



SAS konsernets årsrapport 2001

& Miljørapporten
i sammendrag

www.sas.no



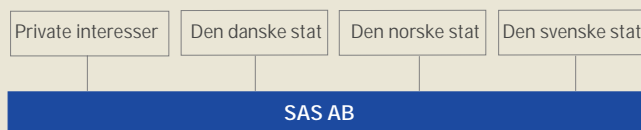
Den største flykatastrofen i SAS' historie

Den 8. oktober 2001 var en sorgens dag for SAS. Den største katastrofen i selskapets historie var et faktum da SK686 på vei fra Milano til København havarerte under start og 118 personer mistet livet. Vi sørger over arbeidskamerater, passasjerer og andre som omkom og ble rammet av ulykken. Våre tanker går fortsatt til de pårørende og venner av de rammede. Den avmakt og fortvilelse vi føler overfor katastrofen kommer til å prege SAS i lang tid og kan bare oppfylle et konstruktivt mål dersom anstrengelsene for å forbedre fly-sikkerheten øker ytterligere i bransjen som helhet.

Jørgen Lindegaard

Dette er SAS konsernet

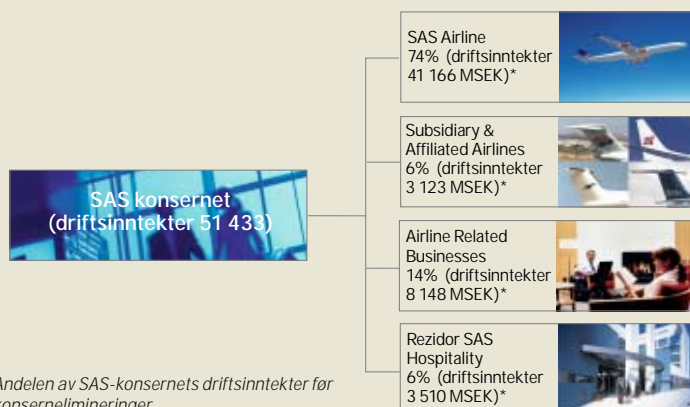
SAS konsernet har fra 6. juli 2001 en felles aksje gjennom SAS AB, som er notert på børsene i København, Oslo og Stockholm. Hovedeierne av SAS AB er den danske, norske og svenske stat.



Fire forretningsområder

SAS konsernet har en konsolidert omsetning på 51,4 milliarder SEK og har til sammen 31 035 medarbeidere. Konsernet inndeles i fire forretningsområder:

- **SAS Airline** omfatter SAS' passasjertransport med egne fly under eget varemerke. I dette forretningsområdet inngår produksjonsselskapet SAS Commuter samt bl.a. de selvstendige forretningsenhetene Scandinavian Ground Services og Scandinavian Technical Services.
- **Subsidiary & Affiliated Airlines** omfatter de øvrige flyselskapene i konsernet. Flyselskapet Braathens ble oppkjøpt i 2001. Fra før av eies Widerøe og Air Botnia. Høsten 2001 ble det inngått en avtale om å øke eierandelen i Spanair fra 49% til 74%. Avtalen er for tiden til behandling hos Europakommisjonen. Blant de tilknyttede selskapene er Skyways, Cimber Air, British Midland, airBaltic og Grønlandsfly.
- **Airline Related Businesses** inkluderer SAS Cargo, Jetpak, SMART, SAS Trading, SAS Hosting og SAS Media som har storparten av sitt salg til eksterne kunder. Dessuten tilkommer SAS Flight Academy og SAS Flight Support som selger tjenester til både interne og eksterne flyselskaper samt Scandinavian IT Group som har de fleste av sine kunder innenfor konsernet.
- **Rezidor SAS Hospitality** er SAS konsernets hotellvirksomhet og arbeider med to hotellkjeder, Radisson SAS Hotels & Resorts samt Malmaison.

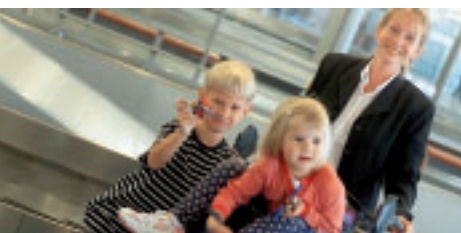


* Andelen av SAS-konsernets driftsinntekter før konsernelimineringer.

Innhold

| | |
|--|----------------|
| 2001 i korte trekk | 2 |
| Viktige begivenheter | 3 |
| Administrerende direktør har ordet | 4 |
| SAS konsernets nye struktur | 6 |
| SAS konsernets markeder | 7 |
| SAS konsernets forretningsidé, misjon, overordnede mål og vurderinger | 8 |
| SAS konsernets strategier | 9 |
| SAS konsernets varemerker | 10 |
| Kapitalmarkedet | 11 |
| Innføringen av en felles aksje | 12 |
| Aksjen | 13 |
| Nøkkeltall per aksje 1997-2001 | 17 |
| Økonomisk tiårsoversikt | 18 |
| SAS konsernets investeringer og kapitalbinding | 20 |
| Finansiering og kredittverdighet | 23 |
| Finansiell risikohåndtering | 24 |
| SAS konsernets strategier for økt konkurranseevne | 26 |
| Forretningsområde SAS Airline | 29 |
| Resultatutvikling | 30 |
| Fly sikkerhetsarbeidet | 31 |
| Mål | 34 |
| Strategier | 35 |
| Ytre forhold som påvirker flyindustrien | 36 |
| Konjunktur- og følsomhetsanalyse | 38 |
| Markeds- og trafikkutvikling | 40 |
| Operasjonelle nøkkeltall | 43 |
| Flyflåten | 44 |
| Medarbeidere | 47 |
| Distribusjonskanaler | 49 |
| Globalt nettverk – Allianser og partnerskap | 51 |
| Forretningsområde Subsidiary & Affiliated Airlines | 55 |
| Forretningsområde Airline Related Businesses | 61 |
| Forretningsområde Rezidor SAS Hospitality | 67 |
| Økonomisk rapportering | 71 |
| Årsberetning med resultat i sammendrag – kvartalsvise oppgaver | 72 |
| SAS konsernets resultatregnskap med kommentarer | 76 |
| SAS konsernets balanse med kommentarer | 78 |
| SAS konsernets kontantstrømoppstilling med kommentarer | 80 |
| Kommentarer og noter til årsberetningen - Regnskaps- og vurderingsprinsipper | 82 |
| Noter | 86 |
| Morselskapet, SAS AB – resultatregnskap og balanse samt noter | 96 |
| Forslag til disponering av overskudd | 97 |
| Revisjonsberetning | 97 |
| Styre og revisorer | 98 |
| Konsernets ledelse | 100 |
| Miljørapporten i sammendrag | 101 |
| Målene står fast | 103 |
| Virksomheten 2001 | 105 |
| Miljø og økonomi | 112 |
| Miljørapporten på Internett | 114 |
| Definisjoner og begreper samt finansiell kalender | 116-117 |

2001 i korte trekk



- **Markedsutviklingen** var positiv i første kvartal. Deretter ble det notert en gradvis svakere etterspørsel. Etter 11. september har etterspørselen falt kraftig. Mot slutten av året har trafikken tatt seg noe opp.
- **SAS konsernets driftsinntekter** økte med 3 893 MSEK, eller 8,2%, fra 47 540 MSEK til 51 433 MSEK. Av dette er 937 MSEK økte passasjerinntekter.
- **Driftsresultat før avskrivninger**, EBITDA, utgjorde 743 (3 710) MSEK. Brutto driftsmargin falt fra 7,8% til 1,4%. Avskrivningene var 251 MSEK høyere, hovedsakelig som følge av flyinvesteringer. Konsernets gevinst fra salg av fly og eiendommer utgjorde 673 (490) MSEK. Resultat før skatt var på –1 140 (2 829) MSEK.
- **SAS konsernets investeringer** inklusive forskuddsbetaling var for året på 11 374 (9 911) MSEK.
- **SAS konsernets likvide** midler per 31. desember 2001 utgjorde 11 662 (8 979) MSEK. I løpet av året er det utstedt en rekke obligasjonslån på totalt 600 MEUR.
- **Arbeidet med å tilpasse virksomheten** til den lavere etterspørselen preget SAS konsernet på høsten. Det ble besluttet å gjennomføre kapasitetsreducerende tiltak i SAS Airline, noe som resulterte i en total overtallighet på cirka 3 500 stillinger. Redusert flykapasitet samt nedleggelse av enkelte ruter gir på årsbasis en effekt på 500 MSEK. Det er beregnet at andre tiltak på årsbasis vil forbedre resultat med 2 400 MSEK. Det er også gjennomført tiltak for å øke inntektene tilsvarende en årlig inntektsvekst på 2 200 MSEK.
- **Rezidor SAS Hospitality** har i løpet av året åpnet og/eller omprofilert ti hoteller. Hotellindustrien ble på samme måte som flyindustrien hardt rammet av konjunktur- nedgangen samt hendelsene i september 2001. Inntektene for hele året er på 3 510 (3 122) MSEK.
- **Resultat per aksje** for hele 2001 ble for SAS konsernet på –6,58 (12,98) SEK, og egenkapitalen per aksje utgjorde 96,06 (106,50) SEK.
- **En «Sustainability»-policy for konsernet** ble utarbeidet i 2001. Den ble godkjent av konsernledelsen i februar 2002 og kommer til å bli innført i hele konsernet kommende år.

Økonomiske nøkkeltall

| | Forretningsområdene** | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------|--------|-------------|--------|-----------------------------------|-------|----------------------------|-------|-------------------------|-------|
| | SAS konsernet | | SAS Airline | | Subsidiary & Affiliated Airlines* | | Airline Related Businesses | | Rezidor SAS Hospitality | |
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Driftsinntekter, MSEK | 51 433 | 47 540 | 41 166 | 39 233 | 3 123 | 2 568 | 8 148 | 5 788 | 3 510 | 3 122 |
| EBITDAR, MSEK | 3 168 | 5 608 | 1 802 | 4 308 | 510 | 376 | – | – | – | – |
| EBITDAR-margin, % | 6,2 | 11,8 | 4,4 | 11,0 | 16,3 | 14,6 | – | – | – | – |
| EBITDA, MSEK | 743 | 3 710 | –430 | 2 529 | 317 | 257 | 602 | 519 | 310 | 441 |
| EBITDA-margin, % | 1,4 | 7,8 | –1,0 | 6,4 | 10,2 | 10,0 | 7,4 | 9,0 | 8,8 | 14,1 |
| CFROI, % | 8 | 17 | 5 | 12 | – | – | – | – | – | – |
| Resultat før skatt, MSEK | –1 140 | 2 829 | –1 499 | 1 951 | 7 | 106 | 160 | 180 | 208 | 583 |
| Investeringer, MSEK | 11 374 | 9 911 | 10 227 | 9 093 | 429 | 129 | 542 | 381 | 176 | 308 |
| Antall fly | 275 | – | 200 | 203 | 75 | – | – | – | – | – |
| Antall dagl. avg. (gjennomsnitt) | 1 221 | 1 258 | 915 | 938 | 306 | 320 | – | – | – | – |
| Antall destinasjoner | 128 | – | 94 | 92 | 51 | 52 | – | – | – | – |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 31 035 | 30 943 | 22 364 | 23 777 | 1 530 | 1 495 | 4 038 | 2 540 | 3 103 | 3 131 |
| CO ₂ 1 000 tonn | – | – | 4 110 | 4 095 | – | – | – | – | 0,006 | – |

* Spanair er konsolidert med 49% etter egenkapitalmetoden. Braathens er ikke resultatmessig konsolidert i SAS konsernet i 2001.

Braathens inngår i SAS konsernets konsoliderte balanse per 31.12.2001.

** For konsernelimineringer.

Viktige begivenheter

Første kvartal av 2001

- Den svenske Marknadsdomstolen fastslo at oppsparte EuroBonus-poeng på konkurranseutsatte innenriksruter i Sverige ikke kan benyttes for å ta ut bonusfordeler.

Andre kvartal av 2001

- Aksjeeierne i SAS' tre morselskaper får tilbud om å bytte sine aksjer mot samme antall nytstedte aksjer i SAS AB, det nyetablerte holdingselskapet til SAS konsernet.
- Jørgen Lindegaard tiltrådte som administrerende direktør og konsernsjef 8. mai 2001.
- SAS offentliggjorde i samråd med hovedeierne i norske Braathens sin plan om å kjøpe opp Braathens flyvirksomhet, eksklusive Malmö Aviation.

Tredje kvartal av 2001

- Første dag for notering og handel med aksjer i SAS AB var 6. juli 2001.
- Europakommisjonen idømte SAS konsernet og Maersk Air bøter på henholdsvis 39,375 MEUR og 13,125 MEUR for overtredelse av EUs konkurranseregler.
- Styret i SAS AB besluttet å innkalle til ekstraordinær generalforsamling for å velge nytt styre etter kritikken for håndteringen av den såkalte SAS/Maersk-saken.
- Hendelsene 11. september rammet flyindustrien hardt. SAS Airlines redusert kapasiteten med 12%, tilsvarende 16 fly.
- Det første av elleve nye, større fly for interkontinental trafikk, en Airbus A340-300 med høye miljøkrav, ble levert.

Fjerde kvartal av 2001

- Konkurransetilsynet i Norge godkjente SAS konsernets kjøp av Braathens.
- SAS konsernet annonserte at det var inngått en avtale for å øke eierandelen i Spanair fra 49% till 74% av aksjene.
- Et nytt styre ble valgt på den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november.
- Flyplass eiendommer ble solgt til Nordisk Renting og GE Capital for 3 milliarder SEK.
- Oppkjøpet av Braathens ASA ble gjennomført.

Etter 1. januar 2002

- SAS Airlines samarbeidsavtale med Skyways ble godkjent av det svenske konkurransetilsynet.
- Den interkontinentale ruten til Delhi ble lagt ned 1. februar på grunn av svak passasjerutvikling.
- SAS konsernet iverksetter resultatforbedrende tiltak på totalt 6 400 MSEK.

SAS-aksjer (lokal valuta)*

| | SAS AB (gjennomsnitt SEK) | | SAS AB (notert i København) | | SAS AB (notert i Oslo) | | SAS AB (notert i Stockholm) | |
|---|------------------------------|-------|--------------------------------|------|---------------------------|------|--------------------------------|------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Valuta | SEK | SEK | DKK | DKK | NOK | NOK | SEK | SEK |
| Resultat per aksje | -6,58 | 12,98 | -5,30 | 11,5 | -5,72 | 12,5 | -6,58 | 13,0 |
| Børskurs ved årets utgang | 68,9 | 94,8 | 53,0 | 81,5 | 57,5 | 93,5 | 68,0 | 90,0 |
| Utbytte (forslag 2001) | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 3,8 | 0,0 | 4,2 | 0,0 | 4,5 |
| Direkte avkastning, gjennomsnittlig kurs, % | 0,0 | 5,7 | 0,0 | 5,1 | 0,0 | 5,3 | 0,0 | 6,1 |

* SAS AB ble børsnotert i København, Oslo og Stockholm 6. juli. Kursutviklingen før 6. juli gjelder de tidligere noterte «morselskaper», SAS Danmark A/S, SAS Norge AS og SAS Sverige AB.

Overordnede mål

| | Mål | Resultat | | | | | |
|---|------|----------|------|------|------|------|------|
| | 2001 | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 |
| SAS Airline, Nöjd Kund Index, NKI | 75 | 70 | 72 | 74 | 70 | 70 | 65 |
| SAS Airline, Personalmåling, PULS | 2,25 | 2,22 | 2,19 | 2,13 | 2,06 | - | - |
| SAS Airline, Miljøindeks | 85 | 80 | 82 | 88 | 96 | 97 | 100 |
| Rezidor SAS Hospitality, Gjenkjøpsfrekvens, % | 94 | 88 | 94 | 94 | 98 | 93 | 93 |

Administrerende direktør har ordet



2001 var et katastrofalt år for flyindustrien. Aldri før er bransjens forutsetninger så raskt og så radikalt blitt endret til det verre. Tapene i flyindustrien som helhet ble enorme og titusener av ansatte mistet jobbene sine i flyselskapenes bestrebelse på å overleve krisen. For SAS konsernet ble året avsluttet med et tap før salgsgvinster på nærmere 1,8 milliarder SEK. Det er det dårligste resultatet i selskapets historie. Det gjennomføres nå rasjonaliseringstiltak i konsernet for å gjenopprette lønnsomheten. Disse rasjonaliseringene fører dessverre også til at mange lojale og dyktige medarbeidere tvinges til å forlate konsernet. Det er vanskelig å ha full oversikt over sammenbruddet i flyindustrien i 2001. Alt taler imidlertid for at den svekkede finansielle situasjonen som er en følge av utviklingen og hendelsene i 2001, vil føre til en konsolidering i flybransjen.

Bak flykrisen i 2001 ligger en markant nedgang i konjunkturen samt ekstraordinære og helt uforutsigbare hendelser som verken samfunnet eller næringslivet kan kontrollere.

Året begynte godt for SAS konsernet med et sterkt resultat i første kvartal. Flyflåten ble fornyet med Airbus A340 og Airbus A321 bl.a. for å øke kapasiteten og for å gi SAS Airline en av de mest moderne og miljøtilpassede flyflåtene i verden. Det var det største investeringsprogrammet noensinne. Tiden var preget av sterk optimisme. Denne positive utviklingen ble raskt snudd opp ned.

Konjunktursvekkelse og krisepåvirkning

Flyindustrien er følsom for endringer i den samfunnsøkonomiske utviklingen. Bransjen ble derfor raskt påvirket av en tydelig konjunktursvekkelse på sommeren i

2001. De uhyggelige terrorangrepene i USA inntraff 11. september. Den økonomiske ustabiliteten ble nå etterfulgt av politisk og sosial uro og svekket tillit til flyet som et sikkert transportmiddel. Resultatet ble en dramatisk lavere etterspørsel. SAS konsernet og bransjen for øvrig ble tvunget til raskt å tilpasse kapasiteten til den lavere etterspørselen. I to trinn besluttet vi å stenge en rekke destinasjoner, redusere avgangsfrekvensene og ta totalt 21 fly ut av produksjon.

Den svært negative utviklingen av trafikken, endrede reisevaner med bl.a. færre reisende på den tradisjonelle forretningsklassen og en ny konkurransesituasjon, forsterket ytterligere behovet for å gjøre noe med både kostnadsstruktur og inntjeningsmuligheter i flyvirksomheten.

Dynamiske resultatforbedringstiltak

I de resultatforbedringstiltak som ble presentert i november 2001, inngår derfor tiltak som tar sikte på både inntektsvekst og kostnadsreduksjoner. De endringer vi skal gjennomføre omfatter dermed alt fra produkter og produksjon til markedsføring, distribusjon og administrasjon i konsernet. Til tross for at endringene vil føre til at cirka 3 500 heltidsstillinger i konsernet vil bli overtallige, er vi av den oppfatning at SAS konsernets medarbeidere i dag har stor forståelse for at vi må fornye både kundetilbud og arbeidsmetoder. Totalt sett har vi tro på å oppnå en full resultatforbedrende effekt på over 6 milliarder SEK innen utgangen av 2003. Det er viktig å påpeke at den utviklingen vi planlegger, innebærer en offensiv og ekspansiv strategi. Det handler altså ikke om å redde SAS ut av krisen, men også om å anvende våre ressurser, kvalitet og kompetanse på en måte som gjør oss til en av vinnerne i den fremtidige europeiske flyindustrien.

Katastrofen i Milano

8. oktober 2001 skjedde det som ikke skulle skje; den ufattelige tragedien da SK686 fra Milano til København havarerte og 118 personer omkom. Våre tanker er fortsatt hos pårørende, venner og arbeidskamerater av dem som ble rammet. Den fortvilelsen og avmakten som alle vi i SAS konsernet kjenner, kan ikke beskrives, men sorgen over det inntrufne kommer til å prege konsernet i lang tid fremover.

Europakommisjonens behandling av Maersk-samarbeidet

Det ble skapt stor negativ oppmerksomhet rundt SAS konsernet da det ble avdekket at SAS konsernet og Maersk Air hadde samarbeidet om en lovstridig oppdeling av markedet. Den ulovlige avtalen lå utenfor det samarbeidet som ble registrert mellom disse to selskapene

av EU i 1998. Dette førte til at Europakommisjonen idømte kraftige bøter, den ansvarlige for avtalen måtte forlate konsernet og SAS' styre valgte å gå av. Det er anket over bøtenes størrelse. For best mulig å kunne gardere oss mot en gjentakelse og for å rette et sterkt fokus på konkurransereglene, har vi både organisert oss på en mer hensiktsmessig måte og innført et såkalt Competition Law Compliance Programme.

En felles SAS-aksje

2001 inneholdt ikke bare begivenheter av negativ karakter. Innføringen av en felles SAS-aksje, i stedet for som tidligere tre aksjer for tre selskaper, var et veldig positivt element. Det er et viktig skritt for å skape et bedre sammenligningsgrunnlag med andre flyselskaper, større likviditet i aksjen og dermed også større interesse hos analytikere og investorer. Med en felles aksje vil det også bli enklere å kunne tilby våre medarbeidere å bli deleiere i selskapet i takt med at resultatet forbedres. Det tror jeg så avgjort vil øke følelsen av tilhørighet i virksomheten og spore til enda bedre forretningsmessighet og samarbeid for å oppnå felles mål.

Strategiske oppkjøp

I løpet av året har vi også styrket vår posisjon gjennom strategiske oppkjøp. Det gjelder i særdeleshet kjøpet av Braathens, som fra og med 2002 vil være en livskraftig del av vår hjemmemarkedsstrategi. Braathens har raskt og på en beundringsverdig måte tilpasset virksomheten til den rådende etterspørselen. Nå er det viktig at vi på en klok måte drar nytte av synergieffektene av samordningen, tar vare på selskapets verdifulle egenskaper og samtidig skaper en effektiv infrastruktur som svarer til kravene fra reisende til/fra og i Norge.

Oppkjøpet av aksjemajoriteten i Spanair, som nå er til behandling i Europakommisjonen, oppfyller både strategiske og finansielle mål. Vårt mål om å øke eierandelen fra 49% til 74% i selskapet, gir oss kontroll over selskapets utvikling samtidig som vi forsvarer den investeringen som ble gjort i selskapet i 1986. Spanair er et veldig kostnadseffektivt selskap, og SAS konsernet medvirker nå aktivt til at Spanair konsentrerer sine ressurser for å bli enda mer konkurransedyktig på hjemmemarkedet og på det europeiske markedet. Samtidig legges de interkontinentale rutene ned i 2002.

Ny konsernstruktur

Min kommentar for 2001 har av naturlige årsaker først og fremst dreid seg om flyvirksomheten i SAS Airline. Det kan forklares med selskapets dominerende rolle både når det gjelder driftsinntekter og resultatpåvirkning i konsernet, og fordi SAS Airline også opplevde en helt spesiell utvikling i 2001.

SAS konsernet består av langt mer enn SAS Airline. Én av de aktivitetene som vi har prioritert i løpet av året, har vært å skape en ny logisk struktur i konsernet. Det vil

bidra til bedre ledelse av konsernet og støtter opp om mer selvstendighet og bedre forretningsmessighet. Således vil det også være lettere å analysere og vurdere SAS konsernet. Den operative virksomheten deles nå inn i fire forretningsområder. I tillegg til SAS Airline finner vi for det første konsernets andre hel- eller deleide flyselskaper. Denne delen av SAS konsernet har en lønnsom utvikling. I takt med at konsolideringen av europeisk flyindustri fortsetter, vil dette forretningsområdet kunne vokse ytterligere. Det tredje området er flyselskapsrelaterte virksomheter. De har, eller kan ha, et økende antall kunder ved siden av konsernets egen flyvirksomhet og blir dermed mer konkurranseutsatte.

Ekspansjon innen hotellvirksomheten

Det fjerde området er hotellvirksomheten, Rezidor SAS Hospitality. Denne virksomheten ble også rammet av den negative konjunkturutviklingen i 2001, noe som gjenspeiles i et lavere resultat. Totalt sett er SAS konsernets hoteldrift imidlertid en veldig fremgangsrisk virksomhet som har hatt en positiv utvikling og har vist seg å være godt rustet for å takle den dynamiske ekspansjonen som er blitt gjennomført og som kommer til å fortsette.

Store utfordringer i bransjen

Krisen i flybransjen kommer til å trekke frem vinnere og tapere. Den sviktende lønnsomheten kommer til å tvinge frem tiltak for bedre effektivitet, mer moderne produkter og en struktur hvor samordningsgevinster og stordriftsfordeler utnyttes. For Europas del er det stor sannsynlighet for at det kommer til å bli færre flyselskaper.

SAS konsernet har som mål ikke bare å overleve, men også å være en av vinnerne etter den vanskelige perioden vi nå opplever. En forutsetning er at vi i nærmeste tid kan gjennomføre de nødvendige endringene i SAS Airline. I alle de møtene jeg har hatt med SAS' medarbeidere, har jeg følt at motivasjonen for å medvirke til dette er stor blant flertallet i SAS. Endringen kommer til å kreve innrømmelser og oppofringer, og vi vil bli tvunget til å gi slipp på mange innarbeidede rutiner for å finne bedre arbeidsmetoder. Vi må også være meget lydhøre overfor markedets krav og forventninger når vi utvikler våre nye produkter og tjenester.

Jeg vil gjerne takke våre medarbeidere for god innsats i et meget vanskelig og krevende år. Av og til kan vanskelige forutsetninger og store påkjenninger lokke frem storartet innsats. Det er det som skjedde på høsten i 2001. Også 2002 vil kreve ekstraordinære krefter. Jeg vet at den styrken finnes i SAS konsernet.

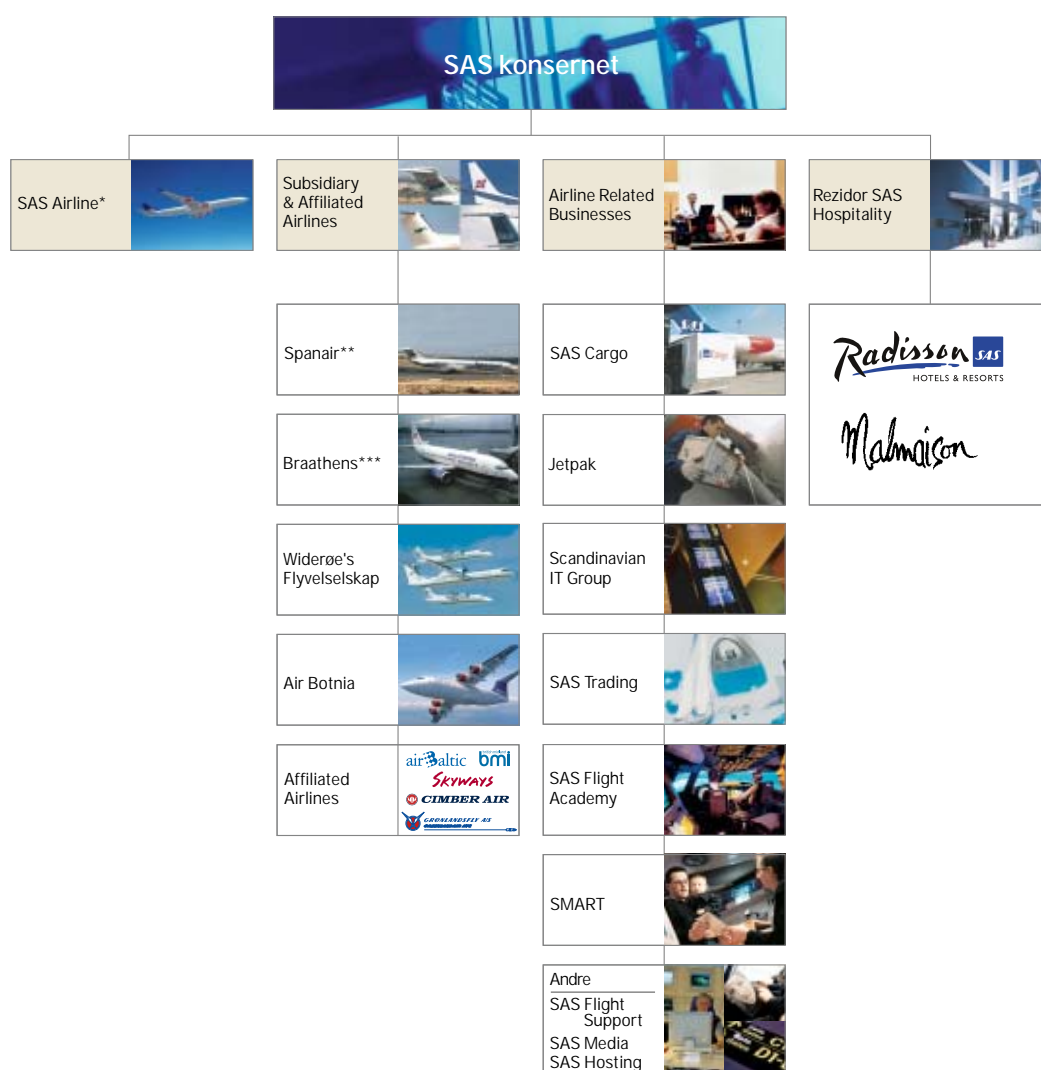
Stockholm, februar 2002



Jørgen Lindegaard
Administrerende direktør og Konsernsjef

SAS konsernets nye struktur

I 2001 gjennomførte SAS konsernet oppkjøpet av Braathens og inngikk avtale om å øke eierandelen i Spanair. En følge av dette er at SAS konsernet fra og med fjerde kvartal av 2001 rapporterer virksomheten i fire forretningsområder. Den nye strukturen har som mål å gi en klarere redegjøring for hele konsernets virksomhet, og dermed synliggjøre det mangfold av virksomheter og verdier som finnes i SAS konsernet. Målt etter omsetning er SAS Airline det største forretningsområdet. SAS Airline stod i 2001 for 74% av konsernets omsetning. I 2002 vil SAS Airlines andel av konsernets omsetning være på 55-60%. Subsidiary & Affiliated Airlines vil utgjøre cirka 25%, Airline Related Businesses 10-12% og Rezidor SAS Hospitality 5-10% avhengig av ekspansjonstakten.



* Omfatter SAS Konsortiet, eksklusive SAS Trading og Konsortiet SAS Commuter, som er et produksjonsselskap og konsolideres i SAS Airline.

** Spanair er konsolidert etter egenkapitalmetoden med 49%.

*** Braathens er ikke resultatmessig konsolidert i SAS konsernet i 2001. Braathens inngår i SAS konsernets konsoliderte balanse per 31.12.2001.

SAS konsernets markeder

SAS Airline har utover oppkjøpet av Braathens og den planlagte økningen av eierandelen i Spanair styrket sine markedsposisjoner. Totalt transporterte samtlige flyselskaper i SAS konsernet mer enn 36 millioner passasjerer i 2001. Konkurransen om passasjerene på det internasjonale markedet er svært hard. Stilt overfor den konsolideringen som ventes i flybransjen, er det viktig for SAS konsernet at det i likhet med andre flyselskaper har en sterk posisjon på hjemmemarkedet for å møte den internasjonale konkurransen. SAS Airline har sammenlignet med etablerte flyselskaper økt sin markedsandel på de viktigste internasjonale markedene, og har til tross for den store nedgangen innenfor Business Class-reiser styrket sin posisjon også i dette segmentet.

SAS konsernets totale trafikk- og kapasitetsutvikling 2001 proforma*

| Totalt SAS konsernet | 2001 | endring i % |
|------------------------------|--------|-------------|
| Antall passasjerer (mill.) | 36 049 | -0,3 |
| RPK (mill.) | 32 171 | +2,9 |
| ASK (mill.) | 51 644 | +5,9 |
| Kabinfaktor, rutetrafikk (%) | 62,3% | -1,9 ** |

SAS Airline

| | | |
|------------------------------|--------|---------|
| Antall passasjerer (mill.) | 23 063 | -0,8 |
| RPK (mill.) | 22 956 | +1,4 |
| ASK (mill.) | 35 521 | +5,1 |
| Kabinfaktor, rutetrafikk (%) | 64,6% | -2,4 ** |

Subsidiary & Affiliated Airlines

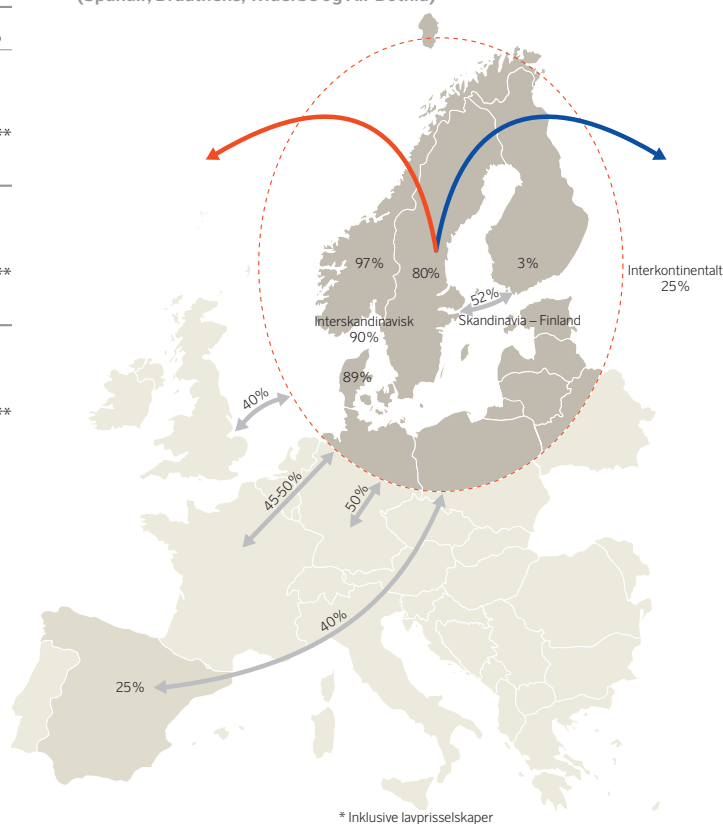
| | | |
|------------------------------|--------|---------|
| Antall passasjerer, (mill.) | 12 986 | +0,4 |
| RPK (mill.) | 9 215 | +6,9 |
| ASK (mill.) | 16 123 | +7,8 |
| Kabinfaktor, rutetrafikk (%) | 57,1% | -0,5 ** |

* Inkluderer Spanair og Braathens – ikke konsolidert i 2001.

** Endring i prosentenheter.

Definisjoner og begreper se side 116.

Markedsandeler for SAS konsernets flyselskaper (Spanair, Braathens, Widerøe og Air Botnia)



Rezidor SAS Hospitality

Rezidor SAS Hospitality skal bli et av Europas ledende foretak innen hospitality management. Foretaket har ekspandert kraftig i de senere år, og har for tiden virksomhet i 38 land og hadde 160 hoteller ved utgangen av 2001. Rezidor SAS Hospitality har i dag også en sterk posisjon i de baltiske land samt i Sveits og Benelux.

I 2001 er det tilkommet flere hoteller på markeder som Frankrike, Tyskland, Polen, Storbritannia og Irland. Rezidor SAS Hospitality befinner seg nå i en ekspansjonsfase på disse markedene, og målsettingen er å øke markedsandelene ytterligere.

Rezidor SAS Hospitality's nåværende og fremtidige markeder

- Sterk posisjon
- Ekspansjonsfase
- Svak posisjon
- Posisjon på samme nivå som bransjen



SAS konsernets forretningsidé, misjon, overordnede mål og vurderinger

Forretningsidé og misjon

SAS konsernets hovedoppgave er å tilby flytransport av passasjerer med utgangspunkt i hjemmemarkedet i Nord-Europa.

SAS konsernet engasjerer seg i flyrelaterte virksomheter under forutsetning av at slike engasjementer øker SAS konsernets markedsverdi.

Rezidor SAS Hospitality tar sikte på å bli et av Europas ledende selskaper innen hospitality management.

Overordnede mål

Flybransjen står overfor en fortsatt avregulering med etterfølgende konsolidering og strukturendringer. For å forbli uavhengig og selvstendig i denne endrede flyindustrien, kreves det at børsverdien øker kraftig. Det skal oppnås gjennom sterk vekst og god lønnsomhet. SAS konsernets mål i den kommende femårsperioden er å

- oppnå en CFROI på minimum 17% i gjennomsnitt per år
- øke omsetningen med 14% i gjennomsnitt per år med 2000 som basisår.

Mål for aksjeeierverdi

SAS konsernets overordnede finansielle mål er å skape verdier for aksjeeierne.

Kapitalmarkedsperspektivet er det som styrer driften og utviklingen av selskapet. Hvert datterselskap skal drives som om det i seg selv er et «allment» selskap, men det skal følge opp forpliktelser og ivareta de mulighetene som ligger i at selskapet inngår i SAS konsernet.

Kapitalmarkedsperspektivet er styrende i forbindelse med:

- selskapsdannelse
- langsiktig utvikling
- avhendelse av selskap eller dets virksomhet.

Aksjeavkastningsmål

Målet for aksjen er minst 14% årlig totalavkastning (TSR) over en konjunktursyklus. Avkastningsmålet viser summen av aksjekursendringer og aksjeutbytte. Dette avkastningskravet er blitt oversatt til et internt finansielt mål, CFROI.

SAS konsernets avkastningsbegrep

CFROI er SAS konsernets primære avkastningsbegrep, ettersom dette nøkkeltallet best viser den avkastningen virksomheten genererer i forhold til faktisk kapitalinnsats. Avkastningsmålet avspeiler multippelen EV/EBITDAR, som internasjonalt anses for å være det viktigste finansielle nøkkeltallet for flyselskaper, og som benyttes av de fleste analytikere i flybransjen. SAS konsernets målsetting er å oppnå en markedsvurdering som minst er i paritet med gjennomsnittet i bransjen.

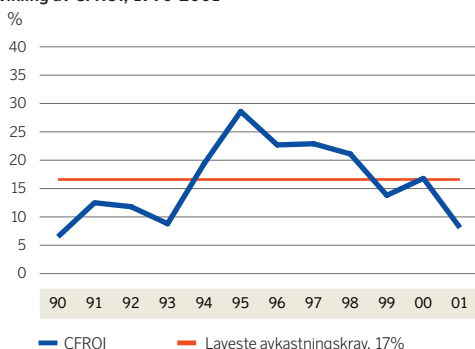
De flyrelaterte virksomhetene og hotellvirksomheten skal ha avkastningskrav tilsvarende relevante mål for bransjen.

Verdier i konsernet

SAS konsernets mål er å være et selskap som preges av at medarbeiderne:

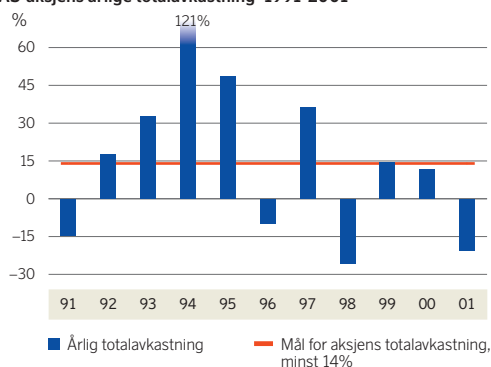
- bryr sig, er til å stole på, er offensive og forretningsmessige.

Utvikling av CFROI, 1990-2001



SAS konsernets laveste avkastningskrav er satt til 17% som et gjennomsnitt over en konjunktursyklus der det tas hensyn til gjennomsnittlig kapitalallokering ved gjenanskaffelse av flyflåten. Perioden 1990-1993 var preget av Golfkrisen og lavkonjunktur. SAS konsernets avkastning lå vesentlig under minstekravet i denne perioden. Mellom 1994-1998 hadde SAS konsernet god lønnsomhet, og overskred minstekravet på 17% i betydelig grad. De tre siste årene har avkastningen falt til under SAS konsernets minstekrav på 17%, og var i 2001 på cirka 8%.

SAS-aksjens årlige totalavkastning 1991-2001



I begynnelsen av perioden 1991-1994 var SAS-aksjens avkastning preget av lavkonjunktoren og krisen i flybransjen. I den siste delen av perioden slo store kostnadsinnsparinger og oppsvinget i konjunktursituasjonen heldig ut for aksjekursen, og avkastningen steg med 121% i 1994. Gjennomsnittlig årlig effektiv avkastning i perioden 1991-2001 er 12,3%.

SAS konsernets strategier

Strategisk hovedmålsetting

Strategiene for konsernets langsiktige utvikling kan bare gjennomføres dersom SAS Airline og SAS konsernets øvrige flyselskaper klarer å komme ut av den dype krisen i flyindustrien i dag. Hovedoppgaven i 2002 er derfor å gjennomføre resultatforbedringer som sikrer overlevelse og muligheter til fremtidig konkurranseevne og utvikling.

SAS konsernets strategiske hovedmålsetting kan sammenfattes i fire hovedspor:



Vekst

SAS konsernet består av flere flyselskaper som skal operere sammen i et effektivt trafikksystem sammen med partnere og allianser. SAS Airline er det største flyselskapet og basen i flyvirksomheten. SAS konsernets flyselskaper skal ekspandere på en lønnsom måte og ta markedsandeler.

Det skal oppnås vekst i alle enheter i konsernet gjennom en kombinasjon av organisk vekst og oppkjøp.

Konkurranseevne

SAS konsernet omfatter en lang rekke virksomheter, hvis kundebase utgjøres av SAS Airline og konsernets øvrige flyselskaper. Hver slik virksomhet skal være konkurransedyktig i sin bransje og ha en konkurransedyktig prissetting. Dette krever kontinuerlig effektivisering og bruk av ny teknologi, og at avtaler og vilkår er likestilte med konkurrentenes. Virksomhetene må også utnytte sin konkurranseevne og øke inntektene fra eksterne kunder.

Verdiskapning

SAS konsernet har som mål å oppnå en markedsvurdering på aksjemarkedet som i forhold til inntjeningssevne er på nivå med de ledende flyselskapene i verden.

Kommunikasjonen med aksjemarkedet skal være åpen, korrekt, relevant og rask. Bedre sektorinformasjon og tydelig kommunikasjon om fremtidige forventninger skal også prege informasjonsformidlingen.

Delaktighet

Den interne kommunikasjonen og lederskapet skal preges av åpenhet.

Det skal finnes tydelige mål og belønningsformer koblet til resultatutvikling. Medarbeiderne skal oppleve at de er delaktige i utviklingen av sin virksomhet og at de har personlig interesse i det. Innsikt skaper engasjement og støtter en kultur der det er viktigere å tilhøre vinnerne i bransjen og dermed overleve langsiktig, heller enn å sementere dagens struktur.

Finansiell strategi

Finansiell fleksibilitet opprettholdes gjennom høy likviditet, god tilgang til finansieringsmidler og en aktiv dialog med kapitalmarkedet.

Målet for finansvirksomheten er å identifisere og styre finansielle risikoer, bl.a. når det gjelder valutaer, renter og kreditter.

Flyflåten anses som en finansiell eiendel. En optimering av finansieringen av flåten skjer ut fra krav om operasjonell effektivitet, skatt, finansieringskostnader, kapitalbinding og markedsverdi.

Sustainability-policy

For å bidra til en bærekraftig utvikling, sustainable development, skal de ansatte i SAS konsernet, i sitt daglige arbeid, ta hensyn til konsernets økonomiske utvikling og dets miljømessige og sosiale påvirkning på samfunnet.

En bærekraftig utvikling innebærer for SAS konsernet at man samtidig søker å oppnå økonomisk vekst, miljømessige forbedringer og sosialt ansvar. Konsernet har som oppgave, med utgangspunkt i egne kjerneverdier, å skape langsiktig verdivekst for aksjeeierne. Det forutsetter at miljømessig og sosialt ansvar, på samme måte som respekt for kulturelt mangfold, er integrert i forretningsvirksomheten.

For å sikre at SAS konsernets policy om å bidra til en bærekraftig utvikling gjennomsyrrer hele organisasjonen på alle nivåer, skal samtlige enheter utvikle relevante mål og strategier på linje med nevnte policy.

SAS konsernets varemerker



SAS har i dag et av de mest velkjente og verdifulle varemerkene («brands») i Skandinavia. Det er blitt bygd opp over mange år og er i dag knyttet til den Corporate Identity som ble etablert i 1998.

På linje med SAS konsernets strategiske hovedmål vil konsernet i tiden fremover rendyrke varemerkestrukturen.

SAS konsernet og SAS Airline er de primære bærerne av identiteten. Dessuten er SAS Airline sterkt knyttet til posisjonen «It's Scandinavian».

Ny varemerkestruktur

Kjerneverdier

Det er satt i gang arbeid for å fastlegge en struktur for hvordan SAS konsernet skal benytte varemerker. De virksomhetene som skal drives under varemerket SAS, skal følge SAS Corporate Identity Policy og grunnverdiene.

De dramatiske begivenhetene på høsten 2001 viser hvor viktig det er med et sterkt varemerke. En undersøkelse som ble gjort mot slutten av 2001, viste at SAS' kunder la dobbelt så stor vekt på flyselskapets image sammenlignet med året før. Imagen er ifølge kundene den viktigste faktoren ved valg av flyselskap.

Sterke varemerker skaper preferanse og lojalitet og selger om og om igjen.

De kjerneverdier varemerket SAS står for, er: pålitelig, profesjonell, progressiv (dvs. moderne og nyskapende) og omtenkfull. Det er på disse pilarene at SAS konsernet bygger sitt varemerke.

Posisjoneringen av varemerket SAS overvåkes og korrigeres regelmessig. I 2002 vil det bli utført en undersøkelse av SAS konsernets posisjonering.

Neste trinn blir å fastsette verdien av varemerket SAS.

Verdiskaping

Målet for oppbygningen av varemerket SAS er å forbedre resultatet sett i forhold til konkurransesituasjonen. Der som gjennomføringen er vellykket, øker dette varemerkets verdi og bidrar til veksten i forretningsvirksomheten. Målsettingen er at oppbygningen av varemerket i SAS

konsernet skal sikre tydelige varemerker som bygger opp preferanser og lojalitet hos kunder og andre interessenter, skaper stolthet hos medarbeiderne, fremmer kreativitet, synliggjør verdier og støtter SAS konsernets ledelsesfilosofi. Dermed vil varemerket støtte forretningsvirksomheten på en positiv måte samtidig som det representerer SAS konsernet som en pålitelig og miljømessig ansvarlig partner.

SAS konsernets oppbygning av varemerket vil bli rendyrket i fremtiden, og bestå av følgende deler: Corporate brand, Master brand, Master brand + descriptor, Combined brands, Brand endorsements og Separate brands (se eksempel nedenfor).

Varemerkebeskyttelse

For å sikre beskyttelsen for de varemerkene som er utviklet og benyttes av SAS konsernet, registreres varemerkene regelmessig på de viktigste markedene. Dessuten er navnene SAS og Scandinavian Airlines System beskyttet som firma- og selskapsnavn i Skandinavia gjennom forskjellige selskapsregistreringer. I arbeidet med å registrere, fornye og overvåke sine varemerker samarbeider SAS konsernet med ledende selskaper fra området for varemerkebeskyttelse.

Sponsing

SAS konsernet arbeider med langsiktige engasjementer innen sponsing (kultur-, sports- og «good citizen»-aktiviteter).

Sportsengasjementene besto blant annet av golfturneringen SAS Invitational og sponsing av seilbåtene djuice og Assa Abloy i Volvo Ocean Race. SAS konsernet har i tillegg gått inn som sponsor av den danske fotballigaen – som nå bare kalles «SAS-ligaen».

Samarbeidet med Redd Barna-organisasjonene i Skandinavia fortsetter.

Videre samarbeider SAS konsernet med miljøorganisasjonen Bellona og støtter Verdens naturfond WWF som venneforetak.

Eksempel på varemerkestruktur

| Corporate brand | Master brand + positioning | Master brand + descriptor | Combined brands | Brand endorsements | Separate brands |
|-----------------|----------------------------|------------------------------------|-----------------|--|-------------------------------------|
| SAS konsernet | SAS Airline | SAS Commuter SAS Flight Academy | Radisson SAS | Member of the SAS Group Well connected with SAS | Spanair, Braathens, Widerøe, Jetpak |
| | It's Scandinavian | SAS Flight Academy | | Member of the SAS Group Well connected with SAS | |

Kapitalmarkedet



Innføringen av en felles aksje
Aksjen
Nøkkeltall per aksje 1997-2001
Økonomisk tiårsoversikt
SAS konsernets investeringer
og kapitalbinding
Finansiering og kredittverdighet
Finansiell risikohåndtering
SAS konsernets strategier for økt
konkurranssevne



Innføringen av en felles aksje

SAS AB

8. mai 2001 ga SAS AB tre parallelle, offentlige tilbud til aksjeeierne i SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB om å bytte sine aksjer i samme antall nyutstedte aksjer i SAS AB. Per 28. juni var tilbudene akseptert av aksjeeiere som representerte mer enn 90% av aksjene i de enkelte selskaper. SAS AB ble 6. juli notert i Stockholm samt på børsene i København og Oslo.

Hovedmålet med den nye aksjestrukturen er å bedre tilgangen til kapitalmarkedet. En felles aksje med én aksjetype er enklere å analysere og gir forutsetninger for mer effektiv prissetting og høyere likviditet. Den felles aksjen gir bedre muligheter til å delta i strukturforretninger samt innføre insentivprogrammer og oppnå mer effektiv beslutningsstruktur.

For perioden 6. juli – 31. desember 2001 har det vært notert en vesentlig høyere likviditet i aksjen, særlig i Stockholm. Generelt har det også vært økende interesse for aksjen. Ut fra et kapitalmarkedspektiv har innføringen av en felles aksje vært bra for SAS konsernet.

Luffartsspesifikke forhold

Luffartsvirksomheten er gjenstand for omfattende regu-

lering. Retten til å drive internasjonal luftfart omfatter visse krav til eierskap og kontroll av flyselskap i henhold til bilaterale luftfartsavtaler. De flyselskapene som en stat gir en slik rett til, skal i vesentlig grad være eid og effektivt kontrollert av denne staten og/eller dens statsborgere. Denne regelen gjelder ikke for flyselskaper som utelukkende driver trafikk innen EØS (Det europeiske økonomiske samarbeidsområde). Disse selskapene skal imidlertid være majoritetseid og effektivt kontrollert av EØS-stater og/eller deres statsborgere.

For ikke å risikere å miste disse rettighetene, er det i SAS ABs vedtekter en bestemmelse som gir selskapet rett til å innløse ikke skandinaviske aksjeeiere eller aksjeiere som ikke har statsborgerskap i noe skandinavisk land, dersom et slikt aksjeinnehav utgjør en «direkte trussel» mot SAS' luffartsrettigheter. Dersom innløsning ikke er mulig eller tilstrekkelig, kan en generalforsamling dessuten godkjenne at det gjennomføres nytegning av utbytteløse aksjer med støtte i utstedte opsjonsrettigheter. Lignende regler finnes hos andre europeiske flyselskaper og har til hensikt å beskytte eksisterende aksjeeiere i disse selskapene mot at selskapene mister sine luffartsrettigheter.

Den nye aksjestrukturen og de fire forretningsområdene

En forenklet aksjestruktur med en felles aksje samt tydeligere sektorinformasjon inndelt i fire forretningsområder gir økt tydelighet på kapitalmarkedet.



* Per årsskiftet 2000/2001 var eierandelen for den danske stat 14,5%, den norske stat 14,5% og den svenske stat 21,8%, basert på utstedende aksjer ved årsskiftet, 161,8 millioner. Målet i 2002 er å øke antall aksjer til 164,5 millioner når den ovenstående eierfordelingen treer i kraft.

Historikk om aksjestrukturen

SAS har en lang børshistorikk som strekker seg tilbake til 1920, da Det Danske Luftfartselskab A/S ble notert på Københavns fondsbørs. Etter at SAS Konsortiet ble stiftet i 1951 er Konsortiets to andre eierselskaper deretter hver for seg blitt notert på børsene i Oslo og Stockholm.



- 1918 Det Danske Luftfartselskab A/S («DDL»), SAS' danske morselskap, stiftes.
- 1920 DDL noteres på Københavns fondsbørs.
- 1924 AB Aerotransport («ABA»), SAS' svenske morselskap, stiftes.
- 1927 Det Norske Luftfartselskab A/S («DNL»), SAS' norske morselskap, stiftes.
- 1943 Svensk Interkontinental Luftrafik AB («SILA»), stiftes.
- 1951 ABA, DDL og DNL stifter det nåværende SAS Konsortiet.
- 1955 SILA (som eide 50% i ABA) noteres på «Fondhandlarlistan» i Sverige.
- 1967 DNL noteres på Oslo Børs.
- 1980 SILA noteres på Stockholmsbørsen.
- 1996 Harmonisering og navneendring av SAS' morselskaper til SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB.
- 2001 SAS AB noteres den 6. juli på børsene i Stockholm, København og Oslo. De tidligere morselskapene strykes fra notering.

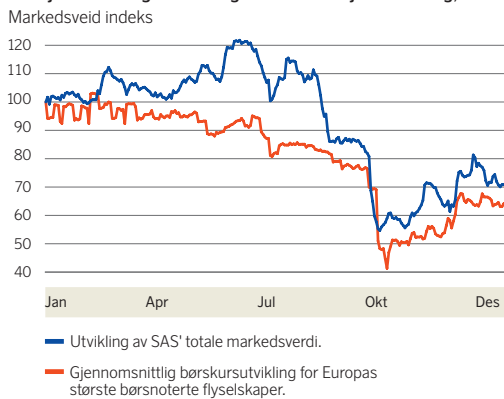
Aksjen

SAS-aksjens utvikling i 2001

SAS' aksjekurs har på samme måte som for andre europeiske flyselskaper hatt en negativ utvikling i løpet av året. I 2001 sank markedsverdien med 28,5% mot en oppgang på 12,6% i 2000. Sammenlignet med de sju største noterte europeiske flyselskapene hadde SAS-aksjen en utvikling som var 6,8 prosentenheter bedre (se diagram til høyre).

SAS' totale markedsverdi sank fra 15 599 MSEK til 11 147 MSEK ved årets utgang. Den gjennomsnittlige markedsverdien i 2001 var på 14 515 MSEK. I den siste delen av 2001 ble kursutviklingen i hovedsak påvirket av tre faktorer: nedgangen i den globale økonomien, spesielle begivenheter i SAS samt effekten av terrorangrepene 11. september. Avslutningen av året var positiv, ettersom forventningene om en oppgang økte og drivstoffprisene sank.

SAS-aksjens utvikling sammenlignet med bransjens utvikling, 2001



SAS-aksjen hadde den tredje beste kursutviklingen blant de mest omsatte flyselskapsaksjene i 2001. SAS-aksjen falt med 28,5%, noe som er 6,8 prosentenheter mindre enn gjennomsnittlig kursutvikling for sammenlignbare konkurrenter. (Indeks: Alitalia, Air France, British Airways, Finnair, KLM, Lufthansa, Ryanair, SAS).

Kilde: SIX og SAS

Utviklingen av SAS' totale markedsverdi i 2001



I 2001 sank SAS' totale markedsverdi med 28,5% til 11 147 MSEK.

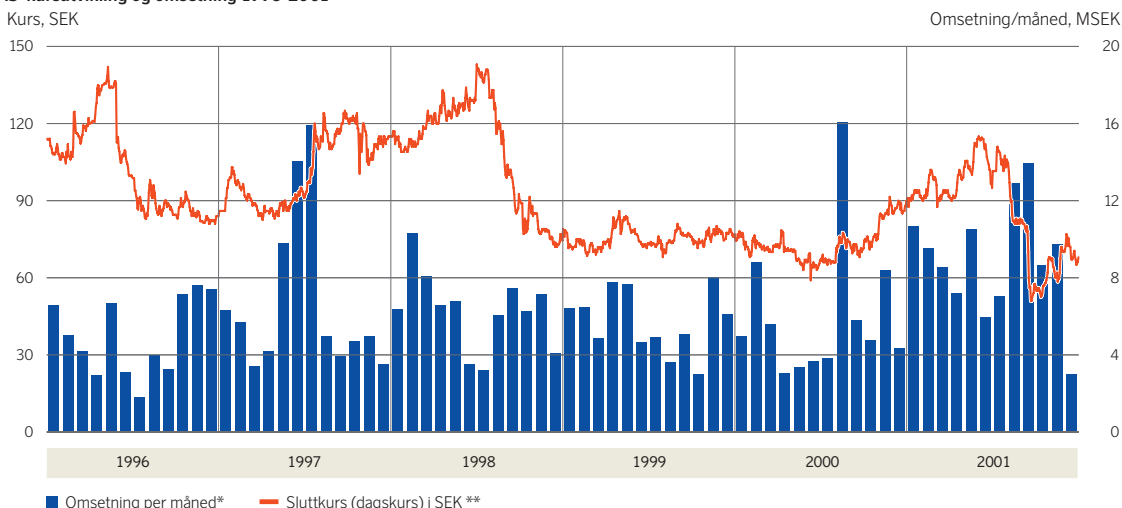
Kilde: SIX og SAS

Kursutviklingen i bransjen i 2001

Kursutviklingen for europeiske flyselskapsaksjer var stabil i første halvår av 2001. Markedet var imidlertid preget av usikkerhet omkring konjunkturutviklingen, fremfor alt i USA. Kursutviklingen i det andre halvåret ble svært negativ som følge av terrorangrepene i USA og svakere konjunktur.

Terrorangrepene førte til å begynne med til stor overkapasitet på markedet. De betydelige tiltakene med bl.a. kapasitetsreduksjoner som ble gjennomført på høsten 2001, har gitt en bedre balanse mellom tilbud og etterspørsel.

SAS' kursutvikling og omsetning 1996-2001

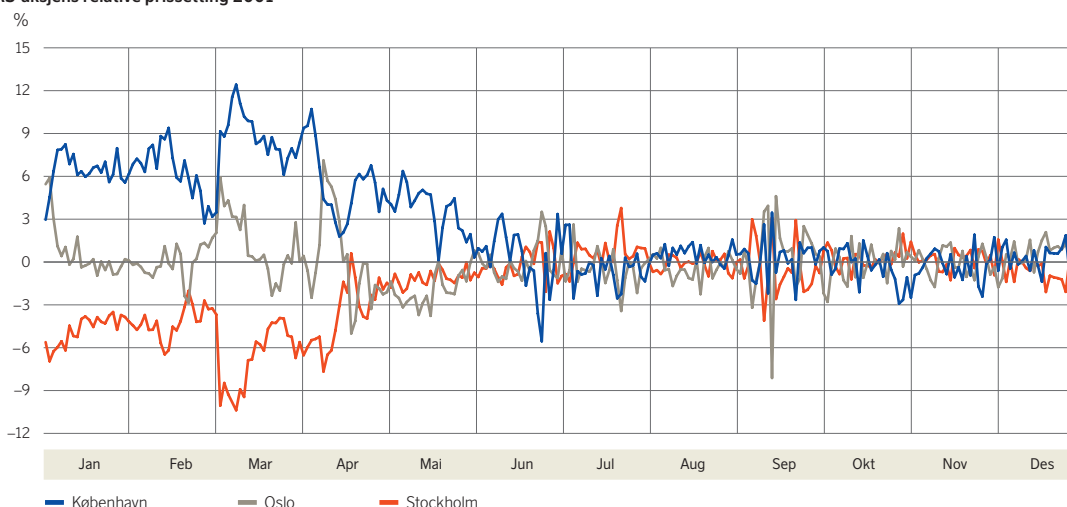


* Omsetningen gjelder sammenlagt omsetning på børsene i København, Oslo og Stockholm. Før 6. juli 2001 gjelder omsetningen de tidligere morselskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB, og deretter for SAS AB.

** Før 6. juli 2001 gjelder kursutviklingen det tidligere noterte morselskapet SAS Sverige AB. Deretter gjelder kursutviklingen SAS AB på Stockholmsbørsen.

Kilde: SIX og SAS

SAS-aksjens relative prissetting 2001



Grafen viser avvikene fra matematisk paritetskurs justert for valuta for de tre forskjellige SAS-aksjene frem til 28. juni 2001. I denne perioden varierte prissettingen mellom ekstremverdiene 12,4% og -10,4%. Etter noteringen av SAS AB minsket differensen betydelig og lå på mellom 4,6% og -8,1%. De største avvikene etter noteringen av SAS AB ble notert i forbindelse med den store usikkerheten rett etter 11. september.

Kilde: SIX og SAS

I de tre siste månedene tok kursene i flybransjen seg noe opp igjen som følge av de førnevnte årsakene. De synkende drivstoffprisene var også positive for bransjen på senhøsten 2001.

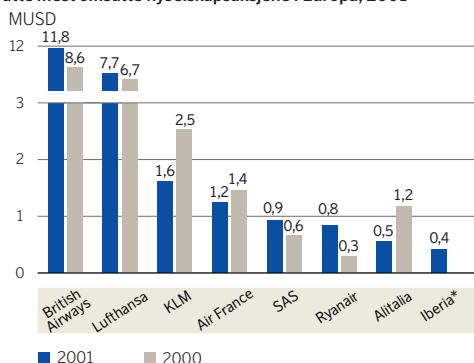
Handel med SAS-aksjen

I forbindelse med noteringen av SAS AB satte SAS konsernet seg som mål at aksjen skulle bli den tredje mest omsatte flyselskapsaksjen på børsene i Europa. I 2001 ble det omsatt totalt 107,5 (72,5) millioner SAS-aksjer på de tre skandinaviske børsene, en økning på 48,4% sammenlignet med 2000. Omsetningen i SEK beløp seg i 2001 til 9 554 MSEK, noe som tilsvarer 932 MUSD basert på dagskurser i 2001. Det gjorde SAS til den femte mest omsatte flyselskapsaksjen i Europa.

Handelen med SAS-aksjen tilsvarer en omsetning på 65% (44%) av totalt utestående aksjer (beregnet til 164,5 millioner aksjer). Justert for de tre statenes andel på 50 prosent i SAS, tilsvarer det en omsetning på totalt 131% (88%).

Handelen målt i antall aksjer økte på samtlige børser i 2001 og fordeler seg på følgende måte: 35,5 (35,0) millioner i København, 32,9 (20,1) millioner i Oslo og 39,1 (17,5) millioner i Stockholm. Økningen på Stockholmsbørsen tilsvarer 125% i antall omsatte aksjer og må ses i lys av at den totale omsetningen i 2001 sank med 10% på Stockholmsbørsen.

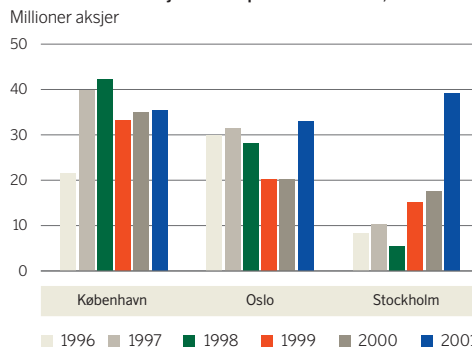
De åtte mest omsatte flyselskapsaksjene i Europa, 2001



SAS-aksjen var i 2001 den femte mest omsatte flyselskapsaksjen i Europa. SAS' målsetting er å bli den tredje mest omsatte flyselskapsaksjen. * Iberia, gjelder handel fra 03.04.2001.

Kilde: Factset

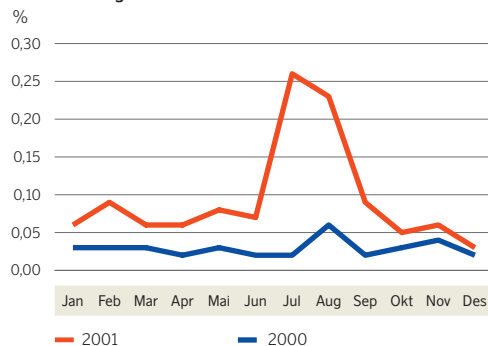
Totalt antall omsatte aksjer fordelt på de tre børsene, 1996-2001



I 2001 økte omsetningen sammenlignet med 2000 i København med 2%, i Oslo med 64% og i Stockholm med 125%.

Kilde: SIX

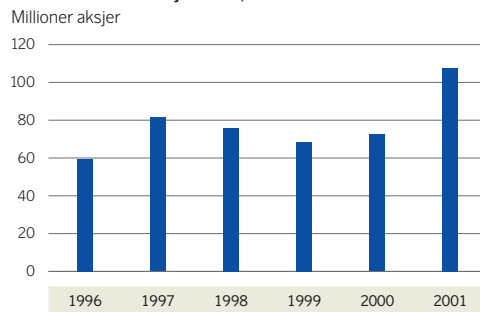
SAS-aksjens andel målt i svenske kroner av Stockholmsbørsens totale omsetning 2001 vs. 2000



Til tross for at det var en nedgang omsetningsmessig på Stockholmsbørsen, har omsetningen av SAS-aksjen økt. Grafen viser SAS-aksjens andel på Stockholmsbørsen i 2000-2001. Den største andelen ble notert på sommeren i forbindelse med noteringen av SAS AB. En økning av andelen kunne noteres i hele kalenderåret 2001. Det tilsvarte en økning på i gjennomsnitt 3-4 ganger sammenlignet med foregående år.

Kilde: Stockholmsbørsen og SAS

Totalt antall omsatte aksjer i SAS, 1996-2001



Totalt økte omsetningen av SAS-aksjer med 48,4% i 2001 sammenlignet med 2000.

Kilde: SIX

Aksjeeiere

Ved årsskiftet var antall aksjeeiere i SAS AB 19 523. Bare i andre halvår av 2001 har antallet aksjeeiere steget med cirka 4 000. Hovedeiere i SAS konsernet er de skandinaviske statene. De største private aksjeeierne er Wallenbergsstiftelserna, Odin-fondene, Alecta Pensionsforsikring samt Folketrygdfondet. Den institusjonelle eierandelen representerte til sammen cirka 40-45% av den totale eierinteressen i SAS AB.

Eierandelen utenfor Skandinavia utgjør cirka 8% av kapitalen og stemmene. Eierandelen utenfor EØS-området utgjør cirka 4% av kapitalen.

15 største aksjeeiere i SAS AB

| 31.12.2001 | Antall aksjer | Eierandel % |
|---------------------------|---------------|-------------|
| Den svenske stat | 35 250 000 | 21,4 |
| Den danske stat | 23 500 000 | 14,3 |
| Den norske stat | 23 500 000 | 14,3 |
| Wallenbergsstiftelserna | 13 155 980 | 8,0 |
| Odin-fondene | 4 628 250 | 2,8 |
| Alecta Pensionsforsikring | 4 521 997 | 2,7 |
| Folketrygdfondet | 4 500 000 | 2,7 |
| Chase Manhattan | 3 761 519 | 2,3 |
| Bankers Trust | 3 080 255 | 1,9 |
| Danmarks Nationalbank | 2 289 294 | 1,4 |
| Handelsbanken fonder | 1 587 470 | 1,0 |
| LO | 1 305 500 | 0,8 |
| Northwest Mutual Fd | 979 060 | 0,6 |
| Vital Forsikring | 849 735 | 0,5 |
| Storebrand Livsforsikring | 816 126 | 0,5 |
| Totalt | 123 725 186 | 75,2 |

Aksjeeierkategorier*

| | % av antall aksjer/stemmer |
|-----------------------|----------------------------|
| Skandinaviske stater | 50% |
| Institusjonelle eiere | 40-45% |
| Privatpersoner | 5-10% |
| Sum | 100% |

* Aksjeeieropplysningene er hentet fra tre forskjellige aksjeregistre: VP, VPS og VPC. Eierandelene er basert på det fullstendige antall aksjer. Ved årsskiftet var antallet 161,8 millioner. Målet er å øke antall aksjer til 164,5 millioner i 2002.

