel)	0.6	17.8	—	—
Bankomkostninger etc.	4.8	4.6	4.2	4.2
	<u>289.3</u>	<u>174.2</u>	<u>263.2</u>	<u>132.2</u>

Monetære aktiver og passiver i fremmed mønt, er omregnet til svenske kroner fra gældende dagkurser. Valutakurserne som konsortiet benytter gennem året til omregning af danske kroner (DKR), norske kroner (NKR), US dollars (USD) og schweizer francs (SFR) fremgår af følgende tabel:

Periode	100 DKR	100 NKR	1 USD	100 SFR
Pr. 30. september, 1977	78.00	88.00	4.85	206.00
Oktober 1977	↓	↓	4.80	215.00
November 1977	↓	↓	↓	221.50
December 1977	↓	↓	4.70	233.00
Januar 1978	↓	↓	↓	236.00
Februar 1978	↓	↓	4.65	250.00
Marts-April 1978	82.00	86.00	4.60	240.00
Maj 1978	↓	↓	4.65	↓
Juni 1978	↓	85.00	4.60	247.00
Juli 1978	↓	↓	4.55	255.00
August 1978	81.00	↓	4.45	265.00
Pr. 30. september, 1978	82.50	86.00	4.40	286.00

I alt væsentligt repræsenterer kursdifferencer (netto), tab som følge af revalueringen af den schweiziske franc, modregnet gevinst, på grund af nedgang i dollarkursen. Samtidig har kursudviklingen i 1976/77 og 1977/78 bidraget væsentligt til regnskabsårets driftsresultat for konsortiet.

Som det fremgår af "Konsoliderings- og regnskabsprincipper", er omregningsdifferencer (SAS' andel), der opstår i forbindelse med anvendelsen af den monetære/ikke-monetære metode på de datterselskabers regnskaber, der er aflagt i anden end svensk valuta, direkte debiteret finansielle udgifter i den konsoliderede resultatopgørelse og er således ikke inkluderet i datterselskabernes resultat.

Note 8 — Indtægter ved salg og udramning af materiel etc. (netto)

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Fly	25.0	23.2	25.0	23.2
Reservemotorer og reservedele	4.9	6.2	4.9	5.9
Anden udrustning	— 0.2	— 0.0	0.6	— 0.0
Bygninger	3.4	—	2.9	—
Aktier i Thai Airways International Ltd.	—	15.0	—	15.0
	<u>33.1</u>	<u>44.4</u>	<u>33.4</u>	<u>44.1</u>

Indtægt ved salg af fly, 25.0 MSKR, vedrører salg af en DC-8-62 til Scanair.

Note 9 — Ekstraordinære udgifter

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Hensat til andel i Hotel Scandinavia K/S, København, tab	4.3	7.3	4.3	7.3
Nedskrivning af overskudslager Skat vedrørende foregående år, SAS Catering A/S, Danmark	1.7	—	—	—
Indskud til Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau AB	—	—	—	5.8
Øvrige ekstraordinære udgifter	0.7	0.6	—	—
	<u>6.7</u>	<u>9.9</u>	<u>4.3</u>	<u>15.1</u>

Note 10 — Resultat før henlæggelser og indkomstskat

Datterselskaberne viser, før konsolidering med konsortiet, et samlet overskud (netto), der før henlæggelser og indkomstskat beløber sig til 38.2 MSKR (1976/77, 29.0 MSKR). En specifikation af datterselskabernes resultat er vist i lokal valuta på siderne 28—29.

Note 11 — Datterselskabers henlæggelser

Denne post inkluderer skattemæssige henlæggelser foretaget af SAS Catering A/S, Danmark, 1.1 MSKR, af SAS Catering A/S, Norge, 11.2 MSKR (heraf 10.2 MSKR til Egnsudviklingsfond Nordnorge) og af Vingresor/Club 33 AB, 3.6 MSKR (som udgør henlæggelse til investeringsfond).

Note 12 — Datterselskabers indkomstskat

SAS-gruppens resultatopgørelse indeholder kun datterselskabernes indkomstskat eftersom skatteforpligtelserne i Danmark, Norge og Sverige vedrørende konsortiets virksomhed påhviler konsortiets moderselskaber.

Note 13 — Minoritetsinteresser

Som kommentar til denne post se "Konsoliderings- og regnskabsprincipper".

Note 14 — Kasse- og bankbeholdninger inklusiv midlertidige investeringer

Pr. 30. september 1978 har SAS-gruppen investeret 205.3 MSKR (30. sept. 1977, 92.9 MSKR) som kortfristede lån i forskellige skandinaviske virksomheder. Konsortiets andel udgjorde 137.4 MSKR.

Note 15 — Varelagre

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1978	1977	1978	1977
Råmaterialer etc.	14.0	12.5	14.0	12.5
Salgsvarer	41.8	38.7	2.9	3.9
Overskudslagre	24.0	30.9	24.0	30.9
Værkstedarbejde for fremmede, etc.	10.3	8.8	10.3	8.8
Reservelele til eget forbrug, etc.	44.6	38.5	42.0	37.1
Pr. 30. september	<u>134.7</u>	<u>129.4</u>	<u>93.2</u>	<u>93.2</u>

Varelagre er optaget til anskaffelseprisen undtagen for de dele, hvor dagsprisen er lavere end kostprisen; disse dele er optaget til dagspris. Lagerreserven, der er vist under passiver i balancen, udgør en yderligere værdiregulering af beholdningerne.

Reservelele til eget brug, etc., der er medtaget i denne post omfatter 2/3 af totallageret af sådanne dele. Den resterende 1/3 betragtes som anlægsaktiver.

Note 16 — Spærret konto i Sveriges Riksbank

Skattemæssige henlæggelser til investeringsfonds er i Sverige betinget af at der foretages indskud svarende til 46% af henlæggelsen til en spærret, ikke-forrentet konto i Sveriges Riksbank. Kontoen kan hæves, når investeringsfonden benyttes. Kontoen i balancen vedrører Vingresor/Club 33 AB.

Note 17 — Aktier og andele i datterselskaber. Andre aktier og andele

Specifikationen af aktier og andele pr. 30. september 1978 på side 26 indgår i disse noter.

Note 18 — Andre langfristede tilgodehavender

Denne post inkluderer et depositum på 34.0, MSKR som konsortiet har stillet med henblik på erhvervelse af aktier i AB Olson & Wright, Sverige, hvilke senere vil blive overført til konsortiet.

Note 19 — Goodwill

	SAS-gruppen		Konsortiet	
	1978	1977	1978	1977
Aktier i Vingresor/Club 33 AB	4.5	6.0	4.5	6.0
Anden goodwill	1.3	2.2	—	0.1
Pr. 30. september	<u>5.8</u>	<u>8.2</u>	<u>4.5</u>	<u>6.1</u>

Note 20 — Disagio, etc. på obligationslån

Afskrivning af disagio, etc. på konsortiets obligationslån beløber sig til 1.4 MSKR (1976/77, 1.3 MSKR) og er ført som bankomkostninger under finansielle udgifter.