Aksjeeiere fordelt på de tre skandinaviske børsene

| | 2001 | 2000 |
|----------------------|--------|--------|
| Københavns fondsbørs | 12 905 | 8 527 |
| Oslo Børs | 1 918 | 3 184 |
| Stockholmsbørsen | 4 700 | 3 544 |
| Sum | 19 523 | 15 255 |

Aksjefordeling (iht. VPC, VPS og VP)

| SAS AB totalt | Antall aksjeeiere | Antall stemmer | % av aksjekapital | % av alle aksjeeiere |
|----------------|-------------------|----------------|-------------------|----------------------|
| 1-500 | 14 039 | 2 653 486 | 1,6 | 71,9 |
| 501-1 000 | 2 957 | 2 222 785 | 1,4 | 15,1 |
| 1 001-10 000 | 2 179 | 5 498 837 | 3,4 | 11,2 |
| 10 001-50 000 | 215 | 5 088 573 | 3,1 | 1,1 |
| 50 001-100 000 | 53 | 3 690 766 | 2,3 | 0,3 |
| 100 001- | 80 | 139 391 913 | 86,1 | 0,4 |
| Ukjente eiere | - | 3 270 036 | 2,1 | - |
| Sum | 19 523 | 161 816 396 | 100,0 | 100,0 |

SAS-aksjens totalavkastning (TSR) 1991-2001

Det forrige tydelige konjunkturfallet for flyindustrien nådde sitt bunnivå i 1990-1991. En beregning av SAS-aksjens utvikling over elleveårsperioden 1991-2001 viser en gjennomsnittlig årlig totalavkastning på 12,3%. Dette er 1,7 prosentenheter lavere enn SAS' mål om en totalavkastning på 14% over en konjunktursyklus.

Endring av aksjekapital*

| År/måned | Begivenhet | Antall nye aksjer | Totalt antall aksjer | Nom. verdi/aksje SEK | Nom. aksjekapital |
|----------|---------------------------|-------------------|----------------------|----------------------|-------------------|
| 2001-05 | Selskapsregistrering | 50 000 | 50 000 | 10 | 500 000 |
| 2001-07 | Emisjon ved tingsinnskudd | 155 272 395 | 155 322 395 | 10 | 1 553 223 950 |
| 2001-08 | Emisjon ved tingsinnskudd | 6 494 001 | 161 816 396 | 10 | 1 618 163 960 |

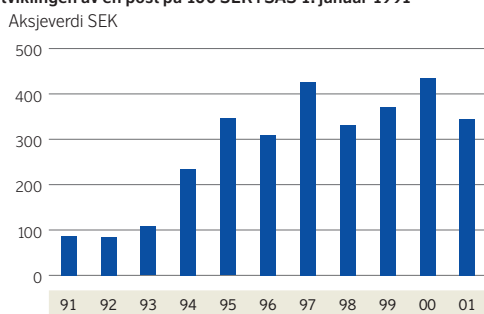
* I 2002 har SAS til hensikt å øke antallet aksjer fra 161,8 millioner til 164,5 millioner. (164,5 millioner var det totale antallet aksjer før innføringen av én aksje.)

Årlig totalavkastning (TSR) i perioden 1991-2001

| Aksje | Gjennomsnittlig årlig avkastning (IRR) |
|---------------------|--|
| SAS AB (København) | 9,9% |
| SAS AB (Oslo) | 13,8% |
| SAS AB (Stockholm) | 12,9% |
| Totalt (SAS-aksjen) | 12,3% |

Tabellen viser gjennomsnittlig totalavkastning (Total Shareholder Return TSR) per år for hver enkelt SAS-aksje i lokal valuta i perioden 1. januar 1991 til 31. desember 2001.

Utviklingen av en post på 100 SEK i SAS 1. januar 1991



En post på 100 SEK 1. januar 1991 hadde frem til utgangen av 2001 vokst til 345 SEK inklusive reinvestert utbytte (tilsvarende 12,3% per år).

Indeks: 100 (01.01.91)

Kilde: SIX og SAS

Utbyttepolitikk

SAS ABs årlige utbyttepolitikk fastsettes på grunnlag av konsernets resultat, finansielle stilling, kapitalbehov samt relevante konjunkturførhold. Utbyttet skal over en konjunktursyklus som hovedregel ligge på rundt 30-40% av konsernets resultat etter sjablonskatt.

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|------|------|------|
| Utbytte (forslag 2001) | 0 | 740 | 658 |
| Utbytte i % av resultat etter sjablonskatt | 0 | 37 | 49 |
| Utbytte i % av resultat etter sjablonskatt (gjennomsnitt) | 44 | 39 | 39 |

SAS ABs styre foreslår at det ikke utdeles utbytte for regnskapsåret 2001. Det skyldes først og fremst SAS konsernets negative resultat for 2001 og den store økonomiske krisen flybransjen for tiden befinner seg i. I en slik situasjon er finansiell styrke av avgjørende betydning.

SAS' ambisjoner i dialogen med kapitalmarkedet

SAS Investor Relations har som mål å styrke interessen for SAS-aksjene hos eksisterende og potensielle investorer gjennom å gjøre relevant, aktuell og rask informasjon tilgjengelig.

Videre skal investorer og kapitalmarkedsaktører motta informasjon som skaper forutsetninger for å forstå virksomheten og dens muligheter til å utvikle aksjeeierverdiene. Målgruppen omfatter investorer, analytikere, meglere og finanspressen. SAS konsernet har satset på kapitalmarkedet gjennom forskjellige presentasjoner både i Skandinavia og internasjonalt, og disse satsingene profilerer SAS ut fra et kapitalmarkedspektiv. På våren 2001 ble det gjennomført et større roadshow i Europa og USA i forbindelse med introduksjonen av SAS AB.

Ambisjonen er at det i løpet av 2002 skal arrangeres en kapitalmarkedsdag.

Oversikt – kapitalmarkedsaktiviteter

Analytikere

- kvartalsvise møter/telefonkonferanser
- årlig kapitalmarkedsdag

Investorer

- kvartalsvise møter i København, Oslo, Stockholm og London
- halvårlige møter i Frankfurt og Paris
- årlige møter i USA og resten av verden
- bransjeseminarer og konferanser

Meglere og finanspressen

- kvartalsvise møter
- årlige seminarer

Økt interesse for SAS-aksjen

Interessen fra internasjonale analytikere øker, og internasjonale banker gjennomfører regelmessige analyser av SAS-aksjen. I alt er det cirka 15 internasjonale analytikere som følger SAS-aksjen, og antallet analytikere stiger stadig. I Skandinavia er det foretatt en konsolidering av banker, noe som har ført til at antallet analytikere er blitt redusert. SAS følges kontinuerlig av de største meglerselskaper/bankene.

Finansiell informasjon på Internett

SAS anser Internett som en verdifull informasjonskanal til kapitalmarkedet. Målet er å ha en rask, relevant, korrekt og aktuell informasjonsformidling. Nettsiden til SAS Investor Relations har oppdatert informasjon om SAS' finansielle utvikling. Her finner man også aksjemarkedsinformasjon, trafikkstatistikk, finansiell kalender og andre viktige data. En ny versjon ventes i løpet av 2002 med det mål bl.a. å forbedre informasjonen og forenkle navigeringen.



Rangering av Investor Relations nettsider i Skandinavia i 2001

SAS Investor Relations hjemmeside rangeres som følger:

- Danmark 3. plass
- Norge 1. plass
- Sverige 12. plass

Kilde: Webbranking 2001

Nøkkeltall per aksje 1997-2001*

| | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| København, DKK | | | | | |
| Resultat etter skatt | -5,30 | 11,45 | 7,07 | 10,92 | 8,77 |
| Operativ kontantstrøm** | -1,74 | 21,18 | 7,61 | 18,75 | 19,66 |
| Utbytte (forslag 2001) | 0,00 | 3,80 | 3,50 | 3,15 | 3,50 |
| Utbytte, % av fortjeneste etter skatt | 0% | 33% | 49% | 29% | 40% |
| Egenkapital | 77,37 | 93,99 | 82,12 | 78,49 | 72,14 |
| Børskurs ved årets utgang | 53,0 | 81,5 | 77,0 | 72,8 | 100,0 |
| Årets høyeste børskurs | 97,2 | 87,0 | 85,0 | 141,0 | 119,0 |
| Årets laveste børskurs | 40,0 | 59,0 | 62,8 | 70,0 | 65,0 |
| Gjennomsnittskurs | 73,8 | 74,2 | 73,7 | 104,0 | 90,0 |
| Aksjekurs/Egenkapital per aksje, årets utgang | 68% | 87% | 94% | 93% | 139% |
| Direkte avkastning, gjennomsnittskurs | 0,0% | 5,1% | 4,7% | 3,0% | 3,9% |
| P/E, gjennomsnitt | neg | 6,5 | 10,4 | 9,5 | 10,3 |
| P/CE, gjennomsnitt | neg | 3,5 | 9,7 | 5,5 | 4,6 |
| Omsetning antall aksjer, mill. | 35,49 | 34,97 | 29,51 | 42,20 | 39,96 |
| Oslo, NOK | | | | | |
| Resultat etter skatt | -5,72 | 12,47 | 7,91 | 12,31 | 9,38 |
| Operativ kontantstrøm** | -1,88 | 23,06 | 8,50 | 21,14 | 21,05 |
| Utbytte (forslag 2001) | 0,00 | 4,20 | 3,75 | 3,70 | 3,70 |
| Utbytte, % av fortjeneste etter skatt | 0% | 34% | 47% | 30% | 39% |
| Egenkapital | 83,54 | 102,30 | 91,81 | 88,49 | 77,22 |
| Børskurs ved årets utgang | 57,5 | 93,5 | 87,0 | 64,0 | 103,0 |
| Årets høyeste børskurs | 100,0 | 93,5 | 88,0 | 137,0 | 123,0 |
| Årets laveste børskurs | 42,0 | 70,0 | 59,5 | 61,0 | 65,0 |
| Gjennomsnittskurs | 77,5 | 79,0 | 72,6 | 100,0 | 88,0 |
| Aksjekurs/Egenkapital per aksje, årets utgang | 69% | 91% | 95% | 72% | 133% |
| Direkte avkastning, gjennomsnittskurs | 0,0% | 5,3% | 5,2% | 3,7% | 4,2% |
| P/E, gjennomsnitt | neg | 6,3 | 9,2 | 8,1 | 9,4 |
| P/CE, gjennomsnitt | neg | 3,4 | 8,5 | 4,7 | 4,2 |
| Omsetning antall aksjer, mill. | 32,86 | 20,06 | 20,19 | 28,20 | 31,35 |
| Stockholm, SEK | | | | | |
| Resultat etter skatt | -6,58 | 12,98 | 8,38 | 12,97 | 10,13 |
| Operativ kontantstrøm** | -2,16 | 24,01 | 9,02 | 22,28 | 22,73 |
| Utbytte (forslag 2001) | 0,00 | 4,50 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| Utbytte, % av fortjeneste etter skatt | 0% | 35% | 48% | 31% | 39% |
| Egenkapital | 96,06 | 106,50 | 97,33 | 93,25 | 83,40 |
| Børskurs ved årets utgang | 68,0 | 90,0 | 76,0 | 74,5 | 115,0 |
| Årets høyeste børskurs | 115,0 | 91,5 | 86,0 | 143,0 | 125,0 |
| Årets laveste børskurs | 51,0 | 59,0 | 68,0 | 77,0 | 83,0 |
| Gjennomsnittskurs | 86,8 | 73,5 | 75,3 | 106,5 | 102,0 |
| Aksjekurs/Egenkapital per aksje, årets utgang | 71% | 85% | 78% | 80% | 138% |
| Direkte avkastning, gjennomsnittskurs | 0,0% | 6,1% | 5,3% | 3,8% | 3,9% |
| P/E, gjennomsnitt | neg | 5,7 | 9,0 | 8,2 | 10,1 |
| P/CE, gjennomsnitt | neg | 3,1 | 8,4 | 4,8 | 4,5 |
| Omsetning antall aksjer, mill. | 39,16 | 17,43 | 15,01 | 5,50 | 10,25 |
| Gjennomsnitt på de tre børsene, SEK | | | | | |
| Resultat etter skatt | -6,58 | 12,98 | 8,38 | 12,97 | 10,13 |
| Operativ kontantstrøm** | -2,16 | 24,01 | 9,02 | 22,28 | 22,73 |
| Utbytte (forslag 2001) | 0,00 | 4,50 | 4,00 | 4,00 | 4,00 |
| Utbytte, % av fortjeneste etter skatt | 0% | 35% | 48% | 31% | 39% |
| Egenkapital | 96,06 | 106,50 | 97,33 | 93,25 | 83,40 |
| Børskurs ved årets utgang | 68,9 | 94,8 | 84,2 | 77,9 | 113,8 |
| Årets høyeste børskurs | 115,5 | 95,9 | 90,3 | 147,8 | 128,4 |
| Årets laveste børskurs | 51,8 | 68,6 | 69,7 | 75,1 | 79,0 |
| Gjennomsnittskurs | 89,0 | 79,1 | 79,2 | 114,1 | 100,7 |
| Aksjekurs/Egenkapital per aksje, årets utgang | 72% | 89% | 87% | 84% | 136% |
| Direkte avkastning, gjennomsnittskurs | 0,0% | 5,7% | 5,1% | 3,5% | 4,0% |
| P/E, gjennomsnitt | neg | 6,1 | 9,4 | 8,8 | 9,9 |
| P/CE, gjennomsnitt | neg | 3,3 | 8,8 | 5,1 | 4,4 |
| Omsetning samtlige aksjer, mill. | 107,5 | 72,5 | 64,7 | 75,8 | 81,5 |
| Antall aksjer ved årets utgang, mill. | 161,8 | 164,5 | 164,5 | 164,5 | 164,5 |
| Børsverdi ved årets utgang, MSEK | 11 147 | 15 599 | 13 858 | 12 820 | 18 723 |

* Aksjedata før 6. juli 2001 gjelder de tidligere noterte morselskapene SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB. Nøkkeltallene gjelder SAS konsernet og er for år 2001 beregnet ut fra 161 816 396 aksjer og 164 500 000 aksjer for årene 1997-2000.

** Nettofinansiering fra virksomheten etter fradrag for betalt skatt.

Økonomisk tiårsoversikt

| Resultatregnskaper, MSEK | SAS konsernet ¹ | | | | | |
|--|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 |
| Driftsinntekter | 51 433 | 47 540 | 43 746 | 40 946 | 38 928 | 35 189 |
| Driftsresultat før avskrivninger | 743 | 3 710 | 2 731 | 4 101 | 4 102 | 3 668 |
| Avskrivninger | -2 443 | -2 192 | -2 087 | -2 125 | -1 880 | -1 851 |
| Resultatandeler i tilknyttede selskaper | -70 | -1 | 77 | -20 | 88 | 5 |
| Resultat ved salg av aksjer i datterselskaper og tilknyttede selskaper | -24 | 1 033 | 283 | 1 | 1 | - |
| Resultat ved salg av fly og bygninger | 673 | 490 | 726 | 1 014 | 83 | 100 |
| Driftsresultat | -1 121 | 3 040 | 1 730 | 2 971 | 2 394 | 1 920 |
| Finansielle poster, netto | -19 | -211 | 155 | -50 | -80 | 111 |
| Resultat før skatt | -1 140 | 2 829 | 1 885 | 2 921 | 2 314 | 2 031 |
| Balanser, MSEK | | | | | | |
| Anleggsmidler | 42 407 | 33 422 | 28 587 | 26 491 | 23 003 | 20 787 |
| Omløpsmidler, ekskl. likvide midler | 8 693 | 7 024 | 7 133 | 5 958 | 4 833 | 4 161 |
| Likvide midler | 11 662 | 8 979 | 8 495 | 8 024 | 9 828 | 11 074 |
| Egenkapital | 15 544 | 17 520 | 16 011 | 15 340 | 13 719 | 12 424 |
| Langsiktig gjeld og avsetninger ³ | 24 832 | 15 026 | 12 552 | 11 207 | 13 471 | 14 314 |
| Kortsiktig gjeld | 22 386 | 16 879 | 15 652 | 13 926 | 10 474 | 9 284 |
| Totalkapital | 62 762 | 49 425 | 44 215 | 40 473 | 37 664 | 36 022 |
| Kontantstrømoppstillinger, MSEK | | | | | | |
| Nettofinansiering fra virksomheten | -350 | 3 949 | 1 483 | 3 665 | 3 739 | 3 564 |
| Investeringer | -11 676 | -9 886 | -5 982 | -6 112 | -3 256 | -2 651 |
| Salg av anleggsmidler m.m. | 8 382 | 5 559 | 6 601 | 2 360 | 252 | 1 066 |
| Utbytte ⁴ | -754 | -666 | -637 | -678 | -493 | -2 204 |
| Kapitaltilskudd | - | - | - | - | - | - |
| Finansieringsover-/underskudd | -4 398 | -1 044 | 1 465 | -765 | 242 | -225 |
| Ekstern finansiering, netto | 7 081 | 1 528 | -1 131 | -1 039 | -1 488 | -562 |
| Nyemisjon | - | - | - | - | - | 644 |
| Endring i likvide midler | 2 683 | 484 | 334 | -1 804 | -1 246 | -143 |
| Likvide midler i kjøpte (+) / solgte (-) selskaper | - | - | 137 | - | - | - |
| Endring i likvide midler ifølge balansene | 2 683 | 484 | 471 | -1 804 | -1 246 | -143 |
| Nøkkel tall | | | | | | |
| Brutto driftsmargin, % | 1,4 | 7,8 | 6,2 | 10,0 | 10,5 | 10,4 |
| Avkastning på anvendt kapital (ROCE), % | -1,4 | 10,9 | 8,7 | 13,4 | 11,6 | 10,7 |
| Avkastning på egenkapital etter skatt, % | -6,3 | 13,6 | 9,4 | 15,5 | 13,7 | 13,9 |
| Soliditet, % | 25 | 36 | 37 | 38 | 36 | 35 |
| Resultat- og kapitalbegreper som inngår i CFROI, MSEK | | | | | | |
| Resultat | | | | | | |
| Resultat før avskrivninger, EBITDA | 743 | 3 710 | 2 731 | 4 101 | 4 102 | 3 666 |
| + Kostnader for operasjonell flyleasing | 2 425 | 1 898 | 1 346 | 1 027 | 859 | 872 |
| EBITDAR | 3 168 | 5 608 | 4 077 | 5 128 | 4 961 | 4 538 |
| Justert gjennomsnittlig anvendt kapital⁵ | | | | | | |
| +Egenkapital | 16 887 | 16 238 | 15 348 | 14 530 | 13 072 | 12 424 |
| +Minoritetsandeler | 218 | 131 | 45 | 19 | 19 | 18 |
| +Merverdi fly | 4 666 | 5 420 | 4 911 | 4 073 | 3 277 | 1 930 |
| +Kapitaliserte leasingkostnader (7-faktor) | 15 023 | 11 113 | 8 441 | 6 601 | 6 059 | 6 104 |
| - Kapitalandeler i tilknyttede selskaper | -1 087 | -895 | -1 126 | -1 102 | -705 | -653 |
| +Nettogjeld | 3 629 | 1 434 | 1 887 | 150 | -11 | 164 |
| Justert gjennomsnittlig anvendt kapital | 39 336 | 33 441 | 29 506 | 24 271 | 21 711 | 19 987 |
| Cash Flow Return On Investments CFROI, % | 8,1 | 16,8 | 13,8 | 21,1 | 22,9 | 22,7 |
| Øvrige finansielle mål, MSEK | | | | | | |
| Finansielle inntekter | 618 | 518 | 868 | 634 | 674 | 745 |
| Finansielle kostnader | -637 | -729 | -713 | -684 | -754 | -634 |
| Rentebærende gjeld | 26 124 | 14 563 | 11 802 | 10 277 | 10 589 | 11 810 |
| Operasjonell leasingkapital | 16 975 | 13 286 | 9 422 | 7 189 | 6 013 | 6 104 |
| Nettogjeld ⁶ | 7 652 | 794 | -107 | 484 | -185 | 164 |
| Justert nettogjeld/egenkapital ⁶ | 1,04 | 0,25 | 0,19 | 0,17 | 0,10 | 0,18 |
| Rentekostnader/gjennomsnittlig bruttogjeld, % | 4,4 | 5,2 | 5,4 | 6,1 | 6,3 | 5,7 |
| Rentedekningsgrad | -0,8 | 5,0 | 3,6 | 5,3 | 4,0 | 4,2 |
| Gjeldsgrad | 0,48 | 0,05 | 0,00 | 0,03 | -0,01 | 0,02 |

¹ Gjelder SAS konsernet proforma for årene 1996-2000. ² Gjelder SAS Gruppen, det vil si SAS Konsortiet samt datterselskaper, men eksklusive SAS' tidligere tre morselskaper (SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB). ³ Inklusive minoritetsinteresser. ⁴ For årene 1992-1995 vises utbetalte midler til morselskapene.

⁵ Gjennomsnittlig kapital for årene 1997-2001. ⁶ Braathens inngår for 2001. Definisjoner og begreper, se side 116.

SAS Gruppen²

| 1995 | 1994 | 1993 | 1992 |
|--------|--------|--------|--------|
| 35 403 | 36 886 | 39 122 | 34 445 |
| 4 761 | 3 404 | 2 032 | 2 930 |
| -1 840 | -2 000 | -1 782 | -1 532 |
| 97 | -13 | -1 | -8 |
| 6 | 869 | 511 | 7 |
| 83 | 12 | 45 | 83 |
| 3 107 | 2 272 | 805 | 1 480 |
| -448 | -668 | -1 313 | -2 329 |
| 2 659 | 1 604 | -508 | -849 |

| | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 19 345 | 20 904 | 24 566 | 28 790 |
| 3 477 | 3 670 | 9 973 | 6 849 |
| 10 078 | 10 725 | 9 318 | 9 829 |
| 10 588 | 9 355 | 8 631 | 8 958 |
| 11 750 | 15 971 | 22 741 | 24 797 |
| 10 562 | 9 973 | 12 485 | 11 713 |
| 32 900 | 35 299 | 43 857 | 45 468 |

| | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 4 881 | 2 338 | 1 377 | 1 444 |
| -1 399 | -1 391 | -1 141 | -3 338 |
| 619 | 5 305 | 1 852 | 552 |
| -591 | - | - | - |
| - | - | - | - |
| 3 510 | 6 252 | 2 088 | -1 342 |
| -4 157 | -3 872 | -2 469 | 1 584 |
| - | - | - | - |
| -647 | 2 380 | -381 | 242 |
| - | -973 | -130 | 216 |
| -647 | 1 407 | -511 | 458 |

| | | | |
|------|------|-----|-----|
| 13,5 | 9,2 | 5,2 | 8,5 |
| 15,6 | 10,5 | 8,7 | 7,8 |
| 18,5 | 10,0 | - | - |
| 32 | 27 | 21 | 21 |

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 4 761 | 3 404 | 2 032 | 2 930 |
| 834 | 450 | 290 | 161 |

| | | | |
|-------|-------|-------|-------|
| 5 595 | 3 854 | 2 322 | 3 091 |
|-------|-------|-------|-------|

| | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 10 588 | 9 355 | 8 631 | 8 958 |
| 18 | 148 | 159 | 203 |
| 1 184 | 1 750 | 2 333 | 850 |
| 5 838 | 3 150 | 2 030 | 1 127 |
| -586 | -568 | -517 | -638 |
| 2 544 | 6 054 | 13 888 | 15 590 |
| 19 586 | 19 889 | 26 524 | 26 090 |

| | | | |
|------|------|-----|------|
| 28,6 | 19,4 | 8,8 | 11,8 |
|------|------|-----|------|

| | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1 011 | 933 | 2 402 | 1 138 |
| -1 459 | -1 601 | -3 715 | -3 467 |
| 12 935 | 17 417 | 24 403 | 26 830 |
| 5 838 | 3 150 | 2 030 | 1 127 |
| 2 544 | 6 054 | 13 888 | 15 590 |
| 0,35 | 0,81 | 1,85 | 1,77 |
| 8,3 | 7,7 | 9,9 | 10,4 |
| 2,8 | 2,0 | 0,9 | 0,8 |
| 0,2 | 0,6 | 1,6 | 1,7 |

SAS 1992-2001

Årene 1996-2001 viser SAS konsernet med et konsolidert SAS AB. Årene 1992-1995 beskriver SAS Gruppen, der de tidligere morselskapene ikke er konsolidert. Når man betrakter SAS over en tiårsperiode, må man ta hensyn til et antall faktorer. I begynnelsen av perioden var flymarkedet ennå ikke avregulert, og SAS så annerledes ut enn i dag.

Driftsresultat 1992-2001

I begynnelsen av perioden ble SAS hardt rammet av lavkonjunkturen, noe som førte til både færre passasjerer og mindre fraktvolumer. Nedgangen kom i en periode da selskapet var i ferd med å øke kapasiteten gjennom store investeringer. Prispress sammen med lavkonjunktur og svekkelse av den svenske kronen gjorde at styret i 1993 tok en beslutning om å fokusere på kjernevirksomheten. SAS begynte å awikle eierinteresser i de fleste datterselskapene og dette påvirket driftsinntektene negativt i 1994 og 1995, mens driftsresultatet ble forsterket. Konjunktorene og dermed flytrafikken begynte å stige i 1994. Da hadde SAS dessuten også gjennomført et omstrukturingsprogram, samtidig som ulønnsomme ruter ble lagt ned.

1995 ble SAS' beste år noensinne målt i driftsresultat. Nedgangen i resultat i 1996 kom først og fremst av økte kostnader. 1997 var et bra år, men allerede i 1998 begynte resultatet, eksklusive salgsgevinster, å svikte på grunn av økte kostnader.

1999 var et svakt år for flyvirksomheten. År 2000 ble bedre, men var preget av høye priser på flydrivstoff. SAS konsernets resultat før skatter og salgsgevinster for år 2001 ble det dårligste i konsernets historie, og utgjorde -1 790 MSEK. Resultatet før finansnetto, skatt, avskrivninger, salgsgevinster og kostnad for operasjonell flyleasing (EBITDAR) ble 3 168 (5 608) MSEK. Sett i forhold til markedsbasert anvendt kapital var CFROI 8% (17%). Laveste avkastningskrav er satt til 17% som et gjennomsnitt over en investeringssyklus der hensyn tas til gjennomsnittlig kapitalallokering ved gjenanskaffelse av flyflåten.

CFROI (Cash Flow Return on Investments) er den viktigste parameteren for verdiskapning i virksomheten og dermed SAS konsernets hovedfokus. Det er dessuten den mest fremtredende indikatoren som de fleste analytikere legger til grunn for å vurdere verdien av flyselskap. Avkastningsmålet CFROI gjenspeiler forholdet EV/EBITDAR som uttrykker virksomhetens verdi som resultat av årets kontantstrøm fra driften eksklusive kostnader for operasjonell flyleasing.

Resultat- og kapitalbegreper som inngår i CFROI

| MSEK | 2001 |
|--|--------|
| Resultat | |
| Resultat før avskrivninger, EBITDA | 743 |
| + Kostnader for operasjonell flyleasing | 2 425 |
| EBITDAR | 3 168 |
| Justert gjennomsnittlig anvendt kapital | |
| + Egenkapital | 16 887 |
| + Minoritetsandeler | 218 |
| + Merverdi fly | 4 666 |
| + Kapitalisert leasingkapital (7-faktor)* | 15 023 |
| - Kapitalandeler i tilknyttede selskaper | -1 087 |
| + Nettogjeld | 3 629 |
| Justert gjennomsnittlig anvendt kapital | 39 336 |

Beregning av CFROI

$$\frac{\text{EBITDAR}}{\text{Justert anvendt kapital}} = \frac{\text{MSEK } 3\,168}{\text{MSEK } 39\,336} = 8,1\%$$

* I definisjonen av CFROI er nåverdien av operasjonelle leasingkontrakter (NPV) tidligere blitt brukt til å beregne kapitaliserte leasingkostnader. Fra og med denne rapporten brukes i stedet 7 ganger den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing for beregningen.

Den største delen av SAS' operasjonelle leaser er såkalte utfasingsleaser med gjenværende løpetid på under to år. På kapitalmarkedet brukes beregningsmodellen 7 ganger den årlige kostnaden uansett leasenes bindingstid. SAS velger derfor å gå fra NPV til fordel for 7 ganger den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing.

Gjennomsnittlig NPV for 12-månedersperioden utgjør 5 115 (3 765).

Euro-tilpasning

SAS konsernet gjennomførte et internt kommunikasjonsprogram for tilpasning til euro via interne kanaler i henhold til følgende: ledelsesinformasjon, nettverk av euro-koordinatorer og -informatører, intranett og interne aviser og møter på forskjellige nivåer. Det pågår fortsatt aktiviteter for tilpasning av euroen i konsernet.

SAS konsernets investeringer og kapitalbinding

SAS konsernets totale flyflåte

I 2001 var Braathens, Widerøe og Air Botnia konsolidert i SAS konsernets balanse. I 2002 planlegges det også å konsolidere Spanair i SAS konsernet. SAS konsernet eier 49% av Spanair. I november 2001 ble det inngått en avtale om å øke denne eierandelen til 74%. Avtalen er for tiden til prøving hos Europakommisjonen. Det totale antall fly for SAS konsernet vil dermed komme opp i 321 fly og 32 i ordre. Tabellen nedenfor viser proforma SAS konsernets totale flyflåte.

SAS konsernets totale flyflåte (proforma inklusive Spanair)

| | Eide des 01 | Inn- leide | Totalt des 01 | Ut- leide | Ordre |
|--|----------------|---------------|------------------|--------------|-----------|
| Airbus A340-300 | 3 | 1 | 4 | | 3 |
| Airbus A330-300 | | | | | 4 |
| Airbus A321-200 | 3 | 3 | 6 | | 11 |
| Airbus A320 | | 3 | 3 | | 6 |
| Boeing 767-300 | 3 | 12 | 15 | | |
| Boeing 737-400 | | 5 | 5 | | |
| Boeing 737-500 | | 17 | 17 | | |
| Boeing 737-600 | 12 | 18 | 30 | | |
| Boeing 737-700 | 13 | 4 | 17 | | 2 |
| Boeing 737-800 | 12 | 5 | 17 | | 6 |
| Douglas MD-81 | 6 | 10 | 16 | | |
| Douglas MD-82 | 16 | 29 | 45 | | |
| Douglas MD-83 | 2 | 20 | 22 | | |
| Douglas MD-87 | 10 | 9 | 19 | | |
| Douglas MD-90-30 | 8 | | 8 | | |
| Douglas DC-9-41 | | 12 | 12 | | |
| Avro RJ-85 | | 5 | 5 | | |
| Embraer ERJ 145 | | 3 | 3 | | |
| Fokker F28 | 8 | | 8 | | |
| Fokker F50 | 7 | 2 | 9 | 2 | |
| deHavilland Q100 | 16 | 1 | 17 | | |
| deHavilland Q300 | | 9 | 9 | | |
| deHavilland Q400 | 6 | 18 | 24 | | |
| SAAB 340 | | 5 | 5 | 5 | |
| SAAB 2000 | | 5 | 5 | | |
| Totalt | 125 | 196 | 321 | 7 | 32 |
| Fordeling av konsernets flåte per flyselskap | | | | | |
| SAS Airline | 101 | 99 | 200 | 2 | 22 |
| Spanair | | 46 | 46 | | 8 |
| Braathens | 8 | 25 | 33 | | 2 |
| Widerøe | 16 | 11 | 27 | | |
| Air Botnia | | 15 | 15 | 5 | |



SAS konsernets totale flyinvesteringer

Fornyelse av SAS Airlines flyflåte

SAS Airline er midt inne i et investeringsprogram for fornyelse av sin flyflåte. Tabellen nedenfor viser de planlagte investeringene for SAS Airline basert på innlagte ordrer på Boeing 737, Airbus A340/330-300 samt Airbus A321. Til sammen har SAS' ordrer en verdi av 985 MUSD. I tillegg til investeringene i flymaterieell foretas det andre investeringer i størrelsesordenen 800-1 000 MSEK per år (se også avsnittet om SAS Airlines flyflåte på side 44).

SAS Airline

Fly i ordre for perioden 2002 og fremover (eksklusive fly som er plassert på operasjonell leasing).

| | Totalt | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------------------|--------|------|------|------|------|
| MUSD (CAPEX) | 985 | 620 | 235 | 100 | 30 |
| Antall fly i SAS Airline | 22 | 12 | 7 | 2 | 1 |

Spanairs flyordrer

Spanair holder også på med å fornye sin flåte og gjennomfører for tiden en utfasing av sine MD-80 og innfasing av Airbus A321 og Airbus A320. Tabellen nedenfor viser faste ordrer for Spanair i perioden 2002 og fremover.

Spanair

Fly i ordre for perioden 2002 og fremover (eksklusive fly som er plassert på operasjonell leasing)

| | Totalt | 2002 | 2003> |
|----------------------|--------|------|-------|
| MUSD (CAPEX) | 300 | 40 | 260 |
| Antall fly i Spanair | 8 | 1 | 7 |

Braathens flyordrer

Ved utgangen av 2001 hadde Braathens 2 fly i ordre. CAPEX for disse flyene utgjorde 35 MUSD.

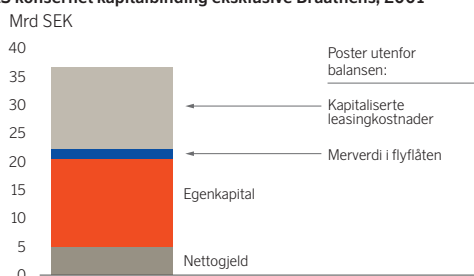
Kapitalbinding

Flyvirksomhet er en svært kapitalintensiv industri. Det betyr at det gjøres store investeringer i produksjonsressurser som brukes over et stort antall år. På grunn av dette er det av stor betydning for alle flyselskaper å ha god oversikt over sin kapitalbinding.

Kapitalbegrepet

Ved beregning av nøkkeltallet CFROI brukes et markedsbasert kapitalbegrep som basis for å ta hensyn til alle kapitalkilder. Ettersom avkastningen bedømmes ut fra den faktiske kapital som anvendes i virksomheten, benytter SAS konsernet den markedsmessige verdien av eiendeler og gjeld. En stor forskjell sammenlignet med

SAS konsernet kapitalbinding eksklusive Braathens, 2001



Utgangspunkt ved beregning av SAS konsernets kapitalbinding er SAS konsernets totale egenkapital. Til egenkapitalen adderes merverdi i flyflåten, nettogjelden samt kapitaliserte leasingkostnader. Opplysningene over viser SAS konsernet eksklusive Braathens, som i 2001 ikke inngikk i SAS konsernets resultatregnskap, og dermed ekskluderes fra balansen ved beregning av CFROI.

bokført kapital er at det justeres for kapitalisert fremtidig kostnad for operasjonell flyleasing og merverdien i den eide flyflåten.

Operasjonelle leasingforpliktelser

Operasjonell leasing brukes som et verktøy for å oppnå en optimal finansiering av flyflåten og redusere kapitalbindingen. Fleksible rettigheter til forlenging og tidlig innløsning øker den operasjonelle fleksibiliteten, noe som gjør det mulig å bedre tilpasse flyflåten til svingninger i konjunkturutviklingen. Redusert restverdirisiko er en annen positiv effekt av operasjonell flyleasing.

SAS konsernet har tidligere brukt nåverdien av operasjonelle leasingforpliktelser for fly. Ettersom aksjemarkedet i større grad bruker en multiplum på 7, har SAS konsernet valgt å følge denne metoden fra november 2001. For lånemarkedet er nåverdberegningen fortsatt relevant, ettersom dette måler de faktiske forpliktelsene. Ved

SAS Airline

Kontraktfestet* operasjonell flyleasing 2002-2007

Nåverdi (NPV) ved 5,5% MUSD 583 MSEK 6 223
 Kapitaliserte leasingkostnader (x7) MUSD 1 170 MSEK 12 477

| MUSD | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------------|-------|-------|------|------|------|------|
| Boeing 737 | 51,6 | 51,6 | 51,1 | 49,9 | 48,3 | 42,3 |
| Boeing 767/Airbus 340 | 51,8 | 35,2 | 10,4 | 7,1 | 7,1 | 7,1 |
| Douglas MD-80/90 | 31,7 | 25,3 | 19,0 | 12,6 | 6,3 | 0 |
| deHavilland Q400 | 19,1 | 14,4 | 14,4 | 14,4 | 14,4 | 14,4 |
| DC9/F50/ERJ | 12,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 167,1 | 126,5 | 95,0 | 84,0 | 76,1 | 63,8 |

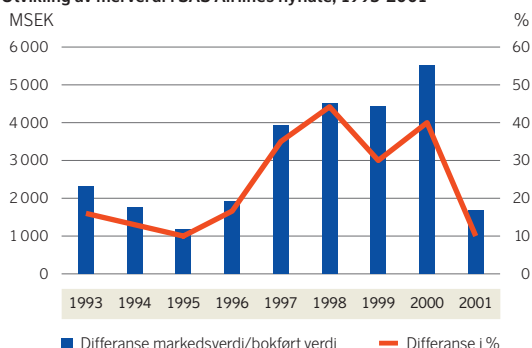
* Kun eksisterende kontraktfestede flyleasingavtaler per 31. desember 2001.

SAS Airline

Antall fly – kontraktfestede per 31.12.2001

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Boeing 737 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Boeing 767/Airbus A340 | 10 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Douglas MD-80/90 | 31 | 24 | 18 | 12 | 6 | 0 |
| deHavilland Q400 | 17 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| DC9/F50/ERJ | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum fly | 99 | 63 | 52 | 46 | 40 | 34 |

Utvikling av merverdi i SAS Airlines flyflåte, 1993-2001



Hendelsene 11. september påvirket prisene på fly i betydelig grad. Ved årsskiftet 2001/2002 var merverdien i SAS Airlines flyflåte 1 756 MSEK, en reduksjon på 3 765 MSEK fra 2000. Gjennomsnittlig merverdi i 2001 var 4 666 MSEK.

Spanair

Kontraktfestet* operasjonell flyleasing 2002-2007

Nåverdi (NPV) ved 5,5% MUSD 838 MSEK 8 941
 Kapitaliserte leasingkostnader (x7) MUSD 742 MSEK 7 917

| MUSD | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| Sum | 106,0 | 118,0 | 136,0 | 118,0 | 97,0 | 84,0 |

* Kun eksisterende kontraktfestede flyleasingavtaler per 31. desember 2001.

Braathens

Kontraktfestet* operasjonell flyleasing 2002-2007

Nåverdi (NPV) ved 5,5% MUSD 248 MSEK 2 648
 Kapitaliserte leasingkostnader (x7) MUSD 342 MSEK 3 633

| MUSD | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------|------|------|------|------|------|------|
| Sum | 48,7 | 46,2 | 44,5 | 43,1 | 39,5 | 31,1 |

* Kun eksisterende kontraktfestede flyleasingavtaler per 31. desember 2001.

utgangen av 2001 var nåverdien av leasingkontrakten for SAS Airline 6 223 MSEK. SAS Airline, Braathens og Spanair hadde ved utgangen av 2001 en total nåverdi på sine leasingkostnader på 1 669 MSEK eller 17 812 MSEK.

SAS konsernets program for kapitalfrigjøring

SAS konsernet har de siste tre årene gjennomført et program for å redusere konsernets totale kapitalbinding. Som en del av programmet gjennomførte SAS i 1999 en større sale/leaseback-transaksjon sammen med GECAS, som omfattet 30 fly. I fjerde kvartal av 2001 gjennomførte SAS en større eiendomstransaksjon med GE Capital og Nordisk Renting. Totalt ble det solgt eiendommer til en verdi av 3 milliarder SEK med en leietid på 20 år. Kostnadene til leien er nøytral sammenlignet med eierskap.

Merverdi i flyflåten

SAS Airline har over flere år bygd opp store merverdier i flyflåten. Disse er for SAS konsernet en følge av en stabil prisutvikling for fly, en sterk amerikansk dollar og en konservativ avskrivningsmetode for fly i SAS konsernet.

Hendelsene etter 11. september har hatt stor innvirkning på markedsverdien for fly. Sammenlignet med desember 2000 har merverdien i SAS Airlines flyflåte hatt en nedgang på cirka 3 800 MSEK. Til tross for dette har SAS Airline fortsatt en merverdi i flyflåten på 1 756 MSEK, og dette vurderes slik at det for øyeblikket ikke er noen stor risiko for nedskrivning av den bokførte verdien. Tabellen nedenfor viser SAS Airlines merverdi med utgangspunkt i variasjoner i markedsverdien. En nedgang i markedsverdien som overstiger cirka 10% fra årsskiftet, medfører at markedsverdien faller under den bokførte verdien. Totalt ga flytransaksjoner en salgsgevinst på 673 MSEK for SAS Airline i 2001.

Merverdi i SAS Airlines flyflåte

| Eide per 31. desember, 101 fly | MSEK |
|--------------------------------|--------|
| Anslått markedsverdi | 18 747 |
| Bokført verdi | 16 835 |
| Merverdi | 1 756 |

Sammenstilling av totale merverdier i flyflåten i SAS konsernet

| Eide per 31. desember | MSEK |
|----------------------------------|-------|
| SAS Airline | 1 756 |
| Subsidiary & Affiliated Airlines | -5 |
| Totalt | 1 751 |

Gjennomsnittlig kapitalkostnad (WACC)

SAS konsernets gjennomsnittlige veide kapitalkostnad beregnes til cirka 9%. Kostnad for egenkapital beregnes ut fra en forventet inflasjon på 2% samt SAS konsernets markedspremie på i overkant av 5%. SAS konsernets gjeldskostnader forutsettes å være 5,5%, og leasingkostnaden er basert på et markedsmessig rente- og avskrivningsnivå.

«Enterprise Value» – EV/EBITDAR

EV/EBITDAR er et nøkkeltall som angir hvordan flyselskapenes inntjeningssevne vurderes på markedet målt mot kapitalbindingen. Målet tar hensyn til den faktiske kapitalbindingen, egenkapital, leasing og lån. Forskjellen mellom SAS konsernets kapitalbinding som inngår i det interne CFROI-målet (AV/EBITDAR), er at det eksterne målet går ut fra den totale markedsverdien av egenkapital (total børsverdi). I det interne målet benyttes bokført egenkapital med tillegg av merverdien i flyflåten i stedet. Argumentet for å ikke bruke markedsverdien av egenkapital i det interne målet, er at SAS konsernets investeringsbeslutninger ikke skal eksponeres for kortsiktige svingninger i aksjekursen.

For 2001 var EV/EBITDAR for SAS konsernet faktor 10,5.

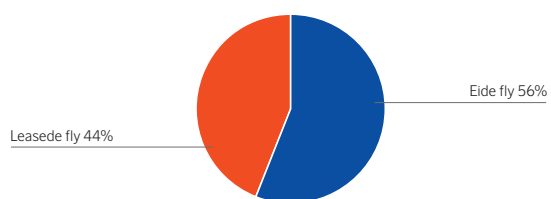
For 2000 var den tilsvarende multiplere for SAS konsernet 4,6 sammenlignet med 5-6 for bransjen. Det viser at SAS konsernet i 2000 vurderes med en rabatt sammenlignet med andre selskaper i bransjen.

«Rabatten» på SAS-aksjen sammenlignet med konkurrentenes er blitt vesentlig redusert i forhold til 2000, selv om det er vanskelig å sammenligne i et år med store kurs- og resultatendringer. Innføringen av en felles aksje i 2001 har imidlertid trolig ført til at rabatten er blitt redusert.

SAS konsernets vurdering og avkastningsmål

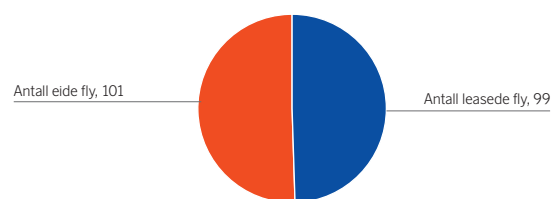
| | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 |
|------------|------|------|------|------|
| EV/EBITDAR | 10,5 | 4,6 | 5,7 | 5,0 |
| CFROI, % | 8,1 | 16,8 | 13,8 | 21,1 |
| AV/EBITDAR | 12,3 | 6,0 | 7,2 | 4,7 |

Fordeling av markedsverdien av SAS Airlines totale flyflåte, 2001



Den sammenlagte markedsverdien av SAS Airlines flyflåte i drift var på totalt 33,3 milliarder SEK. Verdien av de flyene som SAS eide, var 18,6 milliarder SEK.

Fordelingen av SAS Airlines eide og leasede fly per 31. desember 2001



Ved utgangen av 2001 var cirka 50% av flyflåten leaset.

Finansiering og kredittverdighet

SAS konsernets samlede finansieringsbehov håndteres sentralt av SAS konsernets finanssenhet.

Finansiering

Finansiering skjer i hovedsak via syndikerte banklån, obligasjonslån, direkte lån, ansvarlige lån, finansiell og operasjonell leasing.

Gjennomførte transaksjoner i 2001

På våren 2001 ble det etablert et Euro Medium Term Note-program (EMTN-programmet) på 1 000 MEUR. Dette er en standardisert rammeavtale for utstedelse av obligasjoner. Programmet ble klart i første kvartal av 2001.

I perioden mai-juni ble det emittert cirka 600 MEUR innenfor rammen av EMTN-programmet. I tillegg ble det i første kvartal etablert et Euro Commercial Paper-program (ECP) på 500 MUSD, som brukes til å utstede kortere sertifikater. Som en del av SAS konsernets kapitalanskaffelse vurderes og gjennomføres operasjonell leasing. I 2001 ble det gjennomført operasjonelle leasingavtaler på det japanske markedet for finansiering av fem Boeing 737-800, én 737-700 og tre 737-600 samt én Airbus A340. Den samlede verdien av transaksjonene utgjør cirka 4 milliarder SEK. Medregnet en sale/leaseback-avtale på én Boeing 767 og tre deHavilland Q400 er den totale verdien av gjennomførte operasjonelle leasingavtaler cirka 5 milliarder SEK for 2001. Som en del av finansieringen av SAS Airlines investeringer i de nye Airbus A340/330 og A321 ble det i siste del av 2001 inngått en rammeavtale på til sammen 1 milliard USD med tre banker og de tre eksportkreditinstituttene (ECA) i England, Frankrike og Tyskland. I 2001 har SAS benyttet seg av cirka 305 MUSD av ECA-fasiliteten.

Kredittverdighet

Dårligere konjunkturer og hendelsene 11. september har lagt press på kredittverdigheten i hele flyindustrien. I

januar 2002 ble SAS konsernets rating hos det amerikanske ratingselskapet Moody's nedvurdert tre trinn fra A3 til Baa3 for langsiktig gjeld og fra P1 til P3 for kortsiktig gjeld. Til tross for dette er konsernets kredittverdighet god sammenlignet med andre flyselskaper. SAS konsernet arbeider langsiktig for igjen å styrke sin kredittverdighet.

Rating for kort- og langsiktige lån i flyindustrien (Moody's)

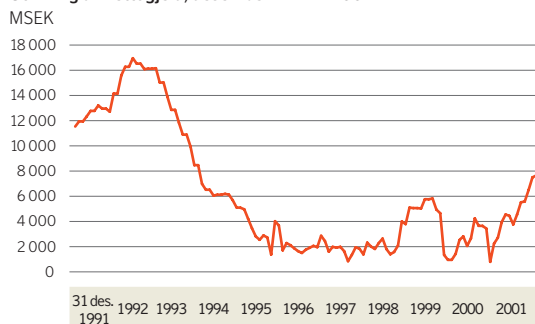
| | Kortsiktig | Langsiktig | Utsikt |
|----------------------|------------|-------------|---------------|
| Lufthansa | P-2 | Baa1 | negativ |
| Southwest Airlines | | Baa1 | negativ |
| Qantas | P-2 | Baa1 | negativ |
| SAS konsernet | P-3 | Baa3 | stabil |
| Japan Air Lines | | Baa3 | negativ |
| All Nippon Airways | | Baa3 | negativ |
| British Airways | - | Ba1 | negativ |
| Delta Airlines | | Ba3 | negativ |
| American Airlines | NP | B1 | negativ |
| Northwest Airlines | | B1 | negativ |
| Continental Airlines | | B2 | negativ |
| United Airlines | | B3 | negativ |

SAS konsernet blir også kredittvurdert av det japanske ratinginstituttet Japan Rating and Investment Information, Inc. I januar 2002 ble ratingen nedvurdert to trinn fra A+ til A-, men er fremdeles A1 for kortsiktig gjeld.

Soliditeten ble dårligere i 2001 og lå 31.12.2001 på 25%. Nettogjelden økte i 2001 og utgjorde 7 652 MSEK ved årets utgang.

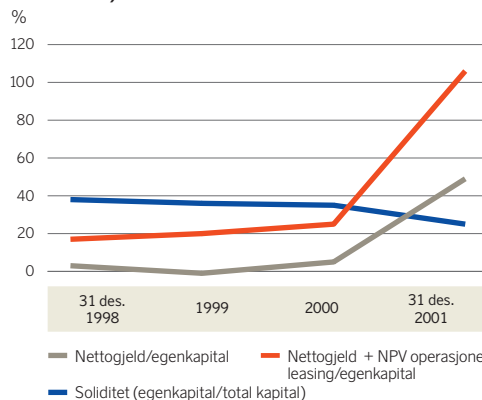
Ved vurderingen av flyselskapenes kredittverdighet er det viktig å ta hensyn til finansiering utenfor balansen. Ved utgangen av 1999 var utviklingen av SAS konsernets leasingjusterte nettogjeld mot egenkapitalen 19%, og ved utgangen av 2001, cirka 100%. Med Spanair konsolidert øker belastningen ytterligere i 2002, til cirka 130-160%, men forholdet leasingjustert nettogjeld/egenkapital for SAS konsernet vil fortsatt være blant de sterkeste i flyindustrien.

Utvikling av nettogjeld, desember 1999 – 2001



SAS konsernets nettogjeld økte til 7 652 MSEK ved utgangen av 2001.

Nøkkeltall – finansiell styrke, soliditet og gjeldsgrad for SAS konsernet (inkl. Braathens)



SAS konsernets nettogjeld inklusive NPV operasjonell leasing vil nå sitt høyeste punkt i 2002. Fra 2003 forventes SAS konsernets finansielle nøkkeltall å bli styrket.

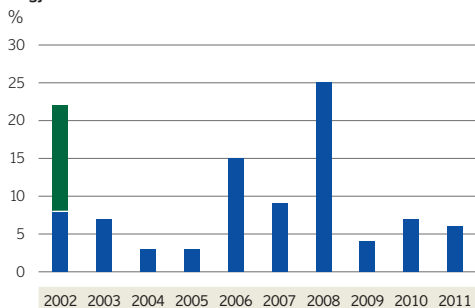
Finansiell risikohåndtering

SAS konsernet er på grunn av sin internasjonale og kapitalintensive virksomhet eksponert for forskjellige typer av finansiell risiko – likviditets- og lånerisiko, kredittrisiko, valutarisiko samt renterisiko. Disse risikoene håndteres sentralt av SAS konsernets finansenheter innenfor rammen av en finanspolicy som er fastsatt av styret, og som har som mål å kontrollere og styre de finansielle risikoene.

Likviditets- og lånerisiko

Med likviditets- og lånerisiko mener man risiko for at det ikke er god nok likviditet tilgjengelig på ønsket tidspunkt, samt at refinansiering av forfalte lån kan bli dyrt eller vanskelig. Når man tar opp nye lån, er målsettingen at forfallsprofilen skal fordeles jevnt over fremtidige tidspunkter (se diagram).

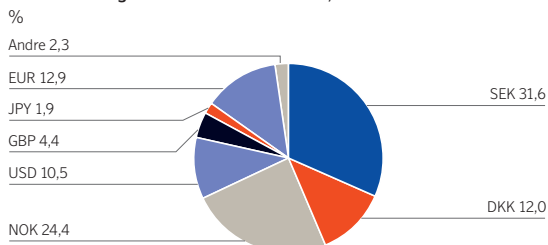
Bruttogjeldens forfallsstruktur 31.12.2001



I 2002 planlegges det tilbakebetaling av benyttet del av en Revolving Credit Facility (grønn del av søylen) som tilsvarer 14 prosentenheter av bruttogjelden. Fasiliteten forfaller i 2004.

For å redusere likviditetsrisikoen skal faktisk likviditet (kortsiktige plasseringer, kasse og bank) og bindende kredittilsagn utgjøre 25% av et års faste kostnader for SAS konsernet. Dette tilsvarer 8,5 milliarder SEK, hvorav 50%, som tilsvarer 4,25 milliarder SEK, skal holdes i faktisk likviditet. Den faktiske likviditeten skal plasseres i instrumenter med høy likviditet eller kort gjenværende løpetid. Per 31. desember 2001 utgjorde SAS konsernets faktiske likviditet 11 662 (8 979) MSEK, og sammen med bindende kredittilsagn var likviditetsberedskapen på cirka 18 490 milliarder MSEK. Totalt sett har SAS ubenyttede kredittilsagn per 31. desember 2001 på 640 MUSD.

Valutafordeling SAS konsernets inntekter, 2001



Eksisterende bindende kredittilsagn for SAS konsernet per 31.12.2001

| Fasilitet | Beløp MUSD | Benyttet 31.12.01 MUSD | Ubenyttet MUSD | Gyldighetsperiodens utløp |
|----------------------------|------------|------------------------|----------------|---------------------------|
| Revolving Credit Facility | 700 | 300 | 400 | Mai 2004 |
| Bilaterale bankfasiliteter | 150 | – | 150 | 2002/2003 |
| ECA-fasilitet | 90 | 0 | 90 | – |
| Sum | 940 | 300 | 640 | |

Kredittrisiko/motpartsrisiko

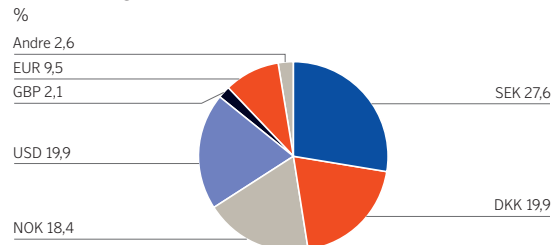
Kredittrisiko ligger i risikoen for at motparten ikke oppfylder sin del av inngåtte avtaler. For plasseringer baseres kredittrisikoen størrelse på det nominelle beløpet, og for derivatinstrumenter gjøres en vurdering i samsvar med internasjonal markedspraksis. Bruk av derivatinstrumenter skjer hovedsakelig for å skape ønsket valuta- og renteeksponering på nettogjelden. Finanspolicyen foreskriver at transaksjoner primært skal gjøres med motparter med høy kredittverdighet. En ISDA-avtale (en nettingavtale) er inngått med de fleste motparter, noe som reduserer motpartsrisikoen betraktelig. Det finnes fastsatte kredittgrenser for hver motpart, som overvåkes og revideres kontinuerlig. SAS konsernet utarbeider sine kredittgrenser for motparter ut fra matematiske sannsynlighetsberegninger om forventede fremtidige kreditttap.

Valutarisiko

SAS konsernet er valutaeksponert for både transaksjonsrisiko og omregningsrisiko. Transaksjonsrisikoen ligger i at kommersielle kontantstrømmer i utenlandsk valuta eksponeres for risikoen for at resultatet påvirkes, ved endringer i valutakursene. Omregningsrisikoen ligger i effekten av valutaomregning på balanseposter, som følge av endringer i valutakursene. For å minske valutarisikoen matches valutasammensetningen av de likvide midlene mot den rentebærende bruttogjelden.

Valutasammensetningen av den rentebærende nettogjelden fordeles etter valutasammensetningen av den operasjonelle nettokontantstrømmen i virksomheten. Operasjonelle underskuddsvalutaer netto er i hovedsak i DKK og USD. De forventede underskuddene i disse valutaene sikres løpende opp til 90% for de kommende 12 månedene.

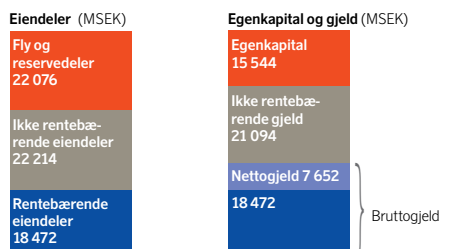
Valutafordeling SAS konsernets kostnader, 2001



Valutafordeling kostnader/inntekter

Nettogjeldens valutasammensetning revideres løpende mot rullerende tolv måneders likviditetsprognoser. Ut over dette lyder en viss andel av nettogjelden på USD for å matche den store kapitalmassen i USD i form av fly. Nettogjeldens størrelse i forhold til totalbalansen vises i diagrammet nedenfor.

SAS konsernets balanse, 2001



Valuta- og renterisiko oppstår på nettogjelden, som utgjør en mindre del av den rentebærende gjelden. Risikoene er begrenset og relatert til den operasjonelle virksomheten.

Beregnet fordeling av driftsresultat (EBITDA) i 2001* MSEK

| Overskuddsvalutaer | | Underskuddsvalutaer | |
|-------------------------|-------|---------------------|-------|
| NOK | 3 200 | USD | 4 700 |
| SEK | 2 300 | DKK | 3 900 |
| EUR | 1 800 | | |
| Øvrige | 800 | | |
| Total nettokontantstrøm | | 700 | |

* En sammenstilling av valutakursendringenes innvirkning på SAS konsernets resultat finnes i note 29 på side 93.

Renterisiko

SAS konsernets renterisiko ligger i at det oppstår negative endringer i markedsverdi ved svingninger i avkastningskurven (markedsrenter ved forskjellige løpetider). Renterisikoen kontrolleres ved en matching av rentesammensetningen av de likvide midlene mot den rentebærende bruttogjelden. Renterisikoen skal fordeles etter samme prinsipp som valutarisikoene.

Rentebindingen på nettogjelden holdes i intervallet ett til seks år. Ved tilpasning av rentebindingstiden brukes forskjellige typer derivatinstrumenter, som lange renteswapper, FRA-kontrakter (Forward Rate Agreement) og futures. Gjennomsnittlig rentebindingstid varierte i 2001, men var i gjennomsnitt cirka 2,3 år.

Løpetiden for den rentebærende bruttogjelden beløp seg ved utgangen av året til cirka 4,4 år. Per 31.12.2001 utgjorde SAS konsernets rentebærende gjeld 26 124 (14 563) MSEK.

Prisrisiko/flydrivstoff

SAS konsernet er eksponert for prisrisiko med hensyn til flydrivstoff. Av SAS konsernets kostnadsmasse i 2001 utgjorde cirka 10% drivstoffkostnader. Prisen på flydrivstoff sank med cirka 36% fra januar til desember i 2001, men ettersom størsteparten av prisen falt inntraff i siste kvartal av 2001, påvirket ikke de lavere prisene kostnadene i betydelig grad. Drivstoffkostnadenes andel av de totale

driftskostnadene i flyindustrien globalt steg fra et gjennomsnitt på 11% i 2000 til cirka 12% i år 2001.

Etterspørselen etter råolje og oljeprodukter er blitt redusert på grunn av den rådende verdenskonjunkturen, og etterspørselen etter spesifikt flydrivstoff er blitt ytterligere redusert på grunn av den kraftige nedgangen i den verdensomspennende flyindustrien.

SAS konsernets policy for prissikring av flydrivstoff

SAS konsernets policy er at man løpende skal sikre 40-60% av det forventede forbruket i de kommende tolv måneder.

I 2001 prissikret SAS drivstoffinnkjøp til i gjennomsnitt 56%. Av det forventede forbruket i 2002 har SAS sikret 45%, i hovedsak med takopsjoner. I 2002 ønsker SAS å samordne prissikringen av flydrivstoff for de flyselskaper som inngår i konsernet. SAS konsernet har også dette året posisjonert seg i påvente av en mulig prisnedgang.

Følsomheten for økninger i drivstoffprisen reduseres også i takt med SAS Airlines fornyelse av sin flyflåte. Airbus A330/A340, som erstatter Boeing 767, har henholdsvis 17% og 11% bedre drivstoffeffektivitet per setekilometer. Airbus A321 er 25% mer drivstoffeffektivt i forhold til flytypen Douglas MD-81, mens Boeing 737-800 er 34% mer drivstoffeffektivt enn Douglas MD-82 per setekilometer. Tilsvarende forbedring gjelder også i form av redusert karbondioksidutslipp.

Forsikringspolicy

Konsernets forsikringspolicy tar sikte på at samtlige eiendeler og virksomheter skal ha best tenkelige forsikringsdekning basert på konkurransemessige vilkår på det globale markedet. SAS konsernets flyforsikringsavtaler er av allrisk-type og omfatter både flyflåten inklusive reservedeler og teknisk utstyr samt all ansvarsekspensering som er knyttet til flyvirksomheten. Andre forsikringsavtaler omfatter all eiendom samt transport-, avbrudds- og allmenn ansvarsekspensering. Ved å fremlegge en god skadestatistikk kan SAS konsernet påvirke forsikringsgiverens premiefastsettelse.

Flyforsikringsmarkedet er blitt dramatisk påvirket av hendelsene 11. september. Forsikringspremiene for SAS konsernet var i 2001 på 15,5 MUSD. For 2002 anslås bare premiene for krigs- og terrorrisikoer til å utgjøre cirka 55 MUSD.

Fra 25. september 2001 var det ikke lenger mulig å forsikre seg på kommersielle markeder mot tredjepartsskader på bakken som følge av krigs- og terrorhandlinger for skader over 50 MUSD. Det førte til at SAS konsernet i likhet med de fleste av verdens flyselskaper ble tvunget til å be om garantier fra sine egne regjeringer, med garantigebyrer som i vesentlig grad oversteg de markedsprisene som gjaldt før 11. september. Ved bortfall av statsgarantiene ville premiekostnadene for krigs- og terrorrisiko øke med cirka 20 MUSD i tillegg på årsbasis.

SAS konsernets strategier for økt konkurransevne

SAS konsernets styringsfilosofi

I år 2000 ble SAS konsernets styringsfilosofi omformulert slik at den gjenspeiler utviklingen mot mer selvstendige enheter med tydelig resultatansvar. Dette har i løpet av 2001 vist seg i en rekke resultatenheter i konsernet.

Den nye konsernstrukturen med fire forretningsområder støtter prinsippene om økt tydelighet og gjennomsigthet i de ulike enhetene i konsernet. Styringsfilosofien bygger på at resultatansvar fremmer forretningsmessigheten og motivasjonen. Styringen og ledelsen av SAS konsernet skal preges av felles vurderinger. SAS konsernet utvikles mot mer selvstendige virksomheter og alle skal være konkurransedyktige på sitt område. SAS Cargo Group A/S ble for eksempel et eget selvstendig aksjeselskap 1. juni 2001.

Program for økt konkurransevne i SAS Airline

SAS Airline er i dag et rendyrket nettverksflyselskap med primært strategisk fokus på forretningssegmentet. Resultatet av dette er et høyt antall avgangsfrekvenser, i gjennomsnitt mindre flystørrelser, bredt produkttilbud og andre serviceelementer. Det gir en høyere enhetskostnad enn det sammenlignbare konkurrenter har. Diagrammet nedenfor viser enhetsinntekten (yield) og enhetskostnaden sammenlignet med de viktigste konkurrentene. SAS Airlines høye yield skyldes først og fremst en større andel av forretningsreiser enn hos sammenlignbare flyselskaper.

I løpet av 2001 er de økonomiske forutsetningene blitt kraftig endret for hele flyindustrien og også for SAS Airline. De svakere konjunktorene samt virkningene av 11. september og trussel om fortsatt lavkonjunktur, gjør at SAS Airline ikke kalkulerer med at Business Class vil finne tilbake til de historisk høye nivåene eller at yelden eller inntektssiden vil bli styrket i vesentlig grad. SAS Airline er

inne i sin verste krise noensinne, og det treffes betydelige tiltak for å motvirke følgene av lavere inntekter samt øke konkurransevnen på lang sikt.

Konsernets kortsiktige og langsiktige resultatforbedringstiltak

SAS konsernets tiltaksprogrammer deles inn i to hoveddeler. Den første delen består av tiltak av tradisjonell art som styrking av kostnads- og inntektssiden. Disse tiltakene gjennomføres for tiden og kommer til å gi betydelig resultat effekt i 2002 samt full effekt i løpet av 2003.

SAS konsernets kortsiktige tiltak 2001-2002

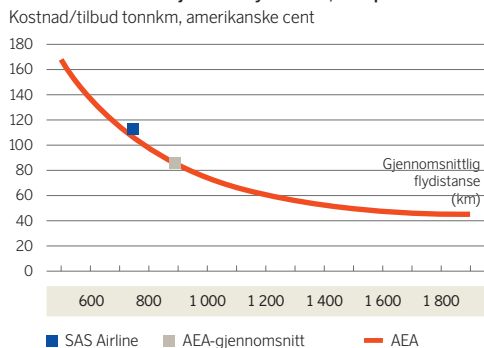
| | |
|----------------------------------|------------|
| SAS Airline | 5 100 MSEK |
| Subsidiary & Affiliated Airlines | 1 300 MSEK |
| Totalt | 6 400 MSEK |

Tiltak i SAS Airline

I kjølvannet av hendelsene 11. september besluttet SAS Airline 26. september å redusere flyflåten med 16 fly. Dette tilsvarer en kapasitetsreduksjon på 12%. Overskuddet på 16 fly ble håndtert ved at 12 DC-9-41 ble levert tilbake før fristen samt salg av de fire gjenværende flyene. De 12 DC-9-41-flyene var planlagt utfaset i 2002, men utfasingen ble gjennomført allerede i fjerde kvartal av 2001.

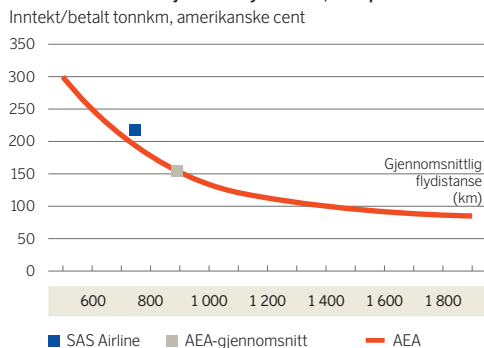
Som et resultat av disse reduksjonene ble 800 - 1 000 medarbeidere overtallige. For å styrke inntektssiden ble det gjennomført prisjusteringer, med virkning fra og med oktober 2001. Som et resultat av den fortsatt svake etterspørselen ble det 6. november gjennomført ytterligere kapasitetsreduksjoner på 3-5%, tilsvarende et overskudd på 5-6 fly. Ytterligere 2 500 stillinger ble berørt. For å dekke dramatisk økte forsikringskostnader og økte kostnader til sikkerhetstiltak og kontroll, ble det i november 2001 innført en avgift på 4 USD per passasjer/reise.

Enhetskostnadens variasjon med flydistanse, Europa 2000



SAS Airline flyr betydelig kortere gjennomsnittlig distanse enn de fleste av konkurrentene. Når SAS allikevel ligger noe over regresjonslinjen, skyldes dette en høyere andel forretningsreisende og mindre flytyper.

Enhetsinntektens variasjon med flydistanse, Europa 2000



SAS Airline har en klart høyere enhetsinntekt enn de fleste andre europeiske flyselskaper, noe som delvis skyldes kortere flystrekninger. Justert for dette er yelden fortsatt høyere, noe som kommer av en høyere andel fullprisbetalende, mindre flystørrelser samt aktivt yield-management.

6. november ble det også innført et kostnadsreduksjonsprogram på 2 400 MSEK. Programmet omfatter alle deler av SAS Airlines organisasjon og kommer til å få full effekt fra og med 2003. Forhandlinger med samtlige faglige organisasjoner ble gjennomført i løpet av februar 2002. Det gjenstår 500 MSEK, som vil bli gjennomført ved hjelp av andre tiltak med tilsvarende virkning.