Note 21 — Fly. Reservemotorer og reservedele

	SAS-gruppen	Konsortiet
Anskaffelsessværdi		
Pr. 30. september 1977	2 982.4	2 951.5
Flymateriel leveret i 1977/78		
Forudbetalinger, etc., foretaget før 1. okt. 1977 (overført fra konto for langfristede forudbetalinger)	73.8	73.8
Investeringer i 1977/78	232.6	231.3

Solgt og udrammeret flymateriel i 1977/78, etc.

Pr. 30. september 1978

	<u>— 57.8</u>	<u>— 57.7</u>
	<u>3 231.0</u>	<u>3 198.9</u>

Afskrivninger		
Pr. 30. september 1977	1 402.2	1 393.2
Afskrivninger 1977/78	259.9	256.9
Akkumulerede afskrivninger på solgt og udrammeret flymateriel 1977/78, etc.	— 49.2	— 49.0
Pr. 30. september 1978	<u>1 612.9</u>	<u>1 601.1</u>
Flyenes forsikrede værdi		
Pr. 30. september 1978	<u>4 032.6</u>	<u>3 982.0</u>

I løbet af regnskabsåret fik konsortiet leveret en Boeing 747 Combi og to DC-9-41. En DC-8-62 blev solgt til Scanair.

Note 22 — Anden udrustning og køretøjer

Konsortiets data- og kommunikationsudstyr og flysimulatorer er indeholdt i dette afsnit med en anskaffelsessværdi på henholdsvis 165.8 MSKR og 45.8 MSKR. Pr. 30. september 1977 var de tilsvarende beløb 141.5 MSKR og 49.1 MSKR.

Note 23 — Bygninger og bygningsforbedringer

	SAS-gruppen	Konsortiet
Forsikringsværdi af bygninger og bygningsforbedringer beløber sig pr. 30. september 1978 til MSKR	<u>903.2</u>	<u>229.1</u>

Note 24 — Salgsgæld (passager- og fragtdokumenter) (netto)

Af praktiske grunde er konsortiets forskellige konti for trafikindtægter, som hidtil, opgjort såsom en netto-saldo.

Note 25 — Partialobligationslån

	1978	1977
<i>Konsortiet</i>		
6.5% i DKR, NKR og SKR, forfalden 1979—1982	37.4	47.9
7.0% i DKR, NKR og SKR, forfalden 1979—1982	37.4	47.8
	<u>74.8</u>	<u>95.7</u>
Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld.	<u>- 18.7</u>	<u>- 19.1</u>
Pr. 30. september	<u>56.1</u>	<u>76.6</u>

Note 26 — Obligationlån

	1978	1977
<i>Konsortiet</i>		
5.5% SFR 80.0 mill., forfalden 1982—1992	228.8	164.8
8.0% USD 26.0 mill., forfalden 1979—1987	114.4	131.0
	<u>343.2</u>	<u>295.8</u>
Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld	<u>- 8.8</u>	<u>- 4.9</u>
Pr. 30. september	<u>334.4</u>	<u>290.9</u>

Note 27 — Prioritetslån

	1978	1977
<i>Konsortiet</i>		
6%/10% DKR 23.9 mill., forfalden 1978—2003	19.7	19.0
9%/9.5% NKR 2.0 mill., forfalden 1978—2001	2.0	1.9
	<u>21.7</u>	<u>20.9</u>
Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld	<u>- 1.0</u>	<u>- 0.7</u>
Pr. 30. september	<u>20.7</u>	<u>20.2</u>

<i>Datterselskaber</i>		
DKR 19.3 mill.	15.9	16.2
NKR 166.2 mill.	142.9	146.9
USD 2.6 mill.	11.5	12.6
DRA (græske drachmer) 134.1 mill.	11.3	12.5
Øvrige lån	<u>2.5</u>	<u>2.5</u>
	184.1	190.7

Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld	<u>- 4.1</u>	<u>- 2.7</u>
Pr. 30. september	<u>180.0</u>	<u>188.0</u>
<i>SAS-gruppen</i> , pr. 30. september	<u>200.7</u>	<u>208.2</u>

Note 28 — Anden langfristet gæld

	1978	1977
<i>Konsortiet</i>		
6% USD 87.4 mill., forfalden 1978—1988	384.5	486.1
6.5% USD 18.8 mill., forfalden 1979—1986	82.9	91.4
6.5% USD 24.8 mill., forfalden 1978—1991	109.1	93.9
7 1/8% USD 2.8 mill., forfalden 1978—1984	12.1	15.5
7.5% USD 12.2 mill., forfalden 1984—1987	53.6	—
8.0% USD 4.8 mill., forfalden 1982—1986	21.2	23.4
8.5% USD 12.6 mill., forfalden 1979—1984	55.4	72.8
9.0% USD 5.4 mill., forfalden 1983—1987	23.6	—
9.25% USD 27.7 mill., forfalden 1980—1993	122.1	106.7
"US base rate" plus 0.5%, USD 18.1 mill, forfalden 1978—1982 ("US base rate" 30. sept., 1978, 9,75%)	79.6	98.5
"LIBOR" plus 0.5%, SFR 50.0 mill. multi-currency lån, forfalden 1985 ("LIBOR" 30. sept., 1978, 0.5%)	143.0	—
6% SFR 40.0 mill., forfalden 1985	114.4	82.4
6 7/8% SFR 50.0 mill., forfalden 1978	—	103.0
7.25% SFR 50.0 mill., forfalden 1977	—	103.0
7.75% SFR 11.0 mill., forfalden 1979	31.5	22.7
6.0% UKL 0.2 mill., forfalden 1979—1980	1.7	2.8
8.5% NKR 42.0 mill., forfalden 1979—1984	36.1	44.0
9.5% NKR 60.0 mill., forfalden 1979—1984	51.6	—
Diskonto plus 3%, DKR 4.9 mill., forfalden 1981—1988 (diskonto 30. sept., 1978, 8%)	4.1	3.5
Diskonto plus 1.75%, SKR 62.0 mill., forfalden 1979—1988 (diskonto 30. sept., 1978, 6.5%)	62.0	52.5
Øvrige lån og anden gæld	<u>55.9</u>	<u>39.6</u>
	1 444.4	1 441.8
Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld	<u>- 143.9</u>	<u>- 339.7</u>
Pr. 30. september	<u>1 300.5</u>	<u>1 102.1</u>

	1978	1977
<i>Datterselskaber</i>		
Øvrige lån og anden gæld	56.3	46.0
Minus: Den kortfristede del inkluderet under kortfristet gæld	<u>- 3.6</u>	<u>- 3.3</u>
Pr. 30. september	<u>52.7</u>	<u>42.7</u>
<i>SAS-gruppen</i> , pr. 30. september	<u>1 353.2</u>	<u>1 144.8</u>

Note 29 — Pensionsforpligtelser

	SAS-gruppen	
	1978	1977
Transair Sweden AB — PRI	28.8	23.0
Vingresor/Club 33 AB — PRI	4.9	3.6
— Øvrige	0.1	0.1
Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau AB	1.2	1.2
Pr. 30. september	<u>35.0</u>	<u>27.9</u>
Pensionsregistreringsinstituttet (PRI) er en organisation med alment-nyttigt formål, som leder og administrerer de ansattes pensionsordning. Øvrige pensionsforpligtelser er enten dækket ved periodiske betalinger af pensionspremier eller indeholdt i "Pensionsforpligtelser" under "Eventualforpligtelser".		

Note 30 — Kursregulering

Pr. 30. september 1978 beløb posten kursregulering i SAS-gruppen sig til 5.0 MSKR, hvor konsortiet og datterselskabers andele var henholdsvis 0.3 MSKR og 4.7 MSKR. Kursreguleringen indeholder urealiserede kursgevinst på langfristet gæld, som ikke er modregnet tilsvarende tab, samt urealiseret kursgevinst på langfristede tilgodehavender hos selskaber udenfor SAS-gruppen.

Note 31 — Lagerreserve og investeringsfonds

Lagerreserven vedrører varebeholdninger under omsætningsaktiver (se note 15). Investeringsfonds vedrører skattemæssige henlæggelser foretaget af datterselskaberne Vingresor/Club 33 AB og SAS Catering A/S Norge.

Note 32 — Egenkapital

Konsortiets egenkapital pr. 30. september 1978, MSKR 840.1 svarer til konsortiets kapital pr. 30. september 1977, 817.0 MSKR, og det korrigerede overskud for året 1976/77, 79.1 MSKR, med fradrag af udlodning af overskuddet 1976/77 til moderselskaberne på 56.0 MSKR.

Ved det kommende møde den 31. januar 1979, vil Repræsentantskabet beslutte, hvilken andel af konsortiets overskud for året 1977/78, 94.1 MSKR, der skal udloddes til moderselskaberne.

Korrekturen af konsortiets overskud for året 1976/77 medførte en tilbageførsel af 10.0 MSKR vedrørende tidligere hensættelser i forbindelse med de ændringer der er sket i 1977/78 i SAS-gruppens konsolideringsprincipper. (Se "Konsoliderings- og regnskabsprincipper".) Samtidig, på grund af konsolideringen med de delejede datterselskaber, hvor konsortiet har majoritet eller på anden måde en kontrollerende interesse, er SAS-gruppens egenkapital pr. 30. september 1977 blevet reduceret med 21.1 MSKR med tilbagevirkende kraft, svarende til SAS' andel i det akkumulerede tab 13.4 MSKR, og omregningsdifferencer 11.5 MSKR modregnet med tilbageførsler af tidligere hensættelser, 3.8 MSKR. Andre reguleringer medfører en retroaktiv formindskelse i egenkapitalen af netto 2.9 MSKR.

Pr. 30. september 1978 er SAS' andel af datterselskabernes lov-mæssige reserver og overførsler fra tidligere år vist særskilt i SAS-gruppens konsoliderede balance. Omregningsdifferencer i forbindelse med SAS' andel i de konsoliderede datterselskaber er oprindeligt indeholdt i resultatet for det pågældende år og senere, d.v.s. ved begyndelsen af det følgende år, overført, som en del af resultatet, til "Overført fra tidligere år". Pr. 30. september 1978 beløber omregningsdifferencer, inkluderet i "Overført fra tidligere år", sig til et tab på 17.8 MSKR.

Note 33 — Pantsættelser etc.

Nedgangen skyldes hovedsageligt kursændringerne på norske kroner og US dollars i finansåret.

Note 34 — Eventualforpligtelser

Eventualforpligtelser indeholder konsortiets garantier på lån optaget af det svenske indenrigs-flyelskab Linjeflyg AB, 21.9 MSKR (30. sept. 1977, 31.5 MSKR), til finansiering af F-28 fly og rejsegarantier, som konsortiet har stillet for Vingresor/Club 33 AB, 68.0 MSKR (30. sept. 1977, 46.0 MSKR).

Finansieringsanalyse

(i millioner svenske kroner)

	SAS-gruppen (Konsolideret)		SAS-konsortiet	
	1977/78	1976/77	1977/78	1976/77
Finansieringskilder				
Overskud	102.2	76.0	94.1	79.1
Henlæggelser	16.1	11.4	—	—
Afskrivninger	346.9	324.9	312.8	289.9
Bogført værdi af solgte og udrangerede aktiver	23.1	25.6	18.9	23.6
Kursregulering af monetære aktiver og passiver	115.5	22.0	112.6	4.3
Øvrige (netto)	2.2	15.6	- 3.9	10.2
	<u>606.0</u>	<u>475.5</u>	<u>534.5</u>	<u>407.1</u>
Fra driften				
Låntagning	420.4	432.2	400.9	406.5
Kortfristet gæld	280.9	312.3	268.4	258.3
Afdrag på langfristede lån	9.0	7.9	10.9	5.2
	<u>1 316.3</u>	<u>1 227.9</u>	<u>1 214.7</u>	<u>1 077.1</u>
Finansieringsanvendelse				
Fly, reservemotorer, reservedele	232.6	143.3	231.3	142.9
Forudbetalinger på fly og flysimulatorer	93.7	60.8	93.7	60.8
Lån til KSSU-partnere	22.1	6.1	22.1	6.1
Bygninger og bygningsforbedringer	55.8	36.6	30.5	17.6
Anden udrustning, varebeholdninger, etc.	95.0	96.1	66.9	71.8
Aktier og goodwill	17.0	18.1	17.0	18.0
Disagio etc. på obligationslån	—	6.6	—	6.6
	<u>516.2</u>	<u>367.6</u>	<u>461.5</u>	<u>323.8</u>
Investeringer ialt				
Kortfristede tilgodehavender og forudbetalinger	131.8	134.1	118.6	104.8
Langfristet långivning	44.0	10.3	38.9	3.8
Afdrag på langfristet gæld	430.9	320.1	424.1	310.4
Udbetalt til moderselskaberne af forrige års overskud	56.0	28.0	56.0	28.0
	<u>1 178.9</u>	<u>860.1</u>	<u>1 099.1</u>	<u>770.8</u>
Finansieringskilder minus finansieringsanvendelse	137.4	367.8	115.6	306.3
Kursregulering af kasse- og bankbeholdninger	- 45.2	112.2	- 45.0	111.0
	<u>92.2</u>	<u>480.0</u>	<u>70.6</u>	<u>417.3</u>

København, Oslo og Stockholm, den 15. januar 1979

Haldor Topsøe

Curt Nicolin

Jens Chr. Hauge

J.L. Halck

Krister Wickman

Per M. Backe

Orla Mathiesen

Nils-Olof Sjögren

Per Bjølseth

Carl-Olov Munkberg

Administrerende direktør

/C.E. Lindh

Revisionsberetning

Undertegnede, som i henhold til § 11 i konsortialoverenskomsten mellem AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) og Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) er valgt til revisorer i

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM
Denmark Norway Sweden

afgiver efter afslutning af revisionen vor beretning til moderselskaberne for regnskabsåret 1. oktober 1977 — 30. september 1978.

Vi har revideret årsregnskabet, der også indeholder regnskab for SAS-gruppen.

SAS' interne revisionsafdeling, der arbejder efter en af os godkendt instruks, har foretaget revision i årets løb, og vi har modtaget rapporter over den udførte revision.