SAS Airlines kortsiktige tiltak 2001-2002

| | |
|----------------------------|-------------------|
| Redusert rutenett (21 fly) | 500 MSEK |
| Styrking av inntekter | 2 200 MSEK |
| Kostnadsreduksjon | 2 400 MSEK |
| Totalt | 5 100 MSEK |

Tiltak i Subsidiary & Affiliated Airlines og Airline Related Businesses

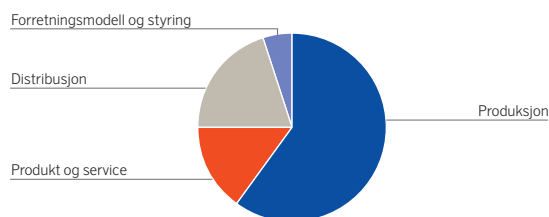
De resultatforbedrende tiltakene på forretningsområdene utgjør totalt 1 300 MSEK. Hoveddelen i tiltaksprogrammet berører Spanair med cirka 600 MSEK. Air Botnia berøres med cirka 120 MSEK, og Widerøe med 60 MSEK. Tiltakene vil få full effekt fra år 2003.

SAS Airline langsiktige strukturelle tiltak, 2002-2004

Utover de kortsiktige tiltakene består den andre delen av mer langsiktige strukturelle tiltak som berører først og fremst SAS Airlines produksjons-, produkt- og distribusjonsområder. Planleggingen er i slutfasen og tiltakene vil bli innført i siste halvdel av 2002, med forventet resultatteffekt fra år 2003.

SAS Airline har pekt ut fire strategiske strukturelle resultatforbedringsområder.

Områder for SAS Airlines langsiktige strukturelle tiltak, 2002-2004



Produksjonsstrategi

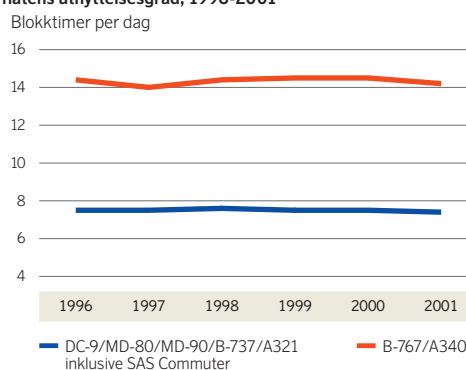
For å oppnå tilfredsstillende avkastningsnivåer på kapitalen, CFROI over 17%, fokuserer SAS Airline på å senke produksjonskostnadene strukturelt. De viktigste strukturelle «kostnadsdriverne» er utforming av trafikkprogrammet, service- og produktinnhold, flyflåten sammensetning samt flyutnyttelsen. Ved å endre trafikkprogrammet kan produktiviteten forbedres hos piloter og kabinpersonell, samt i Ground Handling og i den tekniske virksomheten.

Blant «nettverksflyselskapene» er det et stort potensial i å øke flyflåten utnyttelsesgrad. SAS Airline utnytter i dag kort- og mellomdistanseflyflåten drøyt sju timer per

dag. Lavprisselskaper utnytter vanligvis fly opp til tolv timer per dag. Dette er mulig gjennom bl.a. kortere turn-around-tider, enklere handling samt en mer effektiv utnyttelse av døgnet. Det er også et resultat av fokusering på punkt til punkt-trafikk heller enn nettverkstrafikk, noe som forenkler optimeringen. Ambisjonen for SAS Airline er å øke utnyttelsesgraden vesentlig.

Som en følge av dette er det påbegynt et arbeid med å vurdere dagens produksjonsstrategi. Hensikten er å senke de strukturelle kostnadene og øke lønnsomheten. Noen av utfordringene er å redusere dagens kompleksitet samt å øke fleksibiliteten og prestasjonsoptimaliseringen, dvs. muligheten for å tilpasse produksjonen raskt og lønnsomt til tilfeldige variasjoner i etterspørselen og produksjonsforstyrrelser.

Flyflåten utnyttelsesgrad, 1996-2001



Flyflåten utnyttelsesgrad inklusive SAS Commuter målt i blokktimer per dag har vært konstant de siste seks årene.

Det blir også tatt hensyn til miljøaspekter når ny produksjonsstrategi utvikles. Produktivitetsøkninger har som oftest positive virkninger i form av redusert miljøbelastning.

Nytt kundetilbud

Forventninger og krav til flytransporten endres stadig. De siste årene er spesielt kravene til tjenestereiser blitt endret. Ettersom nordisk forretningsvirksomhet er blitt mer internasjonal og mange utenlandske virksomheter er blitt organisert i Norden, har reisefrekvensen økt. Analyser viser at kundene legger stor vekt på fleksibilitet, enkelhet og nøyaktighet. SAS Airline utvikler derfor nå et nytt kortruteprodukt. I det nye produktet inngår innsjekking via Internett, og et nyutviklet serviceopplegg har en sentral plass i det nye produktet. Videre vil det være en tilpasset flyflåte for dette produktet samt et nytt prissystem med flere valgmuligheter for bl.a. forretningsreisende.

Distribusjonsstrategi

Andelen av salg via Internett og billettlose reisende øker for flyselskaper over hele verden. De nye elektroniske produktene styrker kunderelasjonene og senker distribusjonskostnadene for SAS Airline. Det vil også skje ytterligere satsing innen dette området. (For beskrivelse, se avsnittet om Distribusjonskanaler på side 49).

Forretningsmodell og styring

I et år har SAS Airline gradvis innført en ny forretningsmodell hvor forskjellige «service-providers» får eget forretningsansvar innenfor sitt bestemte virksomhetsområde.

Motivene er som følger:

- å øke evnen til initiativ og resultatbevissthet i hele organisasjonen
- å nå frem til en bredere kundebase og flere inntektskilder enn dem som kan nås bare gjennom flytransportvirksomheten
- å redusere overhead-kostnader

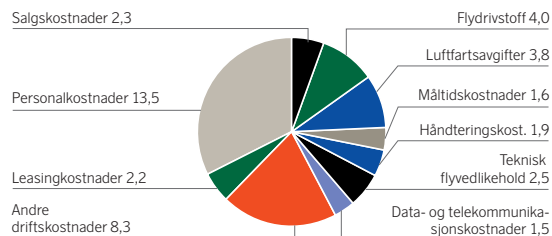
Virksomhetene blir organisert som selvstendige forretningsenheter med forretningsmessige oppdrag for SAS Airline. Ved at de er selvstendige i forhold til SAS Airline, kan de utover dette generere inntekter fra eksterne kunder. To slike virksomhetsområder er det siste året blitt omdannet til Business Units, slik som Scandinavian Ground Services og Scandinavian Technical Services.

Prosessarbeid

Det mangeårige prosessarbeidet i SAS Airline støtter resultatforbedringsarbeidet og fokuserer på å gjenkjenne, måle, analysere, forbedre og utvikle prosessene.

SAS Airlines totale kostnadsmasse, 2001

Mrd SEK



SAS Airlines totale kostnadsmasse (41,6 mrd) fordelt på de viktigste kostnadstypene.

Enhetskostnadsutviklingen i SAS Airline 2001

Enhetskostnadene for SAS Airline økte totalt med 3,4% for år 2001 sammenlignet med år 2000. Salgskostnader og kostnader til flydrivstoff ble redusert i løpet av året. Derimot økte personalkostnadene og andre kostnader sammenlignet med foregående år.

I begynnelsen av 2001 la SAS Airline opp til en produksjonsøkning på mellom 8-10% for 2001/2002. Innfasingen av de nye Airbus A321 og Airbus A340 har bl.a. ført til kostnader til trening og planlegging for piloter og kabinpersonale, noe som påvirket enhetskostnaden negativt.

Personalkostnadene blir også negativt påvirket av en ny lønnsavtale som ble inngått med pilotene på sommeren i 2001.

Kapasiteten ble betydelig redusert i og med at veksten i markedet ble lavere enn planlagt. Det eksisterer en ledetid på endring av kostnadsmassen, noe som forklarer økningen av enhetskostnader, spesielt i fjerde kvartal av 2001.

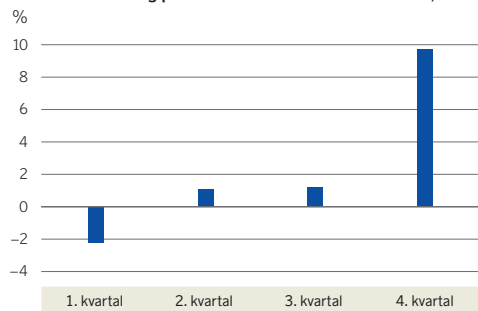
Vanligvis er cirka 25% av kostnadene ansett for å være variable på kort sikt. Økte kostnader til forsikringer og omfattende sikkerhetsarrangementer påvirket også enhetskostnadene negativt.

SAS Airline - Enhetskostnadsutvikling, 2001

| MSEK | Justert 2000 | 2001 | Andel av total differanse % |
|-----------------------------|---------------|---------------|-----------------------------|
| Salgskostnader | 2 606 | 2 324 | -0,8 |
| Flydrivstoff | 4 444 | 4 030 | -1,2 |
| Luftfartsavgifter | 3 870 | 3 858 | 0,8 |
| Personale | 13 118 | 13 872 | 2,2 |
| Andre kostnader | 10 515 | 11 659 | 3,3 |
| Totalt | 34 553 | 35 743 | 3,4 |
| Volumkomponent (ASK = 5,1%) | | | |

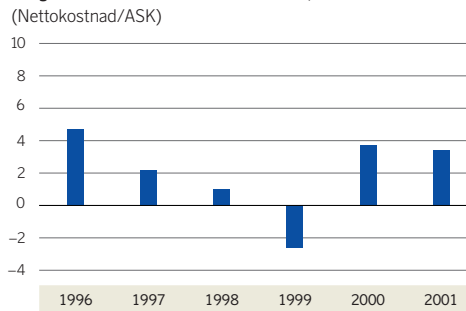
Tabellen er basert på netto kostnadsprinsipper og eksklusive kostnader til flyleasing.

Enhetskostnadsøkning per volum/kvartalsvis - SAS Airline, 2001



Enhetskostnaden sank med 2,2% i første kvartal av 2001 sammenlignet med første kvartal av 2000. I andre og tredje kvartal var økningen relativt moderat. I fjerde kvartal økte enhetskostnaden med 9,7%, først og fremst som følge av lavere volumer.

Utvikling av enhetskostnaden - SAS Airline, 1996-2001



SAS Airline har tidligere brukt et gjennomsnitt av ASK og RPK som volumkomponent ved beregning av enhetskostnader. I løpet av 2001 gjelder dette begrepet utelukkende ASK. Begrepet er dermed i paritet med bransjen for øvrig.

Forretningsområde SAS Airline



Resultatutvikling
Flysikkerhetsarbeidet
Mål
Strategier
Ytre forhold som påvirker
flyindustrien
Konjunktur- og følsomhetsanalyse
Markeds- og trafikkutvikling
Operasjonelle nøkkeltall
Flyflåten
Medarbeidere
Distribusjonskanaler
Globalt nettverk
– Allianser og partnerskap



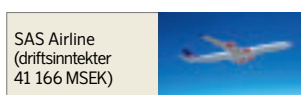
SAS Airline

| Nøkkeltall SAS Airline | | |
|---|--------|--------|
| | 2001 | 2000 |
| Driftsinntekter, MSEK | 41 166 | 39 233 |
| Resultat før avskrivninger og leasingkostnader, EBITDAR, MSEK | 1 802 | 4 308 |
| EBITDAR-margin, % | 4,4 | 11,0 |
| Resultat før avskrivninger, EBITDA, MSEK | -430 | 2 529 |
| Resultat før skatt, MSEK | -1 499 | 1 951 |
| CFROI, % | 5 | 12 |
| Investeringer, MSEK | 10 227 | 9 093 |
| Antall fly | 200 | 203 |
| Antall passasjerer (000) | 23 063 | 23 240 |
| Antall destinasjoner | 94 | 92 |
| Antall daglige avganger (gjennomsnitt) | 915 | 938 |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 22 364 | 23 777 |
| CO ₂ -utslipp, gram per per RTK | 1 449 | 1 447 |

SAS Airline omfatter SAS' passasjertransport med egne fly under eget varemerke. I dette forretningsområdet inngår produksjonsselskapet SAS Commuter samt bl.a. de selvstendige forretningsenhetene Scandinavian Ground Services og Scandinavian Technical Services. Scandinavian Ground Services har ansvar for SAS' passasjerer og bakketjenester på samtlige flyplasser. Scandinavian Technical Services har ansvar for det tekniske vedlikeholdet av flyflåtene til SAS Airline og andre kunder.

SAS Airline er en av grunnleggerne av det globale samarbeidet Star Alliance i 1997. Utover dette har SAS Airline en rekke europeiske samarbeidspartnere.

SAS Airline hadde i 2001 en omsetning på 41 166 (39 233) MSEK samt cirka 915 daglige avganger til 94 destinasjoner i 33 land.

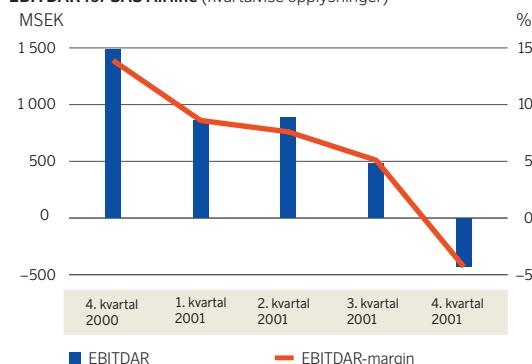


Resultatutvikling

SAS Airlines omsetning økte i 2001 med 4,9% til 41 166 MSEK.

Driftsresultatet før avskrivninger og leasingkostnader (EBITDAR) utgjorde 1 802 (4 308) MSEK for perioden

EBITDAR for SAS Airline (kvartalsvis opplysninger)



januar–desember, en nedgang på 58,2%. Driftsresultatet er påvirket av kostnader i forbindelse med European Cooperation Agreement (ECA) på 335 MSEK (se nedenfor). Utover dette ble resultatet trukket ned av en EU-bot på 378 MSEK, økte forsikringskostnader, særlig i fjerde kvartal samt økte kostnader til motorvedlikehold og trafikkforstyrrelser.

Produksjonen økte med 5,1% i løpet av året. Med hensyn til den svake trafikkutviklingen har SAS Airline på høsten bestemt seg for å sette ned produksjonene med 5-7% sammenlignet med nivået for år 2001. Kapasitetsplanene forandres kontinuerlig for å tilpasse produksjonen til etterspørselen i markedet.

Driftskostnadene økte i perioden januar–desember med 4 439 MSEK eller 12,7%, hvorav økte personalkostnader utgjør 1 893 MSEK og andre kostnader 2 546 MSEK. Renset for valutaeffekter økte driftskostnadene med 5,1%.

Flysikkerhetsarbeidet i SAS Airline

Flysikkerheten er SAS Airlines viktigste forutsetning for å drive virksomhet. I løpet av året har SAS Airline fortsatt med systematisk å forbedre metoder og systemer for stadig å forbedre sikkerheten med en større grad av nøyaktighet.

Flysikkerhet defineres som fravær av uakseptabel risiko. Med uakseptabel risiko menes risiko for en hendelse som kan føre til havari.

Medarbeiderne, deres innstilling og kunnskap er de grunnleggende og viktigste faktorene for å oppnå og videreutvikle flysikkerheten i selskapet. Hver enkelt medarbeider har sitt definerte ansvar for flysikkerheten i SAS Airline. Derfor har bedriftskulturen som medarbeiderne arbeider innenfor, avgjørende betydning. Ansvar og prosedyrer må være veldefinert, og avviksrapportering og stadige forbedringer skal være en naturlig del av virksomheten.

Flysikkerhetsarbeidet inngår i SAS Airlines kvalitetssystem og gjennomføres med den konsekvens og etter de metoder som finnes i moderne kvalitetsteori. Dermed dekker disse metodene hele selskapet. Helhetstanken kommer til uttrykk ved at en ny sentral stabsfunksjon, Corporate Flight Safety and Security, ble opprettet ved omorganiseringen i mai 2001. Stabsfunksjonen bistår ledelsen i SAS Airline når det gjelder Flight Safety, Security og Emergency Response.

Avviksbehandling og analyse

I løpet av året er det gjennomført et omfattende arbeid for å opprette et felles avviksrapporteringssystem for flysikkerhetshendelser. Systemet er Internett-basert og består av en database som det anvendes forskjellige analyseme-

toder på. Systemet settes i drift i begynnelsen av 2002 og gjør det mulig å ta i bruk en ny risikovurderingsmetode for å avdekke risiko og fordele ressursene til forbedring av flysikkerheten på en mer effektiv måte.

Formålet er også å finne frem til indikatorer som beskriver flysikkerhetsforholdene i selskapet på en bedre måte. SAS har en sterk flysikkerhetskultur. Flyene blir utstyrt med alt utstyr som kan øke flysikkerheten, som finnes på markedet. Det foregår en kontinuerlig bearbeiding og videreutvikling av prosesser og prosedyrer, både i ledelsessystemet og i produksjonen.

SAS har tradisjonelt skilt mellom flysikkerhetsarbeidet (Flight Safety) og arbeidet med luftfartssikkerhet (Security). Det har imidlertid alltid vært en forbindelse mellom disse som skyldes behovet for koordinering og bistand på tvers av disse fagområdene. SAS Airline vurderer alltid sikkerheten i luftrommet og på flyplasser hvor det har forekommet forskjellige typer krigshandlinger eller andre uroligheter.

Tiltak innen luftfartssikkerhet

Høstens terrorhandlinger i USA har på en avgjørende måte tydeliggjort luftfartssikkerhetens betydning for flysikkerheten. Hele luftfartsindustrien arbeider nå med å redusere risikoen for lignende hendelser og andre terrorhandlinger i størst mulig grad. SAS Airline har fulgt myndighetenes krav og anbefalinger som er lagt frem i kjølvannet av 11. september. Flyindustrien og SAS Airline som et enkelt flyselskap vurderer nøye de sikkerhetstiltakene som blir foreslått, og tiltakenes positive og eventuelle negative påvirkning på flysikkerheten. Det blir også vurdert hvor mye passasjerene er villige til å godta før de oppfatter flytransporten som for komplisert eller for dyr.

Flykatastrofen på Linate-flyplassen i Milano

8. oktober kolliderte SK686 med en Cessna på Linate-flyplassen i Milano. SAS MD-87 hadde akkurat fått klarsignal fra kontrolltårnet til å ta av i retning København. Samtidig som besetningen på SAS-flyet gjorde seg klar til take-off, takset en tyskregistrert Cessna Citation frem mot rullebanen. SAS MD-87 kolliderte med Cessna-flyet og skled deretter sidelengs inn i en flyplassbygning.

I alt omkom 118 mennesker, deriblant 110 personer som befant seg ombord i SAS-flyet. Fire personer i det tyskregistrerte Cessna-flyet og fire personer som arbeidet i flyplassbygningen, omkom også.

Flyplassulykken granskes fortsatt av den italienske havarikommisjonen Accident Investigating Authority.

SAS' «Family Assistance Team» fortsetter sitt arbeid med å hjelpe og bistå pårørende til de omkomne.

Erstatning til etterlatte

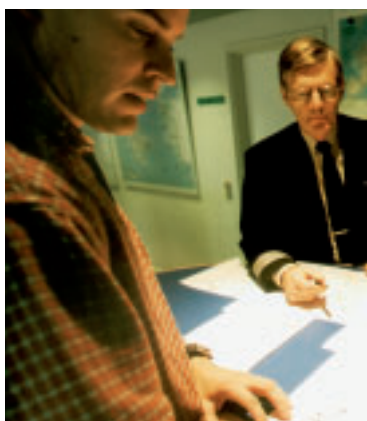
SAS har i samsvar med gjeldende erstatningsregler i EU utbetalt 25 000 USD per passasjer til de etterlatte, for å dekke de umiddelbare økonomiske behov som de pårørende kan tenkes å ha som en direkte følge av den tragiske ulykken. Det er fremført og vil bli fremført ytterligere erstatningskrav. SAS har et strengt ansvar for å erstatte påviste skader opp til 100 000 særlige trekkrettigheter (cirka 1,3 MSEK) per passasjer. SAS er ikke ansvarlig utover dette, dersom SAS viser at SAS har truffet alle nødvendige tiltak for å unngå skadene, eller dersom det har vært umulig for SAS å treffe tiltakene. Ulykken er fortsatt gjenstand for utredninger. Både utbetalingen av beløpene på 25 000 USD samt ytterligere erstatningsplikt og saksomkostninger dekkes av SAS' ansvarsforsikringer. Verdien av det totalhavarete flyet dekkes av SAS' kaskoforsikring.



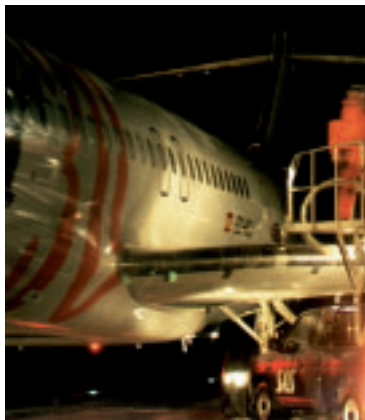
Et kontinuerlig flysikkerhetsarbeid drives både på et strategisk nivå i bedriftsledelsen og på et



taktisk/operativt nivå av alle som er involvert i gjennomføringen av flytransporten. I flysikkerhetsarbeidet



inngår utdanning av medarbeidere på alle nivåer, etablerte prosedyrer, høye krav til materiell og nøye utvel-



ging ved rekruttering av nye medarbeidere. For å øke kunnskapen om flysikkerhetsrelaterte problem-



områder er det etablert nye informasjonskanaler, blant annet en som er rettet direkte mot samtlige piloter.



SAS prioriterer alltid flysikkerheten som den overordnede kvalitetsparameteren.

SAS Airlines mål

Finansielle mål

SAS Airline skal i perioden 2002-2004 øke sin omsetning med i gjennomsnitt 5% per år. Over en konjunktur-syklus skal konsernet oppnå en CFROI på minimum 17%.

Kundemål

«Nöjd Kund index», NKI, avspeiler i hvor stor grad SAS Airline oppfyller kundenes forventninger og hvordan sel-skapet bedømmes i forhold til det «ideelle» flyselskap. For 2001 hadde flyselskapet fastsatt NKI-målet til 75, men oppnådde kun 70. Nedgangen kan forklares med at det blir stadig vanskeligere å tilfredsstille kundenes for-ventninger, noe som er en generell trend i flybransjen. En viktig forklaring på den negative utviklingen i kundetil-fredshet, er lavere Image-poeng. Kundene har generelt vært mest fornøyd med de områdene som gjelder Euro-Bonus og service om bord (Inflight Services). Image, kundebehandling, ruteplan/rutenett samt punktlighet har størst betydning for å øke kundetilfredsheten.

Kvalitetsmål

SAS Airlines punktlighet har i 2001 totalt sett vært dårligere sammenlignet med år 2000, men viste en klar for-bedring høsten 2001.

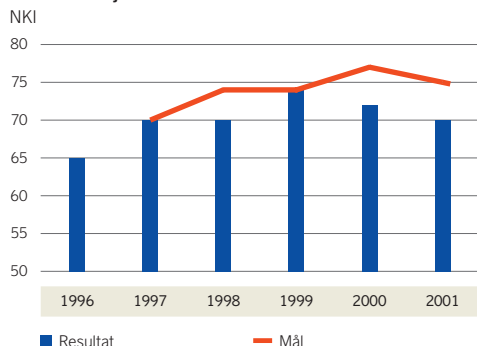
Målet er å være Europas mest punktlig flyselskap.

SAS Airlines punktlighet har en grense på 12% av antall flyginger som får være forsinket maksimalt 15 minutter. SAS Airline oppnådde 14,9% (12,3) i 2001. Det tilsva-rende tallet for flyselskap i AEA var 21%.

Målet for irregularitet, andel av innstilte flyginger, utgjør maksimalt 1% i sommerhalvåret og maksimalt 2% i vinterhalvåret. I 2001 ble det notert en økning i irregu-laritet som skyldes innstilte flyginger etter 11. september og vanskelige værforhold i slutten av desember 2001.

Målsettingen for tapte samtaler ved telefonsalg ligger på et nivå på maksimalt 10%.

SAS Airline - «Nöjd Kund index» 1996-2001



«Nöjd Kund index» (NKI) var på 70 for 2001, mens målet var 75.

Operative standarder og resultat

| | 2001 | 2000 | Standarder |
|---|----------------|-------|------------|
| Totalhavari («total loss») | 1 ¹ | 0 | 0 |
| Innstilte flyginger (irregularitet) | 2,3% | 1,7% | maks. 1% |
| Flyginger forsinket med mer enn 15 minutter (punktlighet) | 14,9% | 12,3% | maks. 12% |
| Flyginger forsinket med mer enn 2 minutter | 41,9% | 36,9% | maks. 25% |
| Andel av kunder som må vente på svar fra SAS' telefonsalg så lenge at samtalen går tapt | 13,0% | 37% | maks. 10% |
| Forsinket bagasje | 0,6% | 0,6% | 0,4% |
| Skadet bagasje | 0,09% | 0,07% | 0,05% |

¹ Ulykken på Milanos flyplass Linate med SK686 den 8. oktober 2001.

Personalmål

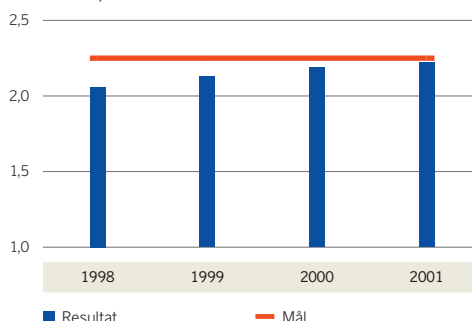
Målet er å forbedre arbeidsklimaet i SAS Airline ytterligere og på sikt gjøre SAS Airline til en enda mer attraktiv arbeidsgiver. Årlige såkalte PULS-målinger, Personal-Undersøkelser om Livet i SAS, viser en klar forbedring. Måleresultatet for 2001 ble 2,22 på en skala fra 0-3. Målet er å oppnå 2,3 i år 2003 og 2,5 i år 2005. PULS ble utviklet for å sette motiverte medarbeidere, fornøyde kunder og et bra økonomisk resultat i en enda klarere sammenheng. Deltakelse i PULS skal i løpet av en periode på tre år øke med minst 10 prosentenheter og skal omfatte minst 80% av medarbeiderne som har deltatt i undersøkelsen.

Miljømål

Ett av SAS Airlines miljømål er å være en av de ledende aktørene i flyindustrien når det gjelder miljøtilpasning av virksomheten og integrering av miljøledelse i virksomhetsstyringen. Noen av målene er:

- Innenfor rammen for SAS Airlines økonomiske og kvalitative mål skal all virksomhet drives slik at det oppstår minst mulig miljøbelastning.
- SAS Airline skal ha en miljøstandard på nivå med de fremste konkurrentene i bransjen.
- SAS Airlines miljømål og miljøtiltak skal koordineres og harmoniseres med øvrige mål for produksjon, kvalitet og økonomi.

SAS Airline - Personalmål, de ansattes opplevelse av arbeidsklimaet, PULS



PULS-verdien for 2001 økte fra 2,19 til 2,22, en økning på 1,4%.

SAS Airlines strategier

SAS Airlines tre overordnede prioriteringer er:

- Sikkerhet
- Punktlighet
- Service

Flysikkerhet

Flysikkerheten er den overordnede kvalitetsparameteren i SAS Airline. Flysikkerheten, som allerede er svært høy i SAS, skal ivaretas og forsterkes ytterligere ved:

- Kontinuerlig kompetanseutvikling innen flysikkerhet.
- Etablering av et enda mer effektivt rapporteringssystem.
- Vurdering av rapporterte flysikkerhetsrelaterte data i en modell som gir et fullstendig bilde av hvordan flyvirkomheten gjennomføres og peker på innsatsområder for å øke sikkerheten ytterligere.

Kunde- og produktstrategi

SAS Airlines kundestrategi er basert på tre kundegrupper som bearbeides per segment: kunden som flyr med SAS og betaler reisen selv, kunden som flyr med SAS, og kjøperen, dvs. bedriften/organisasjonen, som betaler reisen.

SAS Airlines produkter og tjenester utvikles og tilpasses for å møte kundens behov for enkelhet, valgfrihet og omtanke.

- **Enkelhet** betyr at produkter og tjenester utformes for å gjøre det så bekvemt og enkelt som mulig for kunden å benytte dem, og for SAS Airline å produsere og tilby dem.
- **Valgfrihet** for kunden betyr at SAS Airline søker å levere et så bredt produkttilbud at kunden med stor presisjon kan påvirke utformingen av sin reise.
- **Omtanke** betyr at det fra SAS Airlines side skal vises størst mulig forståelse og innlevelse for kundens behov og situasjon.

Distribusjonsstrategi

SAS Airlines produkter skal være tilgjengelige på de markedene og gjennom de kanalene de prioriterte kundesegmentene velger for å hente sin informasjon.

Trafikksystem

SAS Airline skal være det ledende flyselskapet i Skandinavia. Trafikksystemet konsentreres om trafikksystemene:

- til/fra/i Danmark, Norge og Sverige
- mellom nærmarkedet og omverdenen via Skandinavia
- mellom Europa og Nord-Amerika/Asia via København.

SAS Airlines utvidelse av det interkontinentale rutenettet skal styrke hele trafikksystemet. I København, Oslo og Stockholm blir kapasiteten økt og nye internasjonale nonstop-forbindelser blir opprettet. I øvrige større skandinaviske byer økes kapasiteten til København. Kapasiteten økes også for hele Skandinavia til partnernes knutepunkter for å tilby forbindelser til destinasjoner som ikke trafikkeres av SAS Airline.

Partnerstrategi

SAS Airlines partnerstrategi har som mål å skape flere og mer effektive trafikksystemer og reisefordeler som SAS Airline ellers ikke kunne tilby sine kunder. Dette skjer dels gjennom utviklingen av et globalt trafikksystem og enhetlige produkter innenfor rammen av Star Alliance, dels ved å skape et effektivt matesystem sammen med regionale partnere i de nordiske land og ved å betjene nye markeder.

Miljøstrategi

Miljøarbeidet skal foregå på alle nivåer og innenfor alle enheter i SAS Airline og dermed skape økt miljøbevissthet i hele organisasjonen.



Ytre forhold som påvirker flyindustrien

Hendelsene i New York den 11. september førte til en kraftig nedgang i flytrafikken i stort sett alle markeder. Samtidig økte kostnadene til bl.a. forsikringer og flyplas-sikkerhet betydelig. Det er satt i gang en omfattende rasjonalisering i bransjen med store justeringer av rute-nettene til de fleste større flyselskaper, personalreduksjoner samt andre strukturelle tiltak.

Den situasjonen som flyindustrien nå befinner seg i, kommer til å øke hastigheten i konsolideringsprosessen, som i lang tid har vært sett på som både nødvendig og uunngåelig. Myndighetene i de ulike landene har reagert veldig forskjellig på de utfordringer som krisen har skapt. Dette kan føre til konkurransevridning mellom ulike fly-selskaper og flyplasser.

Luftfartspolitik

Avreguleringen i den europeiske luftfarten på 1990-tallet har ført til at det allerede i noen år ikke lenger er noen luft-fartspolitiske faktorer som begrenser den frie markeds-tilgangen for flytransport innen EU/EØS-området. Det er også inngått avtaler mellom EU og Sveits om å inkludere Sveits i EUs avregulerte marked. Avtalen er for tiden i ferd med å bli ratifisert.

Færre markedsbegrensninger i Europa

Europakommisjonen har i de senere år ført forhandlinger med ti øst- og mellomeuropeiske land med det formål å inkludere også disse landene i EUs avregulerte luftfarts-marked. For øyeblikket er det oppnådd avtaler med ni av landene, mens forhandlingene fortsetter med det gjen-værende tiende landet. Det bør bemerkes at de avtalene som er forhandlet frem med disse øst- og mellomeuro-peiske landene, omfatter overgangsordninger som strek-ker seg tre til fire år fremover i tid. Avtalen er for tiden gjenstand for en juridisk gransking av EU-domstolen. Den nåværende krisen i flyindustrien kan føre til at avta-len vil tre i kraft på et senere tidspunkt. Man kan allikevel regne med at SAS' europeiske trafikk noen år fremover og med noen få unntak kan gjennomføres uten noen luft-fartsbetingede markedsbegrensninger.

«Open skies»-avtale

Basert på et forslag fra den europeiske flyindustrien, pågår det for tiden diskusjoner i EU om muligheten til å innlede samtaler med USA for å skape et felles avregulert luftfartsmarked samt en harmonisering av de andre vilkå-rene som gjelder for luftfarten.

Utenfor EØS-området reguleres luftfarten fortsatt gjennom bilateralt inngåtte regjeringsavtaler. I de senere år har disse avtalene i stadig større grad fått preg av såkalte «open skies», dvs. avtaler som omfatter en bilate-

ralt avtalt avregulering av markedstilgangen for flyselska-pene i de berørte landene. De skandinaviske landene har i de senere år inngått en rekke slike avtaler med tredje-land, basert på den svært liberale, felles luftfartspolitik-ken som de skandinaviske landene fører.

Selv om «open skies»-avtaler forekommer stadig oftere, kjennetegnes fortsatt store deler av verdens luft-fart av tradisjonell luftfartsproteksjonisme, der landene gjennom reguleringer i de bilaterale luftfartsavtalene for-søker å beskytte interessene til de nasjonale flyselska-pene. Dette er tilfelle for flertallet av landene som omfat-tes av SAS Airlines interkontinentale flyginger, med unn-tak av USA. En liberalisering av disse bilaterale forbin-delsene er et vesentlig element i den interkontinentale utvidelsen som SAS Airline har påbegynt.

Utviklingen i luftfartssektoren

Bilaterale luftfartsavtaler med nasjonalitetsklausuler, dvs. at flyselskaper skal være majoritetseid og kontrollert av nasjonale interesser, er fortsatt det formelle fundamentet for den internasjonale flyvirksomheten utenfor EU/EØS-området. Ut fra dette blir det også mye vanskeligere med grenseoverskridende oppkjøp av eller fusjoner mellom fly-selskap som har virksomhet som strekker seg utenfor det-te området. Det er imidlertid innledet samtaler både innen-for ICAO (International Civil Aviation Organization) og ECAC (European Civil Aviation Conference) om å erstatte den nåværende nasjonalitetstilknytningen med en ordning som gir større fleksibilitet med hensyn til eierinteresser og kontroll. Dette forholdet vil likeledes stå på dagsordenen i den nye forhandlingsrunden i WTO (World Trade Organiza-tion). Innen overskuelig tid bør man derfor kunne regne med at grenseoverskridende oppkjøp eller fusjoner vil øke også i luftfartssektoren. En medvirkende grunn til en slik utvikling er også at det tradisjonelle statlige eierskapet i de større flyselskapene gradvis er i ferd med å bli redusert.

Allianser og samarbeid

Det nåværende nasjonalitetskravet har ført til at flyselska-pene har deltatt i mer eller mindre vidtrekkende alliansesamarbeid med det formål å opprette globale trafikksyste-mer og forbedre sine samlede tilbud til kundene. Slikt sam-arbeid krever ofte godkjenning fra konkurransemyndighe-tene. De ulike holdningene som disse myndighetene har til betydningen av samarbeidet på konkurransesituasjonen, utgjør et problem. Disse forskjellige synsmåtene kommer spesielt til uttrykk mellom på den ene siden de amerikanske myndighetene, som i prinsippet er for allianseutvikling-en på de åpne luftfartsmarkedene, og på den andre siden Europakommisjonen og de europeiske, nasjonale konkur-ransemyndighetene, som har en mer restriktiv innstilling.

Infrastruktur

Det har alltid vært vanskelig å bygge ny infrastruktur for flyet i takt med trafikkutviklingen. Prosjekttiden for å få en ny rullebane, men også helt nye terminalanlegg, kan være på over 10 år. Kapasitetsmangelen har ført til større trengsel, konkurranse om slots, flere forsinkelser og lavt servicenivå for passasjerene. Kapasitetsmangelen fører også til økt forbruk av drivstoff og derfor både økt miljøbelastning og økte kostnader. Dette var situasjonen på mange områder i Europa på slutten av 1990-tallet.

Stagnasjonen og krisen på høsten 2001 har riktignok gitt et kort pusterom ettersom det var en momentan nedgang i flytrafikken. Flyindustrien har forlangt at ansvarlige for infrastrukturen skal ta sin del av ansvaret for krisen ved å unngå prisøkninger eller ved å senke avgiftene. SAS' overgang til større fly har redusert selskapets behov for å øke kapasiteten i de tre knutepunktene i Skandinavia på kort sikt.

Det er allikevel en fare for at ansvarlige for infrastrukturen allerede nå kommer til å utsette nødvendige investeringer for å oppfylle sine interne, økonomiske mål. Faren ligger i den lange prosjekttiden som det er for å gjennomføre mange av kapasitetsutbedringene. Skulle trafikken øke raskt etter krisen, vil kapasitetsmangel i infrastrukturen gjøre det vanskelig å ta igjen det tapte.

I sin dialog med infrastrukturansvarlige anbefaler derfor SAS å utvise stor forsiktighet når det gjelder å stoppe investeringer som øker kapasiteten.

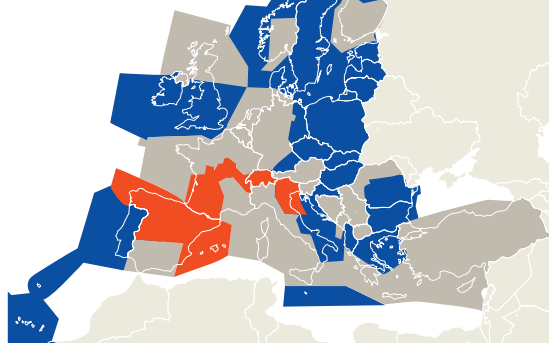
SAS ønsker velkommen EU-initiativet «A Single European sky». Dette initiativet er den eneste fornuftige, mulige veien for raskt å kunne skape et godt sammenknyttet europeisk luftrom med kapasitet for en lang tid fremover.

Kapasitetssituasjonen er fortsatt god i Skandinavia. Den tredje banen på Arlanda flyplass utenfor Stockholm vil være et godt tilskudd til kapasiteten.

Initiativet til å forsøke å skape et felles, øvre luftrom i Norden er veldig viktig og oppmuntrende. Det er nødvendig med reelle eksempler for å vise det øvrige Europa at

Kapasitet i luftrommet i Europa i forhold til forventet etterspørsel 2005

(kapasitet i % av etterspørselen)



Røde felt viser områder med forventet stor trengsel i luftrommet. Blå felt viser områder der luftromskapasiteten i stor grad overstiger etterspørselen.

Kilde: AEAs årbok

det er mulig å skape grenseoverskridende luftrom og at det er mulig å effektivisere virksomheten slik at antall kontrollsentraler i Europa reduseres.

Miljø

Den kraftige økningen i flytrafikken har ført til at den miljøpåvirkningen som luftfarten forårsaker, er blitt omfattet av stadig større politisk interesse. Det handler dels om økende støy ved mange storflyplasser, dels om utslipp av nitrogenoksid som kan føre til forsuring og overgjødning og dels om flyets bidrag til den globale klimapåvirkningen i form av utslipp av karbondioksid.

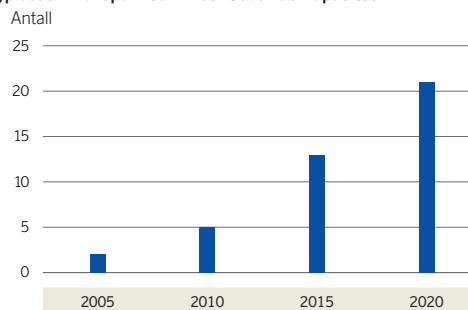
Det pågår likeledes diskusjoner om ulike metoder for å redusere flyets luftutslipp. I Europa er det stor interesse for utslippsrelaterte landingsavgifter. En felles EU-modell er under utarbeiding i de europeiske flymyndighetenes samarbeidsorgan, ECAC. Modellen bygger delvis på det svenske systemet som er basert på hvor mye nitrogenoksid flyet slipper ut. Europakommisjonen deltar i arbeidet, og det er ikke usannsynlig at EU godtar modellen som en EU-rekommendasjon slik det er gjort med den tilsvarende ECAC-modellen for støyrelaterte landingsavgifter.

ICAO undersøker hvordan flyets bidrag til klimapåvirkning kan reduseres og har fått miljøkomiteen CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) til å analysere virkningene av ulike markedsrelaterte løsninger. Komiteen anbefaler en åpen handel med utslippsrettigheter. Flybransjen kommer i så tilfelle til å være nettkjøper av utslippskvoter. ICAO skal undersøke nærmere hvordan den internasjonale flyvirksomheten kan innlemmes i et kvotehandlingssystem.

Innenfor EU er det sterke krefter som arbeider for å innføre en karbondioksidavgift på flydrivstoff. Europakommisjonen har uttalt seg positivt om en avgift på flydrivstoff, men vil se en internasjonal løsning slik at de europeiske flyselskapene ikke oppnår en dårligere konkurransesituasjon. EU er derfor veldig aktiv på området som gjelder økonomiske styringsmidler i ICAO.

Dersom du ønsker mer informasjon, henvises det til SAS' Miljørapport 2001 på internett.

Flyplasser i Europa med minst 25% underkapasitet



Med utgangspunkt i de utvidelsesplaner som finnes i flyindustrien, antas det at antall eksisterende flyplasser i Europa med kapasitetsmangel vil øke dersom det ikke gjøres noe radikalt.

Kilde: ECAC/Eurocontrol

Konjunktur- og følsomhetsanalyse

Konjunkturutvikling i 2001

På SAS Airlines hovedmarkeder var det en positiv konjunkturutvikling i første del av 2001. Signalene på en konjunkturedgang begynte å bli tydelige i april, og den skjøt deretter fart fra sommeren av og på høsten 2001. Usikkerheten økte ytterligere som følge av 11. september og forsterket den svake konjunktursituasjonen i USA og Europa.

Utviklingen for SAS Airline er ofte et speilbilde av konjunktorene. Sverige er det største markedet og utgjør cirka 40% av SAS Airlines totale billettsalg. Veksten i BNP i Sverige lå på 1% i 2001 sammenlignet med 2,5% for 2000. Dette viser en tydelig svekkelse i den svenske økonomien, noe som har påvirket SAS Airline negativt i 2001.

SAS Airline selger cirka 25% av sine billetter i Norge, hvor veksten i BNP lå på 1,3 (2,2)%.

I Danmark, som står for cirka 15% av billettsalget, var veksten i BNP på 0,9 (3,0)%.

SAS Airline – følsomhetsanalyse

Følgende omtrentlige relasjoner finnes mellom de viktigste operasjonelle nøkkeltall* og SAS Airlines resultat for år 2001.

Passasjertrafikk (RPK)

- 1% endring av RPK påvirket resultatet med cirka 225 MSEK.

RPK (Business Class/Economy Class)

- 1% endring av RPK påvirket resultatet med cirka 135 MSEK i Business Class og cirka 90 MSEK i Economy Class.

Kabinfaktor

- 1 prosentenhets endring i kabinfaktoren påvirket resultatet med cirka 340 MSEK.

Enhetsinntekt (Yield)

- 1% endring i passasjerinntekten per passasjerkilometer påvirket resultatet med cirka 300 MSEK.

Enhetskostnad

- 1% endring av flyvirksomhetens enhetskostnad påvirket resultatet med cirka 290 MSEK.

Flydrivstoff

- 1% endring av priser på flydrivstoff påvirket kostnadene med cirka 40 MSEK ekskl. prissikring.
- 1% endring i forbruket av flydrivstoff tilsvarer cirka 41 100 tonn CO₂.

Valutafølsomhet

- 1% svekkelse av SEK mot andre valutaer innebærer: cirka 10 MSEK per år i forbedret operativ kontantstrøm cirka 35 MSEK økning av nettogjelden og cirka 250 MSEK økning av skjult reserve i eiendeler.

Disse resultatteffektene kan ikke summeres, men anskueliggjør resultatfølsomheten for SAS Airline i dagens situasjon.

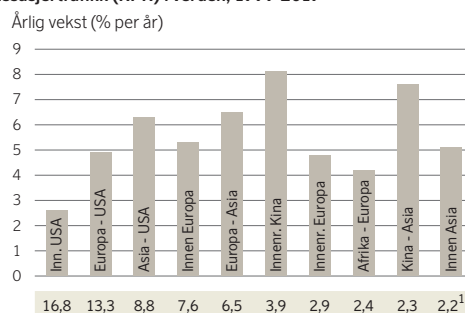
* For definisjoner, se side 116.

Globale prognoser

Én av verdens største produsenter av fly, Airbus Industries, opererer med prognoser på en gjennomsnittlig årlig vekst på 4,9% frem til år 2019. FNs klimapanel, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), har anslått

at flytransporten kommer til å øke med gjennomsnittlig 5% per år frem til 2015. Bransjekommentatorer og analytikere er enige om at flyindustrien vil få en positiv utvikling i de kommende år. Den største økningen forventes å komme i trafikken innenfor samt til og fra Asia, særlig Kina.

Prognostisert årlig gjennomsnittlig vekst i passasjertrafikk (RPK) i verden, 1999-2019



Tallene under søylene viser prognoser for de enkelte områders andel av flymarkedet i år 2019 målt i betalte passasjerkilometer (RPK).

¹ % av RPK, globalt i 2019.

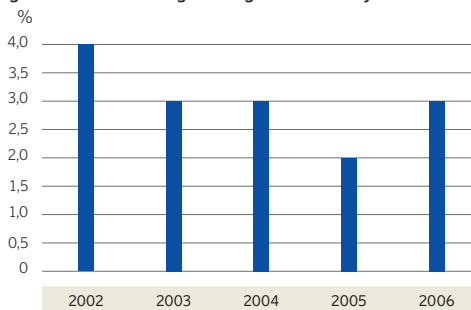
Kilde: Airbus Industrie

Flyindustriens sykluser

Nedgangen i verdensøkonomien generelt og særlig i USA ble gjenspeilt i flyindustrien. I tillegg til den globale konjunkturutviklingen ble flyindustrien også påvirket av andre faktorer, som antallet fly i trafikk og tilgang til setekapasitet. I 2001 og fremfor alt etter 11. september økte overkapasiteten i flyindustrien til tross for betydelige kapasitetsjusteringer. I henhold til de seneste prognosene ser kapasiteten ut til å øke med cirka 4% i 2002 og med 2-3% i perioden 2003-2006.

- Nye fly som ble levert i 2001, utgjorde cirka 8% av verdens flyflåte. I 2002 anslås tilsvarende tall til 6%.
- Fly som tas ut av drift, vurderes å utgjøre cirka 2% per år til og med 2006.

Prognostisert nettoøkning av den globale totale flyflåten



Kilde: DKW

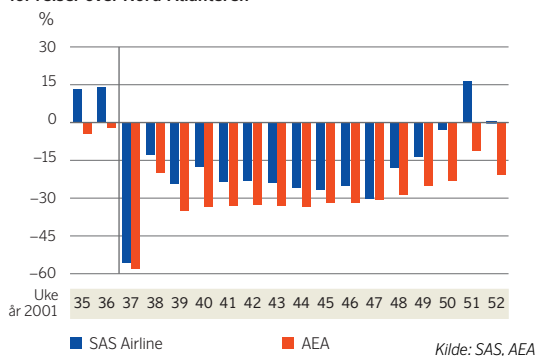
11. september 2001

11. september ble situasjonen for flyindustrien dramatisk forverret. Etterspørselen i enkelte markeder sank med mer enn 25% i løpet av én natt. Flyselskapene ble tvunget til å sette en stor del av sine fly på bakken, noe som innebar at kapasiteten gikk ned med cirka 10% blant de europeiske flyselskapene. Antall fly på oppstillingsplassene bl.a. i California og Arizona i USA har økt fra cirka 1 100 fly i slutten av år 2000 til cirka 2 100 i desember 2001. SAS Airline har sammenlignet med andre flyselskaper klart trafikknedgangen relativt bra. Etter 11. september har trafikken falt med -17,6% for flyselskapene innenfor AEA. SAS Airline har i det samme tidsrommet

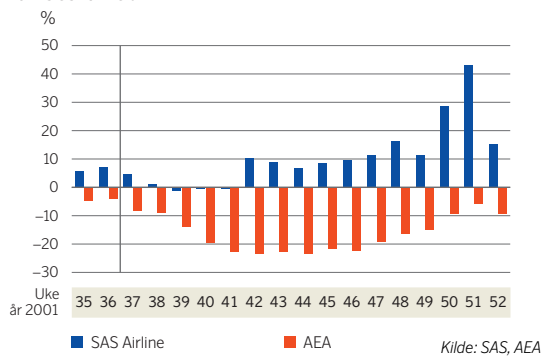
hatt en nedgang på -9,0%. Forklaringen på det er bl.a. introduksjonen av SAS Airlines nye interkontinentale flyflåte på høsten 2001 på Asia-rutene. SAS Airline har tatt markedsandeler fra konkurrentene (se diagram nedenfor).

Flytrafikken over Nord-Atlanteren ble hardest rammet og sank den første uken etter hendelsene 11. september med 56% (AEA). I perioden 11. september t.o.m. 31. desember har trafikken for AEA-selskapene i gjennomsnitt gått ned med 31%. Europa-trafikken (AEA) økte i ukene før 11. september med cirka 3%. I det påfølgende tidsrommet og frem til årsskiftet 2001 sank trafikken med 12%.

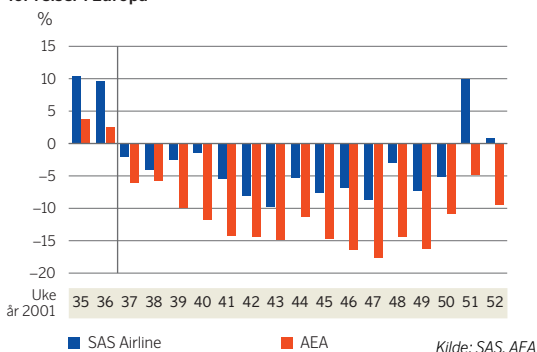
Endring i RPK (betalte passasjerkm, rutetrafikk) per uke for reiser over Nord-Atlanteren



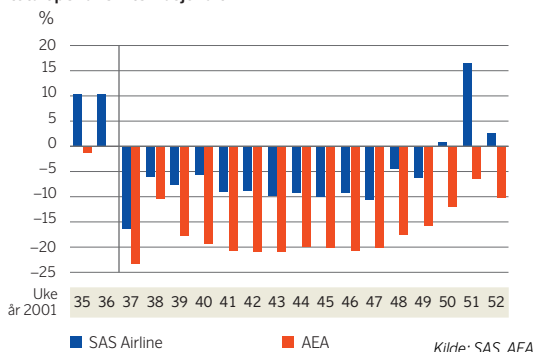
Endring i RPK (betalte passasjerkm, rutetrafikk) per uke for reiser til Asia



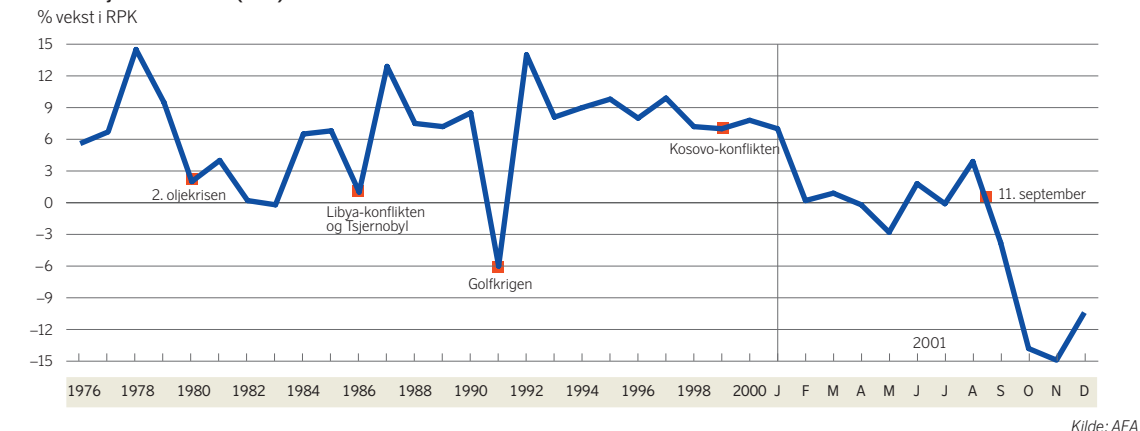
Endring i RPK (betalte passasjerkm, rutetrafikk) per uke for reiser i Europa



Endring i RPK (betalte passasjerkm, rutetrafikk) totalt per uke internasjonalt



AEA Internasjonal rutetrafikk (RPK)



Markeds- og trafikkutvikling

SAS Airlines ruteområder

SAS Airline deler inn passasjerflyvirkomheten i seks ruteområder: interkontinentale ruter, europeiske ruter, inter-skandinaviske ruter, dansk innenrikstrafikk inklusive Grønland, norsk innenrikstrafikk og svensk innenrikstrafikk.

Interkontinentale ruter

SAS Airlines interkontinentale ruter betjener de store trafikkstrømmene mellom Skandinavia og USA samt mellom Skandinavia og Asia. I USA flyr SAS på fire destinasjoner: New York, Chicago, Seattle og Washington. Ruten København-Washington ble åpnet i mai 2001 og er det siste tilskuddet på det internasjonale kartet. Asiatiske destinasjoner var Delhi, Bangkok, Singapore, Tokyo og Beijing.

Begivenhetene 11. september rammet SAS' interkontinentale trafikk hardt, hovedsakelig på USA-rutene. Asia-rutene, unntatt Tokyo, har derimot bare blitt påvirket marginalt.

Frem til august 2001 opplevde markedet Skandinavia-USA og omvendt en svekkelse. Nedgangen var på -3% totalt og -8% i forretningssegmentet. Effektene av lavkonjunktur og sviktende trafikkgrunnlag var mest merkbare på det svenske markedet. I et sviktende marked klarer imidlertid SAS Airline å ta markedsandeler på 1-2%. Det totale trafikkallet for USA-trafikken første halvår 2001 var +2% for Business Class og +9% for Economy Class, inkludert trafikken til den nye destinasjonen Washington.

Skandinavia-Asia hadde en positiv markedsutvikling frem til august 2001. Forretningstrafikken ble redusert, men totaltrafikken hadde en økning på 10%. SAS' trafikk på Asia økte i tilsvarende periode med 4% for Business Class og 1% for Economy Class. SAS tok markedsandeler innen Business Class på alle ruteområder unntatt India, men tapte noe innen Economy Class. Dette skyldes til en viss grad at det ikke har vært tilstrekkelig kapasitet

til å møte etterspørselen innen Economy Class. Dette utbedres nå gjennom den suksessive introduksjonen av Airbus A340/330 på interkontinentale ruter.

I oktober 2001 ble totalmarkedet mellom Skandinavia og USA redusert med 43%. Reduksjonen for Business Class var på 52%. SAS har tilpasset trafikkprogrammet på USA ved å legge ned ruten Oslo-New York og innstille én av to rundturer København-New York i perioden november 2001-april 2002.

Som en langsiktig virkning av endringen i reiseatferd har SAS Airline valgt å forskyve åpningen av San Francisco-ruten. USA-trafikken er strategisk viktig, spesielt til den amerikanske østkysten som er SAS Airlines hovedmarked i USA.

I løpet av året ble det besluttet å legge ned linjen København-Delhi i februar 2002. Den økonomiske nedgangen i India og den påfølgende tilbakegangen innen Business Class var hovedårsaken til rutens sviktende lønnsomhet.

Asia-rutene hadde ellers en god utvikling. I løpet av høsten fortsatte SAS Airline å ta markedsandeler, på tross av et sviktende totalmarked. Etterspørselen innen Economy Class var svært stor, og særlig ruten København-Beijing hadde en kraftig økning både for Business Class og Economy Class. Kina er et strategisk viktig marked for SAS. I 2002 vil SAS ha daglige flyginger på Kina.

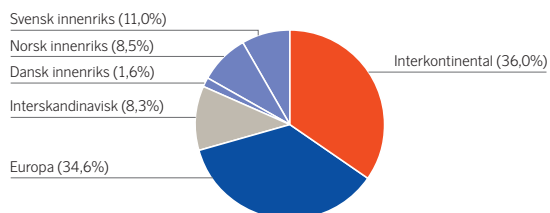
SAS fortsetter som planlagt innfasingen av Airbus A340. Dette innebærer en økning i antall seter på eksisterende ruter med cirka 40% per rute.

Europeiske ruter

De største passasjerstrømmene i SAS' Europa-trafikk går mellom Skandinavia og europeiske forretningsentra som er viktige for det skandinaviske næringslivet, som London, de store tyske byene samt Paris, Amsterdam, Brussel og Helsingfors.

SAS Airline - trafikk per ruteområde, 2001

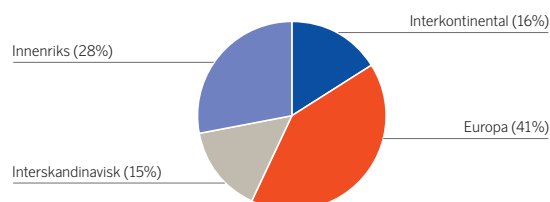
RPK, betalte passasjerkilometer



Andelen betalte passasjerkilometer (RPK) for interskandinavisk trafikk samt dansk, norsk og svensk innenrikstrafikk utgjorde 29,4% av den totale trafikken i 2001.

SAS Airline - passasjerinntekter, 2001

%



Passasjerinntekter for interskandinavisk trafikk samt dansk, norsk og svensk innenrikstrafikk utgjorde i 2001 totalt 43% av de totale passasjerinntektene.

Det totale markedet for de fleste av disse trafikkstrømmene viste en relativt lik utvikling idet de i første del av året økte relativt kraftig før de fra mai-juni 2001 ble svekket. Den totale internasjonale trafikken til og fra Skandinavia hadde derfor i første halvår 2001 bare en svak økning på cirka 1-2%. Den negative trenden med reduksjon i forretningstrafikken innen Business Class var merkbar og viste seg i en total nedgang på cirka 9%. Blant de enkelte skandinaviske markedene var nedgangen størst på det svenske. Totaltrafikken på SAS Airlines viktigste markeder til og fra Sverige sank i første halvår av 2001 med hele 7%. SAS Airline kunne i denne perioden generelt styrke sin posisjon gjennom en økning av den totale markedsandelen på cirka 1%. Andelen av de totale Business Class-reisene økte med cirka 3%.

I siste del av året ble markedsforutsetningene endret radikalt. For å tilpasse kapasiteten til den gjeldende etterspørselen vedtok SAS Airline forskjellige former for produksjonsreduksjon, dels i form av nedlegging av mindre og ulønnsomme ruter, dels i form av redusert frekvens og mindre fly på større ruter og ruteområder.

Stavanger-Aberdeen, København-Bologna/Krakow/Kaliningrad/Barcelona/Tel Aviv ble nedlagt i 2001. Videre rendyrket SAS Airline London-flygingene ved å avslutte flygingene på Stanstead-flyplassen og helt konsentrere virksomheten om London/Heathrow.

Reduksjonen i produksjon er hovedsakelig gjennomført ved en betydelig raskere utfasing av den eldre DC9-flåten enn planlagt. Introduksjonen av den nye og større flytypen Airbus A321 ble påbegynt i årets siste måneder, og fremdriften går i et noe saktere tempo enn planlagt.

Konkurransesituasjonen ble endret i løpet av høsten, på enkelte områder radikalt, og dette førte til at SAS Airline gjennomførte raske produksjonsøkninger på bl.a. destinasjonene Zürich, Brussel og London.

Interskandinaviske ruter

De interskandinaviske rutene spiller en viktig rolle, dels for å tilfredsstille transportbehovene i lokalkarkedene, og dels for å sikre vekst i det totale trafikksystemet. Gjennom et effektivt matesystem til det internasjonale trafikket via København flyplass genereres økt europeisk og interkontinentaltrafikk.

Lokalkarkedet (ikke transfertrafikk) for reiser mellom de skandinaviske landene, som utgjør cirka halvparten av den totale reisevirksomheten på disse rutene, hadde i perioden januar-august 2001 en økning på cirka 3% sammenlignet med samme periode året før.

Totalt økte trafikken i denne perioden med cirka 4%. Siden produksjonsøkningen, på grunn av forventet raskere vekst, dels i lokaltrafikk, dels i internasjonal transfertrafikk, var høyere (cirka 9%), sank kabinfaktoren. Det var hovedsakelig på det svenske markedet at utviklingen var negativ.

I oktober 2001 ble markedet redusert med 13% sammenlignet med tilsvarende periode året før. I fjerde kvartal av 2001 ble markedet redusert med cirka 13%.

SAS Airlines passasjertrafikkutvikling

| Totalt SAS Airline | 2001 | 2000 | endring i % |
|---|-------------|-------------|--------------------|
| Antall passasjerer, (000) | 23 063 | 23 240 | -0,8 |
| RPK, mill. | 22 956 | 22 647 | +1,4 |
| ASK, mill. | 35 521 | 33 782 | +5,1 |
| Kabinfaktor, % | 64,6 | 67,0 | -2,4* |
| Kabinfaktor inkl. øvrig trafikk/produksjon, % | 64,7 | 67,0 | -2,3* |
| Kabinfaktor inkl. EuroBonus-reiser, % | 68,0 | ** | ** |
| Yield, valutajustert, SEK | | | +0,7 |
| Business Class, andel RPK i % | 27,4 | 29,0 | -1,6* |
| Interkontinentale ruter | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 1 220 | 1 201 | +1,6 |
| RPK, mill. | 8 264 | 8 150 | +1,4 |
| ASK, mill. | 10 526 | 10 110 | +4,1 |
| Kabinfaktor, % | 78,5 | 80,6 | -2,1* |
| Yield, valutajustert | | | -0,7 |
| Europeiske ruter | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 7 838 | 7 650 | +2,5 |
| RPK, mill. | 7 937 | 7 702 | +3,1 |
| ASK, mill. | 13 588 | 12 527 | +8,5 |
| Kabinfaktor, % | 58,4 | 61,5 | -3,1* |
| Yield, valutajustert | | | -2,6 |
| Interskandinaviske ruter | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 4 003 | 4 255 | -5,9 |
| RPK, mill. | 1 900 | 1 874 | +1,4 |
| ASK, mill. | 3 343 | 3 108 | +7,6 |
| Kabinfaktor, % | 56,8 | 60,3 | -3,5* |
| Yield, valutajustert | | | -0,4 |
| Danske innenriksruter inkl. Grønland | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 955 | 980 | -2,5 |
| RPK, mill. | 365 | 372 | -1,9 |
| ASK, mill. | 559 | 550 | +1,6 |
| Kabinfaktor, % | 65,3 | 67,6 | -2,3* |
| Yield, valutajustert | | | +4,5 |
| Norske innenriksruter | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 3 839 | 3 850 | -0,3 |
| RPK, mill. | 1 962 | 1 977 | -0,7 |
| ASK, mill. | 3 300 | 3 466 | -4,8 |
| Kabinfaktor, % | 59,5 | 57,0 | +2,4* |
| Yield, valutajustert | | | +12,2 |
| Svenske innenriksruter | | | |
| Antall passasjerer, (000) | 5 209 | 5 305 | -1,8 |
| RPK, mill. | 2 528 | 2 572 | -1,7 |
| ASK, mill. | 4 204 | 4 020 | +4,6 |
| Kabinfaktor, % | 60,1 | 64,0 | -3,9* |
| Yield, valutajustert | | | +1,1 |

* Endring i prosentenheter. ** Opplysningene er ikke tilgjengelige. Definisjoner og begreper, se side 116.

Også på dette markedet ble det gjennomført en produksjonstilpasning.

Innenriksruter

Dansk innenrikstrafikk inkl. Grønland

Den danske innenrikstrafikken som for en stor del fungerer som matetrafikk til SAS Airlines internasjonale trafikksystem i København, har i likhet med trafikken på Grønland utviklet seg positivt. Den tidligere negative trenden i

dansk flytrafikk, som skyldtes forbedret infrastruktur for landtrafikken, har stabilisert seg, og det rene lokalmarkedet har økt noe sammenlignet med foregående år. Størstedelen av økningen på de danske rutene utgjøres imidlertid hovedsakelig av en stadig økende transfertrafikk. For ytterligere å styrke transferstrømmen til og fra Jylland vedtok SAS Airline å fly mellom København og Billund. Fem daglige avganger startet i januar 2002.

Norsk innenrikstrafikk

Det totale innenriksmarkedet i Norge ble redusert med cirka 5% i 2001. I samme periode økte SAS Airline sin trafikk med 1%. Nedgangen i totalmarkedet er jevnt fordelt over hele landet og skyldes at lavprismarkedet er redusert med 8%. Denne reduksjonen skyldes i stor grad økt avgiftsbelastning og påfølgende prisøkninger fra 1. april. Vesentlige prisøkninger i størrelsesorden 25-30% de siste to årene har også bidratt til nedgangen i volum.

Fullprismarkedet ligger totalt sett på nivå med foregående år, men har hatt en svakere utvikling. SAS' fullpristrafikk har vært stabil og hatt en vekst på cirka 3% i 2001.

Årsaken til den positive utviklingen er en forbedring av SAS Airlines posisjon på markedet i Sør-Norge, som er det viktigste markedet når det gjelder både innenriks- og utenrikstrafikken.

Svensk innenrikstrafikk

Det svenske innenriksmarkedet har de siste årene vokst kraftig. I 2001 ble denne utviklingen brutt. Året begynte

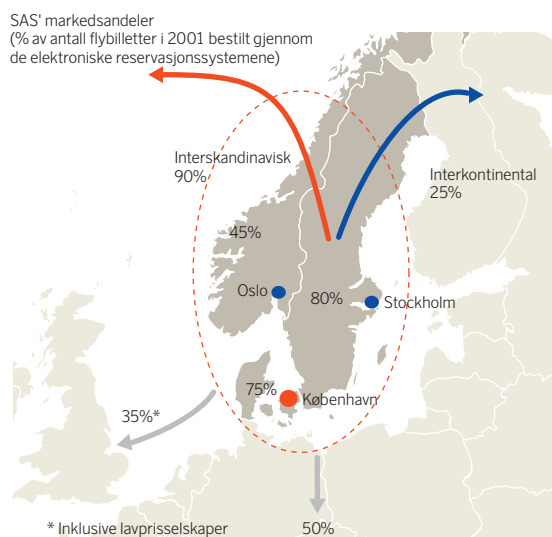
med et sterkt første kvartal. Utover høsten inntraff en merkbart reduksjon i veksten. Denne reduksjonen kunne forutses allerede mot slutten av sommeren. Antallet innenrikspassasjerer i 2001 utgjorde totalt cirka 7,5 millioner, en nedgang på cirka 2% sammenlignet med foregående år. Privatreiser er redusert mer enn forretningsreiser. Siden november er antallet avganger blitt færre for å møte den reduserte etterspørselen.

SAS Airline flyr i dag på 15 destinasjoner i Sverige. På strekningen Stockholm-Umeå har Falcon Air lagt ned sine flyginger, og dermed dekkes hele denne rutens trafikkbehov av SAS Airline. På det svenske innenriksmarkedet konkurrerer SAS Airline med Malmö Aviation som flyr fra Bromma til Göteborg og Malmö. Et nytt selskap, Nordic Airlink, begynte i november å fly på Stockholm-Luleå. Totalt sett har SAS Airline en markedsandel på cirka 80%.