Vi anbefaler,

at årsregnskabet for konsortiet og SAS-gruppen godkendes, og

at bestyrelse og administrerende direktør meddeles ansvarsfrihed for året.

Stockholm, den 25. januar 1979

Sten Nackstad
Aukt. revisor

Centralanstalten for Revision

Kjell Hauen Eriksen
Statsaut. revisor

Erik Sivertsen
Statsaut. revisor

Stig-Erik Schaumburg-Müller
Statsaut. revisor

Sören Wikström
Aukt. revisor

Arne Brendstrup

Tor Storhaug
Statsaut. revisor

Investeringer i flymateriel

	Antal fly		Beløb (i millioner svenske kroner)			
	Leveret	I ordre	Leverancer 1967/68 — 1977/78	Forudbeta- linger pr. 30. sept. 1978	At betale 1978/79 — 1979/80	Ialt
Boeing 747	3	1	619.1	68.4	154.6	842.1 ¹⁾
DC-10-30	5		624.3			624.3 ¹⁾
A300 B2		2	32.0	11.9	275.8	319.7 ¹⁾
DC-8-63	5		596.5			596.5
DC-8-62	5					
DC-9-41	45	4	1 445.4	43.8	125.0	1 614.2
DC-9-33AF	2					
DC-9-21	9					
Total	74	7	3 317.3	124.1	555.4	3 996.8

¹⁾ Indeholder reservemotorer og reservedele, som, beroende på de foreliggende omstændigheder, holdes i lager hos SAS til disposition for de andre KSSU-partnere, såvel som lån fra SAS til disse partnere til finansiering af reservemotorer og reservedele, som disse holder i lager til disposition for SAS.



Interkontinentale ruter

Rutetrafik (i mill.) Sidste års tal i parentes	Passagerer		Fragt		Post		Last- faktor %	Kabine- faktor %
	Pass.- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %		
Nordatlanten	3 494 (3 088)	+ 13	259.9 (202.3)	+ 29	13.2 (11.3)	+ 17	61.6 (58.3)	60.9 (58.7)
Andre interkontinentale ruter	1 981 (1 829)	+ 8	113.3 (104.8)	+ 8	13.0 (11.6)	+ 11	56.9 (56.6)	52.8 (50.9)
Total interkontinental trafik	5 475 (4 917)	+ 11	373.2 (307.1)	+ 22	26.2 (22.9)	+ 14	59.9 (57.7)	57.7 (55.6)



Europæiske (inkl. Mellemøsten) og Inter-Skandinaviske ruter




Rutetrafik (i mill.) Sidste års tal i parentes	Passagerer		Fragt		Post		Last- faktor %	Kabine- faktor %
	Pass.- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %		
Mellemøsten	320 (258)	+ 24	5.3 (3.8)	+ 37	1.6 (1.0)	+ 60	47.0 (47.9)	50.7 (53.5)
Europæiske ruter	1 822 (1 674)	+ 9	39.3 (40.0)	- 2	6.9 (6.1)	+ 13	47.9 (48.4)	53.5 (52.5)
Inter-Skandinaviske ruter	889 (842)	+ 6	14.1 (13.9)	+ 1	2.8 (2.6)	+ 9	46.0 (45.8)	53.1 (51.6)
Total Europa, Mellemøsten og Inter-Skandinavisk trafik	3 031 (2 774)	+ 9	58.7 (57.7)	+ 2	11.3 (9.7)	+ 17	47.2 (47.5)	53.1 (52.3)



SAS _____
 Associerede flyselskaber - - - - -
 (Danmark: Danair A/S, Norge: Widerøe's
 Flyveselskap A/S, Sverige: Linjeflyg AB)

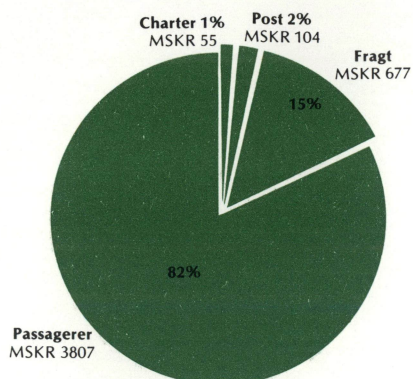
Skandinaviske indenrigsruter

Rutetrafik (i mill.) Sidste års tal i parentes	Passagerer		Fragt		Post		Last- faktor %	Kabine- faktor %
	Pass.- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %	Ton- km.	Udsving %		
Danmark	348 (336)	+ 4	1.5 (1.7)	- 12	2.1 (1.9)	+ 12	57.9 (58.1)	64.2 (65.4)
Norge	679 (641)	+ 6	4.3 (4.2)	+ 2	3.7 (3.3)	+ 10	54.4 (56.3)	57.8 (60.2)
Sverige	426 (393)	+ 8	1.8 (1.8)	+ 3	1.8 (1.8)	+ 4	51.4 (45.1)	58.2 (51.0)
Total indenrigstrafik	1 453 (1 370)	+ 6	7.6 (7.7)	- 1	7.6 (7.0)	+ 9	54.3 (53.0)	59.3 (58.3)

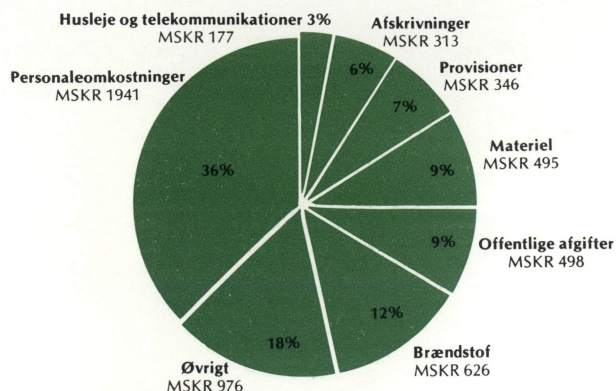
Flyflåden	Ant.	Pr. 30 sept. 1978	1978/79	1979/80
		Flåden ved årets slutning	I ordre	I ordre
 <p>BOEING 747</p>	3	★★ ★ ¹⁾	★ ¹⁾	
 <p>DOUGLAS DC-10-30</p>	5	★★★★★		
 <p>AIRBUS A300B2</p>				★★
 <p>DOUGLAS DC-8-63</p>	5	★★★★★		
 <p>DOUGLAS DC-8-62</p>	5	★★ ★★ ²⁾ ★ ³⁾		
 <p>BOEING 727-100</p>	3	★★★		
 <p>DOUGLAS DC-9-41</p>	45	★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★ ★★★★★★★★	★★★★★	
 <p>DOUGLAS DC-9-33AF</p>	2	★★		
 <p>DOUGLAS DC-9-21</p>	9	★★★★★ ★★★★★		
	77			

1) Kombineret passager/fragtversion
2) Kombineret version (CF)
3) Ren fragtversion (AF)