Dommen til den svenske Marknadsdomstolen innebar at SAS f.o.m. 28. oktober 2001 ikke kan gi EuroBonus-poeng på konkurranseutsatte svenske innenriksruter for uttak av bonusreiser. Per i dag gjelder dette forbudet rutene fra Stockholm til Göteborg, Malmö og Luleå.

1. januar 2001 reduserte SAS Airline prisene med 6% som en konsekvens av riksdagens vedtak om å senke momssatsen for kollektivtransport fra 12% til 6%. Resten av året ble det gjennomført prisøkninger som følge av økte kostnader i forbindelse med ekstra sikkerhetstiltak.

SAS Airlines markedsposisjon i Skandinavia



Figuren ovenfor viser SAS Airlines markedsandel på innenriksmarkedene i de skandinaviske landene, interskandinavisk (90%), for trafikken på Storbritannia (35%), Europa (50%) og den interkontinentale trafikken (25%) på grunnlag av bestillinger i reservasjonssystemene. Bl.a. gjennom investeringen i den nye interkontinentale flåten er målsetningen å øke markedsandelen interkontinentalt til 30-35%.

SAS Airlines utvidede hjemmemarked omfatter mer enn 100 millioner innbyggere



I Skandinavia bor det cirka 18 millioner mennesker. I SAS Airlines naturlige opptaksområde for passasjertrafikk inngår også Finland, de baltiske landene, den nordlige delen av Polen og den nordlige delen av Tyskland. Dette har SAS Airline definert som sitt utvidede hjemmemarked, et marked som har mer enn 100 millioner innbyggere.

SAS Airline – Operasjonelle nøkkeltall

Tiårsoversikt

(inkl. SAS Cargo)

| Trafikk/Produksjon | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 | 1992 ² |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------------|
| Antall trafikerte steder ¹ | 94 | 92 | 97 | 101 | 102 | 104 | 98 | 96 | 100 | 98 |
| Antall flyginger, rutetrafikk | 334 039 | 343 482 | 343 611 | 328 327 | 320 410 | 309 636 | 295 028 | 297 688 | 314 940 | * |
| Flykilometer, rutetrafikk (mill.) | 265,1 | 263,4 | 261,1 | 251,9 | 244,3 | 235,7 | 218,5 | 217,2 | 225,6 | 202,9 |
| Flytimer i luften, rutetrafikk (000) | 412,1 | 417,4 | 417,2 | 403,6 | 390,4 | 375,5 | 352,6 | 350,2 | 367,9 | 326,0 |
| Antall transporterte pass., totalt (000) ³ | 23 243 | 23 395 | 22 225 | 21 699 | 20 797 | 19 828 | 18 835 | 18 823 | 18 619 | 16 808 |
| Tilbudte tonnkm, totalt (mill.) | 4 846,3 | 4 621,5 | 4 621,3 | 4 501,1 | 4 346,0 | 4 130,8 | 3 586,2 | 3 514,0 | 3 576,4 | 3 389,8 |
| Tilbudte tonnkm, rutetrafikk | 4 798,3 | 4 584,3 | 4 560,9 | 4 459,0 | 4 290,6 | 4 092,6 | 3 546,2 | 3 500,8 | 3 566,6 | 3 345,0 |
| Tilbudte tonnkm, annet | 48,0 | 37,2 | 60,4 | 42,1 | 55,4 | 38,7 | 40,0 | 13,2 | 9,8 | 44,8 |
| Betalte tonnkm, rutetrafikk (mill.) | 3 034,0 | 3 016,7 | 2 834,5 | 2 680,0 | 2 571,5 | 2 392,2 | 2 172,7 | 2 163,2 | 2 106,9 | 1 929,9 |
| Passasjerer og overvektsbagasje | 2 263,9 | 2 204,2 | 2 041,9 | 1 877,1 | 1 827,7 | 1 754,6 | 1 670,4 | 1 666,8 | 1 637,3 | 1 488,0 |
| Frakt | 717,6 | 758,4 | 741,4 | 755,7 | 693,7 | 590,4 | 452,8 | 445,9 | 420,4 | 391,7 |
| Post | 52,5 | 54,1 | 51,2 | 47,2 | 50,1 | 48,2 | 49,5 | 50,5 | 49,2 | 50,2 |
| Total lastfaktor, rutetrafikk (%) | 63,2 | 65,8 | 62,1 | 60,1 | 59,9 | 58,5 | 61,3 | 61,8 | 59,1 | 57,7 |
| Tilbudte setekm, rutetrafikk (mill.) ³ | 35 981 | 34 189 | 33 910 | 31 766 | 31 333 | 30 646 | 28 447 | 28 154 | 28 581 | 26 396 |
| Betalte passasjerkm, rutetrafikk, mill. (%) ³ | 23 296 | 22 923 | 21 707 | 20 883 | 20 339 | 19 487 | 18 506 | 18 466 | 18 138 | 16 554 |
| Kabinfaktor, rutetrafikk (%) ³ | 64,7 | 67,0 | 64,0 | 65,7 | 64,9 | 63,6 | 65,1 | 65,6 | 63,5 | 62,7 |
| Business Class, andel bet. passasjerkm (%) | 27,4 | 29,0 | 29,1 | 31,0 | 31,7 | 31,5 | 32,0 | 30,7 | 28,7 | 27,5 |
| Gjennomsnittlig passasjerstrekning rutetrafikk (km) | 1 010 | 974 | 966 | 971 | 986 | 990 | 989 | 983 | 976 | 990 |
| Trafikkinntekt/Betalte tonnkm (SEK) | 11,96 | 11,63 | 11,42 | 11,90 | 11,94 | 11,77 | 12,91 | 12,07 | 11,24 | 10,48 |
| Passasjerinntekt/Betalte passasjerkm, rutetrafikk (SEK) | 1,48 | 1,38 | 1,36 | 1,35 | 1,34 | 1,31 | 1,39 | 1,29 | 1,21 | 1,06 |
| Passasjerinntekt/Tilbudte setekm, rutetrafikk (SEK) | 0,96 | 0,93 | 0,86 | 0,89 | 0,87 | 0,83 | 0,90 | 0,85 | 0,77 | 0,66 |
| Flydriftskostn./Tilbudte tonnkm, rutetrafikk (SEK) | 8,72 | 7,96 | 7,39 | 7,17 | 6,73 | 6,53 | 7,17 | 7,21 | 6,69 | 6,18 |
| Betalte tonnkm/Ansatt, rutetrafikk (000) | 85,2 | 126,9 | 121,4 | 127,6 | 129,4 | 119,6 | 119,1 | 115,9 | 108,4 | 93,5 |
| Betalte passasjerkm/Ansatt, rutetrafikk (000) | 1 022,9 | 952,6 | 906,4 | 994,1 | 1 023,6 | 1 025,9 | 1 014,0 | 989,5 | 933,1 | 802,0 |
| Flydrivstoffpris (cent/gallon) | 89 | 94 | 60 | 66 | 75 | 78 | 67 | 66 | 71 | 76 |
| CO ₂ , gram/betalt passasjerkm | 176 | 179 | 192 | 196 | 194 | 193 | 184 | 181 | 188 | 178 |
| Punktligthet (% innen 15 minutter) | 85,1 | 88,0 | 83,5 | 82,7 | 88,0 | 87,8 | 87,6 | 91,3 | 90,0 | 90,6 |
| Regularitet (%) | 97,7 | 98,3 | 97,8 | 98,1 | 99,0 | 98,7 | 97,5 | 98,7 | 98,7 | 99,0 |
| Break even-lastfaktor (%) ⁴ | | | | | | | | | | |
| SAS Airline | 72,9 | 68,4 | 64,7 | 60,3 | 56,4 | 55,5 | 55,5 | 59,7 | 59,5 | 61,6 |
| AEA | * | 66,5 | 67,4 | 62,7 | 64,6 | 64,0 | 63,9 | 65,7 | 65,5 | 63,8 |
| IATA | * | 63,0 | 61,4 | 60,1 | 61,1 | 60,8 | 59,5 | 61,0 | 61,8 | 61,0 |

¹ Destinasjoner trafikert av SAS-fly (sommerperioden).

² Tallene inkluderer 7 måneder av Linjeflygs trafikk og produksjonstall.

³ Inklusive annen trafikk/produksjon.

⁴ Break even-lastfaktor.

* Opplysningene er ikke tilgjengelige.

Definisjoner og begreper, se side 116.

SAS Airlines flyflåte

A340-300 – Det nye flyet for SAS Airlines interkontinentale ruter

I 2001 begynte SAS å fase inn langdistanseflyet Airbus A340-300, som sammen med Airbus A330-300 vil erstatte Boeing 767-300ER, som har vært en del av SAS Airlines flyflåte fra 1989. Fire A340-300 ble levert i andre halvår av 2001. Det første flyet var i interkontinental trafikk i løpet av september 2001. Etter å ha utnyttet en opsjon i året som gikk, er ordrene kommet opp i totalt 11 fly. SAS Airline har opsjon på ytterligere 6 fly.

Passasjerkomforten vil bli forbedret sammenlignet med i dag når de nye flyene introduseres. Business Class-komforten økes ytterligere, og en del av økonomiklassen blir «Economy Extra». A330-300 og A340-300 har identisk flykropp, og får en i prinsippet lik passasjerkabin. Det som vesentlig skiller flyene, er antallet motorer og rekkevidde. A340-300 har fire motorer og er bygd for å fly svært lange strekk med full last. A330-300 har på sin side to motorer og er optimert for kortere interkontinentale strekk. Samme besetning er sertifisert for å fly både A330 og A340.

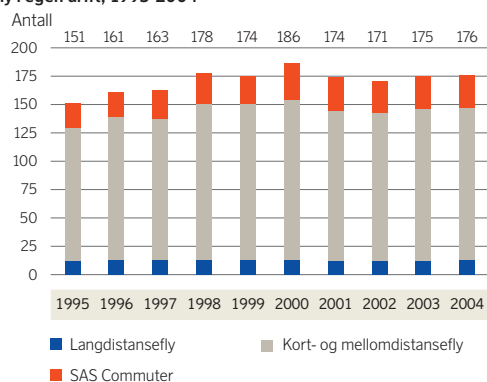
A330-300 og A340-300 har cirka 40% flere seter enn 767-300ER. Det er 261 seter i de nye flyene sammenlignet med cirka 189 i dagens fly. Også fraktkapasiteten øker. Den effektive økningen blir i de fleste tilfeller 40%-45%, men blir enda større i de tilfellene der Boeing 767 har hatt begrensninger i rekkevidden.

De første flyene er benyttet til Delhi, Beijing, Bangkok/Singapore.

Configuration 2000 for SAS Airlines Europa-ruter

I 2002 blir prosjektet «Configuration 2000» sluttført, noe som innebærer at SAS Airline bygger om 72 MD-80 og MD-90 slik at flyene får flere seter. I alt får SAS Airline-systemet ytterligere setekapasitet tilsvarende omtrent tre fly.

Fly i egen drift, 1995-2004



Til tross for «Configuration 2000» er det også behov for større fly som kan trafikere enkelte Europa-ruter. Det trengs større fly på grunn av at start- og landingstider er begrenset på visse flyplasser. Det hittil største Europa-flyet, MD-90, har 147 seter i den nye konfigurasjonen.

A321-200 – SAS Airlines nye store Europa-fly

Mot denne bakgrunnen besluttet SAS Airline i 1999 å skaffe et større fly for Europa-flyginger, og det ble derfor plassert en ordre på 12 A321-200 hos Airbus. De første tre A321 ble fasett inn i flyflåten i siste kvartal av 2001. A321 i SAS Airlines versjon er utstyrt med såkalte flex-seter, noe som innebærer at kabinstørrelsen kan varieres mellom 160 og 184 seter avhengig av behovet for Business Class-seter på lange Europa-ruter. En typisk størrelse blir 174 seter. De første A321-200 vil i hovedsak trafikere det såkalte hovedstadstriangelet mellom København, Oslo og Stockholm.

Til tross for nedgangen i trafikken i andre halvdel av 2001 vil SAS Airline dra nytte av investeringene i større fly. Det blir mulig å redusere antall flyginger mellom visse byer, og derved gjennomføre innsparinger. SAS Airline flyr for eksempel på hverdager 20 turer om dagen mellom København og Stockholm. Antallet flyginger kan nå reduseres uten at situasjonen egentlig blir verre for kundene.

SAS Airlines flyflåte, 31. desember 2001

| | Eide ³ des 00 | Totalt des 00 | Eide ³ des 01 | Inn- leide | Totalt des 01 | Ut- leide | Ordre ² |
|------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|---------------|------------------|--------------|--------------------|
| Airbus A340-300 | | | 3 | 1 | 4 | | 3 |
| Airbus A330-300 | | | | | | | 4 |
| Airbus A321-200 | | | 3 | | 3 | | 9 |
| Boeing 767-300ER | 4 | 13 | 3 | 9 | 12 | | |
| Boeing 737-600 | 15 | 30 | 12 | 18 | 30 | | |
| Boeing 737-700 | 6 | 6 | 5 | 1 | 6 | | |
| Boeing 737-800 | 13 | 13 | 12 | 5 | 17 | | 6 |
| Douglas MD-81 | 9 | 19 | 6 | 10 | 16 | | |
| Douglas MD-82 | 13 | 28 | 16 | 15 | 31 | | |
| Douglas MD-83 | 2 | 2 | 2 | | 2 | | |
| Douglas MD-87 | 11 | 18 | 10 | 6 | 16 | | |
| Douglas MD-90-30 | 8 | 8 | 8 | | 8 | | |
| Douglas DC-9-21 | | | 2 | | 2 | | |
| Douglas DC-9-41 | | 19 | | 12 | 12 | | |
| Douglas DC-9-81 | | 1 | | | 1 | | |
| Embraer ERJ 145 | | 2 | | 3 | 3 | | |
| Fokker F28 | 9 | 9 | 8 | | 8 | | |
| Fokker F50 | 7 | 19 | 7 | 2 | 9 | 21 | |
| deHavilland Q400 | 5 | 11 | 6 | 17 | 23 | | 5 |
| SAAB 2000 | | 3 | | | 3 | | |
| Totalt | 102 | 203 | 101 | 99 | 200 | 2 | 27 |

¹ airBaltic

² Inklusive fly som forventes levert på operasjonell leasing.

³ Eide/finansielt leasede fly.

Flyoverskudd og leveringsutsettelse

SAS Airline kuttet kraftig i sitt trafikkprogram som følge av nedgangen i markedet på høsten 2001. Nedskjæringene i det interkontinentale trafikkprogrammet gjorde at det ble et overskudd av to fly av typen Boeing 767.

I kortdistanseflåten har alle fly som hittil er blitt tatt ut av drift, vært av typen DC-9-41. Alle DC-9-41 er innleide og vil bli levert tilbake til sine eiere i 2002. Et overskudd av MD-80 og/eller Boeing 737 vil svært sannsynligvis oppstå i 2002 i takt med at leveransene av A321 og Boeing 737 går sin gang.

Mot denne bakgrunnen har SAS Airline bedt om og fått utsettelse i sine leveranser fra både Airbus og Boeing.

Tilbakeleveringer av fly som har vært utleid, øker det flyoverskuddet som har oppstått på grunn av nedskjæringene i trafikkprogrammet. I store deler av 2001 hadde SAS Airline utleid seks F28-4000 til Air Botnia. De ble levert tilbake til SAS Airline før årsskiftet.

Flyflåtens utvikling i 2001

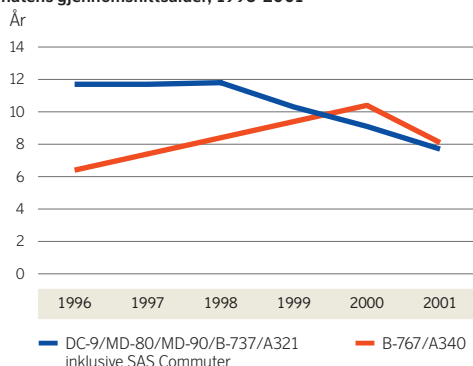
SAS' flyflåte ble redusert med tre enheter i år 2001, og den omfattet 200 fly ved årets utgang. 26 av disse flyene ble ikke benyttet i egen drift. To fly ble utleid, og de øvrige utgjorde overskudd eller ble satt i stand for tilbakelevering til eieren.

Fra slutten av 2000 leide SAS Airline noen få Embraer 145 (jet med 48 seter) av Skyways på «wet lease»-basis. Skyways utfører flyginger med eget personale på oppdrag fra SAS Airline. Antallet innleide Skyways-fly økte fra to til tre i år 2001.

I årets løp ble 23 fly faset inn i flåten, mens 26 fly ble faset ut. Ett gikk tapt ved havariet i Milano. En F28-4000 ble solgt og 25 innleide fly ble levert tilbake til sine eiere: én Boeing 767-300, én MD-87, én DC-9-81, sju DC-9-41, to DC-9-21, ti Fokker F50, og tre SAAB 2000. Ved årsskiftet var to fly utleid, noe som var seks mindre enn året før.

SAS Airline fikk levert 23 nye fly i løpet av året: fire Airbus A340-300, tre A321-200, fire Boeing 737-800 samt 12 deHavilland Q400 som benyttes av SAS Commuter.

Flyflåtens gjennomsnittsalder, 1996-2001



Gjennomsnittsalderen på flyene i SAS Airlines virksomhet inklusive SAS Commuter var 7,7 år.

SAS gjennomførte i løpet av året sale/leaseback-transaksjoner for til sammen 14 fly: én A340-300, én Boeing 767-300, fem Boeing 737-800, én Boeing 737-700, tre Boeing 737-600 samt tre Q400. Ved utgangen av året var SAS eier av 101 av 200 fly.

Ved årsskiftet hadde SAS Airline 27 fly på fast ordre til en verdi av i alt cirka 1,5 milliarder USD.

DC-9-41 – En trofast tjener forlater flyflåten

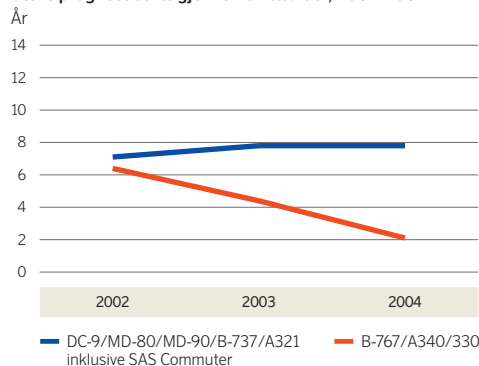
I januar 2002 ble den siste flygingen med DC-9-41 utført. Ved denne flygingen ble en historisk epoke avsluttet. SAS Airline har fløyet DC-9-fly i nærmere 35 år. Den første SAS Airline-flygingen med en DC-9 fant sted 7. oktober 1967 med et fly som var leid fra Swissair. De DC-9ene som SAS Airline hadde bestilt fra Douglas Aircraft, begynte å leveres i slutten av 1968, og i alt ble det levert 61 fly mellom 1968 og 1979.

Redusert miljøpåvirkning

I år 2001 besluttet ICAO å innføre en ny og mer krevende støysertifiseringsstandard for nye flytyper. Den vil bli kalt kapittel 4 og ligger på et nivå som er cirka 3 dB lavere enn nåværende kapittel 3. De flyene som SAS Airline er i ferd med å kjøpe inn – A321, A330, A340, Boeing 737 og deHavilland Q400, har alle lavere støynivå enn den nye standarden. Videre vedtok ICAOs medlemsstater en resolusjon som skal regulere andre støyreducerende tiltak på flyplassene. Denne resolusjonen overføres nå av EU til et direktiv som kan føre til visse restriksjoner ved de mest utsatte flyplassene i Europa. SAS' flyflåte vil trolig ikke bli berørt av dette direktivet.

Den fortsatte moderniseringen av SAS Airlines flyflåte førte til at drivstofforbruket og dermed CO₂-utslippene sank med 4,6% per setekilometer (ASK), det til tross for det synkende trafikkgrunnlaget med 1,3% per betalende passasjer (RPK).

Flyflåtens prognostiserte gjennomsnittsalder, 2002-2004



Gjennomsnittsalderen for den samlede flyflåten vil i år 2002 være 7,0 år og i år 2004 7,4 år.

SAS Airlines flyflåte i trafikk per 31. desember 2001



Airbus A340-300

Antall fly: 4
Antall seter: 261
Maks. startvekt: 275,0 tonn
Maks. lastevekt: 43,0 tonn
Lengde: 63,7 m
Vingspenn: 60,3 m
Marsjfart: 875 km/t/545 mph
Rekkevidde: 12 800 km
Drivstofforbruk: 0,034 liter/setekm
Motor: CFM56-5C4



Airbus A321-200

Antall fly: 3
Antall seter: 160-184
Maks. startvekt: 85,0 tonn
Maks. lastevekt: 19,0 tonn
Lengde: 44,5 m
Vingspenn: 34,1 m
Marsjfart: 840 km/t
Rekkevidde: 3 000 km
Drivstofforbruk: 0,036 liter/setekm
Motor: CFM56-5C4



Boeing 767-300 ER

Antall fly: 12
Antall seter: SAS' versjon 188-204
Maks. startvekt: 185 tonn
Maks. lastevekt: 37,4 tonn
Lengde: 54,9 m
Vingspenn: 47,6 m
Marsjfart: 860 km/t/535 mph
Rekkevidde: 10 500 km
Drivstofforbruk: 0,038 liter/setekm
Motor: P&W 4060



Boeing 737-600/700/800

Antall fly: 30/6/17
Antall seter: 91-103/116-137/179
Maks. startvekt: 57,6-59,9/61,7/70,6 ton
Maks. lastevekt: 13,0/15,5/19,5ton
Lengde: 31,2/33,6/39,5 m
Vingspenn: 34,3 m
Marsjfart: 850 km/t/530 mph
Rekkevidde: 1 900/1 400 km
Drivstofforbruk: 0,045 liter/setekm
Motor: CFM56-7B



MD-87

Antall fly: 16
Antall seter: SAS' versjon 110-125
Maks. startvekt: 61,2 tonn
Maks. lastevekt: 14,8 tonn
Lengde: 39,8 m
Vingspenn: 32,9 m
Marsjfart: 815 km/t/505 mph
Rekkevidde: 3 500 km
Drivstofforbruk: 0,047 liter/setekm
Motor: P&W JT8D-217C



MD-81/82/83

Antall fly: 16/31/2
Antall seter: SAS' versjon 141/145
Maks. startvekt: 63,5/67,8/72,6 tonn
Maks. lastevekt: 14,6/17,1/16,4 tonn
Lengde: 45,1 m
Vingspenn: 32,9 m
Marsjfart: 815 km/t/505 mph
Rekkevidde: 2 600/3 200/4 300 km
Drivstofforbruk: 0,045/0,047/0,045 liter/setekm
Motor: P&WJT8D-217C/-219



MD-90-30

Antall fly: 8
Antall seter: SAS' versjon 141/147
Maks. startvekt: 70,8 tonn
Maks. lastevekt: 16,0 tonn
Lengde: 46,5 m
Vingspenn: 32,9 m
Marsjfart: 815 km/t/505 mph
Rekkevidde: 2 800 km
Drivstofforbruk: 0,041 liter/setekm
Motor: IAE V2525-D5



DC-9-41

Antall fly: 12
Antall seter: SAS' versjon 105
Maks. startvekt: 51,5 tonn
Maks. lastevekt: 12,5 tonn
Lengde: 38,3 m
Vingspenn: 28,5 m
Marsjfart: 815 km/t
Rekkevidde: 2 600 km
Drivstofforbruk: 0,054 liter/setekm
Motor: P&W JT8D-9/-11



deHavilland Q400

Antall fly: 23
Antall seter: SAS' versjon 72
Maks. startvekt: 29,0 tonn
Maks. lastevekt: 7,3 tonn
Lengde: 32,8 m
Vingspenn: 28,4 m
Marsjfart: 660 km/t/410 mph
Rekkevidde: 1 000 km
Drivstofforbruk: 0,045 liter/setekm
Motor: P&W 150A



Fokker F50

Antall fly: 9
Antall seter: SAS' versjon 46-50
Maks. startvekt: 20,8 tonn
Maks. lastevekt: 4,9 tonn
Lengde: 25,3 m
Vingspenn: 29,0 m
Marsjfart: 520 km/t/320 mph
Rekkevidde: 1 400 km
Drivstofforbruk: 0,038 liter/setekm
Motor: P&W 125B

Medarbeidere i SAS Airline

Medarbeiderne i SAS Airline har vært med på et år som har stilt store utfordringer til alle. Fra et ekspansivt fremtidsprogram i begynnelsen av 2000 til omfattende stagnasjon i hele flybransjen senere på året.

En ny organisasjon og delvis nye arbeidsformer er blitt innført. Verden har vært rystet av terroristugjeringen i USA og terroristtrusler i store deler av verden. Medarbeiderne har tross all turbulens lyktes i å møte kundene på en profesjonell måte. Å ta hånd om kundene og yte den beste service i alle tenkelige situasjoner, har derfor virkelig vært omsatt i praksis dette året i SAS Airline.

Mange medarbeidere har på ulike måter deltatt i arbeidet i forbindelse med ulykken i Milano i begynnelsen av oktober 2001 og vært til støtte for de pårørende. Disse medarbeiderne har vist både kompetanse og empati i de vanskelige situasjonene.

SAS Airlines medarbeiderpolicy

Medarbeiderne møter kundens forventninger og er bedriftens fremste konkurransemiddel.

Antall ansatte

SAS Airline hadde per 31. desember 2001 totalt 25 488 ansatte. Fordelingen blant medarbeiderne viste at 44,5% var kvinner. Omregnet til heldagsjobber, var det 22 364 (23 777) gjennomsnittlig antall ansatte i forretningsområdet i 2001.

Personalutskiftningen i Skandinavia på ulike aldersgrupper utgjorde 4,1% (6,6) i løpet av året. Gjennomsnittsalderen for ansatte i Skandinavia var 39,9 år (40,4). I diagrammet nederst til høyre vises personalets aldersfordeling.

Rekruttering

SAS Airline gjennomførte i begynnelsen av 2001 en omfattende rekruttering av flygende medarbeidere og salgsmedarbeidere for å møte den planlagte utvidelsen. Denne rekrutteringen stoppet helt opp på høsten 2001 i forbindelse med SAS Airlines forbedringstiltak. Utdan-

ningsvirksomheten ble avbrutt for nyansatte, og både medarbeidere på prøvetid og i midlertidige stillinger ble oppsagt.

Dette har foregått på en seriøs og respektfull måte for bl.a. å sikre at berørte medarbeidere kan tenke seg å komme tilbake til SAS Airline dersom markedet endres og det oppstår rekrutteringsbehov.

Forbedringstiltak

På senhøsten 2001 ble et omfattende arbeid påbegynt for å forbedre SAS Airlines økonomi. En del av tiltakene innebærer at 3 500 overtallige stillinger i virksomheten skal fjernes. Videre skal produktiviteten blant alle ansatte høynes ved å tilpasse arbeidstiden til produksjonen, innføre forbedret teknologi og mer effektive arbeidsmetoder. En del av disse tiltakene har gått ut på å fryse lønninger og avstå fra lønninger som allerede har vært forhandlet frem.

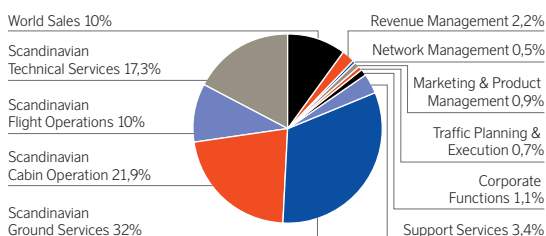
Arbeidet med SAS' resultatforbedringstiltak er omfattende og utføres med stor intensitet, og alle medarbeidergrupper og ledere er involvert. Alle i SAS Airline omfattes. Det betyr også at ikke bare produksjonsrelaterte virksomheter har vært berørt, men også funksjoner ved hovedkontorene. Øvrig administrasjon i SAS Airline er også blitt berørt av kostnadsbesparelser og redusert bemanning.

Utvikling og forandring

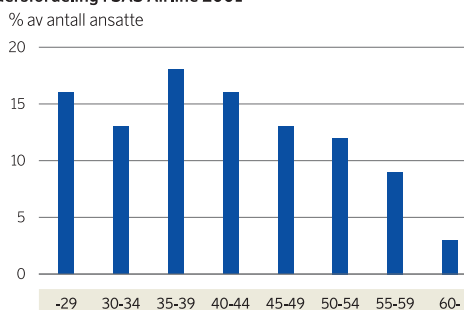
SAS Airline undersøker hvert år hvordan medarbeiderne opplever sin arbeidssituasjon og sine forutsetninger for å gjennomføre arbeidet i den årlige PULS-målingen (Personalundersøkelse om livet i SAS).

Målingene for 2001 viste at resultatet ble forbedret med 2 enheter, noe som betyr en forbedring på 1% sammenlignet med året før. PULS-målingene ble utført i begynnelsen av andre kvartal i 2001 og før de dramatiske hendelsene som senere på året rammet SAS Airline og flybransjen.

Fordeling av ansatte per enhet i %



Aldersfordeling i SAS Airline 2001



Formålet med PULS er å bidra til at SAS skal fremstå som en stadig mer attraktiv arbeidsgiver. PULS vil bli endret ved at sammenhengen mellom motiverte medarbeidere, fornøyde kunder og et godt økonomisk resultat skal bli enda tydeligere. Deltakelsen i PULS skal i løpet av en periode på tre år øke med minst 10 prosentenheter til en deltakelse på 80%.

Antall utviklingssamtaler som lederne har hatt med sine medarbeidere, har i løpet av 2001 økt med 4 prosentenheter til 68%.

Utdanningsinnsats

I forbindelse med terrorangrepene i verden er flysikkerheten blitt ytterligere skjerpet. Derfor har SAS Airline satset på fortsatt og utvidet engasjement i sikkerhetsspørsmål og et stort antall utdanningsaktiviteter innen sikkerhet.

Arbeidsskader

Antall arbeidsskader økte gjennom året sammenlignet med fjoråret, men sett i forhold til antall medarbeidere, er de blitt redusert i 2001.

Antall arbeidsskader i forhold til H-verdi*

| | Arbeidsskader | | H-verdi | |
|---------|---------------|------|---------|------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Danmark | 245 | 214 | 17,8 | 16,6 |
| Norge | 102 | 82 | 8,1 | 8,5 |
| Sverige | 59 | 64 | 3,6 | 4,2 |
| Totalt | 406 | 360 | 9,5 | 9,7 |

* Antall arbeidsskader i forhold til antall arbeidstimer.

Arbeidsmiljøspørsmål

I løpet av våren har SAS Airline gjennomført et omfattende program med seminarer for alle piloter for å øke engasjementet i forbindelse med SAS' mål, strategier og økonomi, flysikkerhet, kundetilfredshet og pilotrollen. Nesten 1 000 piloter deltok på et to dagers seminarprogram, og responsen fra pilotene har vært veldig positiv. Det åpnet også for muligheten til å treffe toppledelsen for å diskutere dagens og fremtidens situasjon for SAS Airline og flymarkedet generelt.

I løpet av året er det også blitt gjennomført et omfattende nakke-/ryggprosjekt blant 800 medarbeidere på Arlanda stasjon. Både funksjonærer og arbeidere har deltatt, og rundt 100 medarbeidere er blitt behandlet med godt resultat. Prosjektet fortsetter med å identifisere stressrelaterte plager i samme gruppe for siden å kunne bearbeide problemene og behandle dem som har slike problemer.

I kabinorganisasjonen med cirka 3 500 kabinmedarbeidere, er man i gang med å utvikle et nytt ruteplansystem, CAS. Det er planlagt at dette verktøyet tas i bruk i juni 2002. På høsten 2002 vil PBS (Preferential Bidding System) bli iverksatt.

Prosjekt for redusert sykefravær

Det arbeidet som ble påbegynt i 2000 for å redusere sykefraværet blant medarbeiderne i enkelte kabingrupper, pågår fortsatt. Det pågår prosjekter for å redusere sykefraværet også blant andre medarbeidergrupper.

I 2001 økte allikevel det totale sykefraværet med 0,6 prosentenheter til 6,9%.

Målet er å ha redusert det totale sykefraværet til 5% i 2003, noe som er et lavt tall på det skandinaviske arbeidsmarkedet.

Sykefravær i %

| | 2001 | 2000 |
|--------------|------|------|
| Arbeidere | 7,6 | 7,5 |
| Funksjonærer | 6,0 | 5,6 |
| Kabinansatte | 9,2 | 8,1 |
| Piloter | 4,3 | 2,8 |
| Totalt | 6,9 | 6,3 |

Omkomne i arbeidsulykker

Seks av SAS Airlines medarbeidere døde i ulykken på Linate-flyplassen i Milano. Den tragiske hendelsen var et stort tap for både de avdødes slektninger og venner, og for deres arbeidskamerater.

Faglig samarbeid

SAS' nye ledelse har i løpet av året etablert et samarbeidsforum med de største fagorganisasjonene i Skandinavia for å skape en dialog rundt de endringsaktivitetene som selskapet gjennomgår. Arbeidet i samarbeidsgrupper der fagforeningene deltar, har i første halvdel av året vært dominert av SAS konsernets organisasjonsendringer.

I siste halvdel av 2001 har bransjens og SAS Airlines markeds- og prisutvikling vært drøftet, samt det tilliggende arbeidet med økt effektivisering og kostnadskontroll. Den virkeligheten som flybransjen har erfart høsten 2001, har ført til at fagorganisasjonene har måttet revurdere sine standpunkter. SAS Airlines ledelse har gjennomført et omfattende informasjons- og kommunikasjonsarbeid om SAS Airlines og flybransjens forutsetninger.

SAS Airlines distribusjonskanaler

Distribusjonskanalene er en sentral del av et flyselskaps konkurransevne. Gjennom effektiv distribusjon bygges det både kort- og langsiktige kunderelasjoner, som i sin tur påvirker utviklingen av markedsandelene.

Utvikling av distribusjonskostnadene i SAS

I basisåret 1997 utgjorde SAS Airlines samlede distribusjonskostnader i Skandinavia cirka 20% av de totale passasjerinntektene. I 2001 var disse 16,8%, en økning på 2,8% sammenlignet med år 2000. Hovedårsaken til dette er de reduserte passasjerinntektene som følge av begynnelsen 11. september.

SAS Airline arbeider videre med å markeditstilpasse distribusjonsstrategien for å redusere kostnadene ytterligere. Distribusjonskostnadene reduseres gjennom en endring i salgsmiksen/kanalmiksen. Dette skyldes at den elektroniske handelen øker, og at det finnes en differensiert betalingsstruktur mellom de tradisjonelle reisebyråene og de nye elektroniske aktørene på markedet. SAS Airline undersøker alternative former for betalingssystemer i Skandinavia. Kostnadene for kredittkort forventes å bli redusert etter at SAS Corporate Card ble innført.

Reisebyråer

SAS Airline har på et viktende totalmarked økt sine markedsandeler gjennom reisebyråer. Målsetningen er å videreutvikle forholdet til reisebyråene i 2002. Reisebyråene er fortsatt SAS Airlines største og viktigste distributør.

Elektroniske reisebyråer

SAS Airline etablerte i 2001 samarbeid med flere nye elektroniske reisebyråer, både for å redusere distribusjonskostnadene og for å øke inntektene. Kanalen vil få økt betydning for salgsarbeidet rettet mot nye nisjer og eksisterende kundesegmenter.



SAS Corporate Card ble innført høsten 2001.

SAS Direkte (Call Centers)

Omstruktureringen av SAS Direkte har ført til en ytterligere effektivisering. Salget av fritidsprodukter har økt betydelig i 2001.

SAS Direkte har i løpet av året arbeidet med å øke servicegraden og kunne besvare telefonsamtaler innen påkrevd tid for at samtalen ikke skal gå tapt.

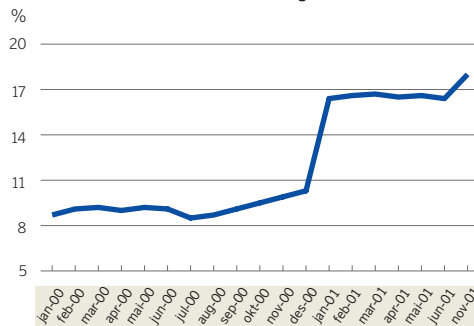
Sammenlignet med antall tapte samtaler tidligere år var utviklingen for 2001 positiv. I år 2000 utgjorde andelen av tapte samtaler 37%. I 2001 ble andelen cirka 13% sammenlignet med målsetningen på maksimalt 10%. Dette kvalitetsnivået er det beste for SAS Direkte i Skandinavia noensinne. Forklaringen på den positive utviklingen er et lavere antall samtaler etter 11. september, gjennomsnittlig 10% færre enn i prognosene, samt høyere produktivitet blant medarbeiderne. En automatisering av behandlingen av samtaler som gir lave eller ingen inntekter, gjennom stemmegjenkjenningssystemer og funksjonsutviklingen på www.scandinavian.net, har medvirket til en forbedring av nivået på tapte samtaler.

www.scandinavian.net

SAS' Internett-side tilbyr SAS Airlines kunder nye selvbetjeningsløsninger. I 2001 var www.scandinavian.net den meste besøkte reisesiden i Skandinavia, med et daglig besøkstall på 40 000. Utviklingen er klar og antyder en sterk vekst i tiden fremover. Det elektroniske salget steg i 2001 med 230% sammenlignet med foregående år, og forretningssegmentet utgjør 40% av det samlede salget. SAS Airlines eget elektroniske salg i 2001 utgjorde dermed 4% av de totale inntektene.

I 2002 vil det bli gjennomført en oppgradering av Internett-siden www.scandinavian.net for å kunne tilby kundene ytterligere valgfrihet og fleksibilitet.

Elektroniske kanaler – lavere kostnader og økt kunde verdi



— Andel av billetter som selges, bestilles og/eller brukes elektronisk.

SAS' målsetning var at 20% av alle billetter innen utgangen av 2001 skulle selges og/eller brukes elektronisk. SAS Airline nådde dette målet og ligger dermed best an blant europeiske flyselskaper når det gjelder denne typen distribusjon.

Andel elektroniske kanaler

| | 2001 | 2000 |
|---|------|------|
| Salg via Internett | 4% | 2% |
| Andel av billetter som selges, bestilles eller brukes elektronisk | 20% | 10% |

Nytt konsept

I 2001 utviklet SAS Airline i samarbeid med Nordea et nytt kredittkort, SAS Corporate Card (SCC), som både fungerer som en elektronisk billett og inneholder Travel Pass- og Travel Pass Corporate-funksjoner. SCC er en viktig komponent i SAS' strategi for å redusere distribusjonskostnadene og oppfylle kundenes ønsker. Hensikten med konseptet er i første rekke å etablere og tilby et reiseadministrativt system for reiser som er tilpasset små og mellomstore bedrifter.

Fremtidige satsingsområder innen distribusjon

Med sikte på å øke andelen av elektronisk salg og redusere distribusjonskostnadene ytterligere arbeider SAS aktivt med å utvikle integrasjonsløsninger for de største kundene. SAS har ambisjoner om å øke andelen av solgte elektroniske billetter (E-ticket), Travel Pass Corporate samt det tradisjonelle Travel Pass.



Travellink AB er et reisebyrå med alle tjenester som hovedsakelig fokuserer på salg av reiser via Internett. Travellink finnes i Danmark, Norge og Sverige og er først og fremst rettet mot bedrifter. Våren 2002 lanserer Travellink også en tjeneste for privatmarkedet. SAS konsernet eier 60% av Travellink. Øvrige eiere er Amadeus Global Travel Distribution S.A. og Tele2 AB.

www.travellink.com

EuroBonus

Den overordnede strategien for SAS EuroBonus er å utvikle en langsiktig og lønnsom relasjon til dem som reiser hyppig samtidig som dialogen med kundene gir inngående kunnskap til den kontinuerlige produktutviklingen. SAS EuroBonus fikk også i 2001 høye vurderinger i kundeundersøkelser og mottok for femte år på rad «Freddie Award» for Best Frequent Flyer Program. I løpet av året økte antallet medlemmer til nærmere 2,4 millioner.

SAS Airline foretar løpende reserverasjoner for ubenyttede bonusreiser. Disse utgjorde per 31. desember 2001 757 (594) MSEK.

Produkteksempler – Elektroniske kanaler

E-ticket • Elektronisk billett (billettløse reiser) innebærer mindre behandling for hele distribusjonskjeden – kunde, reisebyrå og flyselskap.

TP • Travel Pass, individuelt produkt. Kunden kjøper enten en tidsbegrenset reise eller et visst antall reiser (klippe-kort) mellom to steder eller et geografisk område og betaler på forskudd. Produktet er papirløst.

TPC • Samme som over, men for bedrifter. Kundebedriften betaler for flystrekning og får statistikk for hvert TPC-kort. Dette forenkler den reiseadministrative behandlingen.

SCC • SAS Corporate Card, inneholder både E-ticket, TP og TPC i ett og samme kort og er samtidig et betalingskort knyttet til MasterCard. Dette produktet forenkler den reiseadministrative behandlingen ytterligere ettersom kunden får en samlet betalingsstatistikk for flyreiser, hotell, leiebil osv.



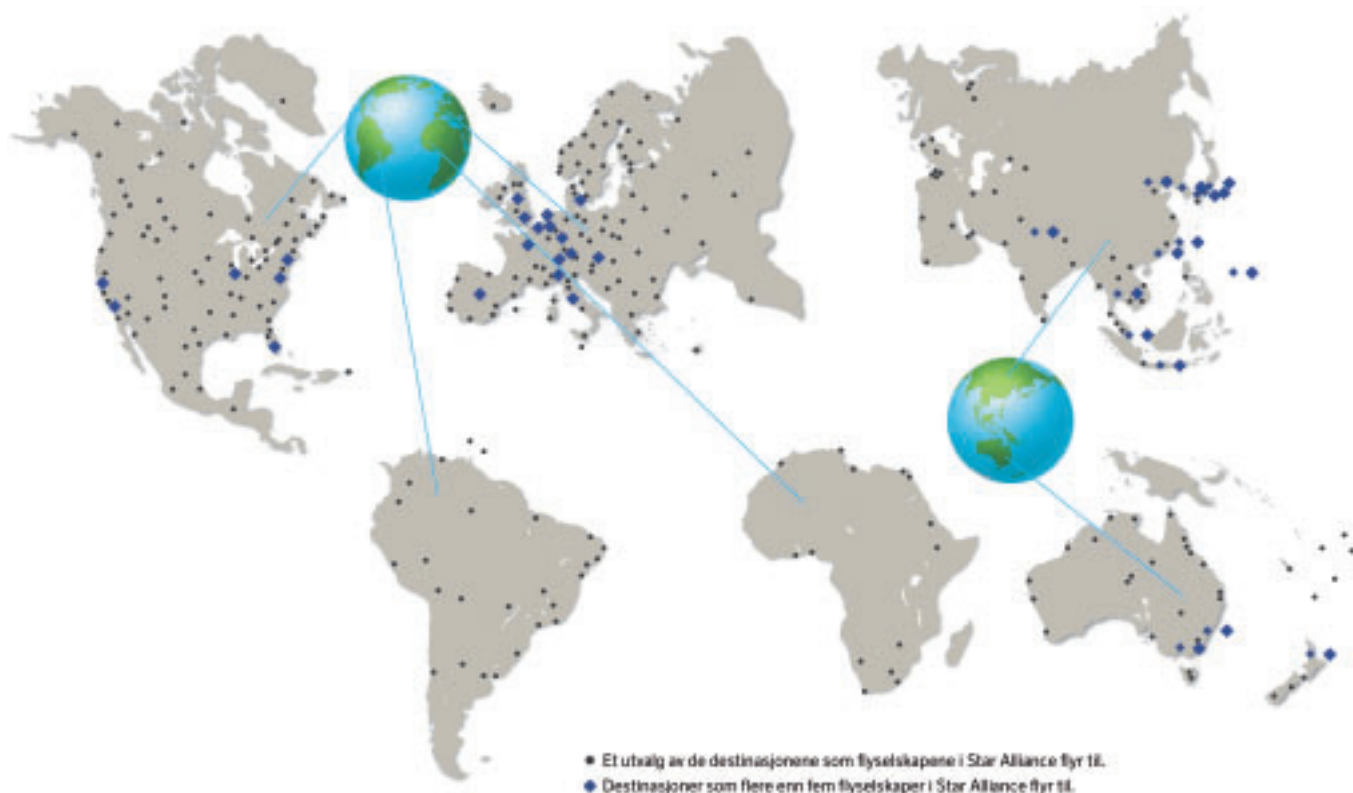
Nøkkeltall for EuroBonus

| | 2001 | 2000 | Endring i % |
|-------------------------|-----------|-----------|-------------|
| Antall medlemmer totalt | 2 394 783 | 2 106 783 | 13,7 |
| – derav i Danmark | 378 249 | 331 042 | 14,3 |
| – derav i Norge | 824 511 | 679 310 | 21,4 |
| – derav i Sverige | 600 297 | 478 879 | 25,4 |
| – derav internasjonalt | 591 726 | 617 642 | -4,2 |
| Andel Gullmedlemmer | 2,6% | 2,8% | -0,2 * |
| Andel Sølvmedlemmer | 7,0% | 7,7% | -0,7 * |

*endring i prosentenheter

Globalt nettverk

Allianser og partnerskap – SAS Airline og selskapets partnerflyselskaper i Star Alliance™ flyr til nærmere 900 destinasjoner i 130 land



Produkt- og tjenestetilbud i Star Alliance™

- 15 partnerflyselskaper som betjener nærmere 900 destinasjoner i 130 land.
- Samordnede ruteplaner med omfattende «code-sharing».
- Inntjening og bruk av poeng i Star-medlemmenes egne bonusprogrammer.
- Program med alliansedekkende identifisering og service av prioriterte reisende (innsjekking, bagasje osv.).
- Tilgang til nærmere 500 lounges over hele verden for kvalifiserte passasjerer.
- Samtlige av alliansens flyginger og ruteplaner vises i alle større, elektroniske bookingsystemer.
- Jordan rundt-billetter og Europa-flypass.
- Mulighet for bestilling via Star Alliances nettsider (www.staralliance.com).
- Star Alliance Convention Plus; et produktprogram som er utviklet for konferansearrangører og deltakere over hele verden.
- Felles billettkontor i utvalgte, større byer.
- Felles servicefunksjoner på utvalgte flyplasser (billettkontor, innsjekking, lounges osv.).
- Star Connection Teams på utvalgte flyplasser.
- Forbedret gjennomgående innsjekking til sluttdestinasjonen.
- Utvikling av IT-infrastruktur til støtte for nye produkter og tjenester i alliansen.
- Funksjonell og kulturell utdanning for ansatte som arbeider med kundeservice hos alliansens medlemmer.
- Tett samarbeid innen miljø og sikkerhet.

A STAR ALLIANCE MEMBER 

Utviklingen i bransjen

Den globale konkurransen og forandringer i reguleringen av flyindustrien fører til at de fleste store, internasjonale flyselskaper fortsatt søker vekst og konsolidering gjennom strategiske allianser, sammenslåing og andre former for integrasjon med andre flyselskaper.

Gjennom felles utnyttelse av samtlige partners nettnettverk, markedsposisjoner, ressurser og kompetanse, kan de berørte flyselskapene tilby sine kunder et bedre og mer fullstendig tilbud av produkter og tjenester enn det de ville kunne tilby hver for seg.

Samtidig forbedres kostnadseffektiviteten gjennom samordning og stordrift, felles innkjøp og felles IT- og produktutvikling.

De vanskelige økonomiske konsekvensene i flyindustrien, som skyldtes sviktende konjunktur i løpet av 2001 og som ble forsterket av terrorangrepene, kommer sannsynligvis til å føre til oppkjøp og sammenslåinger for å skape større og sterkere flyselskaper.

Større allianser i flyindustrien

- Star Alliance™, lansert i mai 1997 som den første virkelige globale alliansen av flyselskaper, består av SAS Airline og Lufthansa, United Airlines, Air Canada, Varig, Thai Airways International, All Nippon Airways, Singapore Airlines, Air New Zealand, Ansett Australia, British Midland International, Austrian Airlines, Lauda Air, Tyrolean Airways og Mexicana.
- oneworld™, lansert i september 1998, omfatter British Airways, American Airlines, Cathay Pacific, Qantas, Iberia, LanChile, Finnair og Air Lingus.
- SkyTeam™, introdusert i juni 2000, består av Air France, Delta Air Lines, AeroMexico, Korean Air, Alitalia og Czech Airlines.
- KLM og Northwest Airlines lanserte sin allianse i 1993. KLM har nylig annonsert et planlagt partnerskap med Continental Airlines, som allerede samarbeider med Northwest Airlines i USA.

Star Alliance™ - SAS' globale partnerstrategi

Star Alliance vil fortsatt være hjørnesteinen i SAS' partnerstrategi. Fordelene ved medlemskapet i alliansen har vært viktige for SAS Airline, spesielt med hensyn til økningen i passasjerantall og trafikkinntekter.

Verdens ledende flyselskapsallianser i korte trekk

| | Årlig omsetning (Mdr USD) | Passasjerer år (millioner) | Andel av verdens totale RPK | |
|------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|-------|
| | | | 2001 | 2000 |
| Star Alliance™ | 68,0 | 317 | 21,4% | 21,3% |
| oneworld™ | 50,5 | 198 | 16,2% | 16,4% |
| SkyTeam™ | 34,6 | 178 | 10,0% | 10,8% |
| KLM/Northwest | 20,2 | 90 | 7,4% | 6,4% |
| Totalt allianser | 173,3 | 783 | 55,0% | 54,9% |

Kilde: Airline Business/Star Alliance

Utviklingen for Star Alliance

- 1995 SAS og Lufthansa annonserte strategisk samarbeid som ble godkjent av Europakommisjonen. Senere annonserte SAS samarbeid med Thai Airways International og United Airlines.
- 1996 SAS og Air Canada annonserte samarbeid. Samarbeidet mellom SAS, Lufthansa og United Airlines ble godkjent av amerikanske myndigheter.
- 1997 Star Alliance etablert (SAS, Lufthansa, United Airlines, Air Canada, Thai Airways International). Varig slutter seg til.
- 1999 Air New Zealand, Ansett Australia og All Nippon Airways slutter seg til.
- 2000 Austrian Airlines Group, Singapore Airlines, British Midland og Mexicana slutter seg til.
- 2001 En egen organisasjon og ledelse etablert for å utvikle Star Alliance-samarbeidet med sete i Frankfurt, Tyskland. Ingen nye partnere er kommet til.

Star Alliances oppgave og visjon

Star Alliances oppgave er å bidra til langsiktig lønnsomhet for medlemmene utover deres egne muligheter.

Visjonen for Star Alliance er å være den ledende globale flyselskapsalliansen for den som reiser hyppig internasjonalt.

Takket være medlemsøkningen på fire nye flyselskaper i løpet av 2000, har Star Alliance med suksess kunnet videreutvikle sitt globale trafikksystem. For ytterligere å kunne øke verdien for alliansens kunder og medlemmer samt øke konkurranseevnen, er hensikten å dra fordel av alliansens størrelse og globale tilstedeværelse gjennom ytterligere integrasjon mellom medlemmenes nettverk, produkter og tjenester, IT-systemer samt andre ressurser.

Strategiske utviklingsområder og mål

Følgende mål og strategiske utviklingsområder er blitt identifisert:

- *Globalt nettverk* - ved å skape et globalt rutenett med best mulige tilslutninger via flere navflyplasser, kan Star Alliance tilby markedets mest effektive og fleksible globale reisetilbud.
- *Enkle og smidige reiser* - lett tilgjengelige produkter og tjenester fra en totalleverandør av samtlige medlemmers tilbud samt raske og smidige overganger mellom medlemmenes fly.
- *Bonusprogram* - reiser med de forskjellige selskapene i Star Alliance gir bonuspoeng og andre fordeler for alliansens medlemmer.
- *Varemerke* - Star Alliance er og skal forbli det ledende alliansevaremerket.
- *Salg* - alliansens produkter og tjenester skal være tilgjengelige gjennom alle medlemmenes distribusjonskanaler, noe som gir kundene enkel tilgang til og oversikt over det totale tilbudet uansett kontaktsted.
- *IT* - felles IT-løsninger for effektiv støtte til alliansens produkter og tjenester.
- *Medarbeidere* - utdanningsprogram sikrer at kundene alltid møter kunnskapsrikt og velutdannet personale.

Europeisk samarbeidsavtale

SAS Airline-British Midland-Lufthansa

Den 9. november 1999 underskrev British Midland, Luft-hansa og SAS en treparts Joint Venture-avtale; European Cooperation Agreement (ECA), der partene ble enige om å koordinere sin daværende og fremtidige regulære flytrafikk i EØS (Det europeiske økonomiske samarbeids-område) til og fra London og Manchester. Avtalen ble godkjent av Europakommisjonen i mars 2001, med virkning fra 1. januar 2000. Denne avtalen gjelder i 8 år frem til 31. desember 2007. Hovedformålet med avtalen var å «integre partenes regulære europeiske flytransport av passasjerer til og fra London Heathrow samt Manchester flyplass».

Markedet utviklet seg negativt i 2001 og rutene i Storbritannia samt mellom Storbritannia og resten av Europa, ble påvirket av en svakere økonomi, munn- og klovsyken og til slutt hendelsene 11. september 2001.

ECA-avtalen inneholder en gevinst- og tapsfordelingsstruktur, som innebærer at partenes samlede resultat på de ruter som avtalen omfatter, fordeles i forhold til oppsatte mål som er basert på tidligere bokført resultatutvikling.

Det er fortsatt stor usikkerhet vedrørende ECA-rutenes resultatutvikling, og partene arbeider med forskjellige tiltak for å forbedre lønnsomheten. Til tross for dette forventes et negativt resultat også i inneværende år, noe som er tatt hensyn til i SAS konsernets helårsprognose for 2002. I fjerde kvartal 2001 førte ECA-avtalen til en negativ resultateffekt med 215 MSEK for SAS Airline og for perioden januar-desember 2001, –335 MSEK.

Avtalen vil fortsette å påvirke SAS konsernets resultat negativt i 2002, men SAS Airline vurderer mulige endringer for å begrense eksponeringen.

Samarbeid med Lufthansa

Lufthansa er SAS Airlines viktigste enkeltstående partner. Hjørnesteinen for partnerskapet er den Joint Venture-avtalen som Europakommisjonen godkjente (frem til desember 2005) for flytrafikk mellom Skandinavia og Tyskland. Felles

ruteplaner, billettpriser og andre markedsførings- og salg-saktiviteter, inklusive bonusprogram, har styrket markedsposisjonene for begge parter.

Utviklingen av transfertrafikken fra Skandinavia via Luft-hansas hovednav i Frankfurt har gitt godt resultat. Joint Venture-trafikken mellom hjemmemarkedene Skandinavia og Tyskland er derimot blitt negativt påvirket av utviklingen etter 11. september 2001.

Austrian Airlines Group

Joint Venture-samarbeidet mellom Austrian Airlines og SAS Airline for flytrafikk mellom Skandinavia og Østerrike, som ble opprettet i april 2000, møtte konkurranse-rettslige problemer og fikk heller ikke forventet virkning. Partene ble enige om å avslutte samarbeidet etter år 2001. Samarbeidet fortsetter i forbindelse med flytrafikk utenfor partenes egne flynav samt i forbindelse med markedsføring, salg og bonusprogram.

Resultateffekter – Partnersamarbeid 2001

Den totale effekten av partnersamarbeidet ble redusert med 250 MSEK sammenlignet med år 2000 på grunn av krisen i flyindustrien.

SAS Airlines regionale flyselskapspartnere - Well connected with SAS

Foruten globalt samarbeid er SAS Airline også blitt partner med et antall regionale flyselskaper i Skandinavia og samarbeider dermed også på deres nærområder. Felles for disse partnere er at de utfyller og utvider SAS Airlines regionale rutenettverk i Skandinavia, Finland og andre land rundt Østersjøen på ruter som eller ikke skulle kunne betjenes på en lønnsom måte.

Når ruteplaner koordineres, transporterer de regionale partnerflyselskapene passasjerene til og fra SAS Airlines internasjonale nettverk med lett tilgjengelige tilslutninger via SAS Airlines flynav i Skandinavia.

Gjennom det etablerte forretningskonseptet «Well connected with SAS», som er basert på kundenes krav

Star Alliance nøkkeltall 2001

| | Passasjerer/år (mill.) | Destina- sjoner | Land | Fly | Daglige avganger | RPK (mrd) | Årlig oms. (mrd USD) | Ansatte |
|----------------------------------|---------------------------|--------------------|-----------|------------|---------------------|--------------|-------------------------|---------------|
| Air Canada | 31,0 | 150 | 28 | 376 | 1 800 | 60,3 | 6,3 | 45 000 |
| Air New Zealand/Ansett Australia | 21,8 | 190 | 20 | 191 | 1 000 | 62,4 | 3,7 | 22 966 |
| All Nippon Airways | 43,2 | 60 | 11 | 144 | 590 | 54,2 | 8,6 | 14 639 |
| Austrian Airlines Group | 8,0 | 125 | 67 | 90 | 410 | 11,6 | 2,0 | 7 162 |
| British Midland International | 6,0 | 31 | 12 | 60 | 306 | 3,1 | 0,9 | 6 309 |
| Lufthansa | 47,0 | 349 | 91 | 324 | 1 349 | 85,3 | 11,5 | 31 305 |
| Mexicana | 8,3 | 49 | 10 | 58 | 207 | 12,6 | 1,0 | 6 900 |
| SAS Airline | 23,0 | 94 | 33 | 200 | 915 | 23,3 | 4,0 | 22 968 |
| Singapore Airlines | 12,8 | 119 | 41 | 91 | 222 | 60,3 | 4,6 | 14 600 |
| Thai Airways International | 17,7 | 73 | 34 | 80 | 286 | 41,4 | 3,0 | 25 782 |
| United Airlines | 87,0 | 307 | 26 | 604 | 2 294 | 200,5 | 19,4 | 101 849 |
| Varig | 11,0 | 120 | 20 | 87 | 453 | 25,4 | 3,0 | 17 740 |
| Star Alliance | 316,8 | 894 | 129 | 2 305 | 9 832 | 640,4 | 68,0 | 317 220 |

Kilde: Airline Business/Star Alliance

og forventninger, blir kunden gjort oppmerksom på fordelene ved samarbeidet.

Ettersom de utvalgte flyselskapene må oppfylle et antall spesifikke produkt- og servicekrav for å kvalifisere seg, er benevnelsen «Well connected with SAS» også et tegn på målbevisst kvalitetssikring. Samtidig øker benevnelsen eksponeringen og oppmerksomheten på varemerket SAS. I dag står det «Well connected with SAS» på cirka 60 fly.

Nøkkeltall for «Well connected partners» 2001

| SAS konsernets | airBaltic | Cimber Air | Skyways Holding | Air Botnia | Widerøe's Flyveselskab |
|-------------------------------|-----------|------------|-----------------|------------|------------------------|
| eierandel | 47,2% | 26,0% | 25,0% | 100,0% | 63,3% |
| Passasjerer/år (000) | 249 | 889 | 1 280 | 452 | 1 409 |
| Antall fly | 6 | 15 | 36 | 10 | 27 |
| Antall destinasjoner | 8 | 19 | 31 | 11 | 40 |
| Antall daglige avganger | 25 | 91 | 220 | 66 | 240 |
| RPK (mill.) | 160 | 286 | 487 | 254 | 357 |
| Årlige driftsinntekter (MSEK) | 462 | 926 | – | 974 | 2 135 |
| Antall ansatte | 285 | 366 | 850 | 303 | 1 227 |

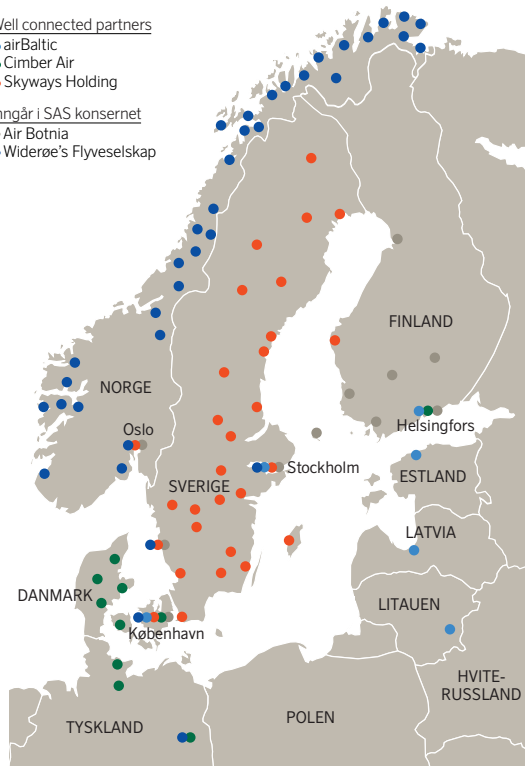
SAS konsernets flyselskaper og selskapets «Well connected partners» flyr til 140 destinasjoner i Skandinavia og nærliggende land.

Well connected partners

- airBaltic
- Cimber Air
- Skyways Holding

Inngår i SAS konsernet

- Air Botnia
- Widerøe's Flyveselskab



«Well connected»-partnerflyselskaper betjener 50 destinasjoner i Skandinavia og de nærliggende landene som ikke betjenes av SAS Airline. Med SAS Airline betjenes totalt 140 destinasjoner.

Følgende selskaper deltar i «Well connected»-konseptet: Air Botnia i Finland, airBaltic i Latvia, Cimber Air i Danmark, Skyways i Sverige og Widerøe i Norge.

Øvrige europeiske flyselskapspartnere

For ytterligere å styrke og utfylle posisjonen på markeder som er viktige for SAS Airline og selskapets kunder, har SAS Airline en rekke samarbeidspartnere.

Icelandair

På grunn av sin geografiske beliggenhet er Island et bra knutepunkt for passasjerer fra den nordlige delen av Europa til USA. SAS Airline har såkalt code-share-samarbeid med Icelandair over Nord-Atlanteren, men også til destinasjoner i Europa via København. Icelandair betjener 1,4 millioner passasjerer per år og flyr til 23 destinasjoner utenfor Island.

Amerikanske myndigheter har godkjent samarbeidsavtalen mellom SAS Airline og Icelandair.

Maersk Air

SAS Airline og Maersk innledet et kommersielt samarbeid i 1999 om bl.a. code-sharing, bakke- og IT-tjenester. Det ble også avtalt at Maersk Air skulle delta i SAS Airlines EuroBonus-program. Dette samarbeidet ble rapportert til Europakommisjonen.

Europakommisjonen gjennomførte uanmeldte besøk hos SAS Airline og Maersk Air i juni 2000, og oppdaget at partene i tillegg hadde inngått et samarbeid om deling av visse markeder i strid med EUs konkurranseregler. EU-kommisjonen ila begge parter bot i juli 2001. For SAS Airline var beløpet 39,375 MEUR. SAS Airline har anket over størrelsen på boten til den europeiske første instansretten, men ikke overtredelsen som sådan.

Som en konsekvens av det ulovlige samarbeidet, har den ansvarlige for avtalen forlatt SAS Airline. En videre konsekvens av disse hendelsene var at styret i SAS konsernet gikk av 6. november 2001. I løpet av høsten 2001 gikk partene inn i et nytt og mer begrenset samarbeid som de rapporterte om til Europakommisjonen.

Estonian Air

Estonian Air flyr 292 000 passasjerer per år og utfyller SAS Airline ved flyginger i samarbeid med SAS Airline mellom Estland og Stockholm eller København. Estonian Air deltar i SAS' EuroBonus-program.

Forretningsområde Subsidiary & Affiliated Airlines



Subsidiary Airlines
Spanair
Braathens
Widerøe's Flyveselskap
Air Botnia
Affiliated Airlines
Skyways Holding
Cimber Air
airBaltic
Grønlandsfly
British Midland



Subsidiary & Affiliated Airlines

Nøkkeltall (Widerøe og Air Botnia)*

| | 2001 | 2000 |
|---|-------|-------|
| Driftsinntekter, MSEK | 3 123 | 2 568 |
| Resultat før avskrivninger og leasingkostnader, EBITDAR, MSEK | 510 | 376 |
| Resultat før avskrivninger, EBITDA, MSEK | 317 | 257 |
| Resultat før skatt, MSEK | 7 | 106 |
| Antall fly (inkl. Braathens) | 75 | ** |
| Antall passasjerer i rutetrafikk, mill. | 2,0 | 1,8 |
| Antall destinasjoner | 51 | 52 |
| Antall daglige avganger | 306 | 320 |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 1 530 | 1 495 |

* Braathens er ikke resultatmessig konsolidert i SAS konsernet i 2001. Braathens inngår i SAS konsernets konsoliderte balanse per 31.12.2001 og dermed i konsernets flyflåte.

Spanair er konsolidert i samsvar med egenkapitalmetoden med 49%. ** Opplysninger mangler.

Subsidiary & Affiliated Airlines omfatter datterselskapene Braathens, Air Botnia, Spanair (det foreligger avtale om økning av eierinteressen i 2002) og Widerøe's Flyveselskap samt de tilknyttede selskapene Skyways Holding, Cimber Air, British Midland, airBaltic og Grønlandsfly.

Oppkjøpet av Braathens samt endringen i eiersituasjonen for Spanair gjør det mulig for SAS Airline å ekspandere ytterligere og effektivisere utnyttelsen av København som SAS' trafikknav. Oppkjøpet av Braathens gir også rom for synergier i 2002 som vurderes til cirka 800 MSEK.

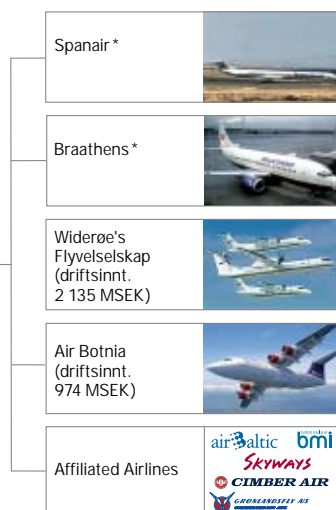
Ytre forhold som spiller inn

Konsolidering – nasjonale og regionale flyselskaper

Flybransjen er tradisjonelt blitt bygd opp av nasjonale flyselskaper som flyr på sine hjemmemarkeder. Disse markedene har fungert som opptaksområde for internasjonale flyginger og i enkelte tilfeller også for interkontinentale flyginger. Avreguleringen av flyet har endret forutsetningene og strukturen i bransjen.

Fra at flyselskapene tidligere har eksistert under regulerte forhold, har luftrommet gradvis blitt åpnet, noe som har gjort det mulig for flyselskapene å konkurrere på nye markeder. Utviklingen har økt behovet for konsolidering mellom de nasjonale og regionale flyselskapene, ettersom konkurransen er blitt markant hardere. For å overleve i dag kreves det en sterk posisjon på hjemmemarkedet samt et sterkt trafikknav som de reisende kan fly direkte fra. Hendelsene 11. september i USA har fremskyndet konsolideringen i flybransjen.

Subsidiary & Affiliated Airlines (driftsinnt. 3 123 MSEK)



* Driftsinntektene er ikke konsolidert i SAS konsernet for 2001.

Utvikling i passasjertrafikken - Spanair, Braathens, Widerøe og Air Botnia

| | Antall passasjerer (000) | | | RPK, mill. | | | ASK, mill. | | | Kabinfaktor, % | | |
|---|--------------------------|--------|-------------|------------|-------|-------------|------------|--------|-------------|----------------|-------|---------------|
| | 2001 | 2000 | endring i % | 2001 | 2000 | endring i % | 2001 | 2000 | endring i % | 2001 | 2000 | endring p.e.* |
| Totalt Subsidiary & Affiliated Airlines | 12 986 | 12 930 | 0,04% | 9 215 | 8 623 | 6,9% | 16 123 | 14 958 | 7,8% | 57,1% | 57,6% | -0,5 p.e. |
| Spanair** | 5 633 | 5 028 | 12,0% | 5 651 | 5 102 | 10,08% | 9 495 | 8 285 | 14,6% | 59,5% | 61,1% | -1,6 p.e. |
| Braathens | 5 492 | 5 995 | -8,4% | 2 953 | 2 925 | 1% | 5 336 | 5 413 | -1,4% | 55,4% | 54,0% | 1,4 p.e. |
| Widerøe | 1 409 | 1 506 | -6,5% | 357 | 377 | -5,3% | 711 | 725 | -1,9% | 50,2% | 52,0% | -1,8 p.e. |
| Air Botnia | 452 | 401 | 12,7% | 254 | 219 | 16,0% | 579 | 533 | 8,6% | 44,0% | 41,0% | +3,0 p.e. |

* Endring i prosentenheter.

** Tallene viser Spanairs rapporteringsperiode som strekker seg fra november til oktober.

Subsidiary Airlines

| Spanair | | | |
|---|----------|----------|----------|
| Fakta | 2000/01* | 1999/00* | 1998/99* |
| SAS konsernets eierandel | 49% | 49% | 49% |
| Driftsinntekter, MEUR | 778 | 611 | 504 |
| EBITDAR, MEUR | 53 | 42 | 95 |
| EBITDAR-margjin | 6,8% | 7,0% | 18,8% |
| CFROI | 4% | 5% | 16% |
| Antall trafikkerte steder | 35 | 31 | 29 |
| Antall passasjerer i rutetrafikk, mill. | 5,7 | 5,0 | 3,7 |
| Antall flyginger, rutetrafikk | 65 591 | 49 671 | 33 274 |
| Punktligheit (% innen 15 minutter) | 86% | 70% | 54% |

* Regnskapsår 1. november–31. oktober

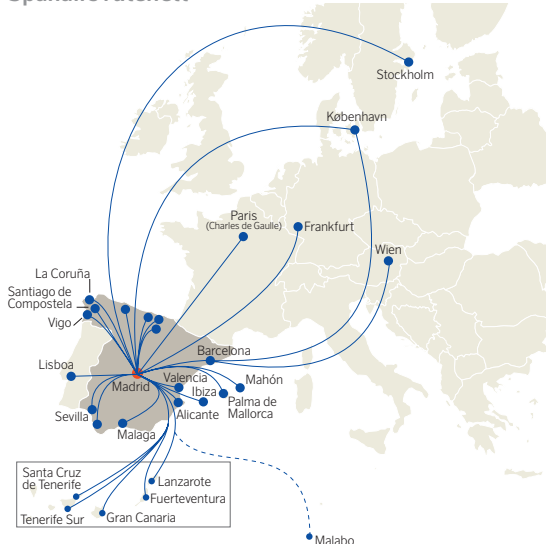
Bakgrunn

Spanair ble stiftet av SAS og det spanske selskapet Teinver i 1986. Virksomheten startet i mars 1988. Spanair var i utgangspunktet et charterselskap som betjente bl.a. SAS Leisure Group. I februar 1994 begynte Spanair med regulær flyvirksomhet. Den regulære flytrafikken har siden dette hatt en svært sterk vekst og står i dag for 74% av Spanairs flyginger.

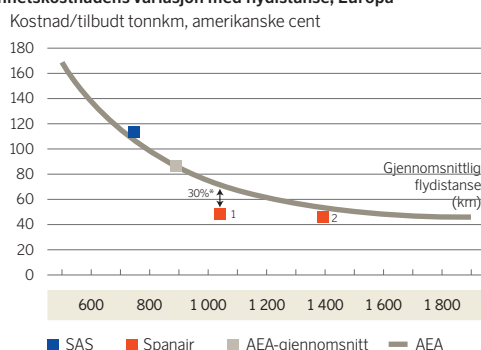
Flyflåten består av 48 fly. Antall passasjerer i 2001 utgjorde 8,1 millioner (inklusive charter) og 5,7 millioner eksklusive charter. Antall ansatte var ved årsskiftet 2 438.

Spanair er Spanias nest største flyselskap, og gjennom investeringer i kapasitet og slots oppnådde Spanair en markedsandel på 24,5% i det spanske innenriksmarkedet i 2001. Spanair har også 14% av antallet landingsrettigheter på Barajas flyplass i Madrid, noe som har stor strategisk betydning. I november 1997 begynte Spanair med interkontinentale flyginger, en satsing som i ettertid har vist seg å være en strategisk feilsatsing.

Spanairs rutenett



Enhetskostnadens variasjon med flydistanse, Europa



¹ Eksklusive charter ² Inklusive charter
* Lavere enhetskostnad enn AEA-gjennomsnitt

Investment case - kontroll over strategisk tilgang

I november 2001 inngikk SAS konsernet en avtale om å øke sin interesse fra 49% til 74% i Spanair i den hensikt å oppnå kontroll over en strategisk interesse. Avtalene er til behandling hos Europakommisjonen.

Det spanske innenriksmarkedet er et av de raskest voksende i Europa og hadde i perioden 1996–2000 en vekst på 11% per år. Flymarkedets penetrasjon (dvs. antall årlige flyreiser per innbygger) er relativt lav i Spania med mindre enn 2 reiser per innbygger. Sammenlignet med Skandinavia med 3-4 reiser per innbygger, tyder det på et stort potensial for fortsatt vekst.

Spanair er et svært kostnadseffektivt flyselskap med cirka 30% lavere kostnader enn sammenlignbare konkurrenter. Spanair har også stort potensial når det gjelder enhetsinntekten. Gjennom satsing på produktutvikling som bl.a. punktligheitsgarantier og VIP-lounger, skal Spanair lokke flere forretningsreisende bl.a. mellom store forretningsentra som Barcelona og Madrid.

SAS konsernet har tre representanter i Spanairs styre samt nøkkelpersoner i Spanairs ledelse. Det er SAS konsernet målsetting å gjøre Spanair til medlem av Star Alliance i den nærmeste tid, og dermed styrke sin rolle i Star Alliance.

Resultatutvikling 2001

I 2000/01 økte Spanairs trafikk med 11% og kapasiteten inklusive charter med 18%. Resultatet er blitt påvirket i negativ retning av den interkontinentale trafikken, særlig etter 11. september. Mot denne bakgrunnen har Spanair besluttet å legge ned de interkontinentale rutene.

Fremtidsutsikter

For tiden gjennomføres det et omfattende forbedringsprogram på 67 MEUR (inkl. avvikling av den interkontinentale trafikken), med full effekt i 2003. For 2002 forventes det et positivt driftsresultat.

www.spanair.es



| Fakta* | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|---------|---------|---------|
| SAS konsernets eierandel | 98,48% | 0% | 0% |
| Driftsinntekter, MNOK | 6 013 | 5 807 | 5 241 |
| EBITDAR, MNOK | 505 | 318 | -244 |
| EBITDAR-margin | 8,4% | 5,5% | -4,6% |
| EBITDA, MNOK | -167 | -362 | -618 |
| CFROI | 8,0% | 4,9% | -4,4% |
| Antall trafikkerte steder | 24 | 24 | 23 |
| Antall passasjerer i rutetrafikk, mill. | 5,5 | 6,0 | 5,9 |
| Antall flyginger, rutetrafikk | 93 773 | 104 916 | 108 698 |
| Punktlighet (% innen 15 minutter) | 91,3% | 91,3% | 84,5% |
| CO ₂ -utslipp, tonn | 404 215 | 419 267 | 451 738 |

* Eksklusive virksomheten i Sverige. Braathens er ikke resultatmessig konsolidert i SAS konsernet i 2001. Braathens inngår i SAS konsernets konsoliderte balanse per 31.12.2001.

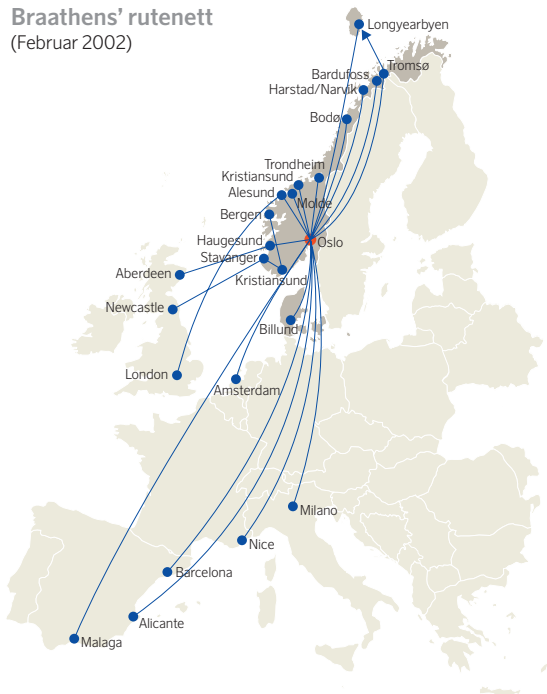
Bakgrunn

Braathens ble etablert i 1946, og har 4 600 ansatte. Flyflåten består av 33 fly. I 2002 vil flyflåten bli redusert til 23 fly. I 2001 transporterte Braathens 5,8 millioner passasjerer, inklusive charter, og hadde en omsetning på 6 013 MNOK.

På våren 2001 ble Braathens økonomiske problemer akutte, og Braathens' større aksjeeiere så ingen annen utvei enn å tilby SAS konsernet å gå inn på eiersiden. I mai 2001 godtok SAS konsernet dette, med forbehold om at det norske Konkurransetilsynet ga sin godkjenning. Godkjenningen ble offentliggjort 23. oktober 2001.

20. desember 2001 hadde 98,48% av aksjeeierne i Braathens godtatt tilbudet fra SAS konsernet. I februar 2002 ble også de resterende aksjene overtatt.

Braathens' rutenett
(Februar 2002)



Investment case

SAS Airline har hatt en relativt lav markedsandel på det norske innenriksmarkedet på grunn av konkurransen fra Braathens. Situasjonen i Norge har vært ulik den som gjelder i resten av Europa. Det skyldes reguleringen og oppdelingen som fant sted i den norske luftfarten etter andre verdenskrig, der Braathens primært fokuserte på innenriksflyginger og SAS Airline på utenriksflyginger. Etter avreguleringen av det norske innenriksmarkedet i 1994 og åpningen av storflyplassen på Gardermoen i 1998 har konkurransen økt. Braathens svake posisjon på det internasjonale markedet har gjort at flyselskapet har hatt vanskelig for å finne en rolle i europeisk luftfart.

For SAS konsernet er investeringen i Braathens strategisk og industrielt riktig. Oppkjøpet innebærer at:

- SAS konsernet styrker sin posisjon på hjemmemarkedet.
- SAS/Braathens utløser store synergivirkninger. Synergivirkningene beregnes å beløpe seg til 800 MNOK i 2002, og vil deretter øke ytterligere
- Sammenslåingen av flyselskapene gjør det mulig å oppnå samme kabinfaktor som på svenske innenriksfly, noe som gir en kraftig reduksjon av utslippene av karbondioksid.
- SAS Airline sikrer passasjergrunnlag til sitt europeiske og interkontinentale nettverk.

Ansvarlig overtakelse

Sammenslåingen av SAS og Braathens gir SAS konsernet et infrastrukturansvar i Norge, og ambisjonen er å tilby kundene et fortsatt godt tilbud til konkurransedyktige priser. Det vil bli utført en omstrukturering av rutenettet før 1. april 2002, for å kunne tilby et heldekkende og effektivt trafikksystem med mindre miljøbelastning.

Resultatutvikling i 2001

Til tross for et mindre marked i Norge forbedret Braathens sin brutto driftsmargin fra 5,5% i år 2000 til 8,4% i år 2001. Forbedringen oppsto gjennom kostnadsreduksjoner samt nye ruter og større avgangsfrekvens til Spania og Nice. EBITDAR ble 505 MNOK.

Fremtidsutsikter

Braathens skal beholdes som et eget datterselskap i SAS konsernet, med en egen organisasjon og eget marked. Hovedvirksomheten og nettverket vil være på norske innenriksruter, men foretaket kommer også til å fly på internasjonale nisjeruter samt drive med chartertrafikk. Braathens har gjennomført en omfattende nedskjæring i virksomheten. Nettverk og funksjoner samordnes i den nærmeste tid med SAS Airlines. Tiltakene bereder grunnen for at Braathens igjen skal bli lønnsomt og få forbedret soliditet.

www.braathens.no

| Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|--------|--------|---------|
| SAS konsernets eierandel | 63,3% | 63,3% | 63,3% |
| Driftsinntekter, MSEK | 2 135 | 1 851 | 1 699 |
| EBITDAR, MSEK | 371 | 318 | 145 |
| EBITDAR-margin | 17,4% | 17,2% | 8,6% |
| EBITDA, MSEK | 254 | 224 | 119 |
| Resultat før skatt, MSEK | 79 | 56 | -94 |
| CFROI | 16,5 | 15,5 | 8,6 |
| Antall trafikkerte steder | 40 | 38 | 41 |
| Antall passasjerer i rutetraffikk, mill. | 1,4 | 1,5 | 1,6 |
| Antall flyginger, rutetraffikk | 87 455 | 89 931 | 95 968 |
| Punktlighet (% innen 15 minutter) | 90,4% | 90,3% | 86,7% |
| CO ₂ -utslipp, tonn | 94 563 | 97 052 | 100 784 |

Bakgrunn

Widerøe's Flyveselskap ble stiftet i 1934 og har cirka 1 200 ansatte. SAS konsernet har fra 1998 eid 63,3% av selskapet. Hovedkontoret ligger i Bodø, og det finnes også et administrasjonskontor i Oslo. Det ligger operative baser i Hammerfest, Bergen, Bodø, Oslo og Sandefjord. Widerøe er Norges største regionale flyselskap med 27 fly i drift, og det trafikkerer 35 destinasjoner i Norge samt fem i utlandet. Widerøe inngår i SAS Airlines trafikksystem på innenriks- og utenriksruter. Rutene Sandefjord/Torp-Stockholm, København, Bergen-Stavanger, Stavanger-Aberdeen og Oslo-Göteborg kompletterer SAS Airlines trafikksystem.

Totalmarkedet for reiser i Norge har falt i 2001. Faktorer som bidro til nedgangen, har vært innføringen av passasjeravgift i april 2001 på norsk innenrikstrafikk og usikkerheten når det gjelder den økonomiske utviklingen. I 2001 er det iverksatt tiltak for å snu denne nedgangen gjennom tilpassing av priser, kapasitetsjusteringer og et kostnadseffektiviseringsprogram.

Målsettingen for punktlighet ble oppnådd i 2001, og Widerøe fikk dette året European Regions Airline Association's (ERA) Silver Award i konkurransen «Airline of the year».

Gjennomført «Turnaround»

Widerøe har i de siste årene gjennomført et omfattende omstrukturingsprogram. Resultatet av det har vært vellykket, og det påvirket resultatet for 2001 positivt.

Resultatutvikling i 2001

Widerøe hadde i 2001 et resultat før skatt på 79 MSEK, noe som er en resultatforbedring på 41% og det beste resultatet noensinne i Widerøes historie.

CFROI var på 16,5%, noe som nesten oppfyller SAS konsernets avkastningskrav.

Fremtidsutsikter

Widerøe regner med en resultatforbedring i 2002 selv om det er vanskelig å vurdere markedssituasjonen. Ambisjonen er å være det ledende regionale flyselskapet i det nordlige Europa gjennom lønnsom vekst på nye markedsegmenter med fortsatt fokus på kostnadssiden.

www.wideroe.no

| Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|--------|--------|--------|
| SAS konsernets eierandel | 100% | 100% | 100% |
| Driftsinntekter, MNOK | 974 | 772 | 265 |
| EBITDAR, MNOK | 129 | 62 | -113 |
| EBITDAR-margin | 13,2% | 8,0% | -42,6% |
| EBITDA, MNOK | 2 | 11 | -165 |
| Resultat før skatt, MNOK | -33 | -5 | -174 |
| CFROI | 15% | 16% | -31% |
| Antall trafikkerte steder | 11 | 14 | 10 |
| Antall passasjerer i rutetraffikk, mill. | 0,5 | 0,4 | 0,2 |
| Antall flyginger, rutetraffikk | 24 090 | 27 084 | 21 170 |
| Punktlighet (% innen 15 minutter) | 92% | 92% | - |
| CO ₂ -utslipp, tonn | 92 075 | 88 100 | 43 300 |

Bakgrunn

Air Botnia har fra 1998 vært 100% eid av SAS konsernet. Det har 303 ansatte. Air Botnia har 10 fly til disposisjon, og flyr til 11 destinasjoner med 66 flyginger per dag. Selskapet inngår i SAS Airlines trafikksystem og bidrar til utviklingen av nye markeder. Produkt, ruteplan og service er samordnet med SAS Airline.

Air Botnia tilbyr konkurransedyktig matetraffikk til/ fra Finland, primært til Stockholm og København, men også til Oslo og Göteborg samt andre destinasjoner i Norden. Air Botnia og SAS Airline har til sammen mer enn 100 daglige flyginger totalt mellom Finland og de tre skandinaviske landene.

I 2001 fornyet Air Botnia sin flyflåte med fem Avro RJ85 og fem SAAB 2000.

Ved utgangen av 2001 var gjennomsnittsalderen på flyflåten 2,6 år, noe som gjør den til en av de nyeste flyflåtene i Europa. Flyflåten oppfyller alle nåværende samt alle kjente, fremtidige miljøkrav.

I september ble Air Botnias tekniske vedlikeholdsorganisasjon godkjent som JAR 145-organisasjon for flytypen Avro RJ85. Tilsvarende JAR-145-godkjenning for SAAB 2000 ventes oppnådd i midten av 2002.

Resultatutvikling i 2001

Resultatutviklingen ble dårligere etter 11. september som følge av reduserte passasjervolumer samt færre forretningsreisende. Økte forsikringsavgifter samt sikkerhetskostnader trakk også resultatet ned.

Et resultatforbedringsprogram ble påbegynt, og trafikkprogrammet ble tilpasset til den nye markedssituasjonen. Programmet vil forbedre Air Botnias konkurransedyktige kostnadsstruktur ytterligere. Resultat før skatt for 2001 beløp seg til -33 MSEK.

Fremtidsutsikter


Resultatforbedringsprogrammet videreføres i 2002. Virkningene av tiltakene for å tilpasse ressurser og kostnader til den reduserte etterspørselen og det justerte trafikkprogrammet, antas å medføre at Air Botnia oppnår en positiv resultatutvikling i siste del av 2002.

www.airbotnia.fi

Affiliated Airlines


Affiliated Airlines består av en rekke regionale flyselskaper hvor SAS konsernet er deleier. Totalt er det fem flyselskaper som utfyller og utvider SAS' trafikksystem ved å fly til og fra SAS Airlines trafikknavn på trafikksvake ruter. Skyways, Cimber Air og airBaltic flyr under benevnelsen «Well connected with SAS».

Regionale flyselskaper

|  Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|-------|-------|
| SAS konsernets eierandel | 25% | 25% | 25% |
| Driftsinntekter, MSEK | * | 1 731 | 1 233 |
| EBITDAR, MSEK | * | 181,2 | 203,0 |
| EBIT, MSEK | * | 7,3 | 42,8 |
| Antall passasjerer (000) | 1 326 | 986 | 759 |

Skyways har til disposisjon 36 fly og trafikkerer 31 svenske innenriksdestinasjoner og noen utenlandsruter. Skyways utfyller SAS' trafikksystem på internasjonale ruter.


SAS Airline og Skyways inngikk en samarbeidsavtale i mars 1997. Samarbeidet inkluderer code-sharing, ground-handling, bonusprogram og distribusjon. Samarbeidet ble registrert hos Europakommisjonen i 1997. I august 2000 avla det svenske Konkurrentverket (konkurrenttilsynet) både SAS Airline og Skyways et uanmeldt besøk. I mai 2001 presenterte Konkurrentverket sitt foreløpige syn på at partene hadde vært engasjert i oppdeling av markedet. SAS Airline og Skyways har hatt en tett dialog med konkurrentmyndighetene og har begrunnet nærmere og endret punkter i avtalen. Avtalen er nå godkjent av det svenske Konkurrentverket.

|  Fakta | 2000/01 | 1999/00 | 1998/99 |
|---|---------|---------|---------|
| SAS konsernets eierandel | 26% | 26% | 26% |
| Driftsinntekter, MSEK | 926 | 779 | 693 |
| EBITDAR, MSEK | 138,5 | 106,9 | 122,1 |
| EBIT, MSEK | 34,1 | 20,0 | 51,0 |
| Antall passasjerer (000) | 889 | 870 | 779 |

Cimber Air er et regionalt flyselskap i Danmark. Selskapet disponerer 15 fly. Cimber Air utfyller SAS Airlines trafikksystem på innenriksruter i Danmark samt på ruten København-Berlin. Dessuten samarbeider Cimber Air med Lufthansa på tyske innenriksruter og på europeiske regionale ruter.


Samarbeidet med Cimber Air er godkjent av de danske konkurrentmyndighetene frem til mars 2003.

Resultatutviklingen for 2000/01 er ikke blitt påvirket av hendelsene 11. september da Cimber Airs rapporteringsperiode er fra mai til april. Resultatet viste i stedet en positiv utvikling sammenlignet med forrige driftsår.

|  Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|-------|-------|
| SAS konsernets eierandel | 47,2% | 34,2% | 34,2% |
| Driftsinntekter, MSEK | 462 | 369 | 315 |
| EBITDAR, MSEK | 91 | 65 | 6 |
| EBIT, MSEK | 15 | 1 | -60 |
| Antall passasjerer (000) | 249 | 218 | 194 |


airBaltic har sin base i Riga i Latvia. Selskapet disponerer seks fly. airBaltic flyr hyppig mellom Riga og henholdsvis København og Stockholm. Selskapet flyr også til destinasjoner i den baltiske regionen og til destinasjoner i Øst-Europa.

Resultatutviklingen for 2001 er blitt positivt påvirket av en økt kabinfaktor og av flere flyginger i kombinasjon med en stabil kostnadsutvikling. I fjerde kvartal var utviklingen likevel svak.

|  Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|-------|-------|
| SAS konsernets eierandel | 37,5% | 37,5% | 37,5% |
| Driftsinntekter, MSEK | * | 738 | 724 |
| EBITDAR, MSEK | * | 46 | 91 |
| EBIT, MSEK | * | -15 | 34 |
| Antall passasjerer (000) | 206 | 308 | 282 |

Selskapet driver med flytrafikk til/fra og på Grønland og har 10 fly og 12 helikoptre i drift. Grønlandsfly flyr til 24 destinasjoner og hadde nærmere 500 ansatte i 2001.

Europeisk flyselskap

|  Fakta | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|--------|-------|
| SAS konsernets eierandel | 20% | 20% | 40% |
| Driftsinntekter, MSEK | * | 10 994 | 9 439 |
| EBITDAR, MSEK | * | 1 989 | 1 639 |
| EBIT, MSEK | * | 224 | 231 |
| Antall passasjerer (000) | 6 730 | 7 098 | 6 547 |

British Midland International og Lufthansa er SAS Airlines partnere innenfor det europeiske samarbeidet, ECA, samt i Star Alliance. British Midlands flyflåte består av 60 fly. 31 destinasjoner trafikkeres i Storbritannia og i resten av Europa. Selskapet trafikkerer også strekningen Manchester-Washington DC, USA.

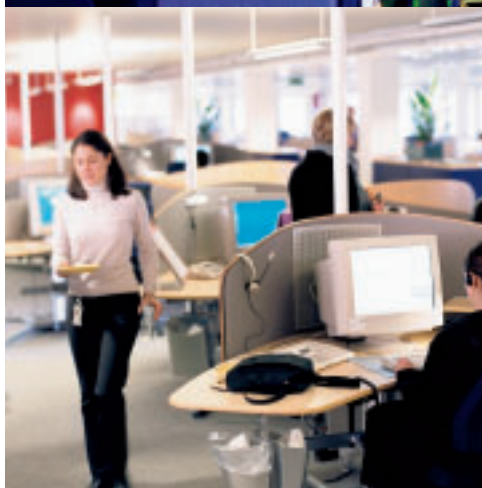
(Se dessuten beskrivelsen av British Midland på side 53.)

* Opplysningene er ikke tilgjengelige per utgangen av februar 2002.

Forretningsområde Airline Related Businesses



- SAS Cargo
- Jetpak
- Scandinavian IT Group
- SAS Trading
- SAS Flight Academy
- SMART
- Andre
 - SAS Flight Support
 - SAS Media
 - SAS Hosting



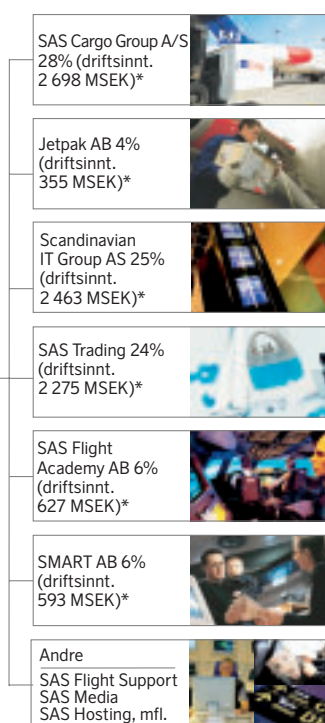
Airline Related Businesses

Nøkkeltall for Airline Related Businesses

| | 2001 | 2000 |
|--------------------------------|-------|-------|
| Driftsinntekter, MSEK | 8 148 | 5 788 |
| Driftsresultat, EBIT | 149 | 162 |
| Resultat før skatt, MSEK | 160 | 180 |
| Investeringer, MSEK | 542 | 381 |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 4 038 | 2 540 |

Airline Related Businesses omfatter SAS Cargo, SMART, SAS Trading og Jetpak – som alle har storparten av sitt salg til eksterne kunder. SAS Flight Academy og SAS Flight Support selger tjenester til både interne og eksterne selskaper. Scandinavian IT Group har storparten av sitt salg innenfor konsernet.

Airline Related Businesses
(driftsinnt. 8 148 MSEK)



* Driftsinntekter før konsernelimineringer.

Nøkkeltall

| MSEK | Driftsinntekter | | | Driftsresultat, EBIT | | | Driftsinntekter i % utenfor SAS | | |
|-----------------------|-----------------|-------|-------|----------------------|------|------|---------------------------------|------|------|
| | 2001 | 2000 | 1999 | 2001 | 2000 | 1999 | 2001 | 2000 | 1999 |
| SAS Cargo | 2 698 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Jetpak | 355 | 244 | 222 | 10 | 16 | 14 | 99,5 | 97,4 | 97,1 |
| Scandinavian IT Group | 2 463 | 2 121 | 2 247 | 104 | 74 | 90 | 3,6 | 4,3 | 7,3 |
| SAS Trading | 2 275 | 2 148 | 2 188 | 2 | 64 | 21 | 98,0 | 99,0 | 99,9 |
| SAS Flight Academy | 627 | 606 | 607 | 62 | 98 | 108 | 35,4 | 37,6 | 32,6 |
| SMART | 593 | 584 | 683 | 62 | -20 | 33 | 99,8 | 99,0 | 98,4 |



| | 2001 | 2000 | 1999 |
|-------------------------|---------|---------|---------|
| Driftsinntekter, MSEK | 2 698 | – | – |
| Trafikkinntekter, MSEK | 2 170 | 2 225 | 2 109 |
| Frakttonn | 263 431 | 286 785 | 284 675 |
| Tonnkilometer, 000 | 878 364 | 944 342 | 900 958 |
| Cargo yield, SEK/tonnkm | 2,44 | 2,33 | 2,28 |
| Antall ansatte | 1 180 | 1 184 | 1 176 |

SAS Cargo ble etablert som selvstendig aksjeselskap 1. juni 2001. Opplysningene for tidligere perioder gjelder virksomheten som SAS Cargo drev innenfor SAS Airline, tidligere betegnet som SAS' flyvirksomhet.

Selskapsdannelse i 2001

1. juni ble SAS Cargo etablert som et selvstendig aksjeselskap, SAS Cargo Group A/S, heleid av SAS konsernet.

Utvikling i 2001

SAS Cargos trafikkinntekter utgjorde 2 170 (2 225) MSEK i 2001. Den samlede flytonnasjen var på 263 431 (286 785) tonn. Yielden steg fra 2,33 SEK/tonnkilometer til 2,44 SEK/tonnkilometer. Utviklingen i 2001 må ses i lys av de tragiske hendelsene i USA 11. september og den etterfølgende krisen i den internasjonale luftfarten på et marked som allerede var svakt.

Markedsutvikling

Den globale etterspørselen etter flyfrakt ble redusert i 2001. Markedet var preget av overkapasitet og sviktende konjunkturer. Ifølge IATA ble fraktmarkedet redusert med cirka 8% i 2001 sammenlignet med 2000. På visse markeder har prisen på flyfrakt vært hardt presset.

Cargo yield (pris på flyfrakt) har vært under hardt press i 2001. Til tross for dette har SAS Cargo opprettholdt prisnivået. Dette har fremfor alt påvirket mengden flyfrakt fra USA til Skandinavia, hvor nedgangen i den amerikanske eksporten til Europa har gjort seg gjeldende. I Europa har det vært vanskelig å konkurrere med

billige landtransporter. Frakttonnasjen til Det fjerne østen er fortsatt stor, men har ikke kommet opp på de høye nivåene fra de siste årene. I Norden har SAS Cargo beholdt sine markedsandeler til tross for en viss reduksjon i etterspørselen.

I den siste delen av 2001 har kapasiteten i den globale flyfrakten blitt kraftig redusert. Dette skyldes at SAS Cargos konkurrenter har lagt ned ruter og satt fly ut av drift, noe som hadde en positiv innvirkning på SAS Cargos flyfrakt.

Strategisk hovedmålsetting

Kunder

Transport- og logistikkbransjen har i de siste årene vært preget av store strukturendringer, som har ført til en konsolidering av aktørene på markedet.

Som et mottrekk mot denne utviklingen har SAS Cargo tatt initiativ til å styrke kunderelasjonene, fremfor alt på det nordiske hjemmemarkedet. Det er etablert «Customer Advisory Boards» og «Agent Advisory Boards» for å utvikle kunderelasjonene.

I løpet av året har SAS Cargo inngått en avtale med Northern Cargo som er representant for noen av Norges største fiskeeksportører. Avtalen er den første i sitt slag i Norden og sikrer SAS Cargo en inntekt på cirka 40 MNOK.

Nettverk

SAS Cargo beholdt i 2001 sine avtaler med andre flyfraktselskaper om faste forbindelser til Det fjerne østen. Nettverket omfatter en rute mellom Göteborg i Sverige og Osaka i Japan samt faste forbindelser til Hongkong og Singapore.

Innfasingen av Airbus A340 på SAS Airlines ruter til Det fjerne østen vil øke fraktkapasiteten med 45% for SAS Cargo til Beijing, Bangkok/Singapore og Tokyo. Airbus A321 gir muligheter til å ta med fraktcontainere på de europeiske rutene. Dette gir bedre service for transitfrakt, kortere gjennomløpstider og enklere håndteringsrutiner.

Frakt- og posttrafikk, 2001/2000

| | 2001 | | | 2000 | | |
|-----------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | Frakt Mill. tonn km | Post Mill. tonn km | Totalt Mill. tonn km | Frakt Mill. tonn km | Post Mill. tonn km | Totalt Mill. tonn km |
| Interkontinentalt | 452 179 | 29 324 | 481 503 | 501 024 | 28 904 | 529 928 |
| Europa | 21 329 | 13 288 | 34 617 | 25 742 | 14 223 | 39 965 |
| Interskandinavisk | 4 081 | 1 065 | 5 146 | 4 846 | 1 086 | 5 932 |
| Totalt internasjonalt | 477 589 | 43 677 | 521 266 | 531 612 | 44 213 | 575 825 |
| Danmark | 5 754 | 1 096 | 6 850 | 5 285 | 1 343 | 6 628 |
| Norge | 3 949 | 7 206 | 11 155 | 4 569 | 7 734 | 12 303 |
| Sverige | 401 | 0 | 401 | 558 | 0 | 558 |
| Totalt innenriks | 10 104 | 8 302 | 18 406 | 10 412 | 9 077 | 19 489 |
| All Cargo | 335 371 | 3 321 | 338 692 | 346 482 | 2 546 | 349 028 |
| Totalt | 823 064 | 55 300 | 878 364 | 888 506 | 55 836 | 944 342 |

Integrert fraktsamarbeid

I Europa og Norden tok SAS Cargo og Lufthansa Cargo allerede for to år siden initiativ til å integrere salgs- og markedsføringsaktivitetene sine. Et av SAS Cargos mål for 2001 var å øke konkurranseevnen gjennom et integrert fraktsamarbeid med Lufthansa Cargo og Singapore Airlines Cargo. Et slikt samarbeid ble presentert 26. september.

Som et resultat av samarbeidet mellom selskapene (WOW Alliance) ble det introdusert nye harmoniserte ekspressprodukter fra 1. oktober 2001. Fra denne datoen kan de tre selskaperes ekspressprodukter håndteres fritt over det samlede rutenettet med økt kapasitets-, kvalitets- og tidsgaranti. Dermed kan SAS Cargo tilby kundene produktet «SAS Priority» til 47 destinasjoner. Neste skritt blir en harmonisering av de tre selskaperes «general cargo»-produkter, som forventes å bli lansert i andre kvartal av 2002.

Kvalitet, sikkerhet og miljø

I år 2000 oppnådde SAS Cargo i Nord-Amerika samt frakterminalene på Gardermoen-Oslo, Landvetter-Göteborg og Arlanda-Stockholm sertifisering i henhold til ISO 9002. I første kvartal av 2001 ble også terminalen i København ISO-sertifisert. I siste kvartal av 2001 har terminalene i Bergen og Stavanger i Norge samt terminalene i Malmö og Norrköping i Sverige oppnådd Det norske Veritas' kvalitetsstempel.

Målsettingen fremover er å endre sertifiseringen av frakterminalene i henhold til den nye standarden ISO 9000-2000. Arbeidet forventes å pågå i de kommende to år. SAS Cargo arbeider med å utarbeide et miljøstyrings-system i henhold til ISO 14001 som skal integreres med kvalitetssystemet.

Som en konsekvens av hendelsene i USA 11. september har SAS Cargo skjærpet sikkerheten omkring håndtering og transport av flyfrakt. Det er gjort betydelige investeringer i nytt sikkerhetsutstyr. Fra et sikkerhetssynspunkt er SAS Cargo dermed på linje med eksisterende og fremtidige krav fra myndighetene.



Fremtidsutsikter

Som følge av sviktende konjunkturer i markedet for flyfrakt ble det igangsatt et omfattende tiltaksprogram i andre halvår av 2001. Programmet som har fått navnet «SAS Cargo Fitness», omfatter cirka 100 ulike aktiviteter og pågår frem til juni 2003. Tiltaksprogrammet beregnes å gi en resultatforbedring på cirka 100 MSEK.

Den ustabile markedsutviklingen innen flyfrakt gjør det vanskelig å vurdere fremtidsutsiktene for SAS Cargo for 2002.

www.sascargo.com

| JETPAK | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------|------|------|------|
| Driftsinntekter, MSEK | 355 | 244 | 222 |
| derav eksterne (%) | 99,5 | 97,4 | 97,1 |
| EBITDA, MSEK | 19 | 20 | 18 |
| Driftsresultat, EBIT, MSEK | 10 | 16 | 14 |
| Resultat før skatt, MSEK | 10 | 17 | 16 |
| Antall ansatte | 125 | 83 | 76 |

Jetpak er markedsleder på området «samme-dag»-logistikk i Norden. Virksomheten drives av Jetpak Nordic AB som er et heleid datterselskap i SAS konsernet. Selskapet er representert i de nordiske landene av heleide datterselskaper. Nordens største budselskap, Adena-Picko's, inngår i Jetpak.

Jetpaks hovedvirksomhet er å tilby det nordiske transportmarkedet tidsgaranterte ekspressleveranser fra dør til dør, lokale budtjenester og skreddersydde servicelogistikk-løsninger. Jetpak er en av de raskest voksende aktørene innen ekspresslogistikk i Norden og er representert på mer enn 150 steder og med mer enn 800 budbiler.

Jetpak har samarbeidsavtaler med alle flyselskapene som trafikkerer i og mellom de nordiske landene, og samarbeider også med ekspresselskapet DHL i mer enn 220 land.

I hele 2001 har en nedgang i markedet vært merkbar. I flere år har bransjen utviklet seg positivt. Den trenden er nå brutt. Hovedsakelig har dette påvirket transporten i Norden hvor omsetningsøkningen de siste årene har vært 20-30%. Som følge av den svake utviklingen ble det våren 2001 gjennomført et program for å kompensere for de lavere inntektene. Nå pågår enda en gjennomgang av kostnadene etter høstens svake markedsutvikling.

Til tross for den svake markedsutviklingen ble Jetpaks resultat før skatt 10 (17) MSEK.

www.jetpak.no



Scandinavian IT Group

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| Driftsinntekter, MSEK | 2 463 | 2 121 | 2 247 |
| derav eksterne (%) | 3,6 | 4,3 | 7,3 |
| EBITDA, MSEK | 245 | 207 | 222 |
| Driftsresultat, EBIT, MSEK | 104 | 74 | 90 |
| Resultat før skatt, MSEK | 96 | 61 | 82 |
| Antall ansatte | 1 274 | 1 182 | 1 143 |

Scandinavian IT Group er en av Skandinavias største IT-virksomheter. Selskapet er heleid av SAS konsernet. Virksomhetens produktportefølje dekker alt fra avanserte IT-applikasjoner til markedets beste infrastrukturløsninger og konsulentvirksomhet. Den høye kompetansen som kreves innen luftfartsindustrien gjør Scandinavian IT Group til en kompetent partner for mange flyselskaper.

SAS konsernet er Scandinavian IT Groups største kunde. En av virksomhetens hovedstrategier er å øke andelen kunder utenfor SAS konsernet. Målet er å levere luftfartsindustriens beste IT-løsninger og nye produktkonseptet i og utenfor flybransjen.

Scandinavian IT Group leverer i dag produkter og tjenester til cirka 40 flyselskaper, bl.a. medlemmer i Star Alliance.

De siste årene har virksomheten utviklet seg positivt. Omsetningen er nesten fordoblet på fem år. I 2001 omsatte virksomheten for 2 463 MSEK og resultatet før skatt ble 96 (61) MSEK.

www.scandinavianIT.com



SAS Trading

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| Driftsinntekter, MSEK | 2 275 | 2 148 | 2 188 |
| derav eksterne (%) | 98,0 | 99,0 | 99,9 |
| EBITDA, MSEK | 38 | 97 | 49 |
| Driftsresultat, EBIT, MSEK | 2 | 64 | 21 |
| Resultat før skatt, MSEK | -1 | 75 | 38 |
| Antall ansatte | 658 | 639 | 590 |

SAS Trading er en selvstendig forretningsenhet i SAS konsernet og en av verdens ledende operatører innen Travel Retail. Virksomheten omfattet ved årsskiftet 55 butikker på 34 flyplasser i Sverige, Norge, Danmark, Estland, Latvia og Polen. Forretningsideen er «å kjøpe inn, markedsføre og selge høyprofilerte merkevarer med en kundeopplevd prisfordel til de som reiser ofte med fly, i egne butikker».

SAS Trading har 658 ansatte og omsatte i årets løp for 2 275 MSEK. Butikkene på flyplassene drives med såkalte

konsesjonsavtaler, dvs. at operatøren tilbyr flyplassinnehaveren butikkdrift i et bestemt antall år med leien som verdifaktor. Etter kontraktperioden går butikken ut på nytt anbud.

SAS Trading har i løpet av året deltatt i budgivning for taxfree-butikkene i København og i Sverige. I begge tilfeller gikk konsesjonene til en konkurrent.

Resultatet er i løpet av året blitt negativt påvirket av den svake svenske valutaen, den negative utviklingen i flytrafikken og av at SAS Tradings distributør gikk konkurs.

For 2002 prioriterer SAS Trading vekst og kulturforandring. Det vil innebære en utvikling av virksomheten til en konkurransedyktig detaljhandelskjede med et kompetent kjøpmannskap.

www.scandinavian.net



SAS Flight Academy

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------|------|------|------|
| Driftsinntekter, MSEK | 627 | 606 | 607 |
| derav eksterne (%) | 35,4 | 37,6 | 32,6 |
| EBITDA, MSEK | 150 | 176 | 184 |
| Driftsresultat, EBIT, MSEK | 62 | 98 | 108 |
| Resultat før skatt, MSEK | 56 | 92 | 103 |
| Antall ansatte | 200 | 193 | 189 |

SAS Flight Academy er et datterselskap som er heleid av SAS, som driver ledende utdanningsentra for piloter, flyvertinner/flyverter, flyteknikere og sjøbefal. Foretaket er ISO 9001-sertifisert og en Type Rating Training Organisation (TRTO), godkjent av luftfartsmyndighetene for typeutdanning av piloter i samsvar med det europeiske regelverket JAR-FCL.

I tillegg til SAS trener SAS Flight Academy kunder fra cirka 150 forskjellige flyselskaper og militære organisasjoner. Hovedvirksomheten foregår på Arlanda flyplass, men også gjennom datterselskaper i Danmark og Norge. For å styrke SAS Flight Academys posisjon ytterligere som et ledende europeisk treningssenter, ble det i mars 2001 installert en deHavilland Q400 full flight simulator og i juni 2001 en Airbus A330/A340 full flight simulator.

Den negative utviklingen i flyindustrien har gitt en del lavere treningsvolumer for SAS Flight Academy i siste kvartal av 2001. Fremfor alt sank salget til kunder utenfor SAS Airline i siste kvartal av 2001. På grunn av den raske endringen i markedet har SAS Flight Academy i løpet av høsten gjennomgått organisasjonen og iverksatt et tiltaksprogram som har som mål å effektivisere organisasjonen.

Resultatet før skatt for 2001 ble 56 (92) MSEK.

www.sasfa.com

SMART

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|----------------------------|------|------|------|
| Driftsinntekter, MSEK | 593 | 584 | 683 |
| derav eksterne (%) | 99,8 | 99,0 | 98,4 |
| EBITDA, MSEK | 71 | -5 | 55 |
| Driftsresultat, EBIT, MSEK | 62 | -20 | 33 |
| Resultat før skatt, MSEK | 95 | 4 | 37 |
| Antall ansatte | 249 | 294 | 351 |

Scandinavian Multi Access Systems, SMART AB (SMART), eies 95% av SAS konsernet og 5% av Amadeus Global Travel Distribution S.A.

SMART er Nord-Europas ledende foretak innen elektronisk handel og distribusjon av reiser og reiserelaterte tjenester og formidler elektroniske reiseavtaler til en verdi av cirka 70 milliarder SEK per år. Selskapet har tre forretningsområder og hadde 249 ansatte og kontor i København, Oslo, Stockholm, Riga og Vilnius.

SMARTs viktigste samarbeidspartner er Amadeus, som er verdens største globale bestillings- og distribusjonskanal i reiselivsbransjen. SMART er hovedagent for Amadeus på hjemmemarkedene i Skandinavia og Baltikum.

I 2001 ble antallet Admadeus-bestillinger via SMART redusert med cirka 11%. Dette ble til en viss grad kompensert av en gunstig utvikling av vekselskursen mellom Euro og SEK. Sammenlagt økte SMARTs omsetning med 1,5% i 2001. Resultatet ble påvirket positivt av lavere kostnader og utgjorde 95 (4) MSEK før skatt. Med sikte på å rendyrke virksomheten solgte SMART i 2001 datterselskapet FM Partner.

www.smart.se

Andre enheter

SAS Flight Support, SAS Media og SAS Hosting er andre større virksomheter innen Airline Related Businesses og har en total omsetning på cirka 400 MSEK.

SAS Flight Support

SAS Flight Support AB (SFS) har vært heleid av SAS konsernet siden 1995. Det har sin operative virksomhet på områdene flynavigasjon, ruteplanlegging, ytelse og FMS-data. SFS er en av de store aktørene på det globale markedet.

I løpet av driftsåret har bedriften fått en rekke nye kunder. Det er satset store ressurser på produktutvikling for å styrke bedriftens markedsposisjon. Siste del av 2001 har vært preget av arbeid med bl.a. virksomhetsstrategier og organisasjonsutvikling. SFS fokuserer nå på å ta ytterligere markedsandeler, produktutvikling og effektivisering for å posisjonere bedriften for fremtiden.

Selskapets omsetning utgjorde 98 MSEK i 2001, og resultatet før skatt ble -20 MSEK.

www.sasflightsupport.com

SAS Media AB

SAS Media er heleid av SAS konsernet. Bedriften har 45 ansatte og kontor i Oslo og Stockholm.

Bedriften utgir tidsskriftene Scanorama og SAS Magasinet som ligger ombord i flyene, i Danmark, Norge og Sverige. Produksjonen finansieres med annonseinntekter til målgruppen «ombord» under slagordet «Meet the Scandinavians». Annonserene kan også kommunisere med målgruppen gjennom andre kanaler i SAS konsernet som også formidles av SAS Media.

I de kommende årene vil SAS Media satse ytterligere på den digitale medieverdenen. Databaseteknikk gjør det mulig å presentere produktet gjennom flere ulike kanaler, f.eks. Internett, WAP, bildeskjermer ombord og trykksaker. Målsettingen for denne satsingen er å produsere informasjon, underholdning og markedskommunikasjon på en kostnadseffektiv måte i samarbeid med andre enheter i SAS konsernet.

SAS Media arbeider med miljøstyringssystemet som integrerer eksterne og interne miljøspørsmål (TCO6E).

I 2001 utgjorde omsetningen 63 MSEK. Resultatet før skatt ble 6 MSEK.

www.sasmedia.se

SAS Hosting

SAS Hosting er en enhet i SAS konsernet som formidler airline-kompetanse og selger integrerte IT-løsninger til cirka 40 flyselskaper og serviceselskaper. Hovedvirksomheten går ut på å tilby løsninger for flyselskapenes kjerneprosesser som distribusjon, inventory- og yieldmanagement, billetthåndtering, flighinformasjon, avgangskontroll osv. I tillegg tilbyr SAS Hosting support på strategisk nivå. SAS Hosting samarbeider med partneren Scandinavian IT Group, og dette bidrar til at SAS Hosting også kan tilby nye tekniske produkter som Internettbestilling, mobile løsninger, Wireless LAN m.m. SAS Hosting hadde en omsetning på cirka 250 MSEK i 2001.

www.sashosting.com

Forretningsområde Rezidor SAS Hospitality



Visjon, mål og hovedstrategi
Driftsinntekter og resultatutvikling
Ytre forhold og marked
Etisk, sosialt og miljømessig
ansvar
Fremtidsutsikter



Rezidor SAS Hospitality

Nøkeltall

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| Driftsinntekter, MSEK | 3 510 | 3 122 | 2 963 |
| Resultat før skatt, MSEK | 208 | 583 | 544 |
| EBITDA ¹ , MSEK | 266 | 354 | 290 |
| Brutto driftsmargin, % ² | 33 | 34 | 33 |
| REVPAR ² , SEK | 638 | 619 | 584 |
| Belegg ² | 67% | 69% | 69% |
| Antall utleide rom (000) ² | 4 964 | 4 876 | 4 506 |
| Investeringer, MSEK | 176 | 308 | 150 |
| Anvendt kapital, MSEK | 1 593 | 1 942 | 2 234 |
| Gjennomsnittlig antall ansatte | 3 103 | 3 131 | 3 071 |
| Energiforbruk, kWh/m ² | 303 | 311 | 346 |

¹ Proforma, justert etter eierforhold.

² Inklusive hoteller som drives på managementbasis.

Legal struktur

1. oktober byttet SAS' hotellvirksomhet, SAS International Hotels, navn til Rezidor SAS Hospitality. Navnebyttet gjenspeiler en delvis ny innstilling. Selskapets strategiske fokus er flyttet fra hotell drift hovedsakelig i egne eiendommer med base i Skandinavia til en verdensomspennende virksomhet innen hotell-management med flere varemerker. Selskapet driver virksomhet i 38 land fra Shanghai i øst til Galway i vest, fra Cape Town i sør til Svalbard i nord.

Den legale strukturen er endret for å fremme en fortsatt utvikling. Fra januar 2001 drives all hotellvirksomhet av et nytt dansk morselskap: Rezidor SAS Hospitality A/S.

Finansielt mål

Det finansielle hovedmålet er å oppnå en årlig verdivekst, EBITDA på 20%, i snitt over en femårsperiode, gjennom vekst og lønnsomhet.

Driftsinntekter og resultatutvikling i 2001

Rezidor SAS Hospitality har en sterk posisjon på sine hjemmemarkeder sammenlignet med konkurrentene, og lav eksponering mot USA. Dette førte til at selskapet klarte seg relativt bra i 2001. Omsetningen for 2001 var på 3 510 (3 122) MSEK, en økning på 12,4%. Omsetningsøkningen skyldes økt antall hoteller og økt snittpris. Prisøkningen er et resultat av en svakere svensk krone. Totalt sett medførte utviklingen at Rezidor SAS Hospitality tok nye markedsandeler i løpet av året. Belegget i hele systemet (eksklusive hoteller med franchisekontrakt) ble redusert til 67 (69)%, og bruttomarginen (eide og leasede hoteller samt hoteller med managementavtale) sank til 33 (34)%. Til tross for den svake markedssituasjonen i 2001 holdt bruttomarginen seg på et tilnærmet uforandret nivå i forhold til tidligere år.

Resultatet før skatt ble redusert til 208 (583) MSEK for 2001 og inkluderer salgsgjennvinst for eiendomssalg på 63 (267) MSEK. Resultat før finansnetto og avskrivninger (EBITDA, proforma, justert for salg av eiendommer) ble redusert til 266 (354) MSEK.

Årets investeringer utgjorde 176 (308) MSEK.

Gjenkjøpsfrekvens

Rezidor SAS Hospitality arbeider for å opprettholde og øke den høye gjenkjøpsfrekvensen (88% i 2001).

Rezidor SAS
Hospitality
(driftsinnt.
3 510 MSEK)



Visjon

Rezidor SAS Hospitality skal bli et av Europas ledende selskaper innen «hospitality management» – med en portefølje av sterke varemerker, rettet mot ulike segmenter i markedet med tilsvarende produkter av høy kvalitet.

Mål

Rezidor SAS Hospitalitys mål er å bli det mest attraktive hotell-selskapet å være kunde hos, arbeide for og samarbeide med.

Hovedstrategi

Hovedstrategien er å innlemme flere varemerker i porteføljen og dermed kunne tilby:

- *eiendomsinnehavere* – den optimale løsningen for hver eiendom,
- *gjester* – et bredt spekter av sterke produkter i ulike prisklasser,
- *aksjeeiere* – aktiv verdiskaping gjennom rask og fokusert vekst,
- *personale* – økte karrieremuligheter innenfor de ulike varemerkene og kontinuerlig personlig utvikling.

Ytre forhold som spiller inn

Det globale reiselivsmarkedet har hatt en årlig stabil vekst på cirka 5% i mange år, og hotellmarkedet har generelt fulgt denne utviklingen. Etterspørselen varierer i likhet med kapasiteten på forskjellige geografiske markeder. I Europa ligger Storbritannia og Nederland høyt når det gjelder kapasitetsutnyttelse, men trenden er synkende. På den andre enden av skalaen ligger Tyskland lavt når det gjelder kapasitetsutnyttelse, men med en økende etterspørsel. Etterspørselen i Sverige er kraftig redusert som følge av lavkonjunktorene, mens Danmark, Finland og Frankrike er markeder med stor etterspørsel.

Forretningsmodell – virksomhet

Rezidor SAS Hospitality har i løpet av en femårsperiode solgt fire eiendommer. Dette er i samsvar med RSHs fem år gamle strategi om ikke å drive eiendomsforvaltning, men å drive hotellvirksomhet. Forretningsmodellen bygger på å inngå driftsavtaler hvor Rezidor SAS Hospitality påtar seg fullt managementansvar med et visst garantivå og i varierende grad en del av forretningsrisikoen.

Rendyrkingen av virksomheten mot hotell-management har medført at antall SAS-eide eiendommer har sunket gradvis, ofte gjennom sale/leaseback-ordninger. Ved årets utgang eide selskapet 2 (2) hotelleiendommer. Den totale kapitalbindingen i eiendommer for 2001 utgjorde 591 (916) MSEK. I 2002 er det planlagt å selge eiendommen i Oslo dersom markedsføretningene tillater det. Strategien om ikke å eie eiendommer utelukker ikke at Rezidor SAS inntar midlertidige eierposisjoner av forretningsmessige årsaker, som for eksempel i 1998 på Manchester Airport og for eiendommen på Stansted Airport i slutten av 2001.

Fortsatt vekst

Vekst har strategisk betydning. Hensikten er først og fremst å nå en kritisk masse med hensyn til varemerkekjennskap, geografisk dekning og operative stordriftsfordeler. I første rekke gjelder dette Radisson SAS, som er et sterkt varemerke i Europa og Midtøsten.

Veksten fortsatte i 2001. Ved årets utgang var antall hoteller 160 (146), hvorav 152 (139) var under Radisson SAS-varemerket og 8 (7) under Malmaison-varemerket. Antall rom økte til cirka 35 000 (32 000). I årets løp kom det i Skandinavia fem nye hoteller, i Finland samt Tyskland ett nytt hotell og i England/Irland fem nye hoteller. Den raske etableringstakten i Polen fortsatte med to nye hoteller og befestet Polens posisjon som et nytt hjemmemarked.

Nye hoteller er også kommet til i Paris, Bordeaux og i Brussel (Malmaison), Spa og Hasselt i Belgia. Rezidor SAS Hospitalitys ambisjon er å bli Europas ledende hotelloperatør på flyplasser. Etableringen på Stansted- og Zürich-flyplassene er også et ledd i dette. Ved utgangen av 2001 var 15 flyplasshoteller i drift eller kontraktfestet.

Storbyhoteller er etablert bl.a. i Sofia, Bratislava, St. Petersburg og Tallin. Ved siden av storbyhoteller og fly-

plasshoteller har Radisson SAS ekspandert på fritidsmarkedet med satsing på fritids- og rekreasjonshoteller.

Varemerkestrategier

Markedsutviklingen går tydelig mot stadig større aktører som bearbeider markedet med et bredt utvalg av varemerker. Andelen frittstående hoteller, det vil si som står utenfor de store varemerkegruppene, brands, går ned. Potensialet for varemerketilhørighet er stort – bare 30% av alle hoteller i Europa tilhører i dag en varemerkegruppe sammenlignet med 80% i USA. Rask vekst oppnås mest effektivt med etablerte varemerker.

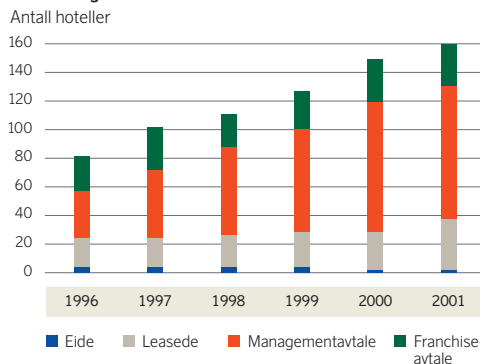
SAS konsernet har drevet hotellvirksomhet siden 1960-tallet, i begynnelsen under sitt eget varemerke. I 1994 inngikk SAS' hotellselskap, SAS International Hotels, partnerskap med Radisson Hospitality Worldwide (member of the Carlson Group), noe som ga SAS konsernet eksklusiv rettighet til å utvikle Radissons varemerke i Europa, Midtøsten og Nord-Afrika i en tredivårsperiode. Fra et grunnlag på 29 hoteller var målet at man ved utgangen av 2000 skulle drive eller ha avtale om å drive 100 hoteller under varemerket Radisson SAS. Dette tallet ble passert allerede i 1998, og målet er suksessivt oppjustert. Radisson SAS har i flere år vært en av Europas raskest voksende hotellkjeder med full service.

Flere varemerker gir mulighet for ulike konsepter

For hotellselskapet har likevel kun dette ene varemerket vært en begrensning når det gjelder både ekspansjon og verdiskapning. Alle hotelleiendommer passer ikke inn i Radisson SAS' konsept.

I september 2000 ble Malmaison Hotels oppkjøpt sammen med det britiske eiendomsselskapet MWB (Marylebone Warwick Balfour). SAS konsernet og MWB eier 50% hver av varemerket, mens MWB eier eiendommene og Rezidor SAS Hospitality eier managementsselskapet som driver hotellene. Hensikten er å ekspandere med det nye varemerket og konseptet over hele Europa.

Hotellutvikling 1996-2001



To hotelleiendommer er nå eide, én i Oslo og én under oppføring på Stansted. Eiendommen i Oslo planlegges solgt i 2002. Ved utgangen av 2001 var det totale antall hoteller 160.

Malmaison-oppkjøpet var viktig, og Rezidor SAS Hospitality er dermed etablert som en multibrand-operatør. SAS konsernet har som eier også vist at hotellselskapet kan drive hotell uten at SAS' navn og varemerke er en del av virksomheten.

Med det nye navnet Rezidor SAS Hospitality har selskapet nå mulighet til å etablere et sterkt uavhengig selskapsvaremerke, og SAS konsernet får bedre forutsetninger for å endre eierforholdene i selskapet når det anses å være hensiktsmessig.

Markedsutvikling i 2001

2001 var et vanskelig år for all reiserelatert virksomhet. Hotellbransjen verden over ble hardt rammet av konjunkturedgangen og særlig av effekten av 11. september.

Destinasjoner med stor andel av amerikanske gjester og hoteller som er avhengige av kurs- og konferansevirksomhet, ble hardest rammet av utviklingen i 2001. Derimot har virkningen for hoteller som hovedsakelig er rettet mot europeiske, individuelle forretnings- og fritidsreisende (for eksempel Malmaison-hotellene), knapt vært merkbar.

Markedsføring og kundetilfredshet

Det er i 2001 gjennomført et nært og fremgangsrikt markedsførings samarbeid med SAS konsernet og andre partnere under mottoet «The World of Experiences».

Et nytt program for å måle kundetilfredsheten ble innført i løpet av året. Gjennkjøpsfrekvensen ligger fremdeles på et høyt nivå og er på 88%.

Medarbeidere

Det gjennomsnittlige antall ansatte i selskapet ble redusert til 3 103 (3 131). Dette tallet omfatter ansatte i både eide og leasede hoteller. I hele systemet (inkludert hoteller med management- og franchiseavtale) arbeider cirka 12 000 (12 000) ansatte.

Medarbeidertilfredsheten økte i 2001 til 79,2 (78,5) på en skala fra 1 til 100.

Ansvarlig forretningsdrift

I løpet av året ble det satset kraftig på ansvarlig forretningsdrift. Radisson SAS har tidligere innledet et miljøengasjement som nå suppleres med langsiktige målsettinger for de forskjellige aspektene av en bærekraftig utvikling, f.eks. arbeidsmiljø, sikkerhetsaspekter, menneskelige rettigheter samt etiske og kulturelle spørsmål.

For å nå disse målene innføres en systematisk arbeidsmetode med en ambisiøs strategi og tilhørende konkrete mål knyttet til bedriftens interne og eksterne interesser. Det er utarbeidet nøkkeltall for alle mål slik at hotellenes resultater kan følges opp. Hovedhensikten med programmet er å skape forutsetninger for stadig forbedring på hotellnivå, noe som garanteres gjennom målbare mål og hotellspesifikke handlingsplaner.

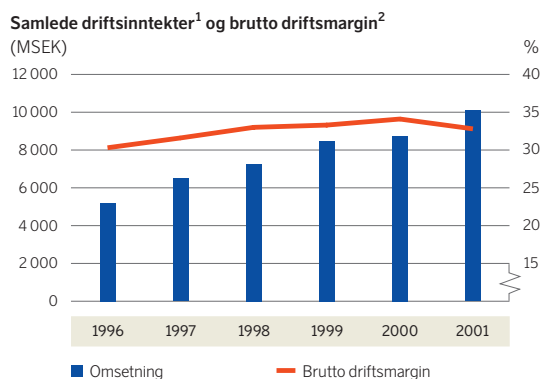
På grunn av en hotellbrann ved Düsseldorf flyplass i 2001 innskjerpet Düsseldorf by sine regler vedrørende sikkerhet innen hotellbransjen. Radisson SAS har truffet tiltak for å oppfylle de nye lovkravene.

Fremtidsutsikter

Rezidor SAS Hospitality planlegger å utvide sin varemerkeportefølje med minst ett nytt varemerke i løpet av året. I første omgang er det et «2-3 star brand» som skal tilføyes.

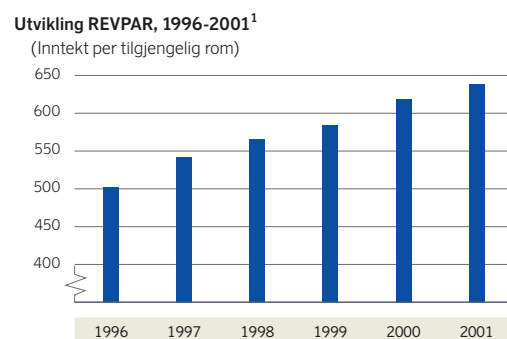
Til tross for en at markedet har tatt seg merkbart opp, forventes utviklingen i første kvartal av 2002 å være svak. Prognosene for siste del av året er mer positive, og dette medfører at lønnsomheten for 2002 forventes å ligge på samme nivå som for 2001.

www.rezidorsas.com



¹ Inklusive hoteller som drives på managementbasis og hoteller med franchiseavtale.

² Inklusive hoteller som drives på managementbasis.



REVPAR viser gjennomsnittspris per tilgjengelig rom og speiler dermed belegg og inntekt per rom. REVPAR økte i 2001 fra 619 SEK til 638 SEK på grunn av valutakursendringer.

¹ Inklusive hoteller som drives på managementbasis.

Økonomisk rapportering



Årsberetning
Resultat i sammendrag
SAS konsernets resultatregnskap
og balanse med kommentarer
SAS konsernets
kontantstrømpoppstilling
med kommentarer
Kommentarer og noter til
årsberetningen - Regnskaps- og
vurderingsprinsipper
Noter
Morselskap, SAS AB - resultatregnskap
og balanse samt noter
Forslag til disponering av overskudd
Revisjonsberetning

Styre og revisorer
Konsernledelse



Årsberetning

Organisasjonsnummer 556606-8499

Styret og administrerende direktør for SAS AB avgir herved årsberetning for SAS AB og SAS konsernet for driftsåret 2001. Formelt regnskapsår for SAS AB er 23. februar – 31. desember 2001.

Markedsutvikling

Markedet for flytrafikk hadde en relativt sterk utvikling i første kvartal av 2001. Deretter ble det notert en gradvis svakere konjunkturutvikling og etterspørsel på våren og sommeren. I kjølvannet av 11. september har flyindustrien gått inn i sin verste krise noensinne.

År 2001 sett under ett viser at SAS konsernet hadde større vekst i trafikken enn flybransjen for øvrig. På det svenske markedet kunne man allikevel notere en fortsatt tydelig nedgang i etterspørselen på grunn av den allmenne konjunktursvekkelsen samt den svake svenske kronen.

I perioden 11. september til og med 31. desember ble de europeiske flyselskaperens internasjonale trafikk redusert med 17,6% sammenlignet med foregående år. Trafikken over Nord-Atlanteren ble mest påvirket og sank med 31%. SAS Airline, som er det viktigste enkeltstående flyselskapet i konsernet, ble også hardt rammet av den reduserte etterspørselen, men ikke like mye som sine konkurrenter. For SAS Airline er den internasjonale trafikken blitt redusert med 9%, og selskapet har følgelig tatt markedsandeler i det svake flymarkedet.

Mot slutten av året ble det notert en tendens til at den totale trafikken tok seg opp igjen. Innhentingene går allikevel langsomt og forretningsflyet er fortsatt veldig svakt. Utviklingen i markedet setter ytterligere krav til at kapasiteten må tilpasses for å øke belegget og komme ut av krisen. Samtlige flyselskaper arbeider intenst for å få ned sine kostnader, og titusenvise av ansatte har måttet forlate selskapene.

2001 var et vanskelig år for all reiserelatert virksomhet. Hotellindustrien ble på samme måte som flyindustrien hardt rammet av konjunkturedgangen samt av hendelsene 11. september.

Ny konsernstruktur

SAS AB, et nyetablert svensk selskap som ble registrert 23. februar 2001, ga 8. mai sine aksjeeiere i SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB et tilbud om å bytte sine aksjer mot samme antall nyemitterte aksjer i SAS AB.

Første dag for notering og handel med aksjer i SAS AB var 6. juli 2001.

SAS AB utarbeider konsernregnskap for perioden 1. januar – 31. desember 2001 basert på at konsolidering av de selskapene som er ervervet gjennom aksjebyttet, gjøres etter prinsippene for foretak under felles kontroll.

Konsernregnskapet for SAS konsernet er blitt utarbeidet gjennom å legge sammen alle eiendeler og all gjeld til de verdier som de er ført opp med i de enkelte enheter.

Fra og med fjerde kvartal i 2001 ble konsernet inndelt i fire forretningsområder:

- **SAS Airline** omfatter SAS' passasjertransporter med egne fly under eget varemerke.
- **Subsidiary & Affiliated Airlines** omfatter andre flyselskaper i konsernet.
- **Airline Related Businesses** inkluderer blant annet SAS Cargo, SMART og SAS Trading – som alle har storparten av sitt salg til eksterne kunder.
- **Rezidor SAS Hospitality** som er SAS konsernets hotellvirksomhet.

SAS/Maersk-saken

SAS og Maersk innledet i 1999 et kommersielt samarbeid om blant annet codesharing, bakke- og IT-tjenester samt Maersk Airs deltakelse i SAS' EuroBonus-program. Samarbeidet tok utgangspunkt i en avtale som ble inngått i 1998.

I juni 2000 foretok Europakommisjonen uanmeldte undersøkelser hos SAS i Stockholm og København samt hos Maersk Air og Maersks eiere i København. Europakommisjonen opplyste i begynnelsen av februar 2001 om at SAS og Maersk hadde overtrådt konkurransereglene. Kommisjonen opplyste også om at den hadde til hensikt å bøtelegge partene. SAS' styre ga i februar 2001 SAS' ledelse i oppdrag å utarbeide et Competition Law Compliance Programme. Som en del av den pågående rettsprosessen erkjente SAS i april at EUs konkurranseregler var blitt overtrådt. Situasjonen førte til at SAS' styre ga en utenforstående person i oppdrag å foreta en gransking av saken. Resultatet ble lagt frem for styret i mai i 2001.

Europakommisjonen underrettet om sin beslutning 18. juli 2001. SAS' bøter ble fastsatt til 39,375 MEUR og Maersk Airs til 13,125 MEUR. SAS har anket over størrelsen på boten, men ikke på overtredelsen som sådan.

I august 2001 besluttet styret i SAS å gi en utenforstående, uavhengig kommisjon i oppdrag å granske styrets rolle i SAS/Maersk-saken. Kommisjonen leverte sin rapport 16. september 2001. Som en konsekvens av den kritikken som ble rettet mot styret i rapporten, besluttet styret i SAS å innkalle til ekstraordinær generalforsamling for å velge et nytt styre.

SAS besluttet også at personer skulle skiftes ut i organisasjonen. SAS' styre godkjente i august 2001 det Competition Law Compliance Programme som SAS' ledelse hadde fått utarbeidet, og som ble iverksatt i organisasjonen på høsten i 2001.