SAS-konsortiets trafikindtægter 1977/78



SAS-konsortiets driftsomkostninger 1977/78



Specifikation af aktier og andele pr. 30. september 1978

	Antal aktier etc.	Procent	Pari værdi i tusinde	Bogført værdi MSKR
Konsortiets aktiebeholdninger og andele				
<i>Datterselskaber konsolideret direkte med konsortiet</i>				
Københavns Luftgodstation A/S, København	48	100	DKR 250	0.2
Scandinavian Airlines System Inc., New York	1 750	100	USD 175	0.9
SAS France S.A., Paris	1 000	100	FFR 100	0.1
Øvrige				0.0
				<u>1.2</u>
<i>Datterselskaber konsolideret i SAS-gruppen</i>				
SAS Catering A/S, Danmark, København	16 000	100	DKR 16 000	11.3
SAS Catering A/S, Norge, Oslo	8 000	100	NKR 8 000	6.0
SAS Catering AB, Sverige, Stockholm	40 000	50 ¹⁾	SKR 4 000	4.0
SAS-Invest A/S, København	4 109	100	DKR 5 000	3.8
Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau AB, Stockholm	30 000	100	SKR 15 000	15.0
Vingresor/Club 33 AB, Stockholm	100 000	100	SKR 10 000	10.0
Scandinavian Air Tour Productions AB, Stockholm	10 000	100	SKR 1 000	1.0
Transair Sweden AB, Malmø	1 000	100	SKR 100	0.1
Gamla Vingresor AB, Stockholm	10 000	100	SKR 1 000	1.0
Nordair A/S, København	200	100	DKR 300	0.2
InterSAS B.V., Amsterdam	104	100	DFL 104	0.2
Arctic Hotel Corp. A/S, Narssarsuaq	1 500	75	DKR 1 500	1.2
	6 000	60	NKR 6 000	4.5
SAS Royal Hotel A/S, Oslo		60	NKR 18 000	13.7
Danair A/S, København	1 710	57	DKR 1 710	1.2
A/S Dansk Rejsebureau, København	49	50	DKR 400	0.3
Øvrige				0.0
				<u>73.5</u>
<i>Øvrige selskaber</i>				
Linjeflyg AB, Stockholm	270 000	50	SKR 27 000	30.0
Hotel Scandinavia K/S, København	Kapitalandel	39	DKR 45 700	4.0
Scandinavia Hotel Invest A/S, København	2	33	DKR 500	—
Polygon Insurance Co Ltd., Guernsey	666 665	33	UKL 167 ²⁾	1.5
Bennett Reisebureau A/S, Oslo	87	31	NKR 696	1.1
Grønlandsfly A/S, Godthåb	136	25	DKR 1 000	0.4
Widerøe's Flyveselskab A/S, Oslo	17 468	22	NKR 1 747	1.0
A/S Hotel Atlantic, Stavanger	1 117	20	NKR 559	0.4
Copenhagen Excursions A/S, København	23	17	DKR 210	0.5
Austrian Airlines AG, Wien	1 800	0	AUS 180	—
Øvrige				0.1
				<u>39.0</u>

1) Af den samlede aktiekapital på 8.0 MSKR i SAS Catering AB, Sverige, ejes 1.0 MSKR (12,5 procent) og 3.0 MSKR (37,5 procent) af henholdsvis SAS Catering A/S, Danmark og SAS Catering A/S, Norge.

2) Indbetalt del af en total på 667 UKL (i tusinde).

Datterselskaber og associerede selskaber

(Konsortiets andele i datterselskaberne og associerede selskaber fremgår af separat tabel på side 26)

Datterselskaber

(Regnskabsår 1977—1978)

SAS Catering & Hotels

SAS Catering & Hotels er den fælles betegnelse for SAS Catering A/S Danmark; SAS Catering A/S Norge, og SAS Catering AB Sverige.

Med flykøkkener i 11 byer rundt om i verden tilberedte SAS Catering & Hotels i årets løb mere end 12 millioner måltider til passagererne hos omkring 70 internationale luftfartselskaber, herunder SAS og Scanair.

SAS flykøkkenet i Tokyo's Narita Lufthavn blev åbnet i maj 1978. Flykøkkenet i London, Heathrow Lufthavn, der åbnede i november 1976, blev udvidet til det dobbelte af dets oprindelige kapacitet i efteråret 1978.

I København oprettede SAS Catering & Hotels' afdeling for produktudvikling et nyt køkken for udvikling og afprøvning af nye såvel som eksisterende menuer og opskrifter.

SAS Catering & Hotels ejer og driver SAS Globetrotter hotellerne i København og Oslo. Belægningsprocenten på disse hoteller for året var henholdsvis 79 og 91.

SAS Catering & Hotels driver også, på leje- eller management kontrakter, hoteller i Luleå, Bodø, Tromsø og Stamsund (Lofoten). Belægningsprocenten var: SAS Globetrotter, Luleå, 41; SAS Royal, Bodø, 69; SAS Royal, Tromsø, 76; SAS Lofoten, Stamsund, 44. SAS' datterselskab Arctic Hotel i Narssarsuaq, Grønland, drives også på management kontrakt, og dets aktiviteter er beskrevet i et separat kapitel nedenfor.

SAS Catering & Hotels har yderligere

Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau AB, et datterselskab, er et af Skandinaviens største rejsebureauer.



Hovedtal datterselskaber

	SAS Catering & Hotels (Konsolideret)		SAS-Invest A/S		Nyman & Schultz/ Nord. Resebureau (Konsolideret)		Vingresor/ Club 33 AB (Konsolideret)		Scand. Air Tour Productions AB (Konsolideret)	
	MSKR 1977/78	MSKR 1976/77	MDKR 1977/78	MDKR 1976/77	MSKR 1977/78	MSKR 1976/77	MSKR 1977/78	MSKR 1976/77	MSKR 1977/78	MSKR 1976/77
Resultatopgørelse										
Driftsindtægter	692.3	531.8	42.0	39.7	136.5	105.0	604.0	439.5	57.4	46.7
Driftsresultat efter afskrivninger	+30.4	+19.8	+6.9	+5.6	+3.6	-5.1	+7.6	+17.5	-0.3	+0.3
Resultat efter finansielle poster	+26.3	+15.8	+5.2	+3.5	+5.5	-4.4	+10.3	+18.7	+0.7	+1.0
Resultat før henlæggelser og indkomstskat	+24.3	+15.7	+5.2	+3.5	+5.1	+1.2	+10.3	+18.7	+0.7	+1.0
Henlæggelser, etc.	12.0	3.6	—	—	—	—	3.6	6.6	—	—
Indkomstskat	5.6	5.3	0.1	—	0.1	0.0	4.2	2.0	0.4	0.6
Netto overskud (tab)	+6.7	+6.8	+5.1	+3.5	+5.0	+1.2	+2.5	+10.1	+0.3	+0.4
Balance										
Omsætningsaktiver	106.8	87.7	5.4	5.2	84.7	64.4	138.1	127.3	6.9	7.2
Anlægsaktiver (inkl. spærret konto)	103.4	86.6	42.1	41.8	3.5	4.9	58.5	49.3	0.1	0.1
Aktiver ialt	210.2	174.3	47.5	47.0	88.2	69.3	196.6	176.6	7.0	7.3
Kortfristet gæld	119.7	96.9	6.8	6.2	71.0	58.0	109.5	102.6	5.2	5.9
Langfristet gæld	36.6	36.6	28.6	30.9	4.6	3.8	42.9	39.9	—	—
Kursregulering	0.7	—	0.5	—	—	—	2.4	0.4	—	—
Ubeskattede reserver	12.4	6.8	—	—	—	—	9.7	6.1	—	—
Minoritetsinteresser	-0.8	-0.5	—	—	0.0	0.0	+1.5	+1.5	0.0	0.0
Egenkapital	41.6	34.5	11.6	9.9	12.6	7.5	30.6	26.1	1.8	1.4
Passiver ialt	210.2	174.3	47.5	47.0	88.2	69.3	196.6	176.6	7.0	7.3
Gennemsnitligt antal ansatte	2 919	2 616	273	290	348	349	1 285	1 050	99	88

opsynet med SAS-gruppens interesser i fire andre hoteller: SAS Royal Hotel, København; Hotel Scandinavia, Oslo; Hotel Scandinavia, København og SAS Royal Atlantic Hotel, Stavanger. Deres aktiviteter er ligeledes beskrevet i separate kapitler nedenfor.

I løbet af året undertegnede SAS Catering & Hotels en management kontrakt for opførelse og drift af et luksus hotel i Kuwait. Kuwait-hotellet med 210 værelser er planlagt at skulle åbne i foråret 1980. Det vil blive SAS-gruppens første hotel uden for Skandinavien.

En lejeaftale blev også indgået for driften af et nyt hotel i Bergen, Norge. Hotellet med 250 værelser beregnes at åbne i regnskabsåret 1981—1982.

På området industri catering blev der underskrevet en kontrakt om catering virksomhed til "Statfjord A" — Norges største Nordsø olie-boreplatform, med

virkning fra december 1978. SAS Catering & Hotels har kontrakt for catering ydelser til seks andre olie-boreplatforme i Nordsøen.

En management kontrakt blev underskrevet for udførelse af catering, rengøring og vaskeri på et hospital i Jeddah, Saudi Arabien, som åbnede i slutningen af 1978. Herudover vil SAS Catering & Hotels yde assistance til Saudi Arabian Airlines i udviklingen af dette luftfartsselskabs flykøkken-aktiviteter.

SAS-Invest A/S

SAS-Invest A/S ejer og driver SAS Royal Hotel i København. Belægningsprocenten for året blev 83. Som led i et fortsat moderniserings- og istandsættelsesprogram blev yderligere 85 værelser nymøbleret og andre 48 fik air condition. Konditoriet i stueetagen blev også ombygget.

Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau AB

Nyman & Schultz/Nordisk Resebureau (NRB), der har hovedkontor i Stockholm, øgede totalsalget af rejse- og rejserelaterede aktiviteter med 21 procent til 589 MSKR. Forretningsrejser tegnede sig for 72 procent af NRB's totale salg, medens specialrejser og ferierejser var 15 henholdsvis 13 procent.

Det største IATA-rejsebureau i Skandinavien, NRB, koncentrerede sig i årets løb om produktforbedringer og øgning af dets salgsvolumen til virksomheder og organisationer. NRB's specialrejsemarked blev også udvidet. I det kommende år vil NRB lægge yderligere vægt på produktudviklingen i forretningsrejsemarkedet.

Vingresor/Club 33 AB

Vingresor-gruppen, med hovedkontor i Stockholm, omfatter fem store afdeling-

Transair Sweden AB		Arctic Hotel Corp. A/S		Danair A/S		A/S Dansk Rejsebureau		SAS Royal Hotel A/S (Oslo)	
MSKR 1977/78	MSKR 1976/77	MDKR 1977/78	MDKR 1976/77	MDKR 1977/78	MDKR 1976/77	MDKR 1977/78	MDKR 1976/77	MNKR 1977/78	MNKR 1976/77
54.7	48.5	9.4	9.1	171.1	137.0	9.6	8.7	87.2	76.6
+1.3	+1.7	+0.6	+0.4	-0.8	-2.6	+0.8	+0.5	+11.7	+7.8
0.0	-0.5	+0.1	-0.2	-0.2	-1.8	+0.6	+0.3	-5.0	-8.4
+0.1	0.0	-0.0	-0.2	-0.0	-1.4	-0.1	+0.3	-5.5	-9.5
0.1	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	-
0.0	0.0	-0.0	-0.2	-0.0	-1.4	-0.1	+0.3	-5.5	-9.5
11.6	3.4	3.6	3.5	14.5	12.8	9.3	9.8	16.3	11.8
25.9	27.7	3.7	3.6	0.1	0.1	0.6	1.1	196.5	200.9
37.5	31.1	7.3	7.1	14.6	12.9	9.9	10.9	212.8	212.7
7.4	6.8	4.3	2.7	11.7	8.9	9.1	10.2	15.0	10.9
29.2	23.5	1.1	3.4	-	2.5	0.5	0.5	188.7	188.6
-	-	-	-	-	-	-	-	1.4	0.1
0.6	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0.3	0.3	1.9	1.0	2.9	1.5	0.3	0.2	7.7	13.1
37.5	31.1	7.3	7.1	14.6	12.9	9.9	10.9	212.8	212.7
259	258	42	41	18	18	65	62	358	338



SAS Royal Hotel i Tromsø, der drives af SAS Catering & Hotels, er et af 11 hoteller i SAS-gruppen.

er: Vingresor/Club 33 i Sverige, der arrangerer og markedsfører pakkerejser med charterfly, Vingreiser/Metro Reisebyrå, som udfører lignende aktiviteter i det norske marked; Student International Service (SIS), som specialiserer sig i sprogkurser i udlandet; Sunwing Hoteller, der driver Vingresor's feriehhoteller i Europa og Afrika samt Vingresor United Kingdom, der blev oprettet i 1978 for at introducere Vingresor's produkter på det britiske marked.

Vingresor/Club 33 er den største grupperejseorganisation i Sverige og rangerer som nummer tre i Skandinavien. Dens rejseprogram omfatter Vingresor familieoplæg, Club 33 ungdomsrejser, Ving Alpin, Ving Golf, Ving Konferens og Ving Special. Vingresor/Club 33 havde 302.000 tur/retur rejsende i 1977-1978, en stigning på 62.000 eller 26 procent over sidste år.

Metro Reisebyrå producerer IT-rejser under navnet ABC/Vingreiser for det norske marked. Med 51.000 tur/retur rejsende, 14.000 eller 37 procent mere end sidste år, tegnede det sig for 16 procent af det norske selskabsrejsemarked. Metro Reisebyrå er også autoriseret IATA-rejsebureau.

Vingresor United Kingdom åbnede i London i december 1978 for at markedsføre IT-rejser, der begynder med programmer for sommeren 1979.