En ytterligere utredning i tilknytning til spørsmålet om egen granskingsmann i SAS/Maersk-saken, ble gjort på

oppdrag av det svenske Näringsdepartementet av justitieråd (svensk høyesterettsdommer) Johan Munck. Utredningen ble avlevert 5. november 2001 og lagt frem på den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november 2001.

På den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november 2001 ble det valgt et nytt styre. Forslaget som var fremmet på generalforsamlingen om en egen gransking i SAS/Maersk-saken, oppnådde ikke nødvendig støtte blant aksjeeierne.

I februar 2002 besluttet Stockholmsbørsens disiplinærutvalg å pålegge SAS en bot på cirka 1,0 MSEK for utilstrekkelig informasjon i forbindelse med SAS/Maersk-saken på våren 2001.

SAS' nye styre som tiltrådte 6. november 2001, har blant annet på bakgrunn av ovennevnte utredninger og tiltak vurdert situasjonen og har ikke på nåværende tidspunkt funnet grunn til å foreta ytterligere utredninger i SAS/Maersk-saken.

Viktige oppkjøp og salg

I november 2001 inngikk SAS en avtale om å øke sine eierandeler i Spanair fra 49%, til direkte og indirekte å eie 74%. Kjøpesummen utgjorde totalt 112 MEUR, hvorav 52 MEUR kontant samt 60 MEUR konvertering av lån. Avtalen er under behandling i Europakommisjonen. Når aksjene er overdratt i 2002, vil selskapet bli konsolidert som et datterselskap i SAS konsernet.

SAS annonserte i mai 2001 at konsernet hadde til hensikt å kjøpe opp Braathens flyvirksomhet, eksklusive Malmö Aviation, med forbehold om godkjenning fra det norske Konkurransetilsynet.

23. oktober 2001 ble godkjenningen offentliggjort, og 20. desember 2001 kunne SAS AB overta 98,48% av aksjene. De resterende aksjene ble overtatt i januar 2002. Kjøpesummen var 27 NOK per aksje, totalt 869 MNOK. Braathens konsolideres i konsernet per 31. desember 2001, men inngår ikke i årets resultat.

Som et ledd i revisjonen av kapitalbindingen og konsentrasjonen om kjernevirksomheten, solgte SAS i desember 2001 flyrelaterte eiendommer som hangarer, flykjøkken-, verksted- og lagerbygninger samt frakterminaler på Arlanda (Stockholm), Landvetter (Göteborg), Gardermoen (Oslo), Flesland (Bergen) samt Kastrup (København). De ble kjøpt opp av Nordisk Renting og GE Capital Real Estate og kjøpesummen utgjorde 3 020 MSEK. Fordelingen mellom landene er 1 400 MSEK i Sverige, 1 200 MSEK i Norge og 400 MSEK i Danmark. Salgsgevinsten utgjorde 805 MSEK. SAS har samtidig leid samtlige bygninger tilbake gjennom operasjonelle leasingkontrakter på 20 år og har opsjon på, på visse vilkår, å kjøpe tilbake hele eller deler av bygningsmassen etter 10 år. Leien utgjør 209 MSEK første året.

Joint Venture British Midland, Lufthansa og SAS

9. november 1999 undertegnet British Midland, Lufthansa og SAS en treparts Joint Venture-avtale, European

Cooperation Agreement (ECA), hvor partene ble enige om å koordinere sin daværende og fremtidige regulære flytrafikk i EØS (Det europeiske økonomiske samarbeidsområde) til og fra London og Manchester. Avtalen ble godkjent av Europakommisjonen i mars 2001, med virkning fra 1. januar 2000. Denne avtalen gjelder i 8 år og løper til 31. desember 2007. Hovedformålet med avtalen var å «integre partenes egen regulære europeiske flytransport av passasjerer til og fra London Heathrow samt Manchesters flyplass».

Markedet hadde en negativ utvikling i 2001. Rutene i Storbritannia samt mellom Storbritannia og resten av Europa ble påvirket av en svakere økonomi, munn- og klovsyken og til slutt hendelsene 11. september. ECA-avtalen inneholder en gevinst- og tapsfordelingsstruktur, som innebærer at partenes samlede resultat på de ruter som avtalen omfatter, fordeles i forhold til oppsatte mål som er basert på tidligere bokført resultatutvikling.

Det er fortsatt stor usikkerhet vedrørende ECA-rutenes resultatutvikling, og partene arbeider med forskjellige tiltak for å forbedre lønnsomheten. Til tross for dette forventes et negativt resultat også i inneværende år, noe som det er tatt hensyn til i SAS konsernets helårsprognose for 2002. I fjerde kvartal av 2001 førte ECA-avtalen til en negativ resultat effekt på 215 MSEK for SAS Airline, og for perioden januar-desember 2001, -335 MSEK.

Endringer i styre og ledelse

Jørgen Lindegaard tiltrådte som ny administrerende direktør og konsernsjef etter Jan Stenberg 8. mai 2001.

Egil Myklebust, Jacob Wallenberg, Berit Kjøll, Fritz H. Schur, Anitra Steen samt Lars Reben Sørensen ble valgt som nye styremedlemmer på den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november 2001. De tidligere representantene for de ansatte ble gjenvalgt av sine ansatteorganisasjoner.

Egil Myklebust ble valgt til styreleder og Jacob Wallenberg til nestleder på det konstituerte styremøtet.

Styrets arbeid

Gjennom opprettelsen av SAS AB og innføringen av en felles SAS-aksje, er selskapet blitt morselskap i SAS konsernet. Dette innebærer bl.a. at styret har ansvaret for overordnede konsernoppdrag som fastsettelse av langsiktige mål og strategier, avgjørelser med hensyn til budsjett og forretningsplanlegging, utarbeidelse av konsernregnskapet og delårsrapporter samt avgjørelser om større oppkjøp og investeringer.

Styret består av ni styremedlemmer, hvorav seks styremedlemmer velges av generalforsamlingen og tre styremedlemmer utnevnes av ansatteorganisasjonene i Danmark, Norge og Sverige. Det styret som ble valgt på den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november 2001, har besluttet at det tidligere såkalte formannskapet, som besto av styrelederen og to nestledere, skal avskaffes. Styret har i stedet selv utnevnt en styreleder

og en nestleder. Styret har ikke opprettet noen spesielle komiteer eller organer. SAS' sjefsjurist er styrets sekretær. Styrets arbeid ledes av styrelederen eller, i styrelederens fravær, av nestlederen. Administrerende direktør, også konsernsjef, og de to visekonsernsjefene deltar på styrets møter som saksansvarlige. Utover dette er andre personer i SAS' ledelse til stede kun dersom de har spesielle saker de ønsker å legge frem.

Styrets arbeid følger en årlig arbeidsplan med særskilte temaer og faste vedtakspunkter, f.eks. godkjenning av årsregnskap, delårsrapporter og budsjett. Videre tar styret stilling til spørsmål og saker av prinsipiell karakter eller stor økonomisk betydning. Styrearbeidet for øvrig er regulert av styrets arbeidsordning samt instruks fra administrerende direktør.

Styret møter normalt seks ganger per år samt ellers etter behov. I 2001 hadde styret 21 møter, hvorav sju møter gjaldt innføringen av en felles SAS-aksje.

En rekke styremøter har utelukkende behandlet den såkalte SAS/Maersk-saken, som førte til at det tidligere styret besluttet å innkalle til ekstraordinær generalforsamling 16. september 2001 for å velge et nytt styre. På den ekstraordinære generalforsamlingen 6. november 2001 valgte aksjeeierne seks nye styremedlemmer.

Det har også vært avholdt ekstra møter for å behandle saker vedrørende ny eierstruktur i Spanair, oppkjøp av aksjene i Braathens samt det nye styrets introduksjonsprogram. Andre spesielle temaer som styret har behandlet i 2001, omfatter bl.a. konvertering av SAS' frakt-

virksomhet til et uavhengig datterselskap, den tragiske flyulykken i Milano, virkningene av terroristangrepet i New York for SAS og flybransjen, SAS' resultatforbedringsprogram samt finansieringen av SAS' flyinvesteringer.

Miljøpåvirkning

Flyvirksomheten står for nærmere 90% av SAS konsernets totale miljøpåvirkning. Den vesentlige miljøpåvirkningen i flyvirksomheten skyldes forbruket av ikke-fornybart drivstoff, utslipp av karbondioksid og nitrogenoksid, samt støy. Globalt bidrar flyets utslipp til å påvirke klimaet og å bryte ned ozonlaget. Den lokale miljøpåvirkningen skyldes først og fremst støy ved start og landinger, samt forsuring og overgjødning av jordområder og vann. Det største potensialet for miljøforbedringer ligger i å fornye flyflåten kontinuerlig. SAS velger derfor alltid den beste kommersielle tilgjengelige teknologi. Miljøaspekter er viktige innslag når SAS velger fly og motorer. Den mest vesentlige miljøpåvirkningen fra kabin-, bakke- og hotellvirksomheten er energi- og vannforbruk, samt avfall.

Flyvirksomheten er basert på internasjonalt typegodkjente fly der miljøgodkjenningen er en del av den skandinaviske registreringen. Miljøbaserte nasjonale/lokale tilatelser, forskrifter og regler bestemmer rammene for bruk av flyet. Utviklingen peker mot strengere miljørelaterte rammevilkår i flybransjen. SAS kjenner likevel ikke til noen slike endringer som kan få vesentlige operative eller økonomiske konsekvenser for virksomheten.

Resultat i sammendrag – kvartalsvise oppgaver

| (MSEK) | 1999 | | 2000 | | | | 2001 | | | | | |
|--|-------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| | okt- des | hele året jan-des | jan- mar | apr- jun | jul- sep | okt- des | hele året jan-des | jan- mar | apr- jun | jul- sep | okt- des | hele året jan-des |
| Driftsinntekter | 11 539 | 43 746 | 10 756 | 12 275 | 11 700 | 12 809 | 47 540 | 12 137 | 13 811 | 12 675 | 12 810 | 51 433 |
| Personalkostnader | -3 676 | -14 829 | -3 740 | -3 793 | -3 698 | -3 701 | -14 932 | -4 083 | -4 570 | -4 314 | -4 825 | -17 792 |
| Andre driftskostnader | -6 765 | -26 186 | -6 924 | -7 235 | -6 936 | -7 803 | -28 898 | -7 392 | -8 583 | -8 158 | -8 765 | -32 898 |
| Driftsresultat før avskrivninger, EBITDA | 1 098 | 2 731 | 92 | 1 247 | 1 066 | 1 305 | 3 710 | 662 | 658 | 203 | -780 | 743 |
| Avskrivninger | -546 | -2 087 | -470 | -463 | -510 | -749 | -2 192 | -576 | -565 | -591 | -711 | -2 443 |
| Resultatandeler i tilknyttede selskaper | -40 | 77 | 62 | 4 | -18 | -49 | -1 | 35 | 36 | -43 | -98 | -70 |
| Resultat ved salg av aksjer i datterselskaper og tilknyttede selskaper | -3 | 283 | 0 | 0 | 17 | 1 016 | 1 033 | 5 | -31 | 1 | 1 | -24 |
| Resultat ved salg av fly og bygninger | 623 | 726 | 17 | 266 | -21 | 228 | 490 | -43 | 69 | 207 | 440 | 673 |
| Driftsresultat | 1 132 | 1 730 | -299 | 1 054 | 534 | 1 751 | 3 040 | 83 | 167 | -223 | -1 148 | -1 121 |
| Resultat fra andre aksjer og andeler | 196 | 417 | 0 | 11 | 0 | 4 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Finansnetto | -76 | -262 | 9 | -10 | -191 | -34 | -226 | -44 | 13 | 10 | 1 | -20 |
| Resultat før skatt | 1 252 | 1 885 | -290 | 1 055 | 343 | 1 721 | 2 829 | 40 | 180 | -213 | -1 147 | -1 140 |
| Skatt | -422 | -505 | 53 | -264 | -105 | -383 | -699 | -27 | -28 | 3 | 155 | 103 |
| Minoritetsandeler | 3 | -1 | 6 | -10 | -1 | 10 | 5 | 0 | -24 | 2 | -5 | -27 |
| Resultat etter skatt | 833 | 1 379 | -231 | 781 | 237 | 1 348 | 2 135 | 13 | 128 | -208 | -997 | -1 064 |

Den eneste delen av SAS' virksomhet som omfattes av tillatelser i henhold til miljølovgivningen, er bakkevirksomhet på flyplassen Arlanda og København flyplass. Av SAS' areal på 256 000 m² på Arlanda, utføres virksomhet som krever tillatelse på 56 000 m². Tillatelsen gjelder SAS' verksteder og regulerer utslipp til luft, kjemikalier og avfallshåndtering, samt veiledende verdier og månedsmiddelverdier for spillvann fra renseanlegget. Frem til 2001 var tillatelsen midlertidig, men den ble permanent i løpet av 2001. Scandinavian Technical Services (STS) utarbeider hvert år en miljørapport til länsstyrelsen i Stockholms län.

SAS har likeledes virksomhet som krever tillatelse på København flyplass. Av SAS' areal på 210 000 m² på København flyplass, utføres virksomhet som krever tillatelse på 17 472 m². SAS har søkt om miljøtillatelse for ytterligere 36 530 m² og avventer miljømyndighetenes beslutning. Tillatelsen gjelder regulering av miljøpåvirkning fra hovedsakelig verksteder og hangarer.

Ingen av de to ovennevnte miljøtillatelsene skal fornyes i kommende regnskapsår, og SAS har i løpet av året ikke mottatt noen forelegg fra tilsynsmyndighetene i henhold til miljøbestemmelsene.

SAS har ingen virksomhet i Norge som krever noen spesiell tillatelse.

SAS har i løpet av året ikke forårsaket noen rapporteringspliktige, forurensende utslipp eller uhell med vesentlige økonomiske eller miljømessige konsekvenser. Konsernet har ikke vært innblandet i noen miljørelaterte tvister eller klagemål og har ingen kjent miljørelatert gjeld.

I flere år har SAS målt sin relative miljøpåvirkning ved hjelp av en miljøindeks. Siden basisåret 1996 er indeksen blitt forbedret med 20 enheter. SAS' langsiktige mål er en relativ forbedring med i snitt 3 enheter per år frem til 2005.

Morselskapet SAS AB

Morselskapet SAS AB, med hovedkontor i Stockholm, ble registrert 23. februar 2001.

Harald Norvik, Bo Berggren, Erik Sørensen, Bjørn Eidem, Urban Jansson samt Anders Eldrup ble valgt ved ekstraordinær generalforsamling 19. april 2001 til styre i SAS AB.

Ved ekstraordinær generalforsamling 6. november 2001 ble det valgt nytt styre.

Per 31. desember 2001 var det registrert 161 816 396 aksjer à 10 SEK i SAS AB.

Årsresultat for perioden 23. februar – 31. desember 2001 var 103 MSEK. Egenkapitalen utgjorde 1 721 MSEK og totalbalansen 3 150 MSEK. I desember 2001 kjøpte SAS AB aksjer i Braathens for 1 105 MSEK.

Administrerende direktør Jørgen Lindegaard er ansatt i SAS AB. Personalkostnadene for ham blir belastet SAS Konsortiet.

Utbytte 2001

Under de rådende omstendigheter med negative resultater i virksomheten og usikkerhet vedrørende markedsutviklingen i flyindustrien, er finansiell styrke avgjørende.

Styret foreslår derfor at det ikke deles ut utbytte til SAS ABs aksjeeiere for driftsåret 2001.

Utsikter før hele 2002

Det råder stor usikkerhet rundt markedsutviklingen og etterspørselen for flyindustrien etter den kriseartede utviklingen etter 11. september 2001. Det er spesielt den svake etterspørselen i forretningsreisesegmentet, noe som spesielt rammet SAS Airline, som fremdeles ikke har vist tegn til forbedring, sammenlignet med det nivået som har vært kjent siden utgangen av tredje kvartal i foregående år.

Det er en betydelig overkapasitet i europeisk luftfart til tross for at de fleste flyselskapene har redusert sin kapasitet. Det fører til prispress og dermed til ytterligere usikkerhet vedrørende inntektsutviklingen.

SAS tror at den svake etterspørselen vil fortsette i første halvdel av 2002 og at det vil skje en viss forbedring i siste halvdel av året.

I siste del av 2001 ble det satt i gang flere tiltak i konsernet, blant annet i form av programmer for å øke effektiviteten og produktiviteten samt redusere kapasiteten. Disse tiltakene ventes å bli gjennomført med tilsvarende resultat effekt i løpet av 2002.

På bakgrunn av den rådende situasjonen i markedet og ovennevnte vedrørende SAS Airlines vanskelige situasjon, er det forventet at SAS konsernets resultat før skatt, eksklusive salgsgevinster, vil bli negativt for hele 2002, men bedre enn i 2001. Det forventes at kontantstrømmen vil bli positiv for hele 2002.

SAS konsernets resultatregnskap (note 1)

| MSEK | Note | 2001 | 2000 Proforma |
|---|------|---------------|------------------|
| Driftsinntekter | 2 | 51 433 | 47 540 |
| Personalkostnader | 3 | -17 792 | -14 932 |
| Andre driftskostnader | 4 | -32 898 | -28 898 |
| Driftsresultat før avskrivninger, EBITDA | | 743 | 3 710 |
| Avskrivninger | 5 | -2 443 | -2 192 |
| Resultatandeler i tilknyttede selskaper | 6 | -70 | -1 |
| Resultat ved salg av aksjer i datterselskaper og tilknyttede selskaper | | -24 | 1 033 |
| Resultat ved salg av fly og bygninger | 7 | 673 | 490 |
| Driftsresultat | | -1 121 | 3 040 |
| Resultat fra andre aksjer og andeler | | 1 | 15 |
| Renteinntekter og lignende resultatposter | 8 | 949 | 503 |
| Rentekostnader og lignende resultatposter | 9 | -969 | -729 |
| Resultat før skatt | | -1 140 | 2 829 |
| Skatt på årets resultat | 10 | 103 | -699 |
| Minoritetsandeler | 22 | -27 | 5 |
| Årets resultat | | -1 064 | 2 135 |
| Resultat per aksje (SEK) ¹ | | -6,58 | 12,98 |

¹ Resultat per aksje er beregnet til 161 816 396 aksjer for år 2001 og 164 500 000 aksjer for år 2000.

Kommentarer til resultatregnskapet

SAS konsernets driftsinntekter økte med 3 893 MSEK, eller 8,2%, fra 47 540 MSEK til 51 433 MSEK. Av dette er 937 MSEK økte passasjerinntekter, andre reduserte inntekter -295 MSEK samt 3 251 MSEK i valutakurseffekt. SAS' passasjertrafikk målt i RPK, betalte passasjerkilometer, økte med 1,4% sammenlignet med 2000. Enhetsinntekten, yield, renset for valutaeffekter, økte med 0,7%.

Personalkostnadene økte med 2 860 MSEK, eller 19,2%, og utgjorde 17 792 (14 932) MSEK. Personalantallet i SAS konsernet økte med 3,9%, og renset for valutaeffekter ble personalkostnadene 12,3% høyere.

Andre driftskostnader i konsernet økte med 4 000 MSEK, eller 13,8%, til 32 898 MSEK. Eksklusive valuta-

kurseffekter var økningen 5,7%. Medregnet inngår som kostnadsreduksjon, oppløsning av reserver på 266 MSEK vedrørende en tvist mellom SAS og Luftfartsverket når det gjelder Arlanda Terminal 2. Göta Hovrätt forkynte sin dom i denne tvisten til fordel for SAS i april 2001.

Europakommisjonens dom om boteleggelse av SAS vedrørende forbudt samarbeid med Maersk Air, utgjorde 39,375 MEUR og ble belastet resultatet med 378 MSEK. Leasingkostnader for fly økte med 527 MSEK på grunn av sale/leaseback-transaksjoner.

Kostnader i forbindelse med ulykken på Linate-flyplassen i oktober 2001 utgjorde 124 MSEK. Godtgjørelse fra forsikringsselskaper på 235 MSEK inngår i andre inntekter.

Som følge av hendelsene 11. september er SAS blitt

belastet med 140 MSEK høyere forsikringskostnader enn i 2000. Fra 25. september 2001 var det ikke lenger mulig å forsikre seg på kommersielle markeder mot tredjeparts skader på bakken som følge av krigs- og terrorhandlinger for skader over 50 MUSD. Det førte til at SAS konsernet i likhet med de fleste av verdens flyselskaper ble tvunget til å tegne garantier med sine regjeringer om garantigebyrer som i vesentlig grad oversteg de markedsprisene som gjaldt før 11. september. Ved bortfall av statsgarantiene ville premiekostnadene for krigs- og terroristrisiko øke med cirka 20 MUSD i tillegg på årsbasis.

Driftsresultatet før avskrivninger, EBITDA, ble 743 (3 710) MSEK. Brutto driftsmargin ble redusert fra 7,8% til 1,4%.

Avskrivningene var på 2 443 (2 192) MSEK, en økning på 251 MSEK, hovedsakelig som følge av flyinvesteringer.

Resultatandeler i tilknyttede selskaper utgjorde -70 (-1) MSEK. I årets resultat inngår oppløsning av aksjereserver på 80 MSEK, noe som førte til at resultatet for de tilknyttede selskapene ble forverret fra -1 MSEK til -150 MSEK. Resultatforverringen oppsto først og fremst i Spanair der SAS konsernets resultatandel ble -153 (7) MSEK. Avskrivning av goodwill inngår med totalt 29 (32) MSEK.

Resultat ved salg av aksjer i datterselskaper og tilknyttede selskaper, -24 (1 033) MSEK, skyldes korrigering av foregående års salgsgevinst vedrørende British Midland med -31 MSEK, gevinster ved salg av aksjer i FM Partner AB samt Ego. Foregående år ble 20% av aksjene i British Midland solgt med 1 031 MSEK i bokført salgsgevinst.

Konsernets salgsgevinster i forbindelse med salg av fly og bygninger utgjorde i perioden 673 (490) MSEK. I dette inngår salg av fly gjennom sale/leaseback av en Boeing 767, ni Boeing 737, tre deHavilland Q400, en Airbus A340 samt salg av en Fokker F28 og en Dash 8 på 488 MSEK. Fratrukket inn- og utfasingskostnader, som på grunn av utfasing særlig av Douglas DC9 samt innfasing av den nye Airbus-flåten, utgjorde 684 MSEK, er bokført resultat av salg av fly -197 MSEK.

Bygninger tilknyttet flyplasser ble i desember solgt for 3 020 MSEK, noe som ga en salgsgevinst på 805 MSEK. Salgsgevinst for en hotelleiendom i Manchester samt korrigering av tidligere gevinst ved salg av eiendom i Düsseldorf utgjorde netto 63 MSEK.

Foregående år ble det solgt seks Boeing 737, seks deHavilland Q400, seks Fokker F50 samt en Boeing 767.

Konsernets finansnetto var -20 (-226) MSEK. Rentenetto ble -300 (-209) MSEK. Valutaeffekten var 332 (15) MSEK. Den svenske kronens svake utvikling påvirket konsernets valutaresultat med -160 MSEK. Den delen av salgsgevinsten som ved sale/leaseback av fly har oppstått som følge av den høye kursen på amerikanske dollar, har påvirket finansnetto positivt med 492 MSEK.

Resultat før skatt var -1 140 (2 829) MSEK.

Av konsernets skatt var 264 (-427) MSEK endring av utsatt skatt.

Valutaens innvirkning på SAS konsernets resultat

Både driftsinntekter, driftskostnader og finansielle poster påvirkes i betydelig grad av valutakursendringer. Bare cirka 32% av driftsinntektene og 28% av driftskostnadene er i svenske kroner.

Den akkumulerte effekten av endrede valutakurser på SAS konsernets driftsresultat for år 2001 sammenlignet med 2000, var -117 (203) MSEK. Dette skyldes hovedsakelig den svake svenske kronen i forhold til amerikanske dollar og euro. Forskjellen mellom årene i valutakursdifferanse på den finansielle nettogjelden var 317 (54) MSEK.

Den totale effekten på resultat før skatt ble dermed 200 (257) MSEK.

| MSEK | 2001 | 2000 |
|---|-------------|------|
| Driftsinntekter | 3 251 | 231 |
| Driftskostnader inklusive omregning av arbeidskapital | -3 368 | -28 |
| Driftsresultat | -117 | 203 |
| Finansielle poster | 317 | 54 |
| Resultat før skatt | 200 | 257 |

SAS konsernets balanse (Note 1)

| EIENDELER | | | | EGENKAPITAL OG GJELD | | | |
|---|------|---------------|------------------|---|------|---------------|------------------|
| MSEK | Note | 2001 | 2000 Proforma | MSEK | Note | 2001 | 2000 Proforma |
| Anleggsmidler | | | | Egenkapital | 22 | | |
| Immaterielle anleggsmidler | 11 | 1 515 | 692 | Bunden egenkapital | | | |
| Materielle anleggsmidler | 12 | | | Aksjekapital | | 1 618 | 1 645 |
| Bygninger og eiendommer | | 2 714 | 5 053 | Bundne reserver | | 6 588 | 6 565 |
| Fly | | 19 678 | 14 259 | Fri egenkapital | | | |
| Reservemotorer og reservedeler | | 2 398 | 1 727 | Frie reserver | | 8 402 | 7 175 |
| Verkstedsinventar og service-utstyr til fly | | 359 | 292 | Årets resultat | | -1 064 | 2 135 |
| Annet inventar og kjøretøyer | | 1 962 | 1 794 | Sum egenkapital | | 15 544 | 17 520 |
| Anlegg under utførelse | | 165 | 118 | Minoritetsinteresser | 22 | 263 | 131 |
| Forskudd vedrørende materielle anleggsmidler | 13 | 4 110 | 3 575 | Avsetninger | | | |
| | | 31 386 | 26 818 | Pensjoner og lignende forpliktelser | | 45 | 83 |
| | | | | Utsatt skattegjeld | 10 | 3 856 | 3 961 |
| | | | | Andre avsetninger | 23 | 1 384 | 719 |
| | | | | | | 5 285 | 4 763 |
| Finansielle anleggsmidler | 14 | | | Langsiktig gjeld | 24 | | |
| Kapitalandeler i tilknyttede selskaper | 15 | 1 128 | 977 | Ansvarlige lån | 25 | 920 | 840 |
| Langsiktige fordringer hos tilknyttede selskaper | 16 | 950 | 339 | Obligasjonslån | 26 | 5 539 | 0 |
| Aksjer og andeler | 17 | 359 | 186 | Andre lån | 27 | 12 479 | 8 721 |
| Pensjonsmidler, netto | 18 | 5 172 | 3 578 | Langsiktig gjeld til tilknyttede selskaper | 28 | 60 | 42 |
| Utsatt skattefordel | 10 | 544 | 68 | Annen gjeld | | 286 | 529 |
| Andre langsiktige fordringer | | 1 353 | 764 | | | 19 284 | 10 132 |
| | | 9 506 | 5 912 | Kortsiktig gjeld | | | |
| Sum anleggsmidler | | 42 407 | 33 422 | Kortsiktig del av langsiktige lån | | 2 463 | 2 119 |
| | | | | Kortsiktige lån | 30 | 4 603 | 2 757 |
| Omløpsmidler | | | | Forskudd fra kunder | | 79 | 58 |
| Lager av varer og materiell | 19 | 1 521 | 1 288 | Leverandørgjeld | | 2 621 | 2 736 |
| Forskudd til leverandører | | 16 | 6 | Gjeld til tilknyttede selskaper | | 36 | 9 |
| | | 1 537 | 1 294 | Skattegjeld | | 236 | 208 |
| | | | | Trafikkavregningsgjeld | 31 | 2 837 | 2 115 |
| Kortsiktige fordringer | | | | Annen gjeld | | 2 325 | 1 482 |
| Kundefordringer | | 3 727 | 3 243 | Påløpte kostnader og forskuddsbetalte inntekter | | 7 186 | 5 395 |
| Fordringer hos tilknyttede selskaper | | 138 | 83 | | | 22 386 | 16 879 |
| Andre fordringer | | 1 618 | 1 167 | SUM EGENKAPITAL OG GJELD | | 62 762 | 49 425 |
| Forskuddsbetalte kostnader og opptjente inntekter | 20 | 1 673 | 1 237 | Egenkapital per aksje (SEK) ¹ | | 96,06 | 106,50 |
| | | 7 156 | 5 730 | Pantstillelser | 32 | 2 382 | 964 |
| Kortsiktige plasseringer | 21 | 10 382 | 8 144 | Garantiansvar | 33 | 1 617 | 878 |
| Kasse og bank | | 1 280 | 835 | Leieforpliktelser | 34 | | |
| Sum omløpsmidler | | 20 355 | 16 003 | | | | |
| SUM EIENDELER | | 62 762 | 49 425 | | | | |

¹ Beregnet til 161 816 396 aksjer for år 2001 og 164 500 000 aksjer for år 2000.

Kommentarer til balansen

Eiendeler

SAS konsernets totale eiendeler har i 2001 økt med 27%; fra 49 425 MSEK til 62 762 MSEK.

Konsolideringen av Braathens økte eiendelene med 4 772 MSEK. Økning i immaterielle eiendeler, 823 MSEK, kommer fra oppkjøpsgoodwill på 535 MSEK, hvorav Braathens 524 MSEK, fra aktiverte kostnader til utvikling innen IT-området i løpet av året; 417 MSEK, samt avskrivninger m.m. som er foretatt i løpet av året med 129 MSEK.

Bygninger og eiendommer er redusert med 2 339 MSEK. Dette skyldes hovedsakelig salg av flyplass eiendommer i Skandinavia samt hotelleiendom i Manchester.

Den bokførte verdien på fly har økt med 5 419 MSEK. Endringen omfatter en økning på grunn av investering i Boeing 737, Airbus A340 og Airbus A321, inklusive tidligere forskuddsbetalinger på totalt 8 461 MSEK. Til fradrag går årets avskrivninger på 1 019 MSEK og restverdi på solgte fly m.m.; 4 135 MSEK. Bokført verdi av fly i Braathens ga en økning på 2 112 MSEK.

Langsiktig forskudd til leverandører av flymateriell økte i løpet av året med 535 MSEK. Forskudd til Boeing, Bombardier og Airbus er utnyttet med 4 199 MSEK, i forbindelse med leveranser av fly i løpet av året. For andre leveranser er det benyttet 132 MSEK. Forskudd vedrørende kommende leveranser av blant annet Airbus A321/A330/A340 er betalt med 4 001 MSEK. Aktiverte finansielle kostnader samt omregningsdifferanser gir en økning på henholdsvis 219 MSEK og 646 MSEK.

Kapitalandeler i tilknyttede selskaper har økt med 151 MSEK til 1 128 MSEK. Det er i løpet av året foretatt investeringer på 131 MSEK. Årets resultatandeler etter skatt var negative med 21 MSEK. Utover dette har andelene økt med 41 MSEK på grunn av valutakursendringer m.m.

For samtlige ytelsesbaserte pensjonsplaner beregnes pensjonsforpliktelsene og det tas hensyn til samtlige fondsmidler. Per 31. desember 2001 utgjorde pensjonsmidler netto 5 172 (3 578) MSEK (se dessuten note 18).

Den kortsiktige likviditeten var ved årsskiftet 11 662 (8 979) MSEK eller 18,6 (18,2)% av balansen.

Egenkapital

Egenkapitalen ble redusert med 1 976 MSEK til 15 544 (17 520) MSEK. Utover årets resultat etter skatt besto endringen av utbytte, omregningsdifferanser i utenlandske datterselskaper og tilknyttede selskaper samt endringer i konsernets sammensetning. Soliditeten var ved årsskiftet 25% (35%) og avkastning på egenkapital utgjorde -6% (13%).

Gjeld

Av den totale gjelden var 26 124 (14 563) MSEK rentebærende. Økningen er knyttet til nye låneopptak og rentebærende gjeld i oppkjøpte selskaper.

I første kvartal av 2001 ble det etablert et Euro Commercial Paper-program på 500 MUSD. I perioden mai-juni ble det utstedt obligasjoner for cirka 600 MEUR innenfor rammen av et Euro Medium Term Note-program på 1 000 MEUR.

Det ble inngått en rammeavtale i siste del av 2001 på totalt 1 000 MUSD med tre banker og de tre eksportkreditinstituttene (ECA) i England, Frankrike og Tyskland. Av denne ble det benyttet cirka 305 MUSD i løpet av året.

Den rentebærende nettogjelden utgjorde 7 652 (794) MSEK per 31. desember i 2001. SAS konsernets gjennomsnittlige nettogjeld har i løpet av året vært 4 178 (1 434) MSEK. Gjeldsgraden per 31. desember 2001 var 0,48 (0,04).

Avsetning for marginalkostnader knyttet til tilbudet om gratis reiser i bytte mot innløsning av opptjente EuroBonus-poeng, utgjorde 757 (594) MSEK per 31. desember 2001.

Total anvendt kapital var ved årsskiftet 41 931 (32 214) MSEK. Gjennomsnittlig anvendt kapital i løpet av året var 37 337 (29 206) MSEK. Avkastningen på anvendt kapital var -1% (12%).

SAS konsernets kontantstrømoppstilling

| MSEK | Note | 2001 | 2000 Proforma |
|---|------|----------------|------------------|
| ÅRETS VIRKSOMHET | | | |
| Resultat før skatt | | -1 140 | 2 829 |
| Avskrivninger | | 2 443 | 2 192 |
| Resultat ved salg av anleggsmidler | 35 | -1 826 | -1 756 |
| Justering for poster som ikke inngår i kontantstrøm m.m. | | -94 | -167 |
| Betalt skatt | | -200 | -190 |
| Kontantstrøm fra virksomheten | | -817 | 2 908 |
| Endring i: | | | |
| Varelager og materiell | | -125 | -227 |
| Fordringer | | -1 058 | 455 |
| Gjeld | | 1 650 | 813 |
| Endring i arbeidskapital | | 467 | 1 041 |
| Nettofinansiering fra virksomheten | | -350 | 3 949 |
| INVESTERINGER | | | |
| Fly | | -4 262 | -5 684 |
| Reservemateriell | | -879 | -504 |
| Bygninger, inventar og annet utstyr | | -916 | -687 |
| Aksjer og andeler, goodwill m.m. | | -792 | -744 |
| Forskudd på flymateriell | | -4 001 | -2 267 |
| Oppkjøp av datterselskaper | 36 | -826 | - |
| Sum investeringer | | -11 676 | -9 886 |
| Salg av anleggsmidler | | 8 738 | 5 539 |
| Omregningsdifferanser m.m. | | -356 | 20 |
| Nettoinvesteringer | | -3 294 | -4 327 |
| Finansieringsunderskudd | | -3 644 | -378 |
| Utbytte | | -754 | -666 |
| EKSTERN FINANSIERING | | | |
| Opplåning, nedbetaling og forskuddsbetalte avdrag inkl. valutakursdifferanser - netto | | 8 963 | 2 952 |
| Andre finansielle fordringer/gjeld - netto | | -1 987 | -1 426 |
| Endring i minoritetsinteresser | | 105 | 2 |
| Ekstern finansiering – netto | | 7 081 | 1 528 |
| ENDRING I LIKVIDE MIDLER | | | |
| ifølge balansen | | 2 683 | 484 |
| Likvide midler ved driftsårets begynnelse | | 8 979 | 8 495 |
| Likvide midler ved driftsårets utgang | | 11 662 | 8 979 |

Kommentarer til kontantstrømoppstillingen

SAS konsernets kontantstrøm før endringer i arbeidskapital og investeringer var –817 (2 908) MSEK. Arbeidskapitalen ble redusert med 467 (1 041) MSEK.

Totale investeringer inklusive forskuddsbetalinger til flyleverandører var 11 676 (9 886) MSEK. I dette inngår betaling vedrørende leveranser på 4 262 MSEK vedrørende fire Airbus A340, tre Airbus A321, fire Boeing 737 og fire deHavilland Q400 samt forskuddsbetalinger til flyleverandører på 4 001 MSEK.

Investeringer i aksjer og andeler utgjør totalt 266 MSEK og ble gjort i Expo Investment Partnership, som eier aksjer i Air Canada, samt i det tilknyttede selskapet airBaltic. I immaterielle eiendeler, eksklusive goodwill vedrørende Braathens, er det i løpet av året investert 458 MSEK.

Oppkjøp av datterselskaper gjelder oppkjøp av Braathens i desember. Kjøpesummen var 1 105 MSEK, som etter fradrag for Braathens likvide midler på 279 MSEK, påvirket konsernets kontantstrøm med 826 MSEK.

Salg av anleggsmidler genererte 8 738 (5 539) MSEK, hvorav likvider fra salg av fly utgjorde 5 168 (3 086) MSEK. Salg av eiendommer ga 3 540 (891) MSEK, hvorav 3 020 MSEK gjelder bygninger ved flyplasser i Danmark, Norge og Sverige og 532 MSEK av Radisson SAS Hotel Manchester Airport. Videre ble det solgt aksjer og andeler for 30 (1 562) MSEK.

Kontantstrømmen etter nettoinvesteringer ble dermed –3 644 (–378) MSEK. Etter utbetaling av utbytte til aksjeeierne med 754 (666) MSEK, var finansieringsunderskuddet 4 398 (1 044) MSEK.

Den finansielle gjelden økte med 8 963 MSEK i år 2001, noe som i hovedsak er en netto av ny opplåning på drøyt 11 100 MSEK samt nedbetaling og innløsning av lån med 2 100 MSEK. Andre finansielle eiendeler økte med 1 987 MSEK, hovedsakelig på grunn økning i pensjonsmidler, netto.

Totalt økte SAS konsernets likvide midler med 2 683 MSEK.

Konsernets forretningsområder

| Resultatregnskap | SAS Airline | | Subsidiary & Affiliated Airlines | | Airline Related Businesses | | Rezidor SAS Hospitality | | Eliminering | | SAS konsernet | |
|---|---------------|---------------|----------------------------------|--------------|----------------------------|--------------|-------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Eksternt salg | 39 616 | 38 612 | 3 103 | 2 547 | 5 322 | 3 363 | 3 392 | 3 017 | -503 | | 50 930 | 47 539 |
| Salg mellom forretningsområder | 1 550 | 621 | 20 | 21 | 2 826 | 2 425 | 118 | 105 | -4 011 | -3 171 | 503 | 1 |
| Sum driftsinntekter | 41 166 | 39 233 | 3 123 | 2 568 | 8 148 | 5 788 | 3 510 | 3 122 | -4 514 | -3 171 | 51 433 | 47 540 |
| Personalkostnader | -13 540 | -11 647 | -889 | -755 | -2 032 | -1 401 | -1 331 | -1 129 | | | -17 792 | -14 932 |
| Andre kostnader | -28 056 | -25 057 | -1 917 | -1 556 | -5 514 | -3 868 | -1 905 | -1 597 | 4 494 | 3 180 | -32 898 | -28 898 |
| Driftsresultat før avskrivninger, EBITDA | -430 | 2 529 | 317 | 257 | 602 | 519 | 274 | 396 | -20 | 9 | 743 | 3 710 |
| Avskrivninger | -1 785 | -1 638 | -181 | -134 | -334 | -272 | -143 | -148 | | | -2 443 | -2 192 |
| Resultatandeler i tilknyttede selskaper | 66 | 50 | -58 | -11 | -119 | -85 | 36 | 45 | 5 | | -70 | -1 |
| Salgsgevinst | 609 | 1 212 | -29 | 38 | 8 | 21 | 63 | 267 | -1 | | 650 | 1 538 |
| Finansnetto | 41 | -202 | -42 | -44 | 3 | -3 | -22 | 23 | | | -20 | -226 |
| Minoritetsandeler | | | -21 | -15 | -6 | 20 | | | | | -27 | 5 |
| Skatt | 219 | -411 | 12 | -31 | -56 | -83 | -72 | -174 | | | 103 | -699 |
| Resultat etter skatt | -1 280 | 1 540 | -2 | 60 | 98 | 117 | 136 | 409 | -16 | 9 | -1 064 | 2 135 |
| Andre opplysninger | | | | | | | | | | | | |
| Eiendeler | 54 826 | 45 851 | 7 057 | 1 529 | 4 232 | 2 740 | 2 533 | 2 572 | -7 014 | -4 244 | 61 634 | 48 448 |
| Kapitalandeler | -141 | -225 | 1 018 | 895 | 37 | 145 | 214 | 162 | | | 1 128 | 977 |
| Sum eiendeler | 54 685 | 45 626 | 8 075 | 2 424 | 4 269 | 2 885 | 2 747 | 2 734 | -7 014 | -4 244 | 62 762 | 49 425 |
| Sum gjeld | 40 788 | 29 573 | 5 948 | 1 148 | 2 775 | 1 795 | 1 652 | 1 779 | -3 945 | -2 390 | 47 218 | 31 905 |
| Årets investeringer | 10 227 | 9 093 | 429 | 129 | 498 | 381 | 220 | 308 | | | 11 374 | 9 911 |

Kommentarer og noter til årsberetningen

Regnskaps- og vurderingsprinsipper

Generelt

SAS konsernets årsoppgjør er avgitt i samsvar med god regnskapsskikk i Sverige, som bygger på svensk lov om årsrapporter og anbefalinger fra Redovisningsrådet.

Konsernets regnskap til og med år 2000 var i alle vesentlige henseender utarbeidet i samsvar med IAS (International Accounting Standards). Ettersom det ikke var noen forskjell mellom anvendelsen av IAS og god regnskapsskikk i Sverige når det gjelder konsernets resultat og finansielle stilling, fører tilpasningen til god regnskapsskikk i Sverige ikke til omregning av foregående år. For effekt av ny konsernstruktur, se note 1.

Konsernets resultat og finansielle stilling ved anvendelse av International Accounting Standards (IAS) anbefalinger fremgår av note 39.

Konsernregnskap

SAS konsernets regnskap omfatter morselskapet SAS AB og samtlige selskaper hvor SAS direkte eller indirekte eier mer enn 50% av stemmetallet eller har avgjørende innflytelse.

Konsernregnskapet for SAS konsernet er blitt utarbeidet gjennom å legge sammen alle eiendeler og all gjeld til de verdier som de er ført opp med i de enkelte enheter.

Inntekter og kostnader i selskaper som er anskaffet eller solgt i løpet av året, er i SAS konsernets resultatregnskap kun medregnet med verdien for den tid de har vært eid av SAS konsernet.

Eierskap i tilknyttede selskaper hvor SAS konsernets eierandel er minst 20% og høyst 50%, bokføres etter egenkapitalmetoden.

Konsolideringsprinsipper

Konsolideringen av SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB foretas i henhold til prinsippene for foretak under felles kontroll. For øvrig avgis konsernregnskapet etter oppkjøpsmetoden. Dette innebærer at datterselskapenes eiendeler og gjeld rapporteres til virkelig verdi i samsvar med en foretatt kjøpsanalyse. Der som anskaffelsesverdien for aksjer i datterselskaper overstiger den beregnede virkelige verdien av selskapets netto eiendeler ifølge verdianalysen, utgjør forskjellen konsernmessig goodwill. I SAS konsernets balanse inngår dermed egenkapitalen i oppkjøpte selskaper kun i den utstrekning den er oppstått etter tidspunktet for kjøpet.

Minoritetsinteressene i datterselskaper som ikke er heleid, beregnes på grunnlag av datterselskapenes regnskap og føres i konsernets balanse som en egen post mellom egenkapital og gjeld. I resultatregnskapet bokføres minoritetens andel av resultat etter skatt.

Alle konserninterne fordringer og gjeld, internt salg og intern fortjeneste elimineres i sin helhet.

Den bokførte verdien av aksjer i tilknyttede selskaper bokføres etter egenkapitalmetoden. Dette innebærer at SAS konsernets kapitalandel i tilknyttede selskaper utgjør andelen av egenkapital etter at det er tatt hensyn til utsatt skatt i samsvar med gjeldende skattesats i de enkelte land, samt eventuelle restverdier på mer-/mindreverdi.

I SAS konsernets resultatregnskap bokføres, som resultatandeler, andeler i tilknyttede selskapers resultat før skatt justert for eventuelle avskrivninger på, eller oppløsning av, kjøpte mer-/mindreverdi.

Interngevinst elimineres i forhold til konsernets andel i det tilknyttede selskapet.

Omregning av utenlandske datterselskaper

Dagskursmetoden brukes ved omregning av utenlandske datterselskapers årsoppgjør til svenske kroner. Dette innebærer at datterselskapenes totale eiendeler og gjeld omregnes til balansedagskurs, og samtlige poster i resultatregnskapet omregnes til gjennomsnittskurs. Omregningsdifferansene føres direkte til SAS konsernets egenkapital.

Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta

Kort- og langsiktige fordringer og gjeld i andre valutaer enn rapportvalutaen (SEK) omregnes til valutakursene på balansedagen. Realiserte og urealiserte valutakursgevinster og valutakurstap på fordringer og gjeld føres over resultatet. For å oppnå risikoreduksjon og sikring av valutarisikoer med hensyn til flyplassinvesteringer i utenlandsk valuta, foretas finansieringen i samme valuta som investeringen når det foreligger restverdigarantier fra leverandøren. Det innebærer at eiendeler og gjeld bokføres til valutakursen ved anskaffelsestidspunktet.

Valutakurser

| | | Balansedagskurs | | Gjennomsnittskurs | |
|---------------|---------|-----------------|--------|-------------------|--------|
| | | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Danmark | DKK 100 | 126,65 | 118,64 | 124,15 | 113,32 |
| Norge | NOK 100 | 118,35 | 107,16 | 114,99 | 104,11 |
| USA | USD | 10,67 | 9,50 | 10,33 | 9,16 |
| Storbritannia | GBP | 15,48 | 14,20 | 14,87 | 13,86 |
| Sveits | CHF 100 | 636,00 | 580,42 | 612,80 | 542,50 |
| Japan | JPY 100 | 8,13 | 8,28 | 8,50 | 8,50 |
| ØMU-land | EUR | 9,42 | 8,85 | 9,25 | 8,44 |

Finansielle instrumenter

Kortsiktige plasseringer vurderes til det laveste av anskaffelsesverdi og virkelig verdi. SAS bruker derivatinstrumenter (valutaterminer, rente- og valutaswaper) for å

minimere og kontrollere selskapets valuta- og renteeksponering mot svingninger i valutakurser og rentenivåer. Valutaterminer og valutawapkontrakter vurderes etter valutakurser på balansedagen. Urealiserte kursgevinster eller kurstap som oppstår, føres over resultatet. Terminpremien føres under rentenetto og periodiseres over kontraktens løpetid. Utestående valutaopsjoner vurderes til markedsverdi på balansedagen. Realiserte og urealiserte gevinster og tap føres over resultatet. Opsjonspremier periodiseres over kontraktens løpetid.

Valutaterminkontrakter og opsjoner som er foretatt for å sikre fremtidige kommersielle kontantstrømmer og investeringer, kurssikres og bokføres til anskaffelsesverdi. Resultateffekten rapporteres på den enkelte kontrakts forfallsdag.

Renteswapkontraktens resultateffekt (netto) av renteinntekter og rentekostnader resultatføres fortløpende i resultatregnskapet. Se også note 29.

Lager av varer og materiell

Lager av varer og flymateriell samt annet materiell er rapportert til det laveste av anskaffelsesverdi og netto salgsverdi. Visse reservedeler knyttet til fly vurderes i henhold til prinsippet om laveste verdi kollektivt med tilsvarende fly. Nødvendig fradrag for ukurans er foretatt.

Immaterielle eiendeler

Immaterielle eiendeler omfatter goodwill, aktiverte kostnader til systemutvikling og andre immaterielle eiendeler.

Immaterielle eiendeler rapporteres i balansen når

- det foreligger en identifiserbar, ikke-monetær eiendel,
- det er sannsynlig at de fremtidige økonomiske fordelene som kan henføres til eiendelen, vil tilfalle selskapet og
- eiendelens anskaffelsesverdi kan beregnes på en pålitelig måte.

Goodwill: Goodwill som fremkommer ved konsolidering består av godtgjørelse som ved kjøp av en virksomhet overstiger verdien av eiendelene som blir kjøpt, og gjelden som blir overtatt. Goodwill rapporteres som en immateriell eiendel. Goodwill avskrives lineært over eiendelens antatte økonomiske levetid. Investeringer i andre flyselskaper anses å være av strategisk betydning, og avskrives derfor over en periode på 20 år. Antatt økonomisk levetid for goodwill vurderes ved utgangen av hvert regnskapsår. Dersom antatt økonomisk levetid skiller seg vesentlig fra tidligere vurderinger, blir avskrivningsperioden endret i samsvar med dette.

Goodwill som fremkommer ved salg av datterselskaper, rapporteres separat i balansen. Avskrivning av goodwill inngår i posten avskrivninger i resultatregnskapet.

Goodwill som fremkommer ved oppkjøp av tilknyttede selskaper, blir medregnet i regnskapsverdien for det tilknyttede selskapet.

Ved salg av en virksomhet som det inngår goodwill i, medregnes den goodwill som gjenstår ved salget, i resultatet av salget.

Kostnader til systemutvikling: Utviklingskostnader som ikke oppfyller ovennevnte kriterier, resultatføres i den perioden de oppstår.

Kostnader til utvikling av datasystemer rapporteres som en eiendel forutsatt at de oppfyller ovennevnte kriterier.

Aktiverte utviklingskostnader avskrives lineært over eiendelens antatte økonomiske levetid. Den økonomiske levetiden utgjør maksimalt fem år. Avskrivning på aktiverte utviklingskostnader inngår i posten avskrivninger i resultatregnskapet.

Materielle anleggsmidler

Materielle anleggsmidler bokføres til historisk anskaffelsesverdi med fradrag for akkumulerte avskrivninger og eventuell nedskrivning. Avskrivningene foretas lineært over anleggsmidlenes antatte økonomiske levetid.

Rentekostnader på forskuddsbetalinger på fly som ennå ikke er levert, aktiveres. Dersom det treffes beslutning om å utsette leveransen av fly som det er betalt forskudd for, opphører aktiveringen av rentekostnadene. Når flyene settes i drift, starter avskrivning av de aktiverte rentekostnadene i samsvar med hovedprinsippet for fly.

Kostnader til rutinemessig vedlikehold og reparasjoner av fly og motorer resultatføres fortløpende. Betydelige justeringer og forbedringer på anleggsmidler aktiveres og avskrives sammen med anleggsmidlet som arbeidet gjelder, over resterende økonomisk levetid.

Investeringer i egne og leide lokaler avskrives over antatt levetid, men ikke utover leieperioden for de leide lokalene.

Resultater ved salg eller utrangering av materielle anleggsmidler beregnes som forskjellen mellom salgsverdien og regnskapsverdien. Gevinsten eller tapet som oppstår, rapporteres i resultatregnskapet.

I forbindelse med at det foretas større utskiftninger av flyflåten, der en flytype erstattes med en annen, forekommer det merkostnader som er direkte knyttet til nevnte utskiftning. Merkostnader for innfasing av nye flytyper forekommer i form av utdanning av besetninger og teknisk personale. SAS belastes også med merkostnader for utfasing av de flyene som skal leveres tilbake til eieren eller selges, for å beholde besetninger for flytyper under avvikling samt nedskrevet materiell. Disse merkostnadene reduserer resultatet ved salg av fly.

Avskrivninger baseres på disse antatte økonomiske levetidene:

| Anleggsmiddel | Avskrivning |
|---|-------------|
| Fly | 20* |
| Reservemateriell og reservedeler | 20* |
| Verkstedinventar og serviceutstyr til fly | 5 |
| Annet inventar og kjøretøyer | 3-5 |
| Bygninger | 5-50 |

* Beregnet restverdi etter en økonomisk levetid på 20 år er 10%. Til og med 1998 var den antatte økonomiske levetiden 15 år, med beregnet restverdi på 10%.

Finansiell og operasjonell leasing

SAS har som leasingtaker inngått finansielle og operasjonelle leasingavtaler. Leasingavtaler hvor SAS i prinsippet overtar samtlige risikoer og fordeler ved eiendelen, rapporteres som finansielle leasingavtaler. Ved leasingperiodens begynnelse bokføres finansielle leasingavtaler til virkelig verdi. Finansielle leasingobjekter bokføres som anleggsmidler i balansen, og den fremtidige forpliktelsen overfor leasinggiveren som gjeld. Vurderingen av den økonomiske levetiden til leasede anleggsmidler er i samsvar med de prinsipper SAS bruker for eiendeler som er kjøpt.

Leasingavtaler hvor samtlige risikoer og fordeler ved eiendelen i prinsippet fremdeles ligger hos leasinggiveren, rapporteres som operasjonelle leasingavtaler. Leasingkostnaden ved operasjonelle leasingavtaler resultatføres fortløpende i avtaleperioden.

For operasjonelt leasede fly er det angitt i leasingavtalen at flyene skal være i en viss angitt stand på tidspunktet for tilbakelevering. For å oppfylle denne forpliktelsen foretar SAS vedlikehold på disse flyene, både fortløpende og ved utgangen av leasingperioden. Kostnadene resultatføres løpende når vedlikeholdet utføres.

Nedskrivninger

Ved utgangen av hver rapporteringsperiode foretas det en vurdering av regnskapsverdien av materielle og immaterielle eiendeler for å bestemme om det foreligger noen verdireduksjon for eiendelene. Vurderingen foretas ved at gjenanskaffelsesverdien til den aktuelle eiendelen beregnes for å fastslå hvor stor den eventuelle verdireduksjonen er.

Gjenanskaffelsesverdien utgjøres av det høyeste av eiendelens levetid og netto salgsverdi. Som gjenanskaffelsesverdi bruker SAS eiendelens netto salgsverdi ved utgangen av hver rapporteringsperiode.

Når det gjelder konsernets flyflåte og tilhørende reservemateriell og reservedeler, beregner SAS i første rekke gjenanskaffelsesverdien ved å vurdere markedsverdien ved utgangen av hver rapporteringsperiode. Vurderingen angir netto salgsverdi per flytype og tar blant annet hensyn til flyets alder.

Dersom netto salgsverdi av flyflåten vurderes lavere enn regnskapsverdien, foretas det en eventuell nedskrivning av verdien. Nedskrivninger rapporteres som en kostnad i resultatregnskapet.

Ved utgangen av hver rapporteringsperiode foretas det også en vurdering av om en tidligere nedskrivning, helt eller delvis, ikke lenger er nødvendig. Denne vurderingen foretas også vanligvis ved å sammenligne markedsverdien og regnskapsverdien. En tilbakeføring av en nedskrivning rapporteres i resultatregnskapet og reduserer periodens av- og nedskrivninger.

Finansielle anleggsmidler

I finansielle anleggsmidler inngår kapitalandeler i tilknyttede selskaper. Andeler i tilknyttede selskaper rapporte-

res i konsernregnskapet ved anvendelse av egenkapitalmetoden. Ytterligere informasjon om behandling av tilknyttede selskaper finnes i avsnittene om prinsippene for konsernregnskap og konsolidering.

Avsetninger, garantiansvar og betingede forpliktelser

Avsetninger rapporteres når SAS har identifisert legale eller uformelle forpliktelser som et resultat av historiske hendelser, når disse tilfellene er sannsynlige samt at de økonomiske ressursene som kreves for å oppfylle forpliktelsene, kan verdsettes med rimelig sikkerhet.

Pensjonsforpliktelser

SAS' pensjonsforpliktelser er i hovedsak sikret gjennom ulike pensjonsordninger. Disse varierer vesentlig på grunn av ulik lovgivning og avtaler om tjenstepensjons-systemer i de enkelte land.

For de pensjonsordninger hvor SAS har forpliktet seg til tilskuddsbaserte løsninger, har forpliktelsene overfor arbeidstakerne opphørt når avtalte premier er betalt.

For andre ytelsesbaserte pensjonsordninger opphører ikke forpliktelsene før avtalte pensjoner er utbetalt. SAS foretar en beregning av pensjonsforpliktelsene for de ytelsesbaserte pensjonsordningene. Forpliktelsene beregnes på grunnlag av fremtidig estimert sluttlønn. Samtidig gjøres en vurdering av fondsmidlene i ordningene.

Årets pensjonskostnad er sammensatt av nåverdien av årets pensjonsinntjening og rente på forpliktelsene ved årets begynnelse med fradrag for avkastning på fondsmidlene i ordningene. I tillegg kommer det for visse pensjonsordninger avskrivning av estimatavvik og planendringer. De nevnte beregningsdifferansene avskrives etter to ulike metoder. Planendringer avskrives over gjennomsnittlig gjenværende inntjeningstid for de yrkesaktive som omfattes av pensjonsplanen. SAS bruker videre en alternativ metode for periodisering av avvik mellom forventet og faktisk utfall for beregnede pensjonsforpliktelser og fondsmidler i ordningene. Akkumulerte estimatavvik på inntil 10% av det største av pensjonsforpliktelsene og pensjonsmidlene holdes utenfor. Når det akkumulerte avviket overstiger denne grensen på 10%, påbegynnes avskrivning over fem år av det overskytende beløpet.

SAS konsernet fikk i 1999 identifisert en allokering i form av såkalte selskapstilknyttede pensjonsmidler i Alecta pensionsforsikring (tidligere Försäkringsbolaget SPP) i Sverige på 3 063 MSEK. Denne allokeringen har ikke påvirket SAS Gruppens resultat for 2001 ettersom SAS siden 1996 har rapportert pensjonsforpliktelser inklusive SAS' andel i Alecta.

Inntektsrapportering

Passasjerinntekter: Billettsalg bokføres som trafikkinntekt når flytransporten er gjennomført.

Verdien av solgte og fortsatt gyldige billetter som ikke

er benyttet på balansedagen, rapporteres som kortsiktig trafikkavregningsgjeld. Denne reduseres enten ved at SAS eller et annet flyselskap gjennomfører transporten, eller etter krav om tilbakebetaling fra passasjerene.

Deler av trafikkavregningsgjelden dekker solgte billetter som vurderes å forbli ubenyttet. Det foretas årlig en beregning av ubenyttede billetters forventede andel av trafikkavregningsgjelden. Denne reserven inntektsføres i påfølgende år i samsvar med fastsatte prinsipper.

Fraktinntekter: SAS Cargos transporttjenester inntektsføres når flytransporten er gjennomført.

Andre inntekter: Salg av hotellopphold og konferanser inntektsføres når aktiviteten er gjennomført. Salg av varer og andre tjenester inntektsføres når varen er levert eller tjenesten utført.

Lojalitetsprogram

I takt med at poeng opptjenes foretar SAS konsernet løpende avsetninger for de marginalkostnader som er knyttet til å tilby gratis reiser i bytte mot innløsning av medlemmenes inntjente bonuspoeng.

Lånekostnader

Lånekostnader som oppstår i virksomheten, resultatføres i den perioden de oppstår. Når det gjelder bokføring av lånekostnader på forskuddsbetalinger på fly som ennå ikke er levert, se avsnittet «Materielle anleggsmidler».

Skatt

Betalbar skatt for perioden baseres på periodens resultat justert for kostnader som ikke er skattemessig fradragberettiget, og inntekter som ikke er skattepliktige. Den betalbare skatten beregnes på grunnlag av skattesatsene som gjelder på balansedagen.

Ved rapportering av utsatt skatt brukes balansemetoden hvor midlertidige differanser, differanser mellom rapportering av eiendeler og gjeld og den skattemessige verdien resulterer i utsatt skattefordel eller skattegjeld. Utsatt skattegjeld rapporteres vanligvis for alle skattepliktige midlertidige differanser, mens utsatt skattefordel rapporteres i den grad det er sannsynlig at det vil bli et skattepliktig overskudd som de fradragberettigede midlertidige differansene kan avregnes mot.

Utsatt skattegjeld rapporteres for alle skattepliktige midlertidige differanser som gjelder investeringer i datterselskaper og tilknyttede selskaper, unntatt i de tilfeller hvor konsernet kan styre tidspunktet for tilbakeføring av de midlertidige differansene, og det er sannsynlig at en slik tilbakeføring ikke finner sted i nærmeste fremtid.

Utsatt skatt beregnes på grunnlag av de skattesatser som forventes å gjelde i den perioden når skatten realiseres. Utsatt skatt føres over resultatregnskapet. Utsatt skattefordel og utsatt skattegjeld nettoføres dersom postene gjelder samme skattemyndighet.

Rapportering av virksomhetsgrener

Det gis informasjon om forretningsområder og geografiske markeder. Informasjonen er basert på SAS konsernets regnskapsprinsipper og konsernets interne rapportering til selskapsledelsen.

Eiendelene i et forretningsområde omfatter alle eiendeler som brukes direkte i forretningsområdets virksomhet. Kapitalandeler i tilknyttede selskaper presenteres imidlertid separat. Forretningsområdets gjeld og avsetninger omfatter alle forpliktelser som kan henføres direkte til forretningsområdets virksomhet.

Noter

Uttrykt i millioner svenske kroner (MSEK) om ikke annet er angitt.

Note 1 – Effekt av ny konsernstruktur

Til og med år 2000 ble det ført konsoliderte regnskaper for SAS Gruppen. SAS ABs konsoliderte regnskaper (SAS konsernets regnskap) avviker kun på noen få punkter av større betydning fra SAS Gruppen.

Effekt på balansen per 31. desember 2001

Postene på eiendelssiden og totalkapitalen endres kun marginalt i forhold til det tidligere regnskapet for SAS Gruppen.

Mer betydelige endringer skjer på gjeldssiden.

- Utsatt skatt for SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB forhøyet konsernets utsatte skatt med 3 252 MSEK til 3 856 MSEK. Disse skattene stammer imidlertid fra SAS Konsortiets virksomhet og innebærer ingen ny utgift for virksomheten.
- SAS Gruppens gjeld til SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB blir i det nye konsernet kun en intern post. Det nye konsernets eksterne gjeld, inklusive den for morselskapet SAS AB, blir dermed 1 677 MSEK lavere enn for SAS Gruppen.
- Nettoeffekten av disse og andre mer marginale endringer i balansen innebærer at det nye konsernets bokførte egenkapital blir 2 036 MSEK lavere enn for SAS Gruppen. Forklaringen er i hovedsak at SAS Gruppen kun har utbetalt til SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB det som er nødvendig for at de skal betale utbytte og betalbar skatt (samt selskapenes løpende, mindre kostnader). Prinsipielt burde således SAS Gruppens egenkapital anses for å omfatte også utsatt skatt for virksomheten i SAS Konsortiet.

Effekt på resultatregnskapet for januar-desember 2001

- Inntektene påvirkes ikke, men driftskostnadene forhøyes med forvaltningskostnadene for SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB, 11 MSEK.
 - Finansielle poster netto forbedres med 64 MSEK ved at det nye konsernets eksterne gjeld blir 1 677 MSEK lavere enn for SAS Gruppen.
 - Etter hensyn til skatt blir effekten at bokført resultat etter skatt er 293 MSEK høyere for konsernet enn for SAS Gruppen.
- Samtlige sammenligningstall er blitt omregnet i samsvar med den nye konsernstrukturen.

Note 2 – Driftsinntekter

| | 2001 | 2000 |
|---|---------------|---------------|
| Trafikkinntekter: | | |
| Passasjerinntekter | 36 582 | 33 390 |
| Frakt | 2 176 | 2 251 |
| Post | 317 | 307 |
| Øvrige trafikkinntekter | 831 | 1 263 |
| Øvrige driftsinntekter: | | |
| Varesalg | 2 275 | 2 148 |
| Datatjenester | 2 242 | 2 051 |
| Overnattingsinntekter | 1 591 | 1 484 |
| Restaurantinntekter | 1 163 | 1 053 |
| Administrasjonssystemtjenester | 1 043 | 775 |
| Bakketjenester | 1 005 | 945 |
| Distribusjonssystemtjenester | 888 | 825 |
| Teknisk vedlikehold | 835 | 735 |
| Flysimulatorutdanning | 627 | 606 |
| Terminal- og spedisjonstjenester | 518 | 370 |
| Øvrige driftsinntekter | 3 351 | 2 417 |
| Konsernelimineringer | -4 011 | -3 080 |
| SAS totalt | 51 433 | 47 540 |
| Passasjerinntekter per geografisk område | | |
| | 2001 | 2000 |
| Interkontinentalt | 5 312 | 4 876 |
| Europa | 15 014 | 13 692 |
| Interskandinavisk | 5 502 | 4 771 |
| Innenriks | 10 754 | 10 051 |
| Sum | 36 582 | 33 390 |

Note 3 – Personalkostnader

Gjennomsnittlig antall ansatte

Gjennomsnittlig antall ansatte i 2001 i SAS konsernets forskjellige forretningsområder var 31 035 (30 943), derav 22 364 (23 777) i SAS Airline, 1 530 (1 495) i Subsidiary & Affiliated Airlines, 4 038 (2 540) i Airline Related Businesses samt 3 103 (3 131) i Rezidor SAS Hospitality.

Fordelingen av gjennomsnittlig antall ansatte per land fremgår av tabellen nedenfor.

Gjennomsnittlig antall ansatte i Danmark var 10 098 (9 027), i Norge 8 857 (9 372) samt i Sverige 9 310 (10 006).

| | 2001 | | 2000 | |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner |
| Danmark | 6 512 | 3 587 | 5 855 | 3 172 |
| Norge | 5 119 | 3 738 | 5 393 | 3 979 |
| Sverige | 5 110 | 4 200 | 5 524 | 4 482 |
| Storbritannia | 210 | 339 | 261 | 387 |
| Tyskland | 168 | 188 | 200 | 190 |
| Frankrike | 45 | 87 | 29 | 68 |
| Japan | 27 | 19 | 23 | 49 |
| Finland | 114 | 191 | 122 | 211 |
| Belgia | 241 | 349 | 234 | 333 |
| USA | 153 | 94 | 40 | 36 |
| Andre land | 198 | 346 | 136 | 219 |
| Totalt | 17 897 | 13 138 | 17 817 | 13 126 |
| Totalt menn og kvinner | 31 035 | | 30 943 | |

Lønn, godtgjørelser og sosiale avgifter

SAS konsernets totale lønnskostnader var på 17 140 (13 894) MSEK, derav sosiale avgifter 2 411 (1 904) MSEK og pensjoner 604 (137) MSEK.

| MSEK | 2001 | | 2000 | |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| | Lønn og andre godtgjørelser | Sos. kostn. (derav pensjonskostn.) | Lønn og andre godtgjørelser | Sos. kostn. (derav pensjonskostn.) |
| SAS AB | 2 | 0 (-) | - | - (-) |
| SAS konsortiet | 10 368 | 2 024 (303) | 9 078 | 1 451 (-85) |
| Andre datterselskaper | 3 755 | 991 (301) | 2 775 | 590 (222) |
| SAS konsernet totalt | 14 125 | 3 015 (604)* | 11 853 | 2 041 (137) |

* Av konsernets pensjonskostnader gjelder 6 (4) MSEK styre og administrerende direktør.

Lønn og andre godtgjørelser fordelt mellom styre, administrerende direktør og visadministrerende direktører samt andre ansatte fremgår av tabellen nedenfor.

| MSEK | 2001 | | 2000 | |
|-----------------------------|---|----------------|---|----------------|
| | Styre, adm. d. og viseadm. d. (derav beveg. lønn) | Øvrige ansatte | Styre, adm. d. og viseadm. d. (derav beveg. lønn) | Øvrige ansatte |
| SAS AB | 2 (0)* | - | - | - |
| SAS konsortiet | 27 (5) | 10 341 | 17 (1) | 9 061 |
| Konsortiet SAS Commuter | 2 (0) | 524 | 2 (0) | 424 |
| Air Botnia | 1 (0) | 114 | 1 (0) | 85 |
| Widerøe's Flyvselsskap | 2 (0) | 656 | 3 (0) | 572 |
| Rezidor SAS Hospitality | 11 (3) | 983 | 9 (2) | 791 |
| SAS Cargo Group | 1 (0) | 428 | - | - |
| Scandinavian IT Group | 0 (0) | 717 | 0 (0) | 619 |
| SMART | 3 (1) | 108 | 5 (0) | 111 |
| SAS Flight Academy | 2 (0) | 86 | 2 (0) | 75 |
| SAS Flight Support | 1 (0) | 26 | 1 (0) | 22 |
| Andre datterselskaper | 7 (0) | 83 | 7 (0) | 46 |
| SAS konsernet totalt | 59 (9) | 14 066 | 47 (3) | 11 806 |

* Styrehonorar for perioden 1. juli – 31. desember utgjør 1 731 TSEK.