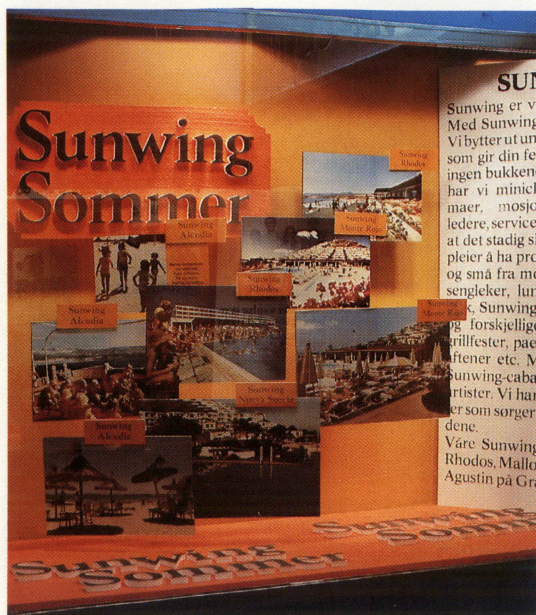
SIS arrangerer IT-rejse sprogkurser i England, Frankrig og USA for studenter og voksne. Disse kurser markedsføres i Sverige, Norge, Finland, Italien, Vesttyskland, Schweiz, Grækenland og Japan. Der var 25.000 deltagere, en stigning på 25 procent, i 1977-1978.

Sunwing har fire hoteller i Spanien, og et i Grækenland og i Gambia, ialt 3.200 senge til selskabsrejsekunder.

Vingresor satte en undersøgelse i gang i 1977-1978 for at vurdere etablering af ferie-faciliteter i Skandinavien.

Scandinavian Air Tour Productions AB

Scandinavian Air Tour Productions producerer og markedsfører interkontinentale selskabsrejser under navnet "Globetrotter". Selskabet, der har hovedkontor i Stockholm, er Skandinavien's største interkontinentale rejseoperatør med transport på ruteselskaber. I regnskabsåret 1977-1978 havde Globetrotter 25.100 tur/retur rejsende, en stigning på to procent. Totalsalget steg 22 procent til 121 MSKR. Foruden selskabets markedsorganisation i Skandinavien har Globetrotter 39 rejseledere i 18 af dets interkontinentale destinationer. I årets løb blev der gjort forberedelse til at introducere Kina som ny destination i rejseprogrammet for 1978-1979.



Sunwing er en afdeling af Vingresor/Club 33 AB, et SAS datterselskab, der specialiserer sig i pakkerejser.

Globetrotter, et datterselskab, er Skandinaviens største producent af interkontinentale selskabsrejser på rute-fly.

Transair Sweden AB

Transair, et charterselskab og flyvedligeholdelseskab med base i Malmø, ejer og driver trafik med tre Boeing 727 jetfly, som er udlejet til Scanair. En fjerde 727 vil blive erhvervet i 1979. Udover at flyve chartertrafik til de traditionelle Middelhavs-ferieområder for Scanair, udfører Transair 727-flyene også SAS' flyvninger til Island og Sydgrønland.

Arctic Hotel Corporation A/S

Arctic Hotel er beliggende i Narssarsuaq Lufthavn i det sydlige Grønland. Det omfatter transithotellet, som er åbent året rundt for at kunne modtage passagerer i transit mellem SAS og Grønlandsfly, samt turisthotellet, der blot har åbent om sommeren for sportsfiskere, IT-ferierejsende og andre turister. Transithotellets belægningsprocent var 34, omtrent det samme som sidste år. Turisthotellets belægningsprocent forbedredes med 14 points til 49.

Danair A/S

Danair ejes 57 procent af SAS, 38 procent af Maersk Air og fem procent af Cimber Air. I 1977-1978 befordrede Danair 686.000 passagerer på sine danske indenrigsruter, en stigning på seks procent. Kabinefaktoren blev 57 procent. I årets løb lejede Danair til sin produktion kapa-

citet, der svarer til fire DC-9-21 fra SAS, to Boeing 737-200 fra Maersk Air og to VFW-614 jetfly fra Cimber Air.

A/S Dansk Rejsebureau

Dansk Rejsebureau, der har hovedkontor i København og tre kontorer i Jylland, er et af de største IATA-rejsebureauer i Danmark. Forretningsrejser tegnede sig for 72 procent af det totale salg på 96 MDKR; specialrejser for 17 procent og ferierejser for 11 procent. Under navnet "Rejsecentret" arrangerer rejsebureauet et rigt udvalg af incentive, studie, kongres og andre rejser for et stort klientel inden for det danske forretnings- og industriliv.

SAS Royal Hotel A/S, Oslo

Selskabet ejer Hotel Scandinavia, Oslo, som ledes af Western International hotelkæden. Det åbnede i foråret 1975 og har således nu sluttet sit tredje hele år med en belægningsprocent på 83. I årets løb kom yderligere 18 værelser til på 22. etage, hvilket giver hotellet ialt 500 de luxe værelser.

Københavns Luftgodsstation A/S

Københavns Luftgodsstation i København ekspederede 162.000 tons luftfragt i regnskabsåret 1977-1978. Det er en stigning på 12.800 tons eller ni procent. For

at skaffe mere plads til ekspedition af export- og transitgods blev ekspeditionen af indgående fragt til Danmark flyttet til en separat importhal nær lufthavnen.

Associerede selskaber

Linjeflyg AB

Linjeflyg, der driver indenrigstrafik på 21 destinationer i Sverige, befordrede 1.376.000 passagerer i regnskabsåret 1977-1978, en stigning på 149.000 eller 12 procent. Udbudte ton-kilometer steg to procent til 94 millioner, medens udbudte sæde-kilometer voksede med seks procent til 979 millioner. Lastfaktoren forbedredes til 52,4 procent fra 47,8 sidste år. Kabinefaktoren steg til 54,0 procent fra 49,8.

I sommeren 1978 indførte Linjeflyg lavpriser, som i betydelig grad bidrog til væksten i passagertrafikken. Driftsindtægten for året steg 22 procent til 423 MSKR, og det gennemsnitlige antal ansatte var 1.118.

De fleste Linjeflyg flyvninger blev udført med Fokker F-28 jetfly. Med den stigende anvendelse af F-28 fly fortsatte Linjeflyg afgangene af Convair Metropolitan propelfly. De syv Metropolitan-fly, der fortsat var i flåden ved regnskabsårets slutning, vil blive faset ud i løbet af foråret 1979. Linjeflyg fortsatte også med at leje Twin Otter fly og besætning fra Swedair AB til kortdistance trafikken.

Hotel Scandinavia i Oslo er det ene af de to hoteller i SAS-gruppen, der drives af Western International kæden.



Danair, et af de seks SAS-tilknyttede luftfartselskaber, beflyver størsteparten af de danske indenrigsruter.



Scanair

Scanair er det skandinaviske charter-kon-sortium, der ejes af SAS' tre moderselskaber. I regnskabsåret 1977—1978 befordrede Scanair 1.243.000 envejsrejsende, en stigning på 257.000 eller 26 procent, til og fra 26 lande. Spanien var den største destination med 44 procent af Scanair's passagerer, hvoraf de Kanariske Øer repræsenterer 23, og Grækenland den næste med 20 procent. Driftsindtægterne på 482 MSKR lå 40 procent over sidste år.