Godtgjørelser til personer i ledende stillinger

I 2001 har styremedlemmene i SAS AB mottatt godtgjørelser på 1 731 TSEK, derav 248 TSEK til styrets leder, 274 TSEK til nestlederne samt 531 TSEK til de øvrige styremedlemmene samt 490 TSEK til ansatterepresentantene. Til vararepresentantene ble det utover dette utbetalt totalt 188 TSEK. De samlede

Forts. note 3

honorarene er i overensstemmelse med generalforsamlingens vedtak. I tillegg er det i 2001 blitt utbetalt 1 762 TSEK til styremedlemmene og vararepresentantene i SAS konsortiet.

Ingen av styremedlemmene har i 2001 vært ansatt i SAS konsernet, med unntak av ansattrepresentantene og deres vararepresentanter.

Lønn og andre ytelser utbetalt i 2001 til SAS ABs administrerende direktør, som også er konsernsjef, beløp seg i perioden april-desember til 4 887 TSEK. Høyeste bevegelige lønn for administrerende direktør er 50% av fast årslønn.

Lønn og verdien av andre ytelser som er utbetalt i 2001 til tidligere administrerende direktører og konsernsjefer, utgjorde for perioden januar-juli 6 132 TSEK, og av dette er 2 240 TSEK bonus for 2000.

SAS' øvrige sjefsavtaler bygger på at lønn utbetales med en fast del, en variabel del og en resultatbonus. Ettersom SAS hadde et negativt resultat for år 2001, er det ikke utbetalt noen resultatbonus til ledere eller medarbeidere for dette året. Den variable delen bygger på en målkontrakt som er opprettet mellom medarbeideren og dennes sjef. Målene som vurderes, er som regel knyttet til SAS' finansielle resultat, kundemål og medarbeidermål. Når resultatet er negativt, eller ikke når målet, utbetales det ikke bonus for den delen. For mål utover SAS' finansielle resultat, måles måloppfyllelsen, og det fører til utbetaling av den bevegelige lønnen i forbindelse med oppnådde mål. Den totale bevegelige lønnsdelen inklusive finansielle resultatmål varierer mellom 7,2-32%, ved 100% måloppfyllelse, av den faste årslønnen. Resultatet av utbetaling i 2002 av den bevegelige lønnsdelen forventes å utgjøre 0,15% av SAS' totale lønnskostnad.

Pensjonsalderen for administrerende direktør er 62 år. Pensjonen er premiebasert, og den baserer seg på den over tid innbetalte, samlede, forrentede kapitalen. Premien utgjør 20% av den ved enhver tid gjeldende årlige faste grunnlønn. Øvrige ansatte i SAS' toppledelse opptjener rett til pensjon ved 60 år, og opptjeningen skjer lineært frem til pensjonsalderen. Pensjonsnivået for svenske ansatte i SAS' toppledelse utgjør ved full opptjening 70% av pensjonsgivende lønn inntil 30 grunnbeløp (1 107 TSEK) og 35% av andelen av lønnen utover dette. Med pensjonsgivende lønn menes årlig fast grunnlønn med tillegg av gjennomsnittet av utbetalt bevegelig lønn i de siste tre årene. Alternativt benyttes en premiebasert ordning. For danske og norske ansatte i SAS' toppledelse gjelder samme grunnstruktur i pensjonssystemet, med tilpasning til henholdsvis danske og norske forhold.

Sluttvederlag for administrerende direktør og øvrige ansatte i SAS' toppledelse skal ved oppsigelse fra SAS' side av andre grunner enn brudd på avtale eller forsømmelse av deres plikter, utbetales i form av et beløp som tilsvarer to årslønner, hvorav inntil 50% skal reduseres med den godtgjørelse som mottas fra ny arbeidsgiver i samme periode.

Sluttvederlag ved oppsigelse fra personer i ledende stillingers side kan gis ved endring i eierforholdene som kan føre til organisasjonsendringer, og dermed endret ansvar og fullmakter, etter samme vilkår som ved oppsigelse fra SAS' side i henhold til det ovenstående.

Verken administrerende direktør eller andre i ledelsen har rett til honorar for styreoppgaver i SAS konsernet eller i virksomheter som SAS har eierinteresser i eller samarbeid med.

Utover lønn og godtgjørelser som beskrevet over, har ingen transaksjoner med nærstående parter forekommet.

Note 4 – Andre driftskostnader

| | 2001 | 2000 |
|--|---------------|---------------|
| Leasingkostnader | 2 425 | 1 898 |
| Salgskostnader | 2 457 | 2 443 |
| Flydrivstoff | 4 254 | 3 959 |
| Luftfartsavgifter | 4 203 | 3 740 |
| Måltidskostnader | 1 735 | 1 791 |
| Handlingkostnader | 2 228 | 1 926 |
| Teknisk flyvedlikehold | 2 733 | 2 285 |
| Data- og telekommunikasjonskostnader | 2 646 | 2 182 |
| Kostnad solgte varer, inkl. konsesjonsavgifter | 1 727 | 1 669 |
| SAS Trading andre driftskostnader | 240 | 153 |
| REZSAS andre driftskostnader | 1 871 | 1 568 |
| Andre | 6 379 | 5 284 |
| Sum | 32 898 | 28 898 |

Note 5 – Avskrivninger

| | 2001 | 2000 |
|--|--------------|--------------|
| Goodwill | 20 | 8 |
| Andre immaterielle eiendeler | 128 | 197 |
| Fly | 1 019 | 870 |
| Reservemotorer og reservedeler | 281 | 154 |
| Verkstedsinventar og serviceutstyr til fly | 116 | 96 |
| Annet inventar og kjøretøyer | 607 | 579 |
| Anlegg under utførelse | 1 | 0 |
| Bygninger og innredninger | 270 | 287 |
| Utendørsanlegg | 1 | 1 |
| Sum | 2 443 | 2 192 |

Note 6 – Resultatandeler i tilknyttede selskaper¹

| | 2001 | 2000 |
|---|------------|-----------|
| British Midland PLC ² | 49 | 29 |
| Polygon Group Ltd ³ | -111 | -87 |
| Timber Air A/S | -14 | -13 |
| Spanair S.A. ⁴ | -153 | 7 |
| Skyways Holding AB | -20 | -2 |
| Grønlandsfly A/S | 0 | -12 |
| air Baltic Corporation A/S | -1 | -9 |
| Aerolinas Baleares S.A. | 6 | - |
| Airnet I/S | 0 | 2 |
| Newco Airport Services S.A | -5 | - |
| Tradevision AB | -10 | - |
| Commercial Aviation Leasing Ltd | 26 | 10 |
| Periodisering av interngjeld for Commercial Aviation Leasing Ltd. | 40 | 40 |
| Casino Copenhagen K/S | 24 | 20 |
| ZAO St. Petersburg | -4 | - |
| SNR Amsterdam Hotel CV | 16 | 16 |
| Oppløsning av aksjereseerve ⁵ | 80 | - |
| Andre | 7 | -2 |
| Sum⁶ | -70 | -1 |

¹ Resultatandeler i tilknyttede selskaper rapporteres før skatt.

² Resultatandelen inkluderer avskrivning på goodwill med 15 (24) MSEK samt korrigering av foregående års resultat med 5 (34) MSEK.

³ Resultatandelen inkluderer korrigering av foregående års resultat med -40 (-49) MSEK.

⁴ Basert på årsoppgjør per 31. oktober 2001.

⁵ Aksjereseerven, som var av generell art, er blitt oppløst i løpet av året.

⁶ Inkluderer avskrivning av goodwill med totalt 29 (32) MSEK.

SAS' resultatandel i tilknyttede selskaper er i enkelte tilfeller basert på foreløpige, ikke reviderte årsoppgjør fra selskapene.

Note 7 – Resultat ved salg av fly og bygninger

| | 2001 | 2000 |
|---|------------|------------|
| Airbus A340 | -83 | - |
| Boeing 767 | 38 | 190 |
| Douglas MD80 | - | -19 |
| SAAB 340 | - | 27 |
| Boeing 737 | 519 | 121 |
| Fokker F50 | - | 16 |
| Fokker F28 | 15 | 27 |
| deHavilland Q400 | -20 | 51 |
| deHavilland Dash 8 | 18 | 11 |
| Innfasingkostnader nye flytyper | -469 | -127 |
| Utfasingkostnader i forbindelse med salg av fly | -215 | -91 |
| Hotelleiendommer | 63 | 286 |
| Andre eiendommer | 807 | -2 |
| Sum | 673 | 490 |

Note 8 – Renteinntekter og lignende resultatposter

| | 2001 | 2000 |
|------------------------------|------------|------------|
| Renteinntekter | 597 | 476 |
| Valutakursdifferanser, netto | 332 | 15 |
| Andre finansielle inntekter | 20 | 12 |
| Sum | 949 | 503 |

Note 9 – Rentekostnader og lignende resultatposter

| | 2001 | 2000 |
|-----------------------------|------------|------------|
| Rentekostnader | 897 | 685 |
| Andre finansielle kostnader | 72 | 44 |
| Sum | 969 | 729 |

Note 10 – Skatt

Følgende komponenter inngår i konsernets skattekostnad.

| MSEK | 2001 | 2000 |
|---|------------|-------------|
| Betalbar skatt | -210 | -271 |
| Utsatt skatt | 264 | -427 |
| Skatt som kan henføres til morselskapet og dets datterselskaper | 54 | -698 |
| Skatt som kan henføres til andeler i tilknyttede selskaper | 49 | -1 |
| Sum | 103 | -699 |

Betalbar skatt er beregnet ut fra fastsatt skattesats i de enkelte land. Utsatt skatt er beregnet til den skattesats som ventes å gjelde når skatten realiseres.

Skattekostnaden for regnskapsåret kan avstemmes mot resultat før skatt i henhold til følgende:

| MSEK | 2001 | 2001 (%) | 2000 | 2000 (%) |
|---|--------|----------|-------|----------|
| Resultat før skatt | -1 140 | | 2 829 | |
| Skatt etter veid skattesats i Danmark, Norge og Sverige (29,1%) | 332 | -29,1 | -823 | 29,1 |
| Skatteeffekt av ikke fradragsberettigede kostnader | -192 | 16,8 | -26 | 0,9 |
| Skatteeffekt av ikke skattepliktige inntekter | 22 | -1,9 | 76 | -2,7 |
| Skatter som kan henføres til tidligere år | -57 | 5,0 | | |
| Reduksjon av inngående balanse for utsatt skattegjeld på grunn av endret skattesats | | | 77 | -2,7 |
| Effekt avhengig av andre skattesatser i land utenfor Danmark, Norge og Sverige | -2 | 0,2 | -3 | 0,1 |
| Skatteinntekt/-kostnad og effektiv skattesats for regnskapsåret | 103 | -9,0 | -699 | 24,7 |

Note 11 – Immaterielle anleggsmidler

| | Goodwill | | Øvrige eiendeler | | Sum immaterielle anleggsmidler | |
|--------------------------------------|-------------|-------------|------------------|-------------|--------------------------------|--------------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Inngående anskaffelsesverdi | 453 | 422 | 714 | 508 | 1 167 | 930 |
| Investeringer | 535 | 31 | 447 | 244 | 982 | 275 |
| Selskapsoppkjøp ¹ | - | - | 31 | - | 31 | - |
| Salg/utrangering | - | -18 | -10 | -27 | -10 | -45 |
| Reklassifiseringer | -5 | 18 | -28 | -12 | -33 | 6 |
| Valutakursdifferanser | - | - | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Utgående akkum. ansk. verdi | 983 | 453 | 1 156 | 714 | 2 139 | 1 167 |
| Inngående avskrivninger | -257 | -257 | -218 | -23 | -475 | -280 |
| Årets avskrivninger | -20 | -8 | -128 | -197 | -148 | -205 |
| Selskapsoppkjøp ¹ | - | - | -10 | - | -10 | - |
| Salg/utrangering | - | 8 | 7 | 2 | 7 | 10 |
| Reklassifiseringer | - | - | 16 | - | 16 | - |
| Valutakursdifferanser | - | - | - | - | - | - |
| Utgående akkum. avskrivninger | -277 | -257 | -333 | -218 | -610 | -475 |
| Inngående nedskrivninger | - | - | - | - | - | - |
| Selskapsoppkjøp ¹ | - | - | -14 | - | -14 | - |
| Utgående nedskrivninger | - | - | -14 | - | -14 | - |
| Utgående bokført restverdi | 706 | 196 | 809 | 496 | 1 515 | 692 |

¹ Årets endring som følge av selskapsoppkjøp er knyttet til konsernets kjøp av Braathens.

Forts. note 10

Utsatt skattegjeld og skattefordel

| MSEK | 2001 | 2000 |
|---------------------|-------|-------|
| Utsatt skattegjeld | 3 856 | 3 961 |
| Utsatt skattefordel | -544 | -68 |

Utsatt skattegjeld, netto

I tabellene nedenfor rapporteres det vesentligste av konsernets utsatte skattegjeld og skattefordel etter kategori samt hvordan gjelden og fordelene er blitt endret i 2001.

| | 2001 | 2000 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Utsatt skattegjeld i balansen: | | |
| Anleggsmidler | 2 881 | 2 781 |
| Avsetninger | 238 | 58 |
| Periodiseringsfond | 216 | 378 |
| Andre midlertidige forskjeller | 688 | 744 |
| Skattemessige underskuddsfradrag | -167 | - |
| | 3 856 | 3 961 |

Utsatt skattefordel i balansen:

| | | |
|----------------------------------|------------|-----------|
| Skattemessige underskuddsfradrag | 836 | 50 |
| Avsetninger/forordringer | 210 | 18 |
| Andre midlertidige forskjeller | -502 | - |
| | 544 | 68 |

Utsatt skattegjeld, netto

Avstemning av utsatt skattegjeld, netto:

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Inngående balanse | 3 893 | 3 409 |
| Netto skattefordel i oppkjøpte selskaper | -263 | - |
| Endring i henhold til årsregnskapet | -264 | 427 |
| Kursdifferanser m.m. | -54 | 57 |
| Utsatt skattegjeld, netto, per 31. desember | 3 312 | 3 893 |

Per balansedagen har konsernet ubenyttede underskuddsfradrag som beløper seg til 3 862 (454) MSEK. På grunnlag av disse underskuddsfradragene rapporterer konsernet en utsatt skattefordel på 1 003 (50) MSEK. For de resterende underskuddsfradragene på 312 (288) MSEK, rapporteres det ingen utsatt skattefordel på grunn av usikkerhet når det gjelder fremtidig overskudd. Av underskuddsfradragene har 3 831 MSEK forfallstidspunkt i 2011 eller tidligere. For de resterende underskuddsfradragene finnes det ingen forfallstidspunkter.

Avsetning til utsatt skatt på midlertidige forskjeller knyttet til ikke utbetalt overskudd i datter- og tilknyttede selskaper er ikke foretatt, ettersom dette overskuddet ikke vil bli utdelt i overskuelig fremtid, alternativt at det kan utbetales utbytte uten at overskuddsmidlene blir gjenstand for beskatning.

Forts. note 11

Den bokførte restverdien fordeler seg som følger.

| | 2001 | 2000 |
|-------------------------------------|-------|------|
| Goodwill | 706 | 196 |
| Aktiverte systemutviklingskostnader | 757 | 442 |
| Utviklingsprosjekter | 43 | 18 |
| Oppstartskostnader nye hoteller | 0 | 19 |
| Leierettigheter m.m. | 9 | 17 |
| Sum restverdi | 1 515 | 692 |

Note 12 – Materielle anleggsmidler

| | Bygninger og eiendeler | | Fly ¹ | | Reservemotorer og reservedeler | | Verkstedsinventar og serviceutst. fly | |
|-------------------------------|------------------------|--------|---------------------|--------|--------------------------------|-------|---------------------------------------|------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Inngående anskaffelsesverdi | 6 873 | 7 864 | 20 145 | 15 977 | 2 718 | 2 364 | 932 | 840 |
| Investeringer | 73 | 16 | 4 262 | 5 684 | 879 | 504 | 130 | 100 |
| Selskapsoppkjøp ³ | 233 | – | 2 389 | – | 347 | – | 256 | – |
| Aktiverte renter | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Salg/utrangering | –2 784 | –1 384 | –4 666 | –3 137 | –184 | –151 | –48 | –12 |
| Reklassifiseringer | 122 | 356 | 4 199 | 1 605 | 34 | – | –8 | 4 |
| Valutakursdifferanser | 101 | 21 | 136 | 16 | 20 | 1 | – | – |
| Utgående akkum. ansk.verdi | 4 618 | 6 873 | 26 465 | 20 145 | 3 814 | 2 718 | 1 262 | 932 |
| Inngående avskrivninger | –1 820 | –1 898 | –5 886 | –5 186 | –991 | –905 | –640 | –548 |
| Årets avskrivninger | –271 | –288 | –1 019 | –870 | –281 | –154 | –116 | –96 |
| Selskapsoppkjøp ³ | –153 | – | –208 | – | –240 | – | –195 | – |
| Salg/utrangering | 442 | 381 | 430 | 600 | 111 | 69 | 42 | 10 |
| Reklassifiseringer | –40 | –2 | 36 | –421 | –4 | – | 6 | –6 |
| Valutakursdifferanser | –62 | –13 | –71 | –9 | –11 | –1 | – | – |
| Utgående akkum. avskrivninger | –1 904 | –1 820 | –6 718 | –5 886 | –1 416 | –991 | –903 | –640 |
| Inngående nedskrivninger | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Selskapsoppkjøp ³ | – | – | –69 | – | – | – | – | – |
| Utgående nedskrivninger | – | – | –69 | – | – | – | – | – |
| Utgående bokført restverdi | 2 714 | 5 053 | 19 678 ² | 14 259 | 2 398 | 1 727 | 359 | 292 |

| | Øvrig inventar og kjøretøyer | | Anlegg under utførelse | | Forskudd anleggsmidler | | Sum materielle anleggsmidler | |
|-------------------------------|------------------------------|--------|------------------------|------|------------------------|--------|------------------------------|---------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Inngående anskaffelsesverdi | 5 467 | 5 528 | 118 | 298 | 3 575 | 2 563 | 39 828 | 35 434 |
| Investeringer | 399 | 329 | 314 | 242 | 4 001 | 2 267 | 10 058 | 9 142 |
| Selskapsoppkjøp ³ | 1 079 | – | – | – | – | – | 4 304 | – |
| Aktiverte renter ⁴ | – | – | – | – | 219 | 195 | 219 | 195 |
| Salg/utrangering | –537 | –458 | –16 | – | – | – | –8 235 | –5 142 |
| Reklassifiseringer | 308 | 20 | –246 | –422 | –4 331 | –1 527 | 78 | 36 |
| Valutakursdifferanser | 125 | 48 | –4 | 0 | 646 | 77 | 1 024 | 163 |
| Utgående akkum. ansk.verdi | 6 841 | 5 467 | 166 | 118 | 4 110 | 3 575 | 47 276 | 39 828 |
| Inngående avskrivninger | –3 673 | –3 426 | – | – | – | –9 | –13 010 | –11 972 |
| Årets avskrivninger | –607 | –579 | –1 | – | – | – | –2 295 | –1 987 |
| Selskapsoppkjøp ³ | –791 | – | – | – | – | – | –1 587 | – |
| Salg/utrangering | 349 | 363 | – | – | – | – | 1 374 | 1 423 |
| Reklassifiseringer | –41 | 7 | – | – | – | 9 | –43 | –413 |
| Valutakursdifferanser | –116 | –38 | – | – | – | – | –260 | –61 |
| Utgående akkum. avskrivninger | –4 879 | –3 673 | –1 | – | – | 0 | –15 821 | –13 010 |
| Inngående nedskrivninger | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Selskapsoppkjøp ³ | – | – | – | – | – | – | –69 | – |
| Utgående nedskrivninger | – | – | – | – | – | – | –69 | – |
| Utgående bokført restverdi | 1 962 | 1 794 | 165 | 118 | 4 110 | 3 575 | 31 386 | 26 818 |

¹ Forsikringsverdien for flyene per 31. desember 2001 utgjorde 68 058 MSEK. I dette inngår forsikringsverdien for innleide (operasjonelt leasede) fly med 39 591 MSEK.

² Vurdert markedsverdi, eksklusive opsjoner, i svenske kroner oversteg på balansedagen 31. desember 2001 bokført verdi med 1 907 (5 013) MSEK.

³ Årets endring som følge av selskapsoppkjøp er knyttet til konsernets kjøp av Braathens.

⁴ Aktivtering av renter er gjort til en gjennomsnittlig rentesats på 5,3% (6,1%).

Forts. Note 12

Av tidligere års flyanskaffelser er 6 Douglas MD-90, 5 Douglas MD-80, 1 Boeing 767 og 1 Fokker F28 blitt innkjøpt, formelt gjennom finansielle leasingavtaler, med løpetider på opprinnelig 10-17 år. I 2001 ble 3 Airbus A321 og 2 Airbus A340 kjøpt gjennom finansiell leasing med løpetider på 10 år.

Når det gjelder 3 Douglas MD-80 og 1 Fokker F28, har SAS avtalt med banker at de for SAS' regning skal betale samtlige løpende leasingavgifter samt avtalt restverdi ved utløpet av de individuelle leasingavtalene. SAS har ujenkallelig betalt til bankene beløp som tilsvarer full likviditet for disse betalingene. Den samlede nominelle verdien av bankenes betalingsforpliktelser for SAS' regning utgjorde 247 (322) MSEK per 31. desember 2001.

Med hensyn til andre leasede fly, er leasingavtalen utformet slik (særlig med hensyn til SAS' kjøpsopsjon i løpetiden og ved leasingavtalens utløp samt den økonomiske risikoen SAS løper for flyenes verdi) at avtalen ut fra SAS' synspunkt kan sidestilles med kjøp.

De 18 (24) finansielt leasede flyene inngår i balansen med 5 225 (2 713) MSEK.

SAS' flyflåte kan spesifiseres som følger:

| | 2001 | 2000 |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Eide | 14 453 | 11 546 |
| Finansielt leasede (forskuddsbetalte) | 158 | 166 |
| Andre finansielt leasede | 5 067 | 2 547 |
| Bokført verdi | 19 678 | 14 259 |

Finansiell leasing

SAS har finansielle leasingavtaler for fly med gjenværende løpetider på opp til 10 år. Betalte leasingavgifter totalt utgjorde 1 631 (936) MSEK i årene 2001 og 2000. Rentekostnader utgjorde 148 (178) MSEK i årene 2001 og 2000. Avskrivninger utgjorde 190 (216) MSEK i årene 2001 og 2000. Videreutleie forekommer ikke.

Note 13 – Forskudd vedrørende materielle anleggsmidler

| | 2001 | 2000 |
|------------|--------------|--------------|
| Airbus | 2 947 | 2 307 |
| Boeing | 700 | 475 |
| Bombardier | 424 | 705 |
| Andre | 39 | 88 |
| Sum | 4 110 | 3 575 |

Note 14 – Finansielle anleggsmidler

| | Kapitalandeler hos tilkn. selsk. | | Langsiktige fordr. hos tilkn. selsk. | | Aksjer og andeler | | Pensjonsmidler, netto | | Andre lang- siktige fordr. | | Sum fin. anleggsmidler | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|------------|---|------------|----------------------|------------|--------------------------|--------------|-------------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| Inngående anskaffelsesverdi | 977 | 818 | 339 | 360 | 261 | 156 | 3 578 | 2 498 | 1 257 | 1 082 | 6 412 | 4 914 |
| Tilskudd | 131 | 390 | 635 | – | 203 | 104 | 1 537 | 1 080 | 240 | 401 | 2 655 | 1 975 |
| Selskapsoppkjøp ¹ | – | – | – | – | – | – | 57 | – | 839 | – | 987 | – |
| Resultatandel | –21 | –2 | – | – | – | – | – | – | – | – | –21 | –2 |
| Salg | –15 | –249 | – | – | –8 | –1 | – | – | – | – | –23 | –250 |
| Nedbetalinger | – | – | –7 | –56 | – | – | – | – | –52 | –166 | –59 | –222 |
| Utbytte | –35 | –5 | – | – | – | – | – | – | – | – | –35 | –5 |
| Reklassifiseringer | – | – | –34 | –7 | –28 | –3 | – | – | –2 | –67 | –64 | –77 |
| Valutakursdifferanser | 96 | 52 | 17 | 42 | 11 | 5 | – | – | 50 | 7 | 174 | 106 |
| Annet | –5 | –27 | – | – | – | – | – | – | – | – | –5 | –27 |
| Utgående akkum. ansk.verdi | 1 128 | 977 | 950 | 339 | 439 | 261 | 5 172 | 3 578 | 2 332 | 1 257 | 10 021 | 6 412 |
| Inngående avskrivninger | – | – | – | – | –73 | –71 | – | – | – | – | –73 | –71 |
| Valutakursdifferanse | – | – | – | – | –5 | –2 | – | – | – | – | –5 | –2 |
| Utgående akkum. avskrivninger | – | – | – | – | –78 | –73 | – | – | – | – | –78 | –73 |
| Inngående nedskrivning | – | – | – | – | –2 | –3 | – | – | –425 | –365 | –427 | –368 |
| Årets nedskrivning | – | – | – | – | – | – | – | – | –4 | –60 | –4 | –60 |
| Tilbakeførte nedskrivninger | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 2 | – | 2 |
| Reklassifiseringer | – | – | – | – | – | 1 | – | – | – | – | – | 1 |
| Valutakursdifferanser | – | – | – | – | – | – | – | – | –6 | –2 | –6 | –2 |
| Utgående nedskrivninger | – | – | – | – | –2 | –2 | – | – | –435 | –425 | –437 | –427 |
| Utgående restverdi | 1 128 | 977 | 950 | 339 | 359 | 186 | 5 172 | 3 578 | 1 897 | 832 | 9 506 | 5 912 |

¹ Årets endring som følge av selskapsoppkjøp er knyttet til konsernets kjøp av Braathens.

| Bokført verdi av finansielt leasede midler utgjorde på balansedagen: | | |
|--|--------------|--------------|
| MSEK | 2001 | 2000 |
| Anskaffelsesverdi, fly | 6 380 | 4 481 |
| Fradrag akkumulerte avskrivninger, fly | –1 155 | –1 768 |
| Bokført verdi finansielle leasingavtaler, fly | 5 225 | 2 713 |

Fremtidige leasingavgifter og deres nåverdier for finansielle leasingavtaler som gjelder på balansedagen i 2001 og 2000.

| MSEK | 2001 | | 2000 | |
|--------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| | Fremtidige leasingavg. | Nåverdi av fremtidige leasingavg. | Fremtidige leasingavg. | Nåverdi av fremtidige leasingavg. |
| Innen ett år | 992 | 979 | 1 532 | 1 499 |
| 1–5 år | 3 043 | 2 710 | 1 440 | 1 264 |
| Over 5 år | 3 141 | 1 941 | 831 | 744 |
| Sum | 7 176 | 5 630 | 3 803 | 3 507 |

Kontraktfestede innkjøpsvedtak

Før balansedagen hadde konsernet følgende forpliktelser vedrørende fremtidige kjøp av materielle anleggsmidler:

| MSEK | 2002 | 2003 | 2004> |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| Fly | 7 027 | 2 505 | 1 398 |
| Hotelleiendom | – | 444 | – |
| Sum | 7 027 | 2 949 | 1 398 |

Skattetakst

| Bygninger | 2001 | 2000 |
|----------------------------------|------------|------------|
| Frösundavik, del av Haga 2:8 | 686 | 597 |
| Sverigehuset, del av Arlanda 2:1 | 26 | 23 |
| Night Stop, del av Arlanda 2:1 | 9 | 8 |
| Sum | 721 | 628 |

Note 15 – Kapitalandeler i tilknyttede selskaper

| | Organisasjonsnr. | Sete | SAS konsernets eierandel kapitalandel % | | Kapitalandel | |
|--|------------------|---------------------------|---|------|--------------|------|
| | | | 2001 | 2000 | 2001 | 2000 |
| British Midland PLC | 2107441 | Derby, UK | 20,0 | | 311 | 249 |
| Cimber Air A/S | 409619 | Sønderborg, Danmark | 26,0 | | 114 | 116 |
| Spanair S.A. | EA07225154 | Palma de Mallorca, Spania | 49,0 | | 208 | 292 |
| Skyways Holding AB | 556021-5872 | Stockholm, Sverige | 25,0 | | 95 | 111 |
| Grønlandsfly A/S | 30672 | Nook, Grønland | 37,5 | | 68 | 59 |
| airBaltic Corporation A/S | 324575 | Riga, Latvia | 47,2 | | 84 | -4 |
| Aerolinas Baleares S.A. | A07988728 | Palma de Mallorca, Spania | 25,0 | | 10 | |
| Newco Airport Services S.A. | A-82086646 | Madrid, Spania | 45,0 | | 125 | 122 |
| Commercial Aviation Leasing Ltd | IE6328550R | Dublin, Irland | 49,0 | | 174 | 138 |
| Eliminering av interngevinst for Commercial Aviation Leasing Ltd | | | | | -317 | -357 |
| Tradevision AB | 556590-9024 | Stockholm, Sverige | 30,0 | | 9 | 15 |
| Polygon Group Ltd | 33173 | St.Peters Port, Guernsey | 30,8 | | 28 | 131 |
| Airnet I/S | 17895532 | København, Danmark | - | | - | 14 |
| Casino Copenhagen K/S | 15751274 | København, Danmark | 50,0 | | 42 | 34 |
| SNR Amsterdam Hotel CV | 34114651 | Amsterdam, Nederland | 50,0 | | 24 | 23 |
| Malmaison WB SAS Hotels A/S | 4024442 | London, UK | 50,0 | | 89 | 86 |
| SAS Royal Viking Hotels | 556068-3871 | Stockholm, Sverige | 50,0 | | 15 | 10 |
| TTB Leisure Luxury Hotels | 99088707 | Cape Town, Sør-Afrika | 50,0 | | 6 | 8 |
| ZAO St. Petersburg | 76679 | St Petersburg, Russland | 24,8 | | 37 | - |
| Andre | | | | | 6 | 10 |
| Aksjerreserve | | | | | - | -80 |
| Sum | | | | | 1 128 | 977 |

Andeler i tilknyttede selskaper bokføres hos eierselskapet ved anvendelse av egenkapitalmetoden. Konsernets egenkapital utgjorde på balansedagen, 31.12.2001, 15 544 MSEK. Dersom andeler i tilknyttede selskaper skulle bokføres etter anskaffelsesmetoden, ville konsernets egenkapital ha vært på 15 855 MSEK.

Kapitalandeler i tilknyttede selskaper inkluderer oppkjøpt merverdi i British Midland PLC med 58 (27), Cimber Air 72 (72), Skyways Holding AB 73 (78), airBaltic Corporation A/S 90 (-) og Newco Airport Services S.A. med 119 (-) MSEK.

Note 16 – Langsiktige fordringer hos tilknyttede selskaper

| | 2001 | 2000 |
|---------------------------------|------------|------|
| airBaltic Corporation A/S | 48 | 32 |
| Commercial Aviation Leasing Ltd | 336 | 307 |
| Spanair S.A. | 566 | - |
| Sum | 950 | 339 |

Note 18 – Pensjonsmidler, netto

| | 2001 | 2000 |
|--|---------------|--------|
| Pensjonsmidler, netto, overfonderte ordninger | 6 250 | 4 582 |
| Pensjonsmidler, netto, underfonderte ordninger | -1 078 | -1 004 |
| Sum | 5 172 | 3 578 |

Ved beregning av pensjonsforpliktelser, årets pensjonsopptjening og avkastning er følgende langsiktige økonomiske forutsetninger benyttet for SAS konsernet og representerer et veid gjennomsnitt:

| | |
|--|------|
| Diskonteringsrente | 6,8% |
| Langsiktig avkastning | 8,8% |
| Inflasjon | 3,0% |
| Fremtidig lønnsjustering | 3,0% |
| Fremtidig justering av løpende pensjoner | 3,0% |

I årsregnskapet er forpliktelsene i SAS konsernet inkludert slik de fremgår av tabellen nedenfor. Posten «ikke resultatførte beløp» inneholder estimativik og aktuarmessige beregningsdifferanser samt planendringer. De periodiseres etter to metoder. Planendringer periodiseres over gjennomsnittlig gjenværende opptjeningstid for de yrkesaktive som omfattes. Estimativik avskrives over fem år ettersom de overstiger 10% av det største av pensjonsforpliktelsen eller pensjonsmidlene.

De fleste pensjonsordningene i Skandinavia er ytelsesbaserte. Størstedelen av pensjonsordningene er sikret gjennom forsikringselskaper. De kollektive pensjonsordningene for funksjonærer i Sverige samt for ansatte i Norge er sikret gjennom ytelsesbaserte pensjonsordninger i forsikringselskaper. I Sverige er pensjonsordningene først og fremst sikret hos Alecta. For ansatte i Danmark har SAS i hovedsak tilskuddsbaserte løsninger.

Den normale pensjonsalderen for flygende personale i SAS er 60 år. Etter avtale med SAS' piloter i Danmark, Norge og Sverige samt kabinansatte i Sverige og Norge, gis det frivillig førtidspensjonering ved tidligst fylte 55 år. SAS har videre forpliktet seg til at piloter som mister sin lisens, får pensjon frem til ordinær pensjonsalder, 60 år. Kabinpersonale ansatt i Sverige er forsikret med 65 års pensjonsalder, men ved fylte 50 år senkes pensjonsalderen til 60 år. Den anslåtte nåverdien av alle disse tiltakene er inkludert i SAS' beregnede totale pensjonsforpliktelse.

Note 17 – Aksjer og andeler

| | Antall aksjer/andeler | | Nominell verdi i 1 000 | MSEK Bokført verdi |
|---|-----------------------|------|------------------------|--------------------|
| | | % | | |
| Expo Investment Partnership | 10 000 | 12,2 | DKK 100 000 | 191,2 |
| Copenhagen International Hotels K/S, København | 1 343 | 11,3 | DKK 134 000 | 66,3 |
| International Computer Service and Advice for Travel, Antwerpen | 8 166 | 10 | BEF 8 | 30,0 |
| Feri Otelcilik Ve Turizm AS, Istanbul | 270 000 | 10 | USD 2 700 | 21,7 |
| Aerexchange Ltd, Dallas | 18 868 | 9,4 | USD 0 | 28,8 |
| RDS Hotellis AS, Tallin | 570 | 14,1 | EEK 570 | 17,9 |
| SITA Foundation, Amsterdam | 520 101 | 0,3 | | 1,0 |
| European Aviation College SA, Matacan | 14 426 | 15 | EUR 144 | 0,9 |
| Vimich Hotel Kg, Hamburg | 1 | 5 | DEM 0 | 0,7 |
| Arlanda Flygbränslehantering AB, Stockholm | 720 | 16,8 | SEK 720 | 0,7 |
| Andre | | | | 0,2 |
| Sum aksjer og andeler | | | | 359,4 |

Forts. Note 18

| Ytelsesbaserte pensjonsordninger | 2001 | 2000 |
|---|--------|--------|
| Årets pensjonsopptjening | -842 | -593 |
| Rente på pensjonsavsetninger | -1 249 | -1 134 |
| Årets avkastning på fondsmidler | 2 155 | 2 028 |
| Årets avskrivninger av estimatavvik og planendringer | 49 | 293 |
| Årets pensjonskostnad, netto, vedrørende yrkesbaserte pensjonsordninger | 113 | 594 |

I flere av SAS pensjonsordninger forekommer det overfonding. Det bidrar til at årets avkastning på fondsmidler overstiger kostnadene til pensjonsopptjening beregnet etter gjeldende parametre.

Kostnad for premiebaserte pensjonsordninger var på 717 (731) MSEK.

| | 2001 | 2000 |
|--|--------------|--------------|
| Status per 31. desember | | |
| Fondsmidler | 27 268 | 24 111 |
| Pensjonsforpliktelser | -21 941 | -18 288 |
| Differanse fondsmidler og forpliktelser | 5 327 | 5 823 |
| Ikke resultatførte planendringer samt estimatavvik inklusive virkelig avkastning | -155 | -2 245 |
| Bokførte pensjonsmidler | 5 172 | 3 578 |

Note 19 – Lager av varer og materiell

| | 2001 | 2000 |
|---------------------------------|--------------|--------------|
| Flymateriell | 1 091 | 861 |
| Annet driftsmateriell | 163 | 206 |
| Varelager | 267 | 221 |
| Sum | 1 521 | 1 288 |
| Vurdert til anskaffelseskostnad | 1 486 | 1 272 |
| Vurdert til netto salgsverdi | 35 | 16 |
| Sum | 1 521 | 1 288 |

Note 22 – Egenkapital

| MSEK | Aksje- kapital | Overkurs- fond | Fond for vurd. forskjeller | Andre bundne reserver | Akk. kursdiff. bundne res. | Fri egen- kapital | Akk. kurs- diff. frie res. | Total egenkap. |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|----------------------------|----------------|
| Proforma 01.01.2001 | 1 645 | 488 | 165 | 5 712 | 200 | 9 312 | -2 | 17 520 |
| Aksjekonvertering* | -27 | - | - | -271 | - | - | - | -298 |
| Valutakursdifferanse | - | - | - | -6 | 593 | -959 | 512 | 140 |
| Utbytte | - | - | - | - | - | -754 | - | -754 |
| Overføring mellom bunden/fri kapital | - | - | 28 | -321 | - | 293 | - | - |
| Årets resultat | - | - | - | - | - | -1 064 | - | -1 064 |
| Utgående balanse 31.12.2001 | 1 618 | 488 | 193 | 5 114 | 793 | 6 828 | 510 | 15 544 |

* Av totalt utestående aksjer i SAS Danmark A/S, SAS Norge AS samt SAS Sverige AB, 164 500 000, er kun 161 816 396 byttet i nyutstedte aksjer i SAS AB. 253 MSEK er utbetalt i forbindelse med tvangsinnløsning. I tillegg er det utbetalt 45 MSEK i forbindelse med emisjonsprospekt m.m. Dette påvirker konsernets egenkapital negativt med totalt 298 MSEK.

Minoritetsinteresser

| | MSEK |
|------------------------------------|------------|
| Inngående balanse 01.01.2001 | 131 |
| Minoritetsandeler i årets resultat | 27 |
| Oppkjøpte selskaper | 91 |
| Valutakurseffekt | 14 |
| Utgående balanse 31.12.2001 | 263 |

Note 23 – Andre avsetninger

| MSEK | Omstrukturering | Lojalitetsprogram | Andre avsetninger | Totalt |
|--|-----------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Inngående balanse 01.01.2001 | 75 | 609 | 35 | 719 |
| Avsetninger/benyttede avsetninger, netto | 16 | 158 | 4 | 178 |
| Oppkjøpte selskaper | 278 | 138 | 58 | 474 |
| Valutakurseffekt | 9 | - | 4 | 13 |
| Utgående balanse 31.12.2001 | 378 | 905 | 101 | 1 384 |

Forts. Note 18

I visse pensjonsordninger har den virkelige avkastningen vært lavere enn SAS' beregnede langsiktige avkastning på 8,8%, noe som avspeiles i positen ikke inntektsførte estimatavik. Den faktiske avkastningen på forvaltningsmidlene var i år 2000 på 6,5%. Informasjon om faktisk avkastning for 2001 foreligger ikke ennå.

Pensjonsmidler, netto, omfattende pensjonsforpliktelser, forvaltningsmidler, ikke resultatførte planendringer samt estimatavik er for de ytelsesbaserte pensjonsordningene blitt utarbeidet på følgende måte:

| | 2001 | 2000 |
|--|--------------|--------------|
| Inngående balanse | 3 578 | 2 498 |
| Årets pensjonskostnad | 113 | 594 |
| Innbetalte premier | 1 497 | 1 100 |
| Benyttelse/utbetaling av selskapstilknyttede midler i Alecta | -229 | -649 |
| Endring av estimatavik samt pensjonsplaner | 96 | 32 |
| Pensjonsmidler, netto, i oppkjøpte selskaper | 57 | - |
| Valutakurseffekt | 60 | 3 |
| Utgående balanse | 5 172 | 3 578 |

Av totale pensjonsforpliktelser, 21 941 (18 288) MSEK, var 20 498 (16 702) MSEK fondsbasert og 1 443 (1 586) MSEK ikke fondsbasert.

Note 20 – Forskuddsbetalte kostnader og opptjente inntekter

Heri inngår 52 MEUR, eller 490 MSEK, som er betalt til sperret konto i forbindelse med kjøp av ytterligere aksjer i Spanair.

Note 21 – Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer per 31. desember 2001 besto i hovedsak av innskudd og plasseringer i statspapirer. I kortsiktige plasseringer inngår også sperrede midler på skattetrekkkontoer i Norge med 299 (184) MSEK.

Note 24 – Langsiktige gjeldsposters forfallstid

Langsiktig gjeld som forfaller til betaling senere enn fem år etter balanse-dagen.

| | 2001 | 2000 |
|----------------|---------------|--------------|
| Ansvarlige lån | 920 | 840 |
| Obligasjonslån | 5 539 | – |
| Andre lån | 7 802 | 4 596 |
| Annen gjeld | 21 | 30 |
| Sum | 14 282 | 5 466 |

Note 25 – Ansvarlige lån

I regnskapsåret 1985/86 ble det tatt opp et ansvarlig lån på 200 millioner sveitsiske franc. Lånet løper uten fastsatt forfallsdag. SAS har eksklusiv rett til å si opp lånet hvert femte år. Rentesatsen fastsettes for perioder på 10 år og utgjør f.o.m. 1996 3,625% per år. I tidligere år har SAS kjøpt tilbake obligasjoner for nominelt 55,3 millioner sveitsiske franc. Etter dette er lånet nå 144,7 millioner sveitsiske franc.

Note 26 – Obligasjonslån

SAS obligasjonslån var på 5 539 (541) MSEK, hvorav kortsiktig del var på 0 (541) MSEK.

Spesifikasjon over de enkelte lån:

| Pålydende | Rentesats | Løpetid | Gjenværende gjeld i MSEK 0112 |
|----------------------------|-----------|---------|-------------------------------|
| 1 000 mill. JPY | 1,000% | 01/07 | 81 |
| 1 000 mill. JPY | 1,120% | 01/07 | 81 |
| 5 500 mill. JPY | 1,305% | 01/08 | 447 |
| 750 mill. CZK | 5,220% | 01/08 | 220 |
| 500 mill. EUR | 6,000% | 01/08 | 4 710 |
| Sum | | | 5 539 |
| Fradrag nedbetalinger 2002 | | | 0 |
| Sum | | | 5 539 |

Ovennevnte lån er omgjort til andre valutaer og andre rentebindingstider ved inngåtte valuta- og renteswapavtaler samt valutaterminer. Gjeldens valutaeksponering er dermed forandret, se avsnitt om finansiell risikohåndtering (side 24-25).

Note 27 – Andre lån

| | 2001 | 2000 |
|---|---------------|--------------|
| Finansiell leasing | 5 302 | 3 891 |
| Andre lån | 9 640 | 6 949 |
| Sum før nedbetaling | 14 942 | 10 840 |
| Fradrag nedbetaling for hhv. 2001 og 2000 | -2 463 | -2 119 |
| Andre lån ifølge balansen | 12 479 | 8 721 |

Av ovenstående lån i utenlandsk valuta er 3 994 (520) MSEK bokført til anskaffelseskurs.

Note 28 – Langsiktig gjeld til tilknyttede selskaper

| | 2001 | 2000 |
|----------------------------|-----------|-----------|
| Casino Denmark A/S | 51 | 42 |
| air Baltic Corporation A/S | 9 | – |
| Sum | 60 | 42 |

Note 29 – Finansielle derivater

SAS konsernet benytter derivatinstrumenter som en del av fremgangsmåten for å håndtere eksponering og risikoer, noe som fremgår av avsnittet om finansiell risikohåndtering (side 24-25). Resultateffekten som kan henføres til valuta- og rentederivater realiseres løpende over året, og det tas hensyn til verdiendringene i kontrakten i resultatet. For valutaterminer og opsjoner som er foretatt for å sikre fremtidige kommersielle kontantstrømmer og investeringer, rapporteres resultateffekten ved den enkelte kontrakts forfallstidspunkt. Utestående volumer samt den gjenstående markedsverdien av disse per 31. desember 2001, vises i tabellen nedenfor. En lukking av samtlige utestående derivatinstrumenter til markedsmessige kurser per 31. desember 2001 ville gi en positiv resultateffekt på 6 MSEK samt en positiv kontantstrøm på 193 MSEK.

| Utestående finansielle derivater | Nominell verdi MSEK | Markedsverdi MSEK |
|--|---------------------|-------------------|
| Valutaswapavtaler | 1 562 | -50 |
| Valutaterminkontrakt | 23 730 | -100 |
| Renteswapavtaler og andre rentederivater | 29 192 | +343 |

Note 30 – Kortsiktige lån

Innvilget kassekreditt utgjør 369 (436) MSEK, hvorav 211 (87) MSEK er benyttet.

Note 31 – Trafikkavregning (netto)

Trafikkavregningsgjelden består av solgte, fortsatt gyldige, ubenyttede billetter, se Regnskaps- og vurderingsprinsipper, side 85.

Den anslåtte reserven i trafikkavregningsgjelden utgjorde 494 (434) MSEK per 31. desember 2001.

Note 32 – Pantstillelser

| | 2001 | 2000 |
|---|--------------|------------|
| Vedrørende langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner: og avsetninger: | | |
| Pant i fast eiendom | 260 | 235 |
| Pant i fly | 2 050 | 691 |
| Pant i andre eiendeler | – | 2 |
| Pant i fordringer | – | 8 |
| Andeler i datterselskaper | 0 | 0 |
| Vedrørende innskudd: | | |
| Sperrede bankmidler | 72 | 28 |
| Sum | 2 382 | 964 |

Note 33 – Garantiansvar

| | 2001 | 2000 |
|---------------------|--------------|------------|
| Swaptransaksjoner | 198 | 205 |
| Annet garantiansvar | 1 419 | 673 |
| Sum | 1 617 | 878 |

I garantiansvar inngår brutto 198 (205) MSEK som kan henføres til swaptransaksjoner. SAS inngår løpende valuta- og rentekontrakter. De verdiene som angis her, gjelder lån etter swaptransaksjoner hvis bokførte verdi på balansedagen er lavere enn verdien av de opprinnelige lånene samt den påløpte verdi av valuta- og rentekontrakter.

I managementavtalen for 29 hoteller garanterer Rezidor SAS Hospitality A/S en minste årlig kontantstrøm frem til år 2006-2024. For flere av avtalene er garantien begrenset til et maksimalt beløp i løpet av kontraktperioden og i visse tilfeller også til et maksimalt beløp per år. I 2001 er det innbetalt garantibetalinger på 46 MSEK.

I annet garantiansvar inngår 433 (-) MSEK vedrørende garantier for fly-leasing i Air Botnia.

På grunn av sin størrelse er SAS konsernet utover dette innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd rettslig. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlig og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger.

Note 34 – Leieforpliktelser

SAS konsernets forskjellige forretningsområder har inngått leieforpliktelser ifølge nedenstående, med angivelse av den totale årsleien for:

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007> |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Fly | 2 278 | 1 931 | 1 577 | 1 378 | 1 239 | 2 510 |
| Hotelleiendommer | 736 | 873 | 576 | 859 | 822 | 10 681 |
| Andre eiendommer | 845 | 832 | 790 | 776 | 771 | 9 166 |
| Maskiner og inventar | 33 | 32 | 30 | 14 | 12 | 2 |
| Totalt (MSEK) | 3 892 | 3 668 | 2 973 | 3 027 | 2 844 | 22 359 |

Leiekontraktene løper på mellom ett og syttien år, og enkelte objekter med årlig leiekostnad som overstiger 0,5 MSEK, er tatt med. Den totale leasingavgiften i 2001 for operasjonell leasing var 3 609 (2 943) MSEK. Videreutleie av leasede objekter forekom ikke.

I tabellen over inngår større poster i henhold til nedenstående:

Sale/leaseback-transaksjonen med 30 MD-80 fly som ble gjennomført sammen med GECAS i desember 1999, ventes å gi en årlig leiekostnad på cirka 352 MSEK. Avtalen løper til og med desember 2009.

I forbindelse med sale/leaseback-transaksjonen med Boeing 767-300 i perioden 1994-2001 tilbakeleies på operasjonell leasing ni fly i samsvar med leiekontrakt som løper over 2-25 måneder. For 2002 utgjør kostnadene 495 MSEK. Leiekostnaden for 2003 utgjør 321 MSEK.

SAS har i desember 2001 solgt flyplasstilknyttede eiendommer. De ble kjøpt av Nordisk Renting og GE Capital Real Estate til en kjøpesum på 3 020 MSEK. SAS har samtidig tilbakeleid samtlige bygninger via operasjonelle leasingkontrakter på 20 år, og har, på visse vilkår, opsjon på å leie tilbake hele eller deler av bygningsmassen etter 10 år. Leien utgjør 209 MSEK det første året for 2002.

SAS og Linjeflyg AB («SAS») på den ene siden og Luftfartsverket på den

andre siden, inngikk i mars 1988 en avtale om full erstatning til Luftfartsverket i forbindelse med oppføringen av Terminal 2 på Arlanda. Gjennom avreguleringen av innenrikstrafikken per 30. juni 1992 er forutsetningene for nevnte avtale endret. En prinsippavtale mellom SAS og Luftfartsverket ble inngått 25.11.1992, og innebærer at SAS i tillegg til en variabel passasjeravgift skal betale en fast avgift til Luftfartsverket for årene 1993-2005. Den totale leieforpliktelsen for perioden 1997-2005 utgjør 258 MSEK. SAS hevder at samtlige flyselskaper på et konkurransenøytralt grunnlag skal bære sin andel av Luftfartsverkets kapasitetskostnader for Terminal 2, dvs. at alle flyselskaper skal betale samme kostnad per passasjer. Reformhandlingene av avtalen har hittil vært resultatløse, og SAS har derfor gått til rettslige skritt og krevd tilbakebetaling av de beløp som er betalt i perioden 1993-1996, samt betalingsfritak for perioden etter dette. En dom i Norrköpings tingsrett i desember 1999 ga SAS rett på alle punkter. Luftfartsverket har anket dommen til Göta hovrätt, som fastslo tingsrättens dom i april 2001. Luftfartsverket har søkt om ankeadgang ved Högsta domstolen, svensk høyesterett. Svar på spørsmålet om ankeadgang ventes i løpet av kort tid.

Note 35 – Resultat ved salg av anleggsmidler

| | 2001 | 2000 |
|--|-------|-------|
| Salgsgevinst i henhold til kontantstrømoppstillingen | 1 826 | 1 756 |
| Kostnader ved inn- og utfasing av fly | -684 | -218 |
| Valutaeffekt på resultatet fra salg av fly | -492 | - |
| Salgsgevinst i henhold til resultatregnskap | 650 | 1 538 |

Note 36 – Oppkjøp av datterselskaper

I desember ble Braathens kjøpt opp. Verdien av ervervede eiendeler og gjeld var i samsvar med oppkjøpsanalysen som følger:

| | |
|---|--------|
| Immaterielle anleggsmidler | 7 |
| Materielle anleggsmidler | 2 648 |
| Finansielle anleggsmidler | 990 |
| Omløpsmidler | 117 |
| Kortsiktige fordringer | 731 |
| Likvide midler | 279 |
| Avsetninger | -691 |
| Langsiktig gjeld | -715 |
| Kortsiktig gjeld | -2 785 |
| Sum | 581 |
| Goodwill | 524 |
| Utbetalt kjøpesum | 1 105 |
| Likvide midler i Braathens | -279 |
| Påvirkning på konsernets likvide midler | 826 |

Note 37 – Revisjonshonorar

Med revisjonsoppdrag menes gransking av årsrapporten og bokføringen samt styrets og administrerende direktørs beretning. Andre arbeidsoppgaver som det påligger selskapets revisorer å utføre samt rådgivning eller annen bistand som er en følge av observasjoner som gjøres under slik gransking eller gjennomføring av slike arbeidsoppgaver, inngår også. Alt annet betraktes som andre oppdrag.

Følgende godtgjørelser er utbetalt til revisjonsselskaper for revisjonsoppdrag samt for andre oppdrag.

| | Konsernet 2001 | 2000 | Morselskapet 2001 |
|-------------------------------------|-------------------|------|----------------------|
| Deloitte & Touche | | | |
| Revisjonsoppdrag | 9 | 7 | * |
| Andre oppdrag | 11 | 7 | 1 |
| Sum Deloitte & Touche | 20 | 14 | 1 |
| Andre revisjonsselskaper | | | |
| Revisjonsoppdrag | 0 | 1 | - |
| Andre oppdrag | 1 | 1 | - |
| Sum andre revisjonsselskaper | 1 | 2 | - |
| Totalt | 22 | 16 | 1 |

* Honorar for revisjon for morselskapet inngår i honorar for SAS konsortiet og inngår derved i beløp for konsernet.

Note 38 – Transaksjoner med tilknyttede selskaper

Inntekter ved salg til fra tilknyttede selskaper utgjorde 384 (301) MSEK. Kostnader ved innkjøp fra tilknyttede selskaper var 397 (426) MSEK.

Note 39 – International Accounting Standards (IAS)

SAS' årsrapport er avgitt i samsvar med god regnskapsskikk i Sverige.

Forskjeller mellom god regnskapsskikk i Sverige og IAS

For finansielle instrumenter skiller IAS (IAS 39) og god regnskapsskikk i Sverige seg først og fremst når det gjelder rapportering av derivatinstrumenter, markedsnoterte verdipapirer og sikringstransaksjoner.

I henhold til IAS 39 skal derivatinstrumenter vurderes til virkelig verdi og bokføres i balansen. Verdiendringer føres over resultatregnskapet. Ifølge god regnskapsskikk i Sverige bokføres derivatinstrumenter «off-balance».

I henhold til IAS 39 vurderes markedsnoterte verdipapirer til virkelig verdi og verdiendringer føres over resultatregnskapet. Ifølge god regnskapsskikk i Sverige bokføres disse verdipapirene etter prinsippet om laveste verdi, der justeringer i virkelig verdi føres over resultatregnskapet.

I henhold til IAS 39 bokføres verdiendringer i derivatinstrumenter som skal sikre fremtidige kontantstrømmer («cash flow hedge») direkte mot egenkapitalen. Resultateffekten bokføres ved den enkelte kontrakts fallstidspunkt. Ifølge god regnskapsskikk i Sverige føres slike transaksjo-

Forts. note 39

ner «off-balance» og resultatføres i samme periode som den sikrede posisjonen lukkes.

Anvendelsen av IAS gir følgende effekt på konsernets nettoresultat og egenkapital.

| Januar-desember 2001 | |
|---|--------|
| Nettoresultat etter svenske regnskapsprinsipper | -1 064 |
| Finansielle instrumenter | 17 |
| Utsatt skatt | -5 |
| Nettoresultat etter IAS | -1 052 |

| 31. desember 2001 | |
|---|--------|
| Egenkapital etter svenske regnskapsprinsipper | 15 554 |
| Finansielle instrumenter | -308 |
| Utsatt skatt | 86 |
| Egenkapital etter IAS | 15 332 |

Note 40 – Datterselskaper i SAS konsernet

| | Sete | Org. nummer | Antall eide aksjer | Eierandel | Bokført verdi, TSEK | Andel egenkapital, TSEK |
|--|-----------|-------------|--------------------|-----------|---------------------|-------------------------|
| <i>Eid av SAS AB:</i> | | | | | | |
| SAS Danmark A/S | København | 56994912 | 47 000 000 | 100 | 567,4 | 4 699,6 |
| SAS Norge AS | Bærum | 81117670200 | 47 000 000 | 100 | 625,6 | 4 349,0 |
| SAS Sverige AB | Stockholm | 556042-5414 | 70 500 000 | 100 | 723,5 | 6 817,5 |
| Braathens ASA | Bærum | 910763644 | 32 202 450 * | 100 | 1 105,0 | 581,0 |
| | | | | | 3 021,5 | 16 447,1 |
| <i>Eid av SAS Danmark A/S, SAS Norge AS, SAS Sverige AB:</i> | | | | | | |
| SAS konsortiet | Solna | 902001-7720 | u.s. | 100 | 15 949,0 | 15 949,0 |
| Konsortiet SAS Commuter | Tårnby | 13273073 | u.s. | 100 | 632,9 | 632,9 |
| | | | | | 16 581,9 | 16 581,9 |
| <i>Eid av SAS konsortiet:</i> | | | | | | |
| Widerøe's Flyveselskap ASA | Bodø | 917330557 | 231 442 | 63,25 | 345,9 | 276,4 |
| Linjeflyg AB | Stockholm | 556062-8454 | 2 000 000 | 100 | 341,4 | 185,8 |
| SAS Investment A/S | København | 25578104 | 292 703 | 100 | 344,2 | 373,3 |
| Nordair A/S | Tårnby | 24176711 | 10 000 | 100 | 670,5 | 658,8 |
| Linjeflyg Leasing HB | Stockholm | 916644-1080 | u.s. | 79 | 217,5 | 246,1 |
| SAS Flight Academy Holding AB | Stockholm | 556397-3378 | 20 000 | 100 | 100,0 | 391,1 |
| Scandinavian IT Group A/S | Tårnby | 111.275 | 25 000 | 100 | 44,6 | 317,5 |
| SAS Trading Holding A/S | Tårnby | 42710814 | 500 | 100 | 38,1 | 15,9 |
| Scandinavian Multi Access Systems AB | Stockholm | 556051-4571 | 190 000 | 95 | 19,5 | 141,5 |
| Travellink AB | Stockholm | 556596-2650 | 60 000 | 60 | 34,9 | 109,9 |
| SAS Media Partner AB | Stockholm | 556175-9183 | 5 000 | 100 | 12,3 | 12,7 |
| SAS Ejendom A/S | Tårnby | 105.786 | 20 000 | 100 | 11,0 | 35,7 |
| Oy Air Botnia AB | Vantaa | 409.619 | 150 | 100 | 10,5 | -29,5 |
| SAS Capital B.V. | Rotterdam | 167071 | 501 | 100 | 7,7 | 44,7 |
| Jetpak Nordic AB | Stockholm | 556415-6650 | 50 000 | 100 | 7,5 | 51,8 |
| SAS Flight Support AB | Stockholm | 556278-5864 | 5 000 | 100 | 26,0 | 5,3 |
| Andre | | | | | 1,3 | 7,2 |
| | | | | | 2 232,9 | 2 844,2 |
| <i>Eid av SAS konsortiets datterselskaper:</i> | | | | | | |
| Rezidor SAS Hospitality A/S | København | 25578082 | 67 200 000 | 100 | 370,7 | 1 094,8 |
| SAS Cargo Group A/S | Tårnby | 25736443 | 200 500 | 100 | 253,9 | 196,8 |
| | | | | | 624,6 | 1 291,6 |

* Hvorav 488 440 aksjer ble tvangsinnløst i januar 2002.

SAS AB, morselskap

Resultatregnskap 23. februar – 31. desember 2001

| MSEK | Note | 2001 |
|---|------|--------------|
| Personalkostnader | 1 | -0,2 |
| Andre driftskostnader | | -7,4 |
| Driftsresultat | | -7,6 |
| Forventet utbytte* | | 126,7 |
| Rentekostnader og lignende resultatposter | | -16,4 |
| Resultat før skatt | | 102,7 |
| Skatt på årets resultat | | - |
| Årets resultat | | 102,7 |

* Utbytte fra SAS Danmark A/S på 100 MDKK. Årets resultat i SAS AB ble ført i SAS konsernets årsregnskapskommuniké 12. februar 2002 som -24,0 MSEK. Forventet utbytte fra SAS Danmark A/S på 126,7 MSEK medfører at årets resultat regnskapsføres som 102,7 MSEK.

Balanse 31. desember 2001

EIENDELER

| MSEK | Note | 2001 |
|----------------------------------|------|----------------|
| Anleggsmidler | | |
| Finansielle anleggsmidler | | |
| Aksjer i datterselskaper | 2 | 3 021,5 |
| | | 3 021,5 |
| Omløpsmidler | | |
| Kortsiktige fordringer | | |
| Fordringer hos konsernselskaper | | 127,9 |
| Andre fordringer | | 0,5 |
| | | 128,4 |
| SUM EIENDELER | | 3 149,9 |

EGENKAPITAL OG GJELD

| MSEK | Note | 2001 |
|---|------|----------------|
| Egenkapital | 3 | |
| Bunden egenkapital | | |
| Aksjekapital, 161 816 396 aksjer à 10 SEK | | 1 618,2 |
| Fri egenkapital | | |
| Årets resultat | | 102,7 |
| Sum egenkapital | | 1 720,9 |
| Langsiktig gjeld | | |
| Langsiktig gjeld til SAS konsortiet | | 1 277,9 |
| | | 1 277,9 |
| Kortsiktig gjeld | | |
| Gjeld til SAS konsortiet | | 129,1 |
| Annen gjeld | | 21,0 |
| Påløpte kostnader og forskuddsbetalte inntekter | | 1,0 |
| | | 151,1 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | | 3 149,9 |

Noter

Not 1 – Antall ansatte, lønn, andre godtgjørelser og sosiale kostnader

Administrerende direktør er ansatt i SAS AB. Personalkostnad for administrerende direktør er belastet SAS konsortiet. Ingen andre av personalet er ansatt i selskapet.

| | 2001 |
|---|------|
| Honorar til styret er utbetalt til nåværende og tidligere styremedlemmer for perioden 1. juli – 31. desember 2001 | 1,7 |
| Sosiale kostnader er utbetalt til nåværende og tidligere styremedlemmer | 0,2 |
| | 1,9 |

Note 2 – Aksjer i datterselskaper

| | Sete | Org. nummer | Antall eide aksjer | Eierandel, % | Bokført verdi, TSEK |
|-----------------|-----------|-------------|--------------------|--------------|---------------------|
| SAS Danmark A/S | København | 56994912 | 47 000 000 | 100 | 567,4 |
| SAS Norge AS | Bærum | 81117670200 | 47 000 000 | 100 | 625,6 |
| SAS Sverige AB | Stockholm | 556042-5414 | 70 500 000 | 100 | 723,5 |
| Braathens ASA | Bærum | 910763644 | 32 202 450 * | 100 | 1 105,0 |
| | | | | | 3 021,5 |

* Hvorav 488 440 aksjer ble tvangsinnløst i januar 2002.

Note 3 – Egenkapital

Endring i egenkapital

| | Aksjekapital | Fri egenkapital | Sum |
|---------------------------|--------------|-----------------|---------|
| 23.02.2001 | 0,5 | | 0,5 |
| Emisjon ved tingsinnskudd | 1 552,7 | | 1 552,7 |
| Emisjon ved tingsinnskudd | 65,0 | | 65,0 |
| Årets resultat | | 102,7 | 102,7 |
| 31.12.2001 | 1 618,2 | 102,7 | 1 720,9 |

Note 4 – Honorar til revisorer

Honorar til Deloitte & Touche er utbetalt med 828 TSEK for andre oppdrag i forbindelse med SAS-aksjen samt oppkjøp av Braathens.

Honorar for revisjon for driftsåret 2001 er belastet SAS konsortiet. Se SAS konsernet, note 37.

Forslag til disponering av overskudd

SAS konsernet

I henhold til konsernets balanse per 31. desember 2001 utgjorde fri egenkapital 7 338 MSEK. Herav beregnes 11 MSEK å gå til avsetning til bundne reserver.

| SAS AB | |
|---|---------------|
| Årets resultat | MSEK 102,7 |
| Sum fri egenkapital | 102,7 |
| Styret foreslår at beløpet disponeres som følger: | |
| Avsetning til reservefond | 10,3 |
| I ny regning fremføres | 92,4 |
| Sum | 102,7 |

Stockholm, 27. februar 2002

Jacob Wallenberg
Nestleder

Egil Myklebust
Styreleder

Fritz H. Schur

Anitra Steen

Berit Kjøll

Lars Rebien Sørensen

Ulla Grøntvedt

Ingvar Lilletun

Helmuth Jacobsen

Jørgen Lindegaard
Administrerende direktør og Konsernsjef

Vår revisjonsberetning er avgitt 1. mars 2002.

I denne kommenteres morselskapets og konsernets forskjellige regnskapsår.

Deloitte & Touche AB

Jan Åke Magnuson
Autorisert revisor

Revisjonsberetning

Til generalforsamlingen i SAS AB, organisasjonsnummer 556606-8499

Vi har revidert årsregnskapet for morselskapet for regnskapsåret 23. februar – 31. desember 2001, konsernregnskapet for 1. januar – 31. desember 2001, bokføringen samt styrets og administrerende direktørs forvaltning av SAS AB. *For en utførlig beskrivelse av bakgrunnen for de forskjellige regnskapsårene, henviser vi til redegjørelsen i årsrapportens avsnitt om ny konsernstruktur.* Det er styret og administrerende direktør som er ansvarlig for regnskapet og forvaltningen. Vårt ansvar er å uttale oss om årsregnskapet, konsernregnskapet og forvaltningen på grunnlag av vår revisjon.

Revisjonen er utført i samsvar med god revisjonsskikk i Sverige. Det innebærer at vi har planlagt og gjennomført revisjonen for i rimelig grad å forsikre oss om at årsregnskapet og konsernregnskapet ikke inneholder vesentlige feil. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger beløp og annen informasjon i regnskapet. I revisjonen inngår også å granske regnskapsprinsippene og styrets og administrerende direktørs anvendelse av disse, samt å vurdere den samlede informa-

sjonen i årsregnskapet og konsernregnskapet. Som grunnlag for vår uttalelse om ansvarsfrihet har vi gransket vesentlige beslutninger, tiltak og forhold i selskapet for å bedømme om styremedlemmer eller administrerende direktør er erstatningspliktige overfor selskapet. Vi har også gransket om styremedlemmer eller administrerende direktør på annen måte har handlet i strid med aksjeloven, årsregnskapsloven eller selskapsvedtektene. Vi anser at vår revisjon gir oss rimelig grunn for våre uttalelser nedenfor.

Årsregnskapet og konsernregnskapet er avlagt i samsvar med årsregnskapsloven og gir dermed et riktig bilde av selskapets og konsernets resultat og stilling i samsvar med god regnskapskikk i Sverige.

Vi anbefaler at generalforsamlingen godkjenner resultatregnskapet og balansen for morselskapet og konsernet, disponerer overskuddet i morselskapet i samsvar med forslaget i årsberetningen og innvilger styrets medlemmer og administrerende direktør ansvarsfrihet for regnskapsåret.

Stockholm, 1. mars 2002

Deloitte & Touche AB

Jan Åke Magnuson
Autorisert revisor

SAS ABs styre

Styret består av ni medlemmer

Seks styremedlemmer utnevnes av aksjeeierne i SAS AB.

Ansatteorganisasjonene i Danmark, Norge og Sverige velger i henhold til lovgivning og en spesialoverenskomst tre styremedlemmer samt tre vararepresentanter for disse.

Styret har blant sine egne medlemmer valgt en leder og en nestleder. Styrets arbeid og oppgaver følger den svenske loven om aksjeselskaper og den arbeidsordningen som styret har fastsatt.

Den løpende forvaltningen ivaretas av administrerende direktør. Styret skal meddele nærmere forskrifter angående de fullmakter og forpliktelser som påligger administrerende direktør.

Styret har ansett det for å være mest rasjonelt at styre og administrerende direktør i både SAS AB og i SAS Danmark A/S, SAS Norge AS, SAS Sverige AB og Konsortiet Scandinavian Airlines System består av de samme personene, på samme måte som at styrelederen i SAS AB også er styreleder i de andre nevnte selskapene. En slik personunion gir ifølge styret i SAS AB gode forutsetninger for en nært forhold mellom aksjeeiere og virksomhet, og antas å forenkle ledelse og forvaltning av SAS konsernet.

Nominasjonskomité

Ifølge bestemmelser i vedtektene for SAS AB er det ved ekstraordinær generalforsamling 6. november 2001 nedsatt en nominasjonskomité for å forberede valg av styre under neste ordinære generalforsamling. Nominasjonskomiteen, som består av sju representanter for de større aksjeeierne, har som mål å bidra til en hensiktsmessig og representativ styresammensetning. Medlemmene av nominasjonskomiteen er Ramsay Brufer, Alecta, Thomas Egebo, det danske Trafikministeriet, Henrik Heideby, PFA, Pia Rudengren, Wallenbergstiftelsene, Reier Søberg, det norske Næringsdepartementet, Ragnhild M. Wiborg, Odin Forvaltning og Claes Ånstrand, det svenske Næringsdepartementet.



Egil Myklebust, født 1942

Styreleder

Styreleder i Norsk Hydro.

Styreoppdrag: European Round Table, Executive Committee of the World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), (styreleder 1998 og 1999), Norske Skog ASA.

Aksjebeholdning: 0



Jacob Wallenberg, født 1956

Nestleder

Styreleder i SEB, Skandinaviske Enskilda Banken.

Styreoppdrag: Nestleder i styret for Atlas Copco, Electrolux, Investor og Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse samt styremedlem i ABB, EQT, WM-data, Marianne och Marcus Wallenbergs Stiftelse, AU Föreningen Svenskt Näringsliv og Nobelstiftelsen.

Aksjebeholdning: 5 000



Berit Kjøl, født 1955

Administrerende direktør i Flytoget AS.

Styreoppdrag: DnB Holding ASA, GASSCO, IARO (International Air Rail Organisation), TusenFryd ASA, Skiforeringen.

Aksjebeholdning: 0



Under en ekstraordinær generalforsamling i SAS AB 6. november ble Egil Myklebust, Berit Kjøll, Fritz H. Schur, Anitra Steen, Lars Rebien Sørensen og Jacob Wallenberg valgt til nye styremedlemmer. Egil Myklebust ble utnevnt til styreleder.



Fritz H. Schur, født 1951
Administrerende direktør for bedriftene i Fritz Schur-gruppen.
Styreoppdrag: CIC A/S, Post Danmark, Bluecom Holding A/S, D.L. Clémens Eftf. A/S, Dagmar Sørensen Holding A/S, Styreleder i Det Danske Klasselotteri A/S, Nestleder i Brdr. Klee A/S.
Aksjebeholdning: 20 000



Personalrepresentanter

Ulla Grøntvedt, født 1948
Ansatt i SAS i Sverige.
Styremedlem i SAS ABs styre fra 2001.

Aksjebeholdning: 0
Vararepresentanter:
Sven-Erik Olsson,
første vararepresentant
Gertie Gambe,
andre vararepresentant.

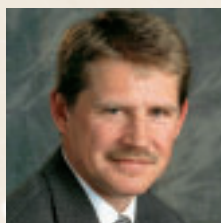


Anitra Steen, født 1949
Administrerende direktør i Systembolaget AB.
Styreoppdrag: Styreleder Stockholms universitet, styremedlem Svenskt Näringsliv samt Almega.
Aksjebeholdning: 0



Helmuth Jacobsen, født 1945
Ansatt i SAS i Danmark.
Styremedlem i SAS Konsortiets styre fra 1998 og fra 2001 i SAS ABs styre.

Aksjebeholdning: 319.
Vararepresentanter:
Nicolas E. Fischer,
første vararepresentant
Jens Tholstrup Hansen,
andre vararepresentant.



Lars Rebien Sørensen, født 1954
Administrerende direktør i Novo Nordisk A/S.
Styreoppdrag: The European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations (EFPIA), ZymoGenetics Incorporated.
Aksjebeholdning: 0



Ingvar Lilletun, født 1938
Ansatt i SAS i Norge.
Styremedlem i SAS Konsortiets styre fra 1979 og fra 2001 i SAS ABs styre.

Aksjebeholdning: 0
Vararepresentanter:
John Lyng, første vararepresentant
Olav H. Lie, andre vararepresentant.

Revisorer

Deloitte & Touche AB
Hovedansvarlig revisor:
Jan Åke Magnuson
Aut. revisor

SAS konsernets ledelse



Marie Ehrling, Bernhard Rikardsen, Henry Sténson, Gunnar Reitan og Jørgen Lindegaard.

Jørgen Lindegaard, født 1948.

Administrerende direktør og konsernsjef.

Han har bakgrunn fra telekommunikasjon og har fra 1975 hatt en rekke ledende stillinger og bl.a. vært administrerende direktør i Fyns Telefon A/S, Københavns Telefon A/S og direktør i Tele-Danmark. Han kom til GN Store Nord A/S i 1996 og ble utnevnt til administrerende direktør og konsernsjef der i 1997. Han tiltrådte 8. mai 2001.

Styreleder i Sonofon Holding A/S, styremedlem i Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk A/S samt i Telenor AS.

Aksjeholdning: 4 000

Marie Ehrling, født 1955.

Visekonsernsjef og Chief Operating Officer samt Accountable Manager for SAS Airline.

Medlem av SAS Management Team fra oktober 1997 frem til 8. mai 2001 og deretter medlem av SAS Group Management og ansvarlig for Airline Operations. Fra 7. august COO for SAS Airline.

Ansvarlig for SAS' eksterne relasjoner i Sverige.

Ble ansatt i SAS i 1982 som Manager Economic Planning & Control. Vice President International Routes 1994. Fra oktober 1997 ansvarlig for Station Services Division, og fra januar 2001 Scandinavian Ground Services. Tidligere erfaring som finansanalytiker i 4:e AP-fonden, informasjonssekretær i Utbildnings-, Ekonomi- samt Budgetdepartementet.

Styremedlem i AB Lindex samt i Svenskt Näringsliv.

Aksjeholdning: 0

Gunnar Reitan, født 1954.

Visekonsernsjef og Chief Financial Officer.

Medlem av SAS Management Team fra september 1993 til 8. mai 2001 og deretter medlem av SAS Group Management med ansvar for konsernstabsfunksjoner innen økonomi og finans, investor relations, informasjonsteknologi samt asset management.

Ansvarlig for SAS' eksterne relasjoner i Norge.

Ble i 1988 ansatt i SAS i Oslo som Director for SAS Station Services. Deretter Vice President, Finance and Administration for SAS i Norge. Har hatt stillingen som Visekonsernsjef og CFO fra 1993.

Erfaring fra bank-, industri- og transportområdet.

Styremedlem i Alecta Pensionsforsikring Ömsesidigt, Vital Forsikring A/S samt i Leif Høegh & Co ASA.

Aksjeholdning: 1 000

Bernhard Rikardsen, født 1956.

Senior Vice President.

Medlem av SAS Management Team og ansvarlig for stabsfunksjonen Human Resources fra november 1993 til 8. mai 2001. Fra 8. mai medlem av SAS Group Management og ansvarlig innen Human Resources for konsernstabsfunksjoner vedrørende strategisk lederskap, medarbeider- og faglige relasjoner, humankapital, arbeidsmiljø og lønnspolitikk.

Ble i 1981 ansatt på SAS personalavdeling i Norge. Personaldirektør i SAS i Norge 1990.

Aksjeholdning: 0

Henry Sténson, født 1955.

Senior Vice President.

Medlem av SAS Management Team fra mars 1998 til 8. mai 2001 med ansvar for stabsfunksjonen Public Relations & Government Affairs. Fra 8. mai 2001 medlem av SAS Group Management og ansvarlig for konsernstabsfunksjonen Communications vedrørende områdene intern og eksternt kommunikasjon, myndighetskontakt, kunderelasjoner og varemerkestrategi.

Har tidligere arbeidet som informasjonssjef på Volvo Flygmotor AB, sjef for Automotive Communications i AB Volvo, informasjonsdirektør hos Saab Aircraft AB samt informasjonsdirektør i Volvo Car Corporation.

Styreleder i European Centre for Public Affairs.

Aksjeholdning: 0

Miljørapporten i sammendrag



Målene står fast
Nøkkeltall og indeks
Virksomheten 2001
Miljø og økonomi
Miljørapporten på Internett



Innhold

| | |
|--|------------|
| Nøkkeltall | 104 |
| Kortfattet rapport om utviklingen av SAS konsernets viktigste miljørelaterte nøkkeltall. | |
| Miljøindeks | 104 |
| Utviklingen av Miljøindeks (1996–2001) for SAS Airline. | |
| Virksomheten 2001 | 105 |
| En beskrivelse av SAS konsernets hovedsaklige miljøpåvirkning, den nye måten å styre og strukturere miljøarbeidet innen SAS på, omverdenens faktorer og de viktigste miljørelaterte hendelser i løpet av året. | |
| Ressursbruk og miljøpåvirkning | 111 |
| Et oversikt som viser SAS konsernets ressursbruk og miljøpåvirkning. Oversikten omfatter hele SAS konsernets virksomhet og ikke som tidligere bare SAS Airline. | |
| Miljø og økonomi | 112 |
| En sammenfatning av den informasjonen som gis i avsnittet Miljø og økonomi i miljørapporten på Internett. Utgangspunktet for informasjonen som blir gitt er at den er av vesentlig betydning for SAS konsernets økonomi og innebærer en betydelig miljøpåvirkning. | |
| Guide til miljørapporten på Internett | 114 |
| Introduksjon til og beskrivelse av SAS konsernets Miljørapport 2001 på Internett. | |

Kontakt med SAS i miljøspørsmål

E-post: environment@sas.se

Post: SAS, Niels Eirik Nertun, OSLPP, NO-0800 Oslo

Telefaks: +47 64 81 83 70

”Våre mål står fast”

Til tross for lavkonjunktoren og den kraftige tilbakegangen i luftfarts- og turistnæringen fikk etter 11. september, ser vi en langsiktig vekst innen luftfarten fremover. Dermed får den en tilvekst på ca. 5% per år frem til 2015, som FNs klimapanel IPCC tror det vil bli, betyr det en økt miljøbelastning. Derfor har vi som mål at vi samtidig med veksten skal klare å redusere den relative miljøbelastningen.

Våre miljømål står fast, til tross for konjunkturedgangen. Vår policy om kontinuerlige forbedringer gjelder også i krisetider. I løpet av 2002 kommer vi til å utvikle miljøprogrammer for både flyvirksomhet og hoteller, som skal bli de mest ambisiøse i sine respektive bransjer. Samtidig ønsker vi naturligvis å forbedre måten å rapportere dette miljøarbeidet på.

I fjor mottok vi flere hedersbevisninger enn noensinne for vår miljørapport. SAS Miljørapport 2000 vant prisen som den beste i både Danmark og Norge. I Sverige fikk den flest poeng av alle i Deloitte & Touche's årlige bedømmelse av miljørapporter, og ble dessuten omtalt som ”en miljørapport i internasjonal toppklasse”.

I Sverige, Danmark og Norge har nomineringskomitéene, uavhengig av hverandre, nominert SAS Miljørapport 2000 til den europeiske konkurransen ”European Environmental Reporting Awards”. Prisen skal deles ut i april 2002.

Trenden går mot å benytte Internett i forbindelse med miljøkommunikasjon. Vi har de siste to årene publisert vår miljørapport på vår hjemmeside i dynamisk form. Dette gir leseren mulighet til å finne mer informasjon enn det som har vært tilgjengelig i den trykte rapporten.

I år tar vi ett skritt til og publiserer SAS Miljørapport 2001 kun på Internett. Det dere nå leser er et sammendrag av miljørapporten. All informasjon som er med, inklusive den miljørelaterte informasjonen i årsrapporten, er hentet fra den fullstendige miljørapporten. Den er i sin tur gransket av SAS konsernets eksterne revisorer.

For et mer komplett bilde av SAS konsernets miljøarbeid i løpet av året, henviser vi derfor til SAS Miljørapport 2001 på vår hjemmeside.

En viktig grunn til at vi presenterer et sammendrag av miljørapporten i årsrapporten, er at vi ønsker å gi investorer og andre aktører på kapitalmarkedet miljøinformasjon som er relevant for dem. Kort sagt for at de skal få bedre forutsetninger for å forstå hvordan et offensivt og



”I år tar vi ett skritt til og publiserer miljørapporten kun på Internett. Vi tror og håper at vi har valgt riktig vei”.

effektivt miljøarbeid innen SAS konsernet kan bidra til en positiv utvikling av aksjeverdien.

Vi tror og håper at vi har valgt riktig vei. Derfor er vi meget ivrige etter å føre en dialog med våre interessenter, både når det gjelder vårt miljøarbeid og måten vi rapporterer det på. Kontinuerlig forbedring er vår policy, og den gjelder også miljøkommunikasjonen.

Stockholm, februar 2002

Jørgen Lindegaard
Administrerende direktør og Konsernsjef

Nøkkeltall

Miljønøkkeltall SAS Airline

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|-------|-------|
| Miljøindeks, 1996=100 | 80 | 82 | 88 |
| Drivstoffeffektivitet, kg/100 RPK | 5,6 | 5,7 | 6,1 |
| Kabinfaktor, % | 64,7 | 67,0 | 64,0 |
| Utslipp av karbondioksid (CO ₂), 1 000 tonn | 4 110 | 4 095 | 4 164 |
| g/RTK | 1 449 | 1 447 | 1 470 |
| Utslipp av nitrogenoksider (NO _x), 1 000 tonn | 14,8 | 14,3 | 14,5 |
| g/RTK | 5,2 | 5,1 | 5,1 |

Miljønøkkeltall Subsidiary & Affiliated Airlines

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|------|------|------|
| Utslipp av karbondioksid (CO ₂), Braathens, 1 000 tonn | 404 | 419 | 452 |
| Utslipp av karbondioksid (CO ₂), Air Botnia, 1 000 tonn | 92 | 88 | 43 |
| Utslipp av karbondioksid (CO ₂), Widerøe, 1 000 tonn | 95 | 97 | 101 |

Miljønøkkeltall Airline Related Businesses

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|------|------|------|
| Andel ansatte som har gjennomgått miljøopplæring, SAS Media, % | 83 | NA | NA |
| Gjennomsnittlig antall lesere per Scanorama, SAS Media | 22 | 21 | 16 |

Miljønøkkeltall Rezidor SAS Hospitality

| | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|-------|-------|-------|
| Vannforbruk, 1000 m ³ | 2 462 | 2 822 | 2 460 |
| Energiforbruk, GWh | 392 | 409 | 390 |
| Utslipp av karbondioksid (CO ₂), tonn | 6,13 | NA | NA |
| Usortert avfall, 1000 tonn | 12 | NA | NA |

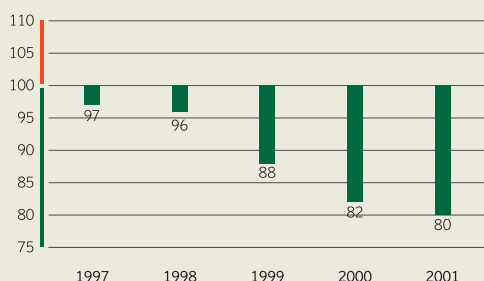
Miljøindeks

SAS Airline måler utviklingen av sin miljøeffektivitet ved hjelp av en miljøindeks. Lavere indeks betyr bedre miljøeffektivitet. I 2001 har den totale miljøindeksen blitt forbedret

med to enheter som hovedsakelig kan henføres til forbedringer innen bakke- og kabinvirksomheten, mens flyvirksomhetens andel av indeksen stort sett er uforandret.

Miljøindeks totalt, SAS Airline

1996=100



SAS Airlines utvikling: SAS Airlines miljøindeks har 1996 som basisår. Totalindeks følger i det alt vesentlige trenden i miljøindeks for flyvirksomheten fordi denne har størst vekt med 90%. Forbedringen 2001 beror først og fremst på effektivisering av vann- og energiforbruket innen kabinvirksomheten etter at cateringleverandøren har tatt i bruk nye- eller ombygde flykjøkkener. For bakkevirksomheten bidrar bl.a. energieffektiviseringen til at indeksen blir forbedret. Flyvirksomheten viser bare en marginal forbedring. Nye beregningsmetoder blir tatt i bruk for SAS Airlines miljøindeks fra og med 2000. Tidligere års indeks er regnet om for sammenligningens skyld.

Virksomheten 2001

Miljøpåvirkning

Flyvirksomheten er ansvarlig for ca. 86% av SAS konsernets totale miljøpåvirkning, noe som illustreres i avsnittet Ressursbruk og miljøpåvirkning på side 111. Det dreier seg i første rekke om forbruk av fossilt drivstoff, som ved forbrenning fører til økt mengde karbondioksid i atmosfæren og bidrar til en global klimaendring. Forbrenning av flydrivstoff fører også til utslipp av nitrogenoksider, som lokalt bidrar til forurening av jord og vann. Flyaktivitet medfører også støy, noe som er et lokalt miljøproblem.

Miljøpåvirkningen fra andre virksomheter, spesielt hotelldriften, kommer i først rekke av energi- og vannforbruket. Øvrige virksomheter genererer også en stor mengde avfall. Sammenlignet med SAS' flyvirksomhet er denne miljøpåvirkningen tross alt forholdsvis liten. Derfor konsentrerer denne virksomhetsrapporten seg hovedsakelig om flyaktiviteten og da i særlig grad om den største enkeltvirksomheten, SAS Airline, som også er det største forretningsområdet sett ut fra omsetningen.

Omverdenen

Reiselivsnæringen er ekstremt følsom for situasjonen i omverdenen. Både fly- og hotellvirksomhet, spesielt de som er avhengige av turisme, påvirkes sterkt av politiske konflikter, sosiale uroligheter og miljøkatastrofer. Alt dette resulterer i redusert reisevirksomhet, noe som også ble bevisst etter terrorhandlingen 11. september.

Både fly- og hotellvirksomheten påvirkes også sterkt av prisene på drivstoff, elektrisitet, vann og avfall. Spesielt oljeprisen svinger mye på grunn av politiske faktorer.

Samtidig må det også understrekes at i den globaliserte økonomien utgjør reiselivsnæringen, og dermed SAS konsernet, en vesentlig kommunikasjonslinje som bidrar til økt verdiskapning både for hvert enkelt selskap og for konsernets tre hjemland. SAS er for eksempel en av Danmarks største arbeidsgivere.

Luftfartens betydning for økonomi og sysselsetting ble tydelig etter 11. september. I løpet av de påfølgende to månedene forsvant mellom 150 000 og 200 000

arbeidsplasser innen den globale luftfarten. Dette får i sin tur ringvirkninger ved at hver arbeidsplass innen flyselskapene genererer cirka to andre arbeidsplasser i de berørte lokalsamfunnene.

Krav og forventninger

I takt med avregulering og globalisering av økonomien er det voksende krav om at de store selskapene skal påta seg et større samfunnsansvar. Et av argumentene er at verdens 100 største økonomier består av 51 foretak og 49 land. Et annet er at det fremfor alt er de store selskapene som er vinnerne når det gjelder globaliseringen.

Miljø- og menneskerettsorganisasjoner følger kontinuerlig bedriftenes handlemåte. Opplysninger om misforhold sprer seg raskt. Et dårlig rykte i forbindelse med miljøpåvirkning eller sosiale forhold kan få umiddelbare og negative konsekvenser for bedriftens forretningsvirksomhet. Det kan handle om barnearbeid, dårlige arbeidsforhold eller andre misforhold. I mange tilfeller er det underleverandører som ikke har oppført seg bra, men det spiller ingen rolle, de avslørte misforholdene rammer like ofte bestilleren.

Dette er en av årsakene til at mange bedrifter stiller krav til sine underleverandører om å holde et visst nivå når det gjelder miljøpåvirkning, etikk og sosialt ansvar. Slike krav stilles også til reiselivsnæringen og dermed SAS konsernet som leverandør av fly- og hotelltjenester.

Dessuten må alle bedrifter med miljøledelsessystem som sertifiseres i henhold til ISO 14001 eller registreres ifølge EMAS, påse at alle deres leverandører har et miljøprogram som minst ligger på nivå med egne ambisjoner.

Økt fokus på varemerker

Forbrukerne ventes i økende grad ikke ene og alene å se på produktene, men også hva bedriften bak står for og representerer. Det har derfor blitt stadig viktigere for bedriftene å dele sine oppfatninger med kunder og andre interessenter. Utvikling og pleie av SAS konsernets varemerker blir derfor av stadig større betydning.



Bærekraftig utvikling

Næringslivet har handlet på en rekke forskjellige måter for å møte omgivelsenes krav og forventninger, blant annet ved å danne organisasjoner som World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) og slutte seg til Global Reporting Initiative (GRI).

WBCSD, en organisasjon med 150 medlemsbedrifter, har påtatt seg å betone næringslivets rolle som leder når det gjelder bærekraftig utvikling. WBCSD tar spesielt opp spørsmål som øko-effektivitet, innovasjoner og bedriftens sosiale ansvar.

GRI er dannet av FNs miljøorgan UNEP i samarbeid med den ideelle organisasjonen CERES. GRIs viktigste oppgave er å utvikle retningslinjer for rapportering av de miljørelaterte, økonomiske og sosiale dimensjonene av bedriftens arbeid med å skape en bærekraftig utvikling. Det vil si en utvikling som ligger på linje med Agenda 21, som ble vedtatt på FN-konferansen om miljø og utvikling i Rio de Janeiro i 1992.

SAS følger med stor interesse utviklingen innen både WBCSD og GRI. For eksempel avspeiles tankene bak WBCSDs øko-effektivitetsprosjekt i SAS Airlines miljøindeks. SAS benytter Deloitte & Touche "Sjekkliste til oppretting og vurdering av frivillige rapporter" ved utarbeidelsen av miljørapporten. Denne sjekklisten tar i sin tur hensyn til GRIs retningslinjer.

SAS konsernet, dets forretningsenheter og forskjellige selskaper, fører dessuten en kontinuerlig dialog med forskjellige interessenter. I tillegg til kunder, leverandører, politikere og myndigheter føres samtaler med miljø- og menneskerettighetsorganisasjoner.

Klimaspørsmålet

Reiselivsnæringens, og spesielt luftfartsbransjens aller største miljøpåvirkning er utslipp av drivhusgassen karbondioksid. Innen SAS konsernet er flyvirksomheten ansvarlig for hoveddelen av karbondioksidutslippene.

Alt som har med klimaspørsmål å gjøre er derfor av stor betydning for SAS og for hele flyindustrien. Koblingen mellom utslipp av drivhusgasser og klimaendringer er riktig nok gjenstand for en vitenskapelig debatt, men SAS har valgt å følge føre-var-prinsippet og antar at utslippene av karbondioksid påvirker klimaet.

Det er en direkte sammenheng mellom redusert karbondioksidutslipp fra flymotorene og forbruket av drivstoff. Derfor er det godt samsvar mellom SAS' bestrebelser på å holde drivstofforbruket nede, av økonomiske årsaker, og miljøambisjonen om å minimere utslippene av karbondioksid.

Den internasjonale flytrafikken står utenfor Kyotoprotokollen når det gjelder reduksjon av drivhusgasser. Det betyr allikevel ikke at luftfarten slipper å ta sitt ansvar for å redusere de globale utslippene i henhold til FNs klimakonvensjon. FNs luftfartsorgan ICAO undersøker hvordan flytrafikken skal kunne minske sitt globale utslipp av drivhusgasser og ser ut til å gå inn for et system med helt

fri handel av utslippsrettigheter som den mest sannsynlige løsningen. Det vil si at luftfarten, som i overskuelig fremtid er avhengig av fossilt drivstoff og dermed slipper ut drivhusgasser, kan kjøpe utslippsrettigheter fra aktører som lettere kan redusere sine utslipp ved for eksempel å bytte til biobrensel.

Samarbeid

Særlig SAS Airline er meget aktiv når det gjelder miljørettet samarbeid. I tillegg til å være en av pådriverne når det gjelder miljøspørsmål innen Star Alliance, deltar representanter fra SAS Airline i en rekke andre internasjonale organer som er knyttet til fly og miljø. Dette gjelder for eksempel innen ICAO, der SAS Airline representerer den internasjonale organisasjonen for flyselskaper IATA i miljøkomiteen CAEP. SAS Airline inngår også i IATAs miljøarbeidsgruppe, arbeider med miljøspørsmål innen de internasjonale flycateringorganisasjonen IFCA og i det europeiske flyselskapsforbundet AEA.

På samme måte som SAS Airline har Radisson SAS innledet samarbeid med både lokale og internasjonale organisasjoner, for eksempel med Redd Barna. SAS Airline arbeider dessuten sammen med Verdens Naturfond (WWF) og den norske miljøorganisasjonen Bellona.

Forskning og utvikling

SAS Airline er et av de flyselskapene som mest aktivt arbeider med miljøspørsmål i forbindelse med bestillinger av nye fly og motorer. Miljøkravene fra SAS har i flere tilfeller vært avgjørende for først og fremst å få flymotorindustrien til å satse på nye og mer miljøvennlige løsninger. SAS samarbeider for tiden med Boeing og et par motorprodusenter om et prosjekt for å finne løsninger som kan redusere støy fra eksisterende fly og motorer.

Ny organisasjon og ny miljøorganisasjon

SAS' nye ledelse fastsatte en ny konsernstruktur og ledelsesorganisasjon i mai 2001. Konsernledelsen eller Group Management (GM) som den heter innen SAS, består av fem personer inklusive konsernsjefen.

Konsernets virksomhet er delt opp i fire forretningsområder. I tillegg til GM finnes stabsfunksjoner og støttefunksjoner. De sistnevnte har også blitt selvstendige forretningsenheter, og har dermed fått et større miljøansvar.

Miljøspørsmålene sorteres under Government and External Relations (GER) som er en stabsfunksjon. GER rapporterer til SAS konsernets informasjonsdirektør som inngår i GM.

GER tar seg av spørsmål som vedrører konsernets relasjoner med omverdenen, det vil si infrastruktur, miljø, myndighetskontakt, flyvirksomhetens rammebetingelser og andre spørsmål som vedrører konsernets samfunnsansvar. Dermed utvides ansvaret for miljøspørsmålene og de får sin naturlige plass sammen med andre spørsmål som vedrører konsernets relasjoner med omverdenen.

For SAS Airline er miljøansvaret i hovedsak et linjeansvar med en ansvarlig person i hvert land. Dessuten er det fagområdeansvarlige, som arbeider på tvers av organisasjonsgrensene. SAS Airlines miljødirektør fungerer også som rådgiver for konsernledelsen i miljøspørsmål.

Rezidor SAS Hospitality har en direktør for miljø og sosiale spørsmål som rapporterer direkte til sjefen for forretningsområdet. Utover dette finnes det en miljøkoordinator på hvert hotell og i enkelte tilfeller også en koordinator på regionsnivå.

De øvrige forretningsområdene har miljøsjefer eller miljøkoordinatorene, avhengig av hvor omfattende virksomheten er og hvor stor miljøpåvirkning den har.

Tidligere ble SAS konsernets miljøarbeid samordnet via SAS Miljøforum. Men den ble etter hvert erstattet av nye, formelle grupper på ulike nivåer, samt nye nettverksgrupperinger for miljøspørsmål. Dette kan omfatte miljøsjefer i den respektive forretningsenhet, eller alle som arbeider med innkjøp osv.

Den nye konsernstrukturen betyr at SAS kan effektivisere miljøarbeidet ytterligere. Samtlige virksomheter kommer gradvis til å bli innordnet den nye policyen for bærekraftig utvikling, i denne rapporten også kalt holdbarhetspolicyen.

Ledelse og oppfølging

Mål og strategi for miljøarbeidet fastsettes årlig av Group Management. Grunnlaget for dette er SAS' miljøpolicy. Konsernets overordnede mål og strategier konkretiseres og gjøres om til operasjonelle mål og planer for de enkelte forretningsområder og selskaper. Miljøarbeidet er en integrert del av den totale virksomhetsstyringen. Dette forklarer hvorfor SAS konsernet ikke har en separat miljøledelse.

SAS Miljøindeks, som for tiden kun omfatter SAS Airline, har i løpet av 2001 blitt et stadig viktigere styringsinstrument. SAS Miljøindeks rapporteres til GM to ganger i året. SAS konsernet har i løpet av 2001 begynt å bruke Balanced Scorecard (BSC) som en del av virksomhetsstyringen. SAS Airlines ledelsesgruppe har innført et miljønøkkeltall i sitt BSC.

Miljø inngår også som et punkt i internkontrollrevisjonene som gjennomføres regelmessig av Helse-, Miljø- og Sikkerhetsavdelingene (HMS) i SAS konsernet.

Sustainability- og miljøpolicy

I løpet av 2001 har SAS konsernet utarbeidet en konsernomfattende policy for bærekraftig utvikling og som ytterligere forsterker en implementeringspolicy, se side 9.

En ny miljøpolicy som støtter holdbarhetspolicyen er utarbeidet:

"SAS skal bidra til en bærekraftig utvikling ved å minimere sin miljøbelastning og optimere ressursutnyttelsen".

Overordnede miljømål

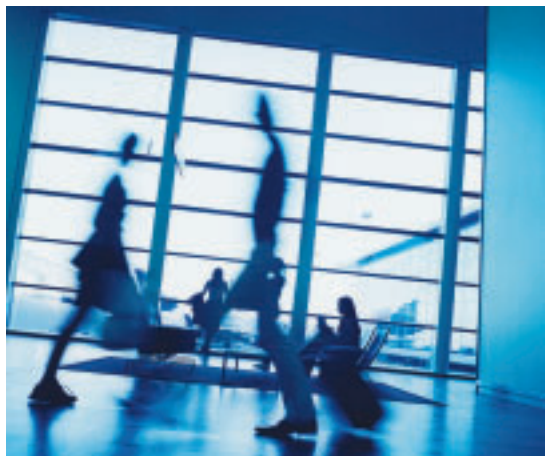
Målet er at SAS Airline skal være det beste flyselskapet i Europa på miljøområdet, et mål som selskapet anser seg å oppfylle. Rezidor SAS Hospitality arbeider for å ta en ledende rolle i den internasjonale hotellbransjen på området ansvarsfullt foretak, der miljø og sosialt ansvar er viktige pilarer.

Rapportering

De talloppgaver som gis i årsrapporten i forbindelse med miljøeffektivitet og -resultater, kommer hovedsakelig fra SAS konsernets mest omfattende virksomheter, sett fra både et økonomisk og et miljømessig synspunkt, dvs. flyvirksomhet og hoteldrift. Oppgavene er imidlertid ikke konsoliderte.

Forklaringen er at forskjellige innsamlings- og beregningsmetoder er benyttet og lagt til grunn for forretningsområdets, selskapets eller enhetens miljødata. Dette kommer av at SAS tidligere ikke hadde noe samordnet miljøarbeid på konsernnivå. Hvert enkelt selskap eller hver enkel forretningsenhet drev sitt eget miljøarbeid. Fokus for perspektivet i rapporteringen lå tidligere i første rekke på flyvirksomhetens miljøpåvirkning.

Det er hensikten å utforme enhetlige innsamlings- og beregningsmetoder, for å kunne styre og følge opp utviklingen av konsernets miljøresultater. Dermed blir det også mulig å presentere sammenslåtte miljødata på konsernnivå i års- og miljørapporter som kommer heretter.





Oppfølging av operative miljømål

For informasjon om hvordan SAS konsernet har oppfylt sine miljømål vises det til SAS Miljørapport 2001 på Internett.

Viktige hendelser

I oktober 2001 ble det vedtatt en ny internasjonal standard for støysertifisering. Den har også ført til utvikling av nye EU-direktiver om flystøy, se side 46.

Forretningsoverenskomsten mellom SAS og det norske flyselskapet Braathens kommer mest sannsynlig til å gi miljøgevinster, spesielt på det norske innenriksmarkedet. Samarbeidet gjør det mulig å redusere den overkapasiteten som har rådet hittil. Dermed oppnås både miljømessige og økonomiske gevinster.

Dersom SAS og Braathens til sammen oppnår høyere kabinfaktor i Norge, innebærer det lavere drivstofforbruk, mindre utslipp av karbondioksid og store kostnadsbesparelser.

I 2001 var SAS gjenstand for en intensiv medieoppmærksomhet i Skandinavia. Reportasjene dreide seg i første rekke om mistanke om tilsidesatt sikkerhetsarbeid. Opplysningene savnet rot i virkeligheten, men måtte likevel imøtegås. SAS hadde da stor nytte av sin miljørapport, som åpent og ærlig også rapporterer om hendelser og mindre behagelige resultater. Medias representanter kunne raskt forsynes med faktaunderlag, og SAS' representanter kunne lettere imøtegå kritikk.

SAS Airline – flyvirksomheten

Til forskjell fra året før økte SAS Airlines totale produksjon i 2001 mer enn kapasitetsutnyttelsen. Kabinfaktoren gikk ned fra 67 til 65% dersom man kun regner med fullt betalende passasjerer, dvs. de som betaler mer enn 25% av den totale billettprisen. Det totale drivstofforbruket økte med 0,4% til 1 652 000 m³.

SAS Airline har i 2001 faset inn 23 helt nye fly, alle med mindre miljøpåvirkning enn de flyene de erstatter.

De nye Airbus A340 og A321 ble først levert sent på året i 2001 og rakk derfor ikke å få noen større innvirk-

ning på resultatet. De forbedrede miljøegenskapene vil bli tydeligere i de kommende år, da samtlige bestilte fly blir tatt i bruk. De nye flyene har større kapasitet og fremfor alt et lavere relativt drivstofforbruk.

I april 2001 besluttet SAS å velge Rolls Royce Trent 772B-motoren til langdistanseflyet A330. Totaløkonomien var den avgjørende faktoren, men denne motoren var også den som støyet minst. Motoren forbruker én prosent mindre drivstoff og er dessuten lettere enn de andre alternativene, noe som bidrar til bedre drivstofføkonomi og reduserte utslipp av karbondioksid. Nærmeste alternative motor fra en annen produsent var imidlertid bedre når det gjaldt utslipp av nitrogenoksider.

SAS har hatt tekniske uregelmessigheter med de såkalte DAC-motorene som sitter i de nye Boeing 737. Problemene ble oppdaget i 2000 og ble midlertidig utbedret i løpet av 2001. Motorprodusenten har nå utviklet en endelig løsning på problemet, nemlig en ny design på turbinbladene. Samtlige DAC-motorer vil i løpet av 2002 og 2003 gradvis bli utstyrt med de nye turbinbladene.

SAS Airline – kabinvirksomheten

Cateringleverandøren har i 2001 tatt i bruk nye og ombygde flykjøkkener, noe som har ført til mindre forbruk av vann og energi. Men avfallsmengdene har økt noe. I løpet av året har SAS Airline og leverandøren arbeidet for å sikre datamateriell og skape målbare tall for virksomheten.

Danske myndigheter innførte nye bestemmelser i løpet av året på grunn av utbruddet av munn- og klovsyke. For eksempel måtte avfallet fra alle innkommende flighter fra Storbritannia, Irland, Frankrike og Nederland håndteres helt separat. SAS valgte i den situasjonen å benytte så mye engangsmateriale som mulig. Miljøaspektene av disse tiltakene har det ikke vært mulig å klarlegge.

I SAS konsernets nye organisasjon er all kabinrelatert virksomhet blitt samlet i forretningsenheten Inflight Services, der miljø er et prioritert område. I løpet av høsten 2001 ble det opprettet en ny stilling og ansatt en miljøingeniør som skal bruke 50% av sin tid til miljøprosjekter.

Miljøaspektet skal alltid bli tatt hensyn til når det fattes beslutninger. Dette gjelder også ved utvikling av nye kundetilbud og tjenester ombord. Derfor undersøkes muligheten for å benytte engangsservise av gjenvunnet papir på kortdistansene. I denne forbindelse har man også utviklet et nytt hjulsystem som reduserer vekten på serveringsvognene.

SAS Airline – bakkevirkingsomheten

Eiendomsavdelingen ved Københavns flyplass har installert styringssystemer, for å optimere driften av gass- og oljekjelene ved to terminalbygg på til sammen 36 000 m². Tiltakene har ført til en energibesparelse på 15% per år.

I forbindelse med at SAS i løpet av 2001 solgte 11 flyplassbygg med en sale-leaseback-avtale, ble det i samarbeid med kjøperne foretatt en grundig gjennomgang av all dokumentasjon vedrørende bygningene, inklusive årsrapporter og miljørapporter. Dessuten ble det foretatt befaringer, og da ble det bl.a. søkt etter eventuelle forekomster av asbest eller andre problematiske byggematerialer. Ingen vesentlige eksisterende eller potensielle miljøproblemer ble avdekket.

SAS Cargo

SAS Cargo har i løpet av 2001 innledet et prosjekt sammen med en av de største kundene. Hensikten er å lage en modell og standard for beregning av miljøpåvirkningen fra flyfrakt. SAS Cargo fortsetter i 2002 det pågående prosjektet med innføring av et miljøledelsessystem i henhold til ISO 14001.

Air Botnia

I mai 2001 skiftet Air Botnia ut sine Fokker F-28 med AVRO RJ 85 som er bedre miljømessig sett. Dermed opphørte de problemene som selskapet hadde tidligere når man overskred tidsgrensene for landing med Kapittel 2-fly på Gardermoen. Air Botnias drivstofforbruk økte noe i 2001 til 37 000 (35 000) m³.

Braathens

Braathens drivstofforbruk for den norske innrikstrafikken sank til 157 000 (162 000) m³ på grunn av nedgang i produksjonen.

Braathens fører en dialog med myndighetene om utslipp av vaskevann i forbindelse med rengjøring av flye-

Drivstofforbruk og utslipp i forhold til produksjonen

Sammenlignet med andre flyselskaper (Kilde: Selskapenes sist publiserte års- og miljørapport)

| g | British Airways 2001 | Lufthansa 2000/2001 | KLM 2000/2001 | Alitalia 2000 | Finnair 2000 | SAS Airline 2000 |
|---|-------------------------|------------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------------|
| Drivstofforbruk | | | | | | |
| Per ATK | 216 | 226 | 217 | 285 | – | 297 |
| Per RTK | 331 | 299 | 277 | 398 | 378 | 459 |
| Per RPK | 44 | 48 | 48 | 57 | 44 | 57 |
| Karbondioksid | | | | | | |
| Per ATK | 680 | 713 | 685 | 899 | – | 935 |
| Per RTK | 1 008 | 942 | 874 | 1 255 | 1 184 | 1 447 |
| Per RPK | 139 | 153 | 150 | 179 | 137 | 179 |
| Nitrogenoksider | | | | | | |
| Per ATK | 3,2 | 3,4 | 2,7 | 4,0 | – | 3,3 |
| Per RTK | 5,0 | 4,5 | 3,5 | 5,6 | 5,0 | 5,1 |
| Per RPK | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,8 | 0,6 | 0,6 |
| Gjennomsnittlig flystrekning per passasjer | | | | | | |
| km/passasjer | 2 771 | 2 120 | 3 728 | 1 593 | 1 682 | 980 |

I tabellen sammenlignes forskjellige flyselskapers drivstofforbruk og utslipp i forhold til produksjon.

ATK, RTK og RPK er forskjellige produksjonsbetegnelser. ATK betyr tilgjengelig kapasitet for passasjerer og gods, RTK er betalt kapasitet for passasjerer og gods, og RPK er betalte passasjerkilometer.

Til tross for at SAS Airline har fornyet sin flyflåte i de siste årene og hele tiden investert i fly med best mulige miljøegenskaper, drivstoffeffektivitet har i denne sammenheng vært et av de mest tungtveiende kriteriene ved valg av fly og motorer, har SAS Airline større drivstofforbruk enn konkurrentene.

Dette betyr ikke at SAS Airline har lavere miljøstandard enn konkurrentene, men skyldes at SAS har et annet flymønster enn dem. Sammenlignet med konkurrentene har SAS Airline en

meget stor andel flyginger over korte strekninger, noe som beror på at en stor del av flyvirksomheten foregår på det skandinaviske hjemmemarkedet. Korte flyginger gir seg utslag i større drivstofforbruk per passasjerkilometer. Forklaringen er at det er starten av flygturen som er mest drivstoffkrevende.

Flere av de konkurrerende selskapene har en meget liten andel korte flyginger. Deres virksomhet er hovedsakelig rettet mot interkontinental flyging. Dette er en av forklaringene på at de har så høy drivstoffeffektivitet sammenlignet med SAS Airline. Andre konkurrenter driver også charterflyging, noe som normalt øker drivstoffeffektiviteten fordi charterflyene som oftest har flere seter og dessuten så godt som alltid er helt fullsatte. De flyr også som regel lange strekninger på hver tur.

ne ved den tekniske basen i Stavanger, der et nytt vaskeanlegg til 2,9 MSEK tas i bruk i løpet av 2002.

Widerøe's Flyveselskap

SAS konsernet er majoritetseier i Widerøe's Flyveselskap, som er det største regionale flyselskapet i Norge. I 2001 minsket selskapets drivstofforbruk til 38 000 (39 000) m³.

Rezidor SAS Hospitality

Som det fremgår på sidene 67–70 er Rezidor SAS Hospitality inne i en kraftig vekstfase. Selskapet driver for tiden to hotellkjeder, Radisson SAS som består av 152 hoteller og Malmaison som har åtte hoteller.

En ny stilling som miljødirektør (også med ansvar for sosiale spørsmål) ble opprettet våren 2001. Et program for "ansvarsfullt foretak" er blitt utviklet. Det tar hensyn til flere aspekter ved bærekraftig utvikling, dvs. naturmiljøer, menneskerettigheter, helse og sikkerhet, forretnings-etikk og forebyggende risikotiltak.

Radisson SAS har gjennomført store forbedringer i løpet av året miljømessig sett. Miljøorganisasjonen er blitt styrket, og både overordnede og konkrete miljømål er blitt fastsatt. Til dette er det blitt satt opp nøkkeltall som dekker både sosiale og miljømessige spørsmål.

Nøkkeltallene skal brukes til intern planlegging, ledelse, oppfølging, vurdering og analyse av hotellenes arbeid. En håndbok om ansvarsfullt foretak innen Radisson SAS er blitt utarbeidet i løpet av 2001, og skal distribueres i begynnelsen av 2002. Samtidig er et omfattende opplæringsprogram blitt satt i gang.

Programmet for ansvarsfullt foretak, Responsible Business Programme, omfatter hele Rezidor SAS Hospitality, dvs. også Malmaison og nye varemerker som kommer til. Radisson SAS er imidlertid den første som skal begynne å innføre dette programmet.

Vann- og energiforbruk er hotellvirksomhetens mest vesentlige miljøpåvirkning. I løpet av 2001 er vannforbruket per gjestenatt blitt redusert med nesten 20%. Det totale årlige forbruket av energi er blitt redusert med 4%, til tross for at det er kommet til tre nye hoteller.

SAS Media

SAS Media driver hovedsakelig med kontorvirksomhet. Selskapet produserer og gir ut magasiner som distribueres via stollommene på SAS' flygninger. Selskapet har et miljøledelsessystem som tar hensyn til både det ytre miljøet og arbeidsmiljøet. Forbruket av papir er det mest vesentlige miljøaspektet. I løpet av 2001 er det derfor blitt gjennomført tiltak for å redusere dette forbruket. Således har f.eks. andelen av digitale annonseunderlag økt fra 50 til 99% i 2001. Og i løpet av 2002 skal all annonsehåndtering skje digitalt. Fra og med 2002 finnes det også en person med ansvar for miljøet på SAS Medias kontor i Oslo.

Hendelser og overskridelser

Etter flere tilfeller av sykdom og dødsfall på grunn av legionærsyken sommeren 2001, ble legionellabakterier sporet til ventilasjons- og klimasystemet ved Radisson SAS Hotel Atlantic i Stavanger. Av det som hittil er fremkommet har hotellet fulgt alle gjeldende bestemmelser og vedlikeholdsrutiner. Til dags dato har hotellet hverken blitt anmeldt av lokale myndigheter, bøtlagt eller stevnet. Rezidor SAS har i en pressemelding gjort det klart at man har til hensikt å ta sitt ansvar, dersom det viser seg at hotellet er skyldig i det inntrufne.

Braathens har overskredet tillatte grenseverdier av utslipp av tungmetaller fra vaskevann i forbindelse med rengjøring av fly ved den tekniske basen i Stavanger. Air Botnia hadde relativt mange overtredelser av operative støyrestriksjoner på Gardermoen frem til mai 2001, da nye fly ble tatt i bruk.

For øvrig har SAS konsernet ikke gjort seg skyldig i noen meldepliktige utslipp eller forurensninger av betydning. Ingen virksomheter var innblandet i noen miljørelaterte tvister.

SAS konsernet har per i dag ingen kjente miljørelaterte problemer av vesentlig betydning, som kan komme til å påvirke resultat- og balanseregnskapet i de kommende årene.

For ytterligere informasjon om SAS konsernets miljøarbeid vises det til SAS Miljørapport 2001 på Internett.

Ressursbruk og miljøpåvirkning

Av SAS konsernets totale miljøpåvirkning står flyvirksomheten for 86%, hotellvirksomheten for 12% og øvrig virksomhet for 2%.

Flyvirksomhet



Hotellvirksomhet



Øvrig virksomhet



Miljø og økonomi



Miljøarbeidet i SAS har flere overordnede mål. Foruten å sørge for at konsernet driver sin virksomhet på en måte som er i samsvar med miljølover og bestemmelser, handler det om å medvirke til en mer effektiv utnyttelse av ressursene. Miljøarbeidet skal dessuten bidra til å styrke SAS som varemerke.

SAS konsernets virksomhet kjennetegnes av en nær sammenheng mellom økonomi og miljøpåvirkning. Sammenhengen er spesielt sterk mellom eksisterende eldre fly, innfasingen av nye fly og drivstoffbruket, samt de utslippene som er relatert til drivstoffbruket. Kostnadene til drivstoff utgjorde 10% av konsernets kostnadsmasse i 2001. Samtidig sto forbrenningen av drivstoff i flymotorene for hoveddelen av konsernets totale miljøpåvirkning, i form av utslipp av først og fremst karbon-dioksid og nitrogenoksider, samt støy.

Et annet betydelig miljø- og kostnadsaspekt for konsernet er energiforbruket for bakkevirksomheten og i hotellvirksomheten. Den økonomiske betydningen av konsernets øvrige miljøaspekter, som overskridelser av tillatelser, tvister, forpliktelser i forbindelse med kontaminerte eiendommer osv., var i 2001 som tidligere år, liten.

Luffarten betaler for sin infrastruktur

Karakteristisk for luffarten er at den betaler kostnadene for den infrastruktur den benytter, dvs. flyplasser og lufttrafikkledelse. Betalingen skjer gjennom en rekke ulike avgifter, dessuten inngår forskjellige typer av miljøavgifter og miljørelaterte avgifter. I løpet av 2001 betalte SAS Airline ca. 5,3 milliarder SEK globalt for å benytte seg av infrastrukturen. Av dette var ca. 3,6 milliarder SAS' egne kostnader og den resterende del var skatter og avgifter som SAS har administrativt ansvar for. Kostnadene til infrastruktur tilsvarer 12,4 (ca. 13)% av SAS Airlines omsetning.

Miljøavgifter

Miljøavgiftene er ment å dekke kostnader for særskilte miljøtiltak, f.eks. støy målingssystemer og støyisolering av boliger utenfor flyplassområdet. Miljøavgiftene er normalt forbundet med flyenes miljøegenskaper og inngår i

landingsavgiften. I 2001 betalte SAS Airline totalt 29 (13) MSEK i miljøavgifter, som tilsvarer 0,5% av infrastrukturavgiftene. Omtrent halvparten er støyavgifter i Sverige, til støyisolering av boliger rundt flyplassene.

Miljørelaterte avgifter

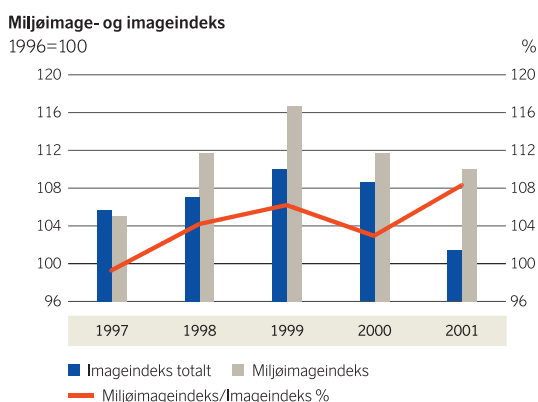
Miljørelaterte avgifter behøver ikke tilsvare noen spesifikke miljøkostnader. De er kun innført for å gi en form for bonus til dem som flyr med fly med bedre miljøeffektivitet enn andre. En operatør som bytter ut flyene sine med fly med mindre miljøpåvirkning skal dermed kunne senke kostnadene sine i forhold til konkurrentene.

Miljøavgifter og miljørelaterte avgifter blir pålagt hovedsaklig på grunn av støy. Det pågår allikevel diskusjoner i flere land om å innføre også andre miljørelaterte avgifter, basert på flyenes utslipp av hydrokarboner og nitrogenoksider. Sverige og Sveits har allerede tatt i bruk slike systemer.

Utslipsrelaterte landingsavgifter

De svenske og sveitsiske systemene med utslipsrelaterte landingsavgifter skiller seg noe fra hverandre. Mens Sveits baserer sitt system på hvor mye hydrokarboner og nitrogenoksider som flyene slipper ut, ser Sverige kun på utslipp av nitrogenoksider.

SAS Airline har i 2001 ved innfasingen av nye fly redu-



sert utslippsavgiften fra 49 MSEK til 34 MSEK bare i Sverige. Den generelle rabatten på landingsavgiften utgjør 44 MSEK som kompensasjon for utslippsavgiften.

Støyrelaterte landingsavgifter

Flystøy er et miljøproblem som i de siste årene har medført økte kostnader for SAS Airline og andre flyselskaper. De fleste land har innført støyrelaterte landingsavgifter som premierer de flyene som støyer minst med en lavere avgift. Samtidig må det poengteres at støyavgiftene i mange tilfeller skal dekke de reelle kostnadene for flyplassoperatørene. Det betyr at de kan bli tvunget til å øke støyavgiftene i takt med at flyselskapene investerer i fly som støyer lite.

Miljørelaterte skatter

Utover kostnader for infrastruktur betaler SAS miljørelaterte skatter. SAS Airlines kostnader for miljøbegrunnet passasjeravgift i Danmark og Norge, miljørelatert fiskal karbondioksidavgift i Norge samt miljørelatert del av energiskatter i Danmark beløp seg i 2001 til 960 (849) MSEK.

Øvrige miljørelaterte kostnader

SAS Airlines øvrige miljørelaterte kostnader i 2001 for avfall, renseanlegg m.m. beløp seg til 45 (44) MSEK og de rapporterte kostnadene for miljøorganisasjonen til 9,0 (9,0) MSEK.

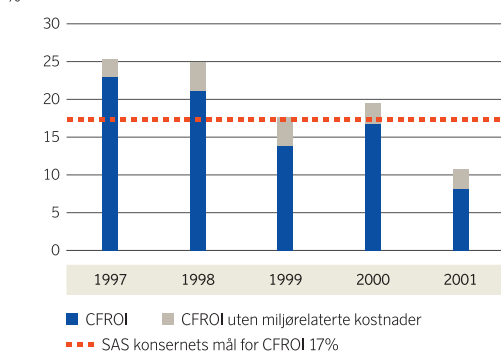
Handel med utslippsretter

FNs organ for sivil flytrafikk, ICAO, undersøker hvordan luftfarten skal kunne innlemmes i et system for handel med utslippsrettigheter av karbondioksid. Flyselskaperne, som i overskuelig fremtid er avhengig av fossilt brensel, kommer til å være nettokjøper av utslippskvoter. De økonomiske konsekvensene av dette er det for tiden ikke mulig å ha noen oversikt over.

Miljø er viktig for verdien

SAS konsernet kan ikke påvise noen direkte miljørelaterte inntekter. Men miljøarbeidet har derimot en indirekte virkning på verdien av varemerket. Diagrammet på motstående side viser at miljøarbeidet tydelig bidrar til utviklingen av SAS' image.

Påvirkning på CFROI av eksterne miljørelaterte kostnader



For øvrig bidrar miljøarbeidet i første rekke til økt kostnadseffektivitet. Investeringer i det beste som finnes av kommersielt tilgjengelige, tekniske løsninger for flyvirk-somheten fører til lavere drivstofforbruk og redusert utslipp per passasjerkilometer, og dermed til relativt sett lavere miljøavgifter og miljørelaterte avgifter. Miljøtilpassede innkjøp og kildesortering av avfall fører til reduserte avfallskostnader. Redusert svinn og generelt økt ressursøkonomisering er andre kostnadspåvirkende effekter av miljøarbeidet.

Miljørelaterte forretningsrisikoer og -muligheter

Et gjennomtenkt og offensivt miljøarbeid reduserer risikoen for brudd på miljøbestemmelsene. Slike brudd kan føre til negativ publisitet og direkte kostnader i form av bøter og økonomisk erstatning. Et offensivt miljøarbeid reduserer også risikoen for å bli overrasket av nye og strengere miljøkrav fra marked eller myndigheter. Ved å ligge i forkant av legale eller skatterelaterte krav kan SAS skaffe seg en konkurransefordel.

Utsikter for kommende år

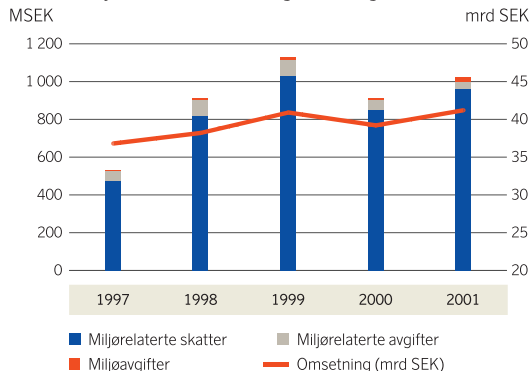
En ny sertifiseringsklasse med hensyn til støy, Kapittel 4, er innført, men den gjelder kun for nye fly fra 2006. Samtlige fly som SAS for tiden kjøper, klarer det lavere støynivået, noe som derimot ikke er tilfelle for den eksisterende MD-80-flåten. Dette vil kunne påvirke verdien av MD-80-flyene, spesielt dersom flyplasser begynner å ta i bruk Kapittel 4 som en operasjonell begrensning, noe den i og for seg ikke er ment å være.

Den fortsatte innfasingen av nye fly, i første rekke Airbus A321, A340 og Q400, samt Boeing 737 gjør at SAS Airline befinner seg i en relativt gunstig stilling med tanke på miljøavgifter basert på flytype, miljørelaterte avgifter og bestemmelser.

Nøkkeltall

SAS Airlines viktigste miljørelaterte nøkkeltall er en miljøindeks som måler utviklingen av miljøeffektiviteten. Se side 104. Les mer om nøkkeltall og definisjoner i miljørapporten på Internett.

Eksterne miljørelaterte kostnader og omsetning



SAS konsernets Miljørapport 2001 på Internett

SAS Miljørapport 2001 inneholder mer informasjon enn noen gang. Det kommer av at den kun publiseres på Internett. Miljørapporten er tilpasset både for lesing på skjermen og utskrift i stående A4-format.

SAS Miljørapport 2001 finnes på adressen www.sas.no/miljo. Fra dette nettstedet kan rapporten lastes ned til datamaskinens harddisk. Det betyr at lesere som ikke har stor nok båndbredde, kan lese miljørapporten uten å være koblet opp til nettet. Dette gjør også lesingen lettere, fordi det ikke blir noen nevneverdige forsinkelser ved forflytning mellom sidene.

Strukturen i miljørapporten på nettet bygger på SAS konsernets organisasjon. Hver side viser tydelig hvor leseren befinner seg i dokumentet.

Lesere som kun er interessert i et enkelt spørsmål kan finne svaret ved hjelp av søking i teksten. Dessuten finnes det krysslenger i dokumentet for spesielt interesserte, som fører til ytterligere informasjon om det valgte emneområdet.

Her finnes også henvisninger til andre websider med interessant informasjon om luftfart og miljø.

Send oss gjerne synspunkter på SAS Miljørapport 2001. Det gjøres enklest via responsiden i rapporten på Internett eller gjennom e-post til: environment@sas.se



I dokumentet finnes fire forskjellige lenker. Lengst til venstre finnes lenker til de forskjellige hovedtekstene. Til høyre finnes bokmerker som markerer avsnittene i de forskjellige tekstene. Der finnes også lenker til andre avsnitt eller til steder på Internett som ligger utenfor dette dokumentet. Det kan også forekomme lenker i den løpende teksten som leder til ytterligere informasjon, dvs. hovedsakelig til diagrammer eller tabeller.

Bildet viser et eksempel på hvilke menyer som finnes under de respektive forretningsområdene. En rød linje markerer hvor man befinner seg i dokumentet.



◀ På startside finnes det lenker til de respektive forretningsområdene eller selskapene innen SAS konsernet. Det er bare å klikke på bildene for å komme videre.

Slik fungerer navigeringen på sidene

Menyen til venstre på siden viser hvilket forretningsområde man befinner seg på og i hvilken artikkel.

Menyen til høyre viser overskrifter i den aktuelle artikkelen, lenker til relaterte artikler eller hjemmesider.

Lenkene i brødteksten gir ytterligere informasjon.

Vil man ikke benytte seg av hurtigvalget i den høye artikkelmenyen, bruker man symbolet (pilen) for å lese hele artikkelen sammenhengende. Tallet angir sidenummeret i artikkelen.

Definisjoner og begreper

AEA • The Association of European Airlines. En sammenslutning av de største europeiske flyselskapene.

Anvendt kapital • Total kapital ifølge balansen fratrukket rentefri gjeld.

Anvendt kapital, markedsbasert • Se AV.

ASK, Tilbudte setekilometer • Antall tilgjengelige passasjer seter multiplisert med den strekning som disse flys.

ATK, Tilbudte tonnkilometer • Antall tilgjengelige kapasitetstønn for transport av både passasjerer, frakt og post multiplisert med den strekning i km som kapasiteten flys.

AV • Asset Value (justert anvendt kapital). Bokført egenkapital, pluss minoritetsandeler, pluss merverdien av flyflåten, pluss 7 ganger den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing, pluss netto rentebærende gjeld, minus kapitalandeler i tilknyttede selskaper. Kan også uttrykkes som bokført verdi av de totale eiendelene, pluss merverdien av flyflåten, pluss 7 ganger den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing, minus kapitalandeler i tilknyttede selskaper, minus ikke rentebærende gjeld og rentebærende eiendeler.

Avkastning på egenkapital • Resultat etter skatt i forhold til gjennomsnittlig egenkapital.

Avkastning på anvendt kapital • Driftsresultat økt med finansielle inntekter i forhold til gjennomsnittlig anvendt kapital. Med anvendt kapital menes total kapital ifølge balansen fratrukket rentefri gjeld.

Betalte passasjerkilometer (RPK) • Se RPK.

Betalte tonnkilometer (RTK) • Se RTK.

Break even-lastfaktor • Den lastfaktoren som gjør at trafikkinntektene og driftskostnadene er like store.

Brutto driftsmargin • Driftsresultat før avskrivninger i forhold til driftsinntekten.

Børsverdi ved årets utgang • Pris på aksjen multiplisert med antall utestående aksjer.

CAPEX (Capital Expenditure) • Fremtidige betalinger for fly i fast ordre.

CFROI • EBITDAR i forhold til AV.

CO₂ • Se karbondioksid.

Code-Share • Når to eller flere flyselskaper angir sitt flightnummer i ruteplanen for én og samme flyging, men bare ett av selskapene utfører selve flygingen.

Direkte avkastning, gjennomsnittskurs • Utbytte i % av gjennomsnittlig aksjekurs i løpet av året.

EBIT (inkl. salgsgvinster) • Driftsresultat.

EBITDA, Driftsresultat før avskrivninger • Resultat før finansnetto, skatt, avskrivninger, resultatandeler i tilknyttede selskaper og resultat fra salg av anleggsmidler.

EBITDA-margin • EBITDA dividert med driftsinntekt.

EBITDAR • Driftsresultat før avskrivninger og leasingkostnader. Driftsresultat før finansnetto, skatt, avskrivninger, resulta-

tandeler i tilknyttede selskaper, resultat fra salg av anleggsmidler og leasingkostnader for fly.

EBITDAR-margin • EBITDAR dividert med driftsinntekt.

ECAC, European Civil Aviation Conference • Forum for samarbeid mellom og samordning av europeiske nasjonale myndigheter i sivile luftfartsspørsmål.

Egenkapital per aksje • Total egenkapital dividert med totalt antall aksjer.

Egenkapitalmetoden • Andeler i tilknyttede selskaper tillagt SAS' andel av egenkapital under hensyn til anskaffede merverdier respektive mindreverdier.

Enhetsinntekt (yield) • Gjennomsnittlig trafikkinntekt per RPK.

Enhetskostnad • Flyvirksomhetens totale driftskostnader redusert med ikke trafikkrelaterede inntekter per ASK.

EV (Enterprise Value) • Gjennomsnittlig børsverdi (markedsverdi av egenkapital) med tillegg av gjennomsnittlig nettogjeld for året samt 7 ganger den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing.

EVA, Equity Value Added • Avkastningen utover selskapets gjennomsnittlige kapitalkostnad (WACC) x markedsjustert kapital.

Finansiell leasing • Finansiell leasing baseres på en leasingavtale der de risikoer og fordeler som er forbundet med å eie objektet, i det vesentlige er overført til leasingtakeren. Objektet rapporteres som anleggsmiddel i balansen, og forpliktelsen til å betale fremtidige leasingavgifter føres opp som gjeld.

Gjeldsgrad • Rentebærende gjeld, redusert med rentebærende eiendeler, i forhold til egenkapital og minoritetsinteresser.

IATA • International Air Transport Association. En global sammenslutning av mer enn 200 flyselskaper.

ICAO • International Civil Aviation Organization. FNs fagorgan for den internasjonale sivile luftfarten.

IFCA • International flight Catering Association, organisasjon for alle selskaper og leverandører som på en eller annen måte er involvert i flybransjens cateringvirksomhet. Har 600 medlemsbedrifter over hele verden.

IPCC • Intergovernmental Panel on Climate Change, vitenskapelig klimapanel nedsatt av FNs miljøprogram, UNEP, og Verdens meteorologiske organisasjon, WMO, for å vurdere hva som skjer med det globale klimaet og konsekvensene av klimaforstyrrelser.

IRR • International Rate of Return – diskonteringsrente der nåverdien av et prosjekts kontantstrøm, fra investering til salg, blir lik null.

Justert nettogjeld • Nettogjeld pluss nåverdien av leasingkostnader for fly og minoritetsandeler.

Kabinfaktor passasjerer • Forholdet mellom RPK og ASK i %. Beskriver utnyttelsesgraden av tilbudte seter. Kalles også belegg.

Kontantstrøm fra virksomheten • Internt tilførte midler før driftskapitalendring.

Karbondioksid (CO₂) • En fargeløs gass som oppstår ved forbrenning. Karbondioksid er en drivhusgass.

Nettofinansiering fra virksomheten • Kontantstrøm fra virksomheten, internt tilførte midler etter driftskapitalendring.

Nettogjeld • Rentebærende gjeld redusert med rentebærende eiendeler.

Netto driftsmargin • Resultat etter finansielle poster i forhold til driftsinntekter.

NKI • Nöjd Kund Index – måler hvordan kundene oppfatter SAS' tjenester. Det gjennomføres målinger hvert halvår.

NPV • Nåverdi – netto, brukes ved beregning av den kapitaliserte fremtidige kostnad for operasjonell flyleasing.

Operasjonell leasing • Operasjonell leasing bygger på en leasingavtale der risikoer og fordeler som er forbundet med eierskap, ligger hos leasegiveren og sidestilles med leie. Leasingavgiften kostnadsføres løpende i resultatregnskapet.

Operasjonell leasingkapital • Den årlige kostnaden for operasjonell flyleasing multiplisert med sju.

Operativ kontantstrøm • Nettofinansiering fra virksomheten for SAS-konsernet dividert med antall aksjer.

P/CE-tall • Gjennomsnittlig aksjekurs dividert med kontantstrøm per aksje etter betalt skatt.

P/E-tall • Gjennomsnittlig aksjekurs dividert med resultat per aksje etter sjaablonskatt.

PULS • Personalundersøkelse om livet i SAS. Måler personalets oppfatninger om deres arbeidsmiljø. Gjennomføres årlig.

Regularitet • Antall gjennomførte flyginger i forhold til ruteplanen, eksklusive flyginger som er innstilt på grunn av kommersielle hensyn.

Rentedekningsgrad • Driftsresultat økt med finansielle inntekter i forhold til finansielle kostnader.

Resultat per aksje (EPS) • Resultatet etter skatt dividert med antall aksjer.

REVPAR, Revenue per available room • Inntekt per tilgjengelig hotellrom.

RPK, Betalte passasjerkilometer • Antall betalende passasjerer multiplisert med den strekning i kilometer som disse flys.

RTK, Betalte tonnkilometer • Antall tonn betalt trafikk (passasjerer, frakt og post) multiplisert med den strekning i kilometer som denne trafikken flys.

Sale/leaseback • Salg av en eiendel (fly, eiendom osv.) som deretter leies tilbake.

Soliditet • Egenkapital pluss minoritetsinteresser i forhold til totalbalansen.

Tilbudte setekilometer • Se ASK.

Tilbudte tonnkilometer • Se ATK.

Total lastfaktor • Forholdet mellom RTK og ATK i %. Den andel av total tilgjengelig kapasitet som er solgt og fløyet.

Totalavkastning • Summen av aksjens kursendring og utbytte.

TSR • Total Shareholder Return, gjennomsnittlig totalavkastning.

WACC • Gjennomsnittlig total kapitalkostnad, som består av den gjennomsnittlige kostnaden for gjeld, egenkapital og operasjonell flyleasing. Finansieringskildene beregnes og veies i samsvar med dagens markedsverdi for egenkapital og gjeld samt kapitalisert nåverdi for kostnaden for operasjonell flyleasing.

Wet lease-avtale • Leie av fly inkl. besetning.

Yield • Se Enhetsinntekt.

Finansiell kalender

| | |
|--|-------------------|
| Generalforsamling | 17. april 2002 |
| Delårsrapport 1, januar-mars 2002 | 14. mai 2002 |
| Delårsrapport 2, januar-juni 2002 | 7. august 2002 |
| Delårsrapport 3, januar-september 2002 | 12. november 2002 |
| Årsregnskapskommuniké 2002 | februar 2003 |
| Årsrapport 2002 og Miljørapport | mars 2003 |

SAS konsernets månedlige trafikk- og produksjonsstatistikk kommer ut den sjettede arbeidsdagen i hver måned.

Alle rapporter finnes på engelsk, dansk, norsk og svensk og kan rekvireres fra SAS, SE-195 87 Stockholm, telefon +46 8 797 00 00, faks +46 8 797 15 15. De er også tilgjengelige og kan bestilles på Internett: www.sas.no

Investor Relations: Sture Stølen +46 8 797 14 51

e-post: investor.relations@sas.se



Produksjon: SAS og Wildeco
Foto: U. Owenede,
H. Bévengut-Lasson m.fl.
Trykk: Jernstrøm Offset.
Papir: Silverblade Matt

SAS AB (publ)
org. nr. 556606-8499
SE-195 87 Stockholm
Telefon +46 8 797 00 00
www.sas.no