Scanair-flåden omfattede i årets løb to DC-8-62, to DC-8-55 og tre Boeing 727-100, sidstnævnte ejes og opereres af Transair, der er et datterselskab af SAS. Herudover lejede Scanair Boeing 747B, DC-10, DC-8 og DC-9 kapacitet fra SAS og F-28 kapacitet fra Linjeflyg, hovedsageligt til trafik i weekends. En tredje DC-8-62 blev købt for levering i foråret 1979.

Scanair havde i gennemsnit 246 ansatte i årets løb. Dette tal omfatter ikke besætninger af piloter, der flyver Scanair-ejede fly. Disse besætninger lejes fra SAS.

Grønlandsfly A/S

Grønlandsfly betjente 22 punkter i Grønland og befordrede 98.800 passagerer, en stigning på fem procent, i regnskabsåret, der sluttede 31. december 1977. Flåden bestod af 15 helikoptere og to DC-6AB fly.

Posttrafikken steg 15 procent til 1.100 tons, medens luftfragttrafikken steg 40

procent til 170 tons. Kabinefaktoren forbedredes med 1,2 points til 69,2 procent. Lastfaktoren blev 75,7 procent mod 77,7 procent det foregående år.

De samlede driftsindtægter beløb sig til 76 MDKR, og gennemsnitsantallet af ansatte var 254.

Widerø's Flyveselskab A/S

Widerøe betjente 35 steder på sit lokale rutenet og fødelinier langs den norske kyst i regnskabsåret, der sluttede 31. december 1977. Luftfartsselskabet befordrede 375.700 passagerer, en stigning på 21 procent. Widerøe's tolvte Twin Otter blev leveret i 1978. Yderligere tre vil blive leveret i første halvdel af 1979, hvorefter de to ældste vil blive solgt. Flåden omfatter også en S-58-T helikopter, som betjener Værøy og Røst. Levering af luftfartsselskabets første DHC-7, et 50 sæders STOL-fly, er planeret for 1980.

De totale driftsindtægter blev 91 MNKR, 27 procent over det foregående år. Antallet af ansatte var i gennemsnit 205.

Bennett Reisebureau A/S

Bennett er verdens næstældste rejsebureau, oprettet i Oslo i 1850. Det ejes 31 procent af SAS. I november 1977 åbnede Bennett sit 32. te rejsebureau i Norge og sit 39. te i verden. Bennett's samlede eksterne salg blev 475 MNKR, en stigning på 15 procent, i regnskabsåret, der sluttede 31. december 1977. Antal ansatte var 319.

Hotel Scandinavia K/S, København

Hotel Scandinavia, København, der drives af Western International hotelkæden, havde en belægningsprocent på 74 i regnskabsåret 1977—1978. Det 537-værelse store hotel havde ialt driftsindtægter på 65 MDKR, 10 procent over det foregående år. Det gennemsnitlige antal ansatte var 360.

A/S Hotel Atlantic, Stavanger

A/S Hotel Atlantic, der ejer SAS Royal Atlantic Hotel i Stavanger, havde samlede driftsindtægter på 28 MNKR, to procent over det foregående år. Hotellet havde en belægningsprocent på 83 og et gennemsnit på 170 ansatte. Fra november 1977 til udgangen af april 1978 blev hotellets hovedindgang, reception, vestibule og restauranter ombygget og frisket op.

Polygon Insurance Company Ltd.

Polygon fortsatte udviklingen af sin verdensomspændende luftfartsforsikring og genforsikringsvirksomhed, der for første gang omfatter tegningsret for satellitforretninger. Selskabet har en vidt forgrenet og balanceret portefølje, med såvel egen som reassureret flyrisiko, der repræsenterer en stor del af det samlede regnskab. Selskabets løbende administration ordnes af C.T. Bowring Underwriting Management (Guernsey) Ltd., ifølge en management aftale med KLM, SAS og Swissair, de tre luftfartsselskaber, der i fælleskab og på lige fod ejer Polygon.

Danmark	Norge	Sverige
---------	-------	---------

Bestyrelse

Haldor Topsøe Formand	Jens Chr. Hauge Anden vice-formand	Curt Nicolin Første vice-formand
J.L. Halck	Per M. Backe	Krister Wickman
Suppleanter: Helge Bech-Bruun Otto Mørch	Suppleanter: Håkon Kyllingmark Johan Horn	Suppleanter: Peter Wallenberg Nils H. Hörjel

Medarbejderrepræsentanter

Orla Mathiesen	Per Bjølseth	Nils-Olof Sjögren
Suppleanter: Max Mejer Peter O. Fliegel	Suppleanter: Ingvar Lilletun Stein Slettum	Suppleanter: Rune Löfdahl Nils Lindman

Repræsentantskab

Mogens Pagh Anden vice-formand	Johan Horn Første vice-formand	Per A. Norlin Formand
Normann Andersen Helge Bech-Bruun K. Bredahl Greve Flemming af Rosenborg J.L. Halck Gustav Holmberg Hans Muus Otto Mørch Haldor Topsøe	Nils J. Astrup Per M. Backe Ragnar Christiansen Jens Chr. Hauge Håkon Kyllingmark Sigurd Lorentzen Johan Nerdrum Fred. Olsen Arnljot Strømme Svendsen Niels Werring Jr.	Bengt Furbäck Nils-Olov Hasslev Tryggve Holm Nils H. Hörjel A. Ax:son Johnson Carl-Wilhelm Lothigius Sven Mellqvist Curt Nicolin Lars Peterson Kristian von Sydow Jan Wallander M. Wallenberg Krister Wickman
	Suppleanter: Halvdan Bjørum Kåre Ellingsgård Rolf Heilemann Einar Magnussen	Suppleanter: Ingemar Blennow Gösta Gunnarsson Björn Lundvall Ove Rainer Peter Wallenberg

Medarbejderrepræsentanter

Orla Mathiesen Max Mejer Peter O. Fliegel	Per Bjølseth Ingvar Lilletun Stein Slettum	Nils-Olof Sjögren Rune Löfdahl Nils Lindman
Suppleanter: Niels Erik Hansen John Harpsø Olsen	Suppleanter: John Giæver Eilar Nilsson Hans Petter Thoresen	Suppleanter: Kent Andersson Henrik Arosenius Kent Johanneson

Direktion

Carl-Olov Munkberg
Administrerende direktør

Björn Törnblom
Vice-administrerende direktør
Teknik og Operation

K.A. Kristiansen
Vice-administrerende direktør
Markedsafdelingen

C.E. Lindh
Vice-administrerende direktør
Finansafdelingen

Gunnar Sandberg
Direktør for
Administrationsafdelingen

Frede Ahlgreen Eriksen
Direktør og regionalchef
Region Danmark

Kai Sørtorp
Direktør og regionalchef
Region Norge

Yngve Wessman
Direktør og regionalchef
Region Sverige

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Scandinavian Airlines System (SAS) er nationalt luftfartselskab for de tre suveræne stater: Danmark, Norge og Sverige. SAS' ejere er: Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL), AB Aerotransport (ABA).

Af aktiekapitalen i de tre selskaber ejer private interesser 50 procent og staten 50 procent.



SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM