

## Ett positivt resultat under tredje kvartalet 2004

- **Omsättningen för niomånadersperioden** uppgick till 43 133 (43 930) MSEK, en minskning med 1,8%. För tredje kvartalet uppgick omsättningen till 15 423 (14 920) MSEK, en ökning med 3,4%. För jämförbara enheter ökade omsättningen under niomånadersperioden med 1,5% eller 639 MSEK.
- **Trafiktillväxten har varit god men något svagare under tredje kvartalet.** SAS koncernens totala passagerartrafik (RPK) ökade 9,1% för hela perioden och 5,8% för tredje kvartalet.
- **Resultat före avskrivningar och kostnader för flygplansleasing (EBITDAR)** uppgick för januari-september till 3 202 (2 947) MSEK. Tredje kvartalet blev 1 753 (1 737) MSEK.
- **Resultat före realisationsvinster och poster av engångskaraktär** förbättrades med 337 MSEK jämfört med 2003 och uppgick för niomånadersperioden till -1 469 (-1 806) MSEK. Tredje kvartalet blev positivt med 153 (116) MSEK.
- **Resultat efter finansiella poster** uppgick till -1 526 (-1 225) MSEK, samt för tredje kvartalet till 57 (564) MSEK. Föregående år ingick i tredje kvartalet realisationsvinster med 559 MSEK.
- **Resultat efter skatt** uppgick till -1 236 (-834) MSEK, samt för tredje kvartalet till 68 (699) MSEK.
- **CFROI** för tolv månadersperioden oktober 2003 – september 2004 blev 8% (7%).
- **Resultat per aktie** blev för SAS koncernen för niomånadersperioden -7,51 (-5,07) SEK. Eget kapital per aktie uppgick till 72,60 (83,88) SEK.
- **Resultat efter finansiella poster i koncernens största enheter** under tredje kvartalet var för Scandinavian Airlines -353 (-178) MSEK, Spanair 280 (238) MSEK och Braathens -36 (120) MSEK.
- **Den valutajusterade enhetskostnaden** för Scandinavian Airlines minskade med 12% under perioden januari-september och 7% för tredje kvartalet. Justerat för ökade flygbränslepriser minskade enhetskostnaden under tredje kvartalet med 12%. Sedan början av 2003 har enhetskostnaden (justerad för valuta och ökade flygbränslekostnader) minskat med 26%.
- **SAS Koncernens styrelse och ledning förväntar ett negativt resultat före skatt** samt poster av engångskaraktär för helåret 2004.

### Kvartalsfördelat resultat samt nyckeltal – SAS koncernen

SAS koncernen (MSEK)	Oktober-December		Januari-Mars		April-Juni		Juli-September		Oktober-September	
	2003	2002	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2003-04	2002-03
Omsättning	13 824	16 709	12 567	13 710	15 143	15 300	15 423	14 920	56 957	60 639
EBITDAR	814	1 332	-44	-398	1 493	1 608	1 753	1 737	4 016	4 279
EBITDAR-marginal	5,9%	8,0%	-0,4%	-2,9%	9,9%	10,5%	11,4%	11,6%	7,1%	7,1%
EBIT	-43	-307	-1 300	-1 908	207	272	332	798	-804	-1 145
EBIT-marginal	-0,3%	-1,8%	-10,3%	-13,9%	1,4%	1,8%	2,2%	5,3%	-1,4%	-1,9%
Resultat före realisationsvinster och engångsposter	-415	-647	-1 631	-1 909	9	-13	153	116	-1 884	-2 453
Resultat efter finansiella poster	-245	-683	-1 583	-1 876	0	87	57	564	-1 771	-1 908
Resultat efter skatt	-581	-284	-1 402	-1 599	98	66	68	699	-1 817	-1 118
Resultat per aktie (SEK)	-3,53	-1,73	-8,52	-9,72	0,60	0,40	0,41	4,25	-11,05	-6,80
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	917	310	-1 311	-2 360	1 997	1 123	-423	175	1 180	-752
Antal passagerare	7 512	7 922	7 238	6 987	8 879	8 180	8 591	8 325	32 220	31 414
RPK	7 344	7 308	7 031	6 551	8 960	7 840	9 198	8 695	32 533	30 394
ASK	11 931	11 689	11 852	11 169	13 456	12 252	13 557	12 566	50 796	47 679
Kabinfaktor	61,6%	62,5%	59,3%	58,7%	66,6%	64,0%	67,8%	69,2%	64,0%	63,7%
Yield, SEK	1,25	1,50	1,17	1,45	1,10	1,32	1,03	1,11	1,15	1,40
Enhetskostnad, SEK	0,79	0,98	0,76	0,94	0,71	0,82	0,69	0,75	0,75	0,91

SAS AB är Nordens största börsnoterade flyg- och resekoncern och den fjärde största flygbolagsgruppen i Europa, sett till antalet passagerare och omsättning. SAS koncernen erbjuder flygtransporter samt flygrelaterade tjänster med utgångspunkt från norra Europa. Scandinavian Airlines flyger inom Skandinavien, till/från Europa, Nordamerika och Asien. Scandinavian Airlines är medlem och en av grundarna till världens största globala flygallians - Star Alliance™. Övriga flygbolag i koncernen är Spanair, Widerøe's Flyveselskap och Blue1 samt de delägda flygbolagen airBaltic och Estonian Air. Inom koncernens affärsområden Airline Support Businesses och Airline Related Businesses finns företag som stödjer flygverksamheten. I koncernen ingår också hotellverksamhet med Rezidor SAS Hospitality.

## Viktiga händelser

### Första kvartalet 2004

- Widerøe vann upphandlingen av anbudstrafiken i Nord-Troms i norra Norge för ytterligare tre år.
- Svenska Transportarbetarförbundet tog ut sina medlemmar i strejk vilket medförde inställda flygningar under två halvdagar för SAS koncernen i Sverige.
- SAS AB's styrelse beslutade att bolagisera Scandinavian Airlines, SAS Ground Services (SGS), SAS Technical Services (STS), SAS Trading och Shared Services.
- SAS koncernen tecknade inom ramen för Turnaround 2005 nya kollektivavtal med samtliga fackföreningar förutom Svenska Transportarbetarförbundet.
- En ny funktion, Airline Strategy & Coordination beslutades bli etablerad för att ta tillvara synergierna och koordinera flygbolagen inom SAS koncernen.

### Andra kvartalet 2004

- SAS Braathens lanserades på den norska marknaden.
- SAS ABs bolagsstämma beslutade att inte ge någon utdelning för 2003.
- SAS koncernen nedgraderades av kreditvärderingsföretaget Moody's till B1.
- SAS Braathens' kontor på Fornebu i Bærum uppsöktes den 22 och 23 juni av det norska Konkurransettilsynet. Ärendet hade sin bakgrund i Konkurransettilsynets granskning av prisstrukturen på den norska marknaden och om SAS Braathens missbrukat sin ställning som dominerande aktör på den norska marknaden.
- Oslo Lufthavn AS/Avinor AS meddelade att de inte avser att gå vidare i avtalsförhandlingar med SAS Trading om att driva taxfreebutikerna på norska flygplatser under perioden 2005-2011.

### Tredje kvartalet 2004

- Under helgerna i juli hade Scandinavian Airlines produktionsstörningar från Köpenhamn på grund av begränsade personalreserver.
- SAS Commuter's verksamhet integrerades i den övriga flygverksamheten och i SAS Technical Services.
- Den 26-28 september hade SAS koncernen stora produktionsstörningar i Norge på grund av sjukskrivningar bland flygledarna.

### Händelser efter 30 september 2004

- SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S, SAS Braathens AS samt SAS Scandinavian Airlines Sverige AB bolagiserades som dotterföretag till SAS konsortiet. SAS Ground Services (SGS), SAS Technical Services (STS) och SAS Trading bolagiserades som dotterföretag till SAS AB.
- SAS koncernen skrev avtal med Svenska Transportarbetarförbundet som avviker från målet inom Turnaround 2005. Alternativa åtgärder för att nå en konkurrenskraftig kostnadsnivå utvärderas.
- Scandinavian Airlines lanserade Economy Flex i en ny treklassindelning på Europalinjerna vilket introducerades den 31 oktober. Snowflake som koncept integreras i den ordinarie verksamheten.
- Blue1 blev den första regionala medlemmen i Star Alliance den 31 oktober 2004.
- Det bränsletillägg som Scandinavian Airlines på inrikes- och europalinjerna, införde i maj på 4-6 euro ökades med 2 euro i september och med ytterligare 2 euro under början av november. På de interkontinentala linjerna ökades bränsletillägget med mellan 2 och 10 USD i början av november.

## Bäste aktieägare,

Den goda trafikillväxt som vi såg under andra kvartalet i år har inte fortsatt i samma takt som förväntat under augusti och september. Det är speciellt från den nordiska regionen till destinationer i övriga Europa som resandet inte riktigt tagit fart. Mer positiv är passagerarutvecklingen inom Skandinavien och på de interkontinentala linjerna. Vi ser fortlöpande över vårt kapacitetsutbud och gör vid behov, justeringar och om-disponeringar. Därför har vi initierat ett program benämnt "Capacity & Utilization Focus", där vi ser över nätverket, kapacitet och antalet destinationer och frigör flygplan genom ökad utnyttjandegrad.

Situationen i flygbranschen kännetecknas alltjämt av överkapacitet och hård konkurrens, vilket givit kraftigt sjunkande yilder. Trots i många fall realistiskt låga genomsnittspriser har nya aktörer dykt upp, men några har även försvunnit. Priserna inom Skandinavien och till/från Skandinavien har enligt oberoende källor varit bland de lägsta i Europa. Det finns tecken som tyder på att branschen nu kan vara på väg in i en konsolideringsfas, en utveckling vi också förväntar oss framöver.

Flygbränslepriserna har fortsatt att stiga månad för månad och under hösten nått nya rekordnivåer. Det har satt ytterligare press på hela flygbranschen och hämmat den positiva utveckling som ökade trafikvolymerna inneburit. I slutet av oktober låg priset på flygbränsle hela 90 procent över priset för ett år sedan. För att hantera en utmaning av det slaget krävs en rad åtgärder. Vi har vid tre tillfällen infört bränsletillägg på biljetterna, vilket dock inte täcker hela den kraftiga kostnadsökningen. Vi har även säkrat en viss prisnivå – "hedging" – på hälften av bränsleinköpen under de närmaste sex månaderna.

Att förbättra kostnadsbilden har de senaste två åren haft högsta prioritet i koncernen. Men även arbetet med att stabilisera enhetsintäkten – "yield management" – har legat i fokus och intensifierats under det gångna kvartalet. Det har bidragit till att yield-utvecklingen balanserats och kunnat motverka den negativa kostnadspåverkan som det allt dyrare bränslet inneburit.

Resultatet före realisationsvinster och poster av engångskaraktär under tredje kvartalet uppgick, trots ökade bränslekostnader och stor överkapacitet, till 153 MSEK. Resultatet är trots detta långt ifrån tillfredställande.

Arbetet med att strukturellt sänka kostnaderna genom Turnaround 2005 fortlöper planenligt. Av totalmålet på 14 miljarder SEK i sänkta kostnader fram till 2005 har 81% genomförts.

Enhetskostnaden i Scandinavian Airlines har nu sänkts med 26 procent sedan programmet inleddes 2003 och målsättningen har varit 25-40% beroende på trafikflöde.

Arbetet med att bolagisera verksamheter i koncernen med start den 1 oktober har pågått under hela kvartalet. Från och med 2005 börjar vi rapportera Scandinavian Airlines olika bolags resultat och verksamhet.

Bara för ett par dagar sedan introducerade vi vår nya kommersiella satsning, Europakonceptet, med större valfrihet för kunden och med en produkt som bättre svarar mot marknadens förväntningar. Snowflake som koncept expanderar på europamarknaden. Från reseagenter, företagskunder och enskilda, liksom från investerare är de första reaktionerna positiva.

SAS koncernen har en stabil position i marknaden som Europas fjärde största flygkoncern. Den strategiska inriktningen är att vi ska verka som ett nätverksbolag baserat på en effektiv produktionsplattform. Skillnaden i enhetskostnad mellan koncernens flygbolag och nya bolag i marknaden har också minskat dramatiskt de senaste två åren. Bland övriga bolag i koncernen kan särskilt nämnas Spanair, som visar ett förbättrat resultat för tredje kvartalet med en EBITDAR-marginal på 22%.

Vi har gått igenom ett kvartal som ingalunda varit lätt. Den tidigare prognosen om ett negativt resultat för helåret står fast. Turnaround 2005 i kombination med andra åtgärder kommer att ha en varaktig effekt i det vidare arbetet med att återskapa lönsamhet i SAS koncernen.



## SAS koncernens trafikutveckling

### Trafikutveckling för europeiska flygbolag (AEA)

Bland de europeiska flygbolagen inleddes flygtrafiken 2004 svagt men den förbättrades gradvis under den senare delen av det första kvartalet och under andra kvartalet. Tillväxten var i början av det tredje kvartalet stark men mattades sedan av något. Den interkontinentala trafiken (RPK) har haft en god utveckling jämfört med föregående år och steg under perioden januari-september med 12%. Det är framför allt trafiken till/från Asien som har haft en god tillväxt. Kapaciteten har samtidigt ökat och steg mer än trafiken under det tredje kvartalet resulterande i sämre kabinfaktor. På vissa destinationer råder överkapacitet. Också Europatrafiken har gradvis förbättrats och steg under samma period med 7%, men kabinfaktorn har försämrats under augusti och september.

Den totala internationella trafiken (RPK) inom AEA steg under januari-september med 10% jämfört med 2003. Under samma period ökade kapaciteten (ASK) med nästan 8% vilket medförde att kabinfaktorn stigit med nästan 2 procentenheter till 76%.

### SAS koncernens trafikutveckling

SAS koncernens trafik (RPK) steg under januari-september med 9,1%. Kapaciteten steg under samma period med 8,0% och kabinfaktorn med 0,7 procentenheter till 64,8%. Den största trafikökningen har skett inom den europeiska och den interkontinentala trafiken. Under det tredje kvartalet fortsatte trafiken att stiga med 5,8% men något mindre än förväntat. Kapaciteten steg samtidigt med 7,9% vilket medförde att kabinfaktorn sjönk med 1,3 procentenheter till 67,8%. Den lägre tillväxten förklaras av svag tillväxt inom den europeiska trafiken samt svensk inrikes- trafik.

Bland SAS koncernens flygbolag steg Blue1's trafik med 84,9% under januari-september jämfört med föregående år. Den stora ökningen beror på nyöppnade linjer till Europa, tre nya inrikeslinjer i Finland samt ökad andel av trafiken mellan Finland och Skandinavien. Spanairs trafik ökade med 12,2%. Spanair har under året utökat sin kapacitet på de längre linjerna till Kanarieöarna samt öppnat en ny linje mellan Barcelona och Sevilla. Widerøes och Braathens trafik ökade under januari-september med 11,2% respektive 13,9%.

Den interkontinentala trafiken har haft en bra utveckling under 2004 och steg under januari-september med 8,5% och kabinfaktorn ökade med 5,9 procentenheter till 81,7%. Ökningstakten på Asientrafiken har dämpats något under det tredje kvartalet till följd av att trafiken under 2003 började normalisera sig efter SARS- epidemin och kriget i Irak. Totalt transporterades 1 123 000 passagerare på de interkontinentala linjerna under januari-september, vilket är det högsta antalet transporterade passagerare någonsin för SAS koncernen. Under det tredje kvartalet har framför allt trafiken till/från USA haft en positiv utveckling med en kabinfaktor på i genomsnitt 85%.

Den europeiska trafiken (inklusive spansk inrikes) steg under januari-september med 13,5%. Kapaciteten steg med 17,3% vilket gjorde att kabinfaktorn var 2,0 procentenheter lägre än föregående år. Det är framför allt Scandinavian Airlines europatrafik till/från Köpenhamn som haft en lägre tillväxt än förväntat, speciellt under det tredje kvartalet.

SAS koncernens trafik inom Skandinavien har trots mycket stor överkapacitet och hård konkurrens stigit med 1,5% under januari-september. Kabinfaktorn har samtidigt förbättrats med 1,5 procentenheter. Dansk inrikestrafik har haft den starkaste utvecklingen och steg under perioden med 9,0% och under det tredje kvartalet med 13,6% i kombination med kraftigt förbättrad kabinfaktor. Den intraskandinaviska trafiken har också haft en god utveckling och steg med 4,7% under januari-september. Norsk inrikestrafik steg under januari-september med 2,8% och kabinfaktorn förbättrades med 2,7 procentenheter till 58,8%. Under det tredje kvartalet steg trafiken med 5,1% och kabinfaktorn med 4,8 procentenheter till 62,0%. SAS Braathens och Widerøe har en stabil marknadsandel på den norska marknaden. Trafiken på svensk inrikes har utvecklats svagt och sämre än förväntat. Trafiken sjönk under perioden januari-september med 4,4%. Kabinfaktorn sjönk med 2,0 procentenheter till 59,1%. Scandinavian Airlines marknadsandel har minskat något på svensk inrikestrafik och är cirka 60%.

	Jul-Sep 2004	Förändring mot f.g. år	Jan-Sep 2004	Förändring mot f.g. år
<b>SAS koncernen</b>				
Antal passagerare (000)	<b>8 591</b>	3,2%	<b>24 708</b>	5,2%
Passagerarkilometer (milj)	<b>9 198</b>	5,8%	<b>25 189</b>	9,1%
Sätetilometer (milj)	<b>13 557</b>	7,9%	<b>38 864</b>	8,0%
Kabinfaktor	<b>67,8%</b>	-1,3 p.e.	<b>64,8%</b>	+0,7 p.e.

	Trafikutveckling per linjeområde			
	Jul-Sep04 vs Jul-Sep03		Jan-Sep04 vs Jan-Sep03	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	1,5%	1,9%	8,5%	0,7%
Europa	10,5%	16,9%	13,5%	17,3%
Intra-Skandinavien	1,9%	-4,5%	4,7%	1,4%
Danmark (inrikes)	13,6%	-0,7%	9,0%	-7,5%
Norge (inrikes)	5,1%	-3,0%	2,8%	-1,8%
Sverige (inrikes)	-7,5%	-3,4%	-4,4%	-1,1%

Januari-September	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Kabinfaktor (%)	Förändring i kabinfaktorn
<b>SAS koncernen</b>	<b>9,1%</b>	<b>8,0%</b>	<b>64,8%</b>	<b>+0,7 p.e.</b>
Scandinavian Airlines	6,4%	5,5%	66,7%	+0,6 p.e.
Spanair	12,2%	13,4%	61,4%	-0,7 p.e.
Braathens	13,9%	5,2%	64,1%	+4,9 p.e.
Widerøe	11,2%	10,0%	53,4%	+0,5 p.e.
Blue1	84,9%	74,6%	49,6%	+2,8 p.e.

### Capacity & utilization focus

SAS koncernen bedömer att överkapaciteten i flygmarknaden är mycket stor och att detta är huvudförklaringen till den svaga lönsamhet som hela branschen uppvisar.

Från december och framåt kommer SAS koncernens olika flygbolag och främst Scandinavian Airlines Sverige, Scandinavian Airlines Danmark samt SAS Braathens att genomföra vissa anpassningar i kapaciteten (ASK) med cirka 4% netto huvudsakligen genom justeringar av frekvenser och mindre ändringar i nätverket. Genom omallokering och justeringar i trafiksystemet kan cirka 10 fler flygplan än tidigare frigöras så att utnyttjandegraden ökar. Åtgärderna med syfte att öka utnyttjandegraden underlättas av etableringen av de tre nationella enheterna. Dessa aktiviteter är inte av strukturell karaktär och ingår inte i Turnaround 2005. Resultateffekten uppgår till 400-500 MSEK netto och har som mål att skapa en balans mellan utbud och efterfrågan och bidra till minskad överkapacitet. SAS koncernen beräknar att ASK under 2005 kommer att minska med 1,5% för koncernen och med 4,5% för Scandinavian Airlines (inklusive Braathens) jämfört med 2004.

## Ekonomisk utveckling

### Förvärv

I januari 2004 förvärvades ytterligare 21% av aktierna i Spanair SA respektive Aerolineas de Baleares. SAS koncernens innehav uppgår därefter till 95%. Köpeskillingen var totalt 73,5 MEUR och goodwill vid förvärven i båda företagen uppgick till 64,7 MEUR.

### Januari-September 2004

I SAS koncernens resultaträkning för januari-september 2003 ingick Scandinavian IT Group som avyttrades den 31 december 2003 och Travellink, där 10% av aktierna avyttrades i december 2003. I september 2003 förvärvades Maersk Air Maintenance Estonia AS. För jämförelse mot 2003 korrigeras för detta under begreppet ej jämförbara enheter.

Nettoeffekten av valutaförändringar mellan perioden januari-september 2003 och 2004 var -41 MSEK. Effekten är -1 304 MSEK på omsättningen, 1 614 MSEK på rörelsekostnaderna samt -351 MSEK på finansnettot.

SAS koncernens omsättning uppgick till 43 133 (43 930) MSEK, en minskning med 797 MSEK eller 1,8%. Justerat för ej jämförbara enheter, 132 MSEK samt valutaeffekter, -1 304 MSEK, ökade koncernens omsättning med 1,5% eller 639 MSEK. Passagerartrafiken (RPK) ökade totalt med 9,1% i koncernens flygbolag. I Scandinavian Airlines ökade trafiken med 6,4% medan yelden valutajusterat minskade med 13% jämfört med samma period 2003.

Personalkostnaderna minskade med 1 847 MSEK eller 11,2% och uppgick till 14 623 (16 470) MSEK. Här ingår omstrukturingskostnader med 139 (155) MSEK. Med hänsyn till ej jämförbara enheter, valutakurseffekt samt omstrukturingskostnader var personalkostnaderna 9,7% lägre än föregående år.

Personalantalet (heltidstjänster, FTE), i SAS koncernen minskade med 6,5%. I jämförbara enheter minskade personalantalet med 3,1%, vilket är en nettoeffekt av genomförandet av Turnaround 2005 och ökad volym inom många enheter.

Koncernens övriga rörelsekostnader ökade med 795 MSEK, eller 3,2% till 25 308 MSEK.

I övriga rörelsekostnader ingår koncernens kostnad för flygbränsle som uppgick till 4 521 (3 629) MSEK. Bränslekostnaden har ökat med 892 MSEK varav cirka 200 MSEK avser ökad volym. Valutaeffekten på flygbränsle var positiv med 338 MSEK. Marknadspiset (dagsnotering) på bränsle var under januari-september 2004 i genomsnitt 28% högre än föregående år.

Rörelseresultatet före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR, blev 3 202 (2 947) MSEK.

Leasingkostnaderna var trots ett antal sale lease back-affärer, rensat för valutaeffekter på 49 MSEK, lägre än föregående år och uppgick till 2 022 MSEK. Kostnadsminskningen beror i huvudsak på gynnsammare hyresvillkor på marknaden och avyttring av överskottsflygplan.

Resultatandelar i intresseföretag uppgick till 113 (56) MSEK. Förbättringen mellan 2003 och 2004 utgörs dels av korrigerande av föregående års resultat då slutliga årsredovisningar erhållits samt förbättrade resultat i British Midland samt intressebolag i Rezidor SAS Hospitality. Avskrivning på goodwill ingår med 16 (11) MSEK.

Resultat före realisationsvinster, omstrukturingskostnader samt poster av engångskaraktär uppgick till -1 469 (-1 806) MSEK.

Koncernens resultat från försäljning av flygplan och byggnader, uppgick under januari-september till 79 (745) MSEK och omfattar sale and leaseback av fyra deHavilland Q400, två Airbus A340, två Airbus A320 och tre Boeing 767 samt försäljning av fyra Boeing 737 och två Fokker F28. Föregående år avyttrades fastigheter med en realisationsvinst om 607 MSEK.

Koncernens aktieinnehav i Flygtaxi Sverige AB avyttrades under andra kvartalet med en realisationsvinst om 3 MSEK.

Koncernens finansnetto uppgick till -766 (-378) MSEK. Räntenetto blev -733 (-696) MSEK. Valutaeffekten var -33 (318) MSEK.

Resultat efter finansiella poster uppgick till -1 526 (-1 225) MSEK.

Förändringen i resultat efter finansiella poster beror på:	
Valutaeffekt	-41
Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR	154
Leasingkostnader och avskrivningar	219
Resultatandelar i intresseföretag	57
Räntenetto	-37
<b>Realisationsvinster och nedskrivningar</b>	<b>-653</b>
Summa förändringar	-301

### Tredje kvartalet 2004

Koncernens resultat före realisationsvinster och poster av engångskaraktär blev för tredje kvartalet positivt med 153 (116) MSEK.

Koncernens omsättning uppgick till 15 423 (14 920) MSEK, en ökning med 503 MSEK eller 3,4%. Med hänsyn till valutaeffekt, -188 MSEK, samt omsättning i jämförbara enheter, ökade omsättningen med 5,0%.

Koncernens passagerartrafik ökade med 5,8%. I Scandinavian Airlines var ökningen 2,6% men yelden sjönk med 7,0% under kvartalet.

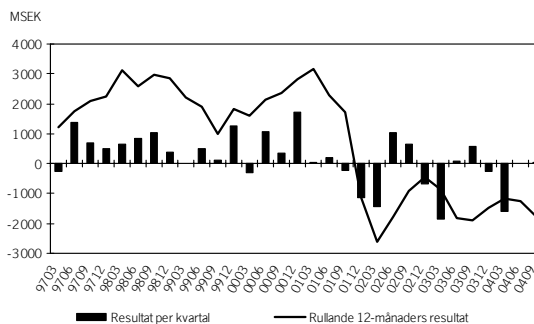
Rörelsekostnaderna inklusive personalkostnader, uppgick till 13 670 (13 183) MSEK. Rensat för valutaeffekter, jämförbara enheter samt omstrukturingskostnader var rörelsekostnaderna 5,8% högre än föregående år, främst beroende på ökade volymer och högre bränslekostnader. Bränslekostnaden har ökat med 480 MSEK varav cirka 100 MSEK avser ökad volym. Valutaeffekten på flygbränsle var positiv med 88 MSEK. Marknadspiset (dagsnotering) på bränsle var under juli-september 2004 i genomsnitt 64% högre än föregående år. De ökade bränslekostnaderna har delvis kompensats av bränsletillägg.

EBITDAR uppgick för tredje kvartalet till 1 753 (1 737) MSEK.

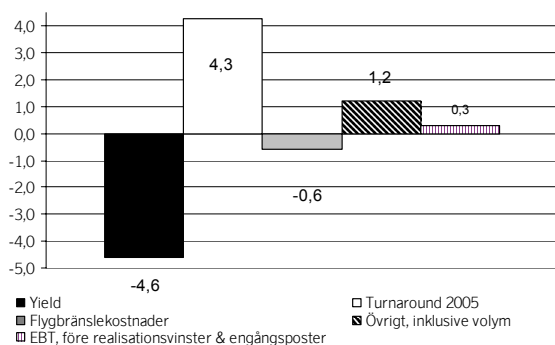
Under tredje kvartalet var realisationsresultat vid flygplanstransaktioner -32 (3) MSEK. Under tredje kvartalet föregående år avyttrades även kontorsfastigheter i Köpenhamn, med en realisationsvinst om 556 MSEK.

Resultat efter finansiella poster uppgick till 57 (564) MSEK.

### Resultat efter finansiella poster



## Förändring av resultat jämfört med 2003



## SAS koncernens Turnaround 2005

SAS koncernen har genomfört stora kostnadsreduktioner som syftar till att långsiktigt stärka SAS koncernens konkurrenskraft på samtliga trafikflöden i nivå med andra effektiva aktörer. Samtliga åtgärder har samlats under begreppet Turnaround 2005 som kommer att sänka SAS koncernens kostnader med 14 miljarder SEK och sänka Scandinavian Airlines totala enhetskostnad med 25-40% beroende på trafikström. Förändringen ger resultat och Scandinavian Airlines enhetskostnad för perioden juli-september 2004 har sjunkit med 26% (justerad för valutaeffekter och ökade bränslekostnader) jämfört med början av 2003.

SAS koncernen har som utgångspunkt för Turnaround 2005 analyserat samtliga trafikflöden som koncernens flygbolag flyger på. I analysen har också gjorts uppskattningar av den enhetsintäkt (yield) som bedöms som långsiktigt uthållig för att den mest effektiva aktören ska kunna ge en acceptabel avkastning till sina aktieägare. Yelden har för perioden juli-september sjunkit med 7,0% (valutajusterat) som en följd av konkurrens och överkapacitet på marknaden och är på vissa trafikströmmar på en nivå som gör det svårt för samtliga aktörer att ge en rimlig avkastning till sina aktieägare. Branschens kabinfaktorer i Skandinavien och Europa har hittills på grund av stor överkapacitet varit lägre än det som var förväntat inom Turnaround 2005. Kombinerat med de extremt höga flygbränslepriserna är det svårt för branschens operatörer att nå acceptabel lönsamhet.

### SAS koncernens kostnadsreduktioner i Turnaround 2005

(Miljarder, SEK)	Resultateffekt		Nivåeffekt	
	30SEP	30SEP	30SEP	Totalt
Overheadfunktioner (koncern & Scandinavian Airlines)		2,0		2,1
Scandinavian Airlines (inkl Braathens)		5,3		7,5
Airline Support Businesses				
Scandinavian Ground Handling (SGS)		0,8		1,0
SAS Technical Services (STS)		1,6		1,6
Totalt Scandinavian Airlines och Airline Support Businesses	6,6		9,7	12,2
Subsidiary Airlines & Hotels (exkl Braathens)	1,3	1,6		1,8
<b>Totalt</b>	<b>7,9</b>	<b>11,3</b>		<b>14,0</b>

Effekterna från de beslutade kostnadsåtgärderna har givit och kommer att ge följande påverkan på resultatet inklusive nytecknade löne- och ersättningsnivåer (miljarder SEK):

	Helårsresultateffekt
2003	3,6
2004	6,0
2005	3,8
2006	0,6
<b>Total</b>	<b>14,0</b>

### Uppföljning av Turnaround 2005

Per den 30 september 2004 hade aktiviteter motsvarande 11,3 miljarder SEK implementerats vilket motsvarar 81% av de totala åtgärderna mot planerade 79%. De positiva resultateffekterna av åtgärderna inom Turnaround 2005 under januari-september 2004 uppgick till cirka 4,3 miljarder SEK jämfört med samma period 2003. Specifikt för det tredje kvartalet uppgick resultateffekterna till 1,6 miljarder SEK jämfört med samma period 2003.

### Overheadfunktioner (koncern & Scandinavian Airlines)

Åtgärderna har omfattat effektiviseringar inom koncernens och Scandinavian Airlines overheadfunktioner. Genom försäljningen av Scandinavian IT Group till CSC minskar IT-kostnaderna med drygt 400 MSEK på årsbasis i de olika enheterna i koncernen. Totalt avvecklades 800 årstjänster under 2003 och under 2004 har ytterligare 900 årstjänster avvecklats. Totalt uppgår åtgärderna inom overheadfunktionerna till 2,1 miljarder SEK varav cirka 800 MSEK avser ej personalrelaterade kostnader, för konsulter, IT m.m.

### Scandinavian Airlines

Nytt trafikprogram, uppdelning av Scandinavian Airlines verksamhet i tre produktionsbaser och förändrade kollektivavtal har givit förutsättningar för betydande effektiviseringar. Flygplansutnyttjandet har ökat till 8,2 tim/dag under 2004 (12 månader rullande). Målsättning att öka produktiviteten för både kabinpersonal och piloter med cirka 40% till 700-750 blocktimmar per år står fast. Nuvarande förutsättningar avseende bland annat trafikprogram och flottförutsättningar gör att målsättningarna inte går att nå fullt ut under 2005. Målsättningen beräknas uppnås först under 2006. Antalet blocktimmar under 2005 beräknas för piloterna bli cirka 600-650 och 650-700 för kabinpersonalen. Under den rullande 12-månadersperioden (oktober 2003-september 2004) uppgick blocktimmar för piloter och kabinpersonal till 532 respektive 556 timmar. Övertalighet hanteras i en kombination av uppsägningar, pensioner och tjänstledigheter.

Av de kollektivavtal som tecknades under det första kvartalet svarade piloter och kabinpersonal för besparingar på 1,2 miljarder SEK. Förändringarna som gäller från 1 april 2004 innebär bland annat reducerade traktamenten och lägre lönenivå. Inom distribution och försäljning förenklas callcenterstrukturen och antalet callcenter reduceras. Målsättningen om 40% andel internetbokningar kommer sannolikt inte att uppnås under 2005 på grund av att flera av Scandinavian Airlines största kunder föredrar att lägga ut hela sitt Travel Management till resebyråer samt något längre utvecklingstid av Scandinavian Airlines nya hemsida.

Scandinavian Airlines i Norge ingår nu tillsammans med Braathens i det nya bolaget SAS Braathens och har nu ett gemensamt kostnadsprogram som redovisas under Scandinavian Airlines total. Åtgärderna inom Scandinavian Airlines (inklusive Braathens) uppgår totalt till 7,5 miljarder SEK.

### Airlines Support Businesses

Inom SAS Ground Services har en stor del av besparingarna kommit från ökad automatisering vid check-in och ökad effektivitet inom passagerarservice. Målsättningen är bland annat att öka den totala andelen self service check-in till 60% år 2005 bland Scandinavian Airlines kunder. Kollektivavtalen som slöts i mars 2004 fram till 2006 innebär sänkta ersättningsnivåer till ett värde av 0,2 miljarder SEK. Av övertaligheten inom SAS Ground Services har 670 heltidstjänster awecklats per sista september. Åtgärderna inom SAS Ground Services uppgår totalt till 1 miljard SEK.

SAS Technical Services har genomfört åtgärder uppgående totalt till 1,6 miljarder SEK. Strukturförändringar har medfört att ett stort antal heltidstjänster effektiviseras. Effektiviseringarna realiserades bland annat genom att Scandinavian Airlines piloter från augusti 2003 genomför PFI (Pre Flight Inspection). Under 2003 infördes också ett nytt driftsupplägg för tekniskt underhåll. Effektiviseringar inom den övriga verksamheten har medfört att tungt tekniskt underhåll flyttats från Shannon, Irland, till Oslo/Gardermoen. Kollektivavtalen som slöts i mars 2004 fram till 2006 innebär sänkta ersättningsnivåer till ett värde på 0,1 miljarder SEK.

### Subsidiary Airlines & Hotels

Braathens ingår från oktober 2004 tillsammans med Scandinavian Airlines i Norge i det nya bolaget SAS Braathens. Braathens kostnadsåtgärder inom Turnaround 2005 redovisas därför under Scandinavian Airlines total.

Inom flygbolagen i Subsidiary Airlines och affärsområdet Hotels har besparingar på drygt 1,8 miljarder SEK identifierats. Åtgärderna förväntas nå full effekt år 2005 varav 1,6 miljarder SEK under 2004. Widerøe har genomfört i stort sett hela sitt Turnaroundprogram på 0,3 miljarder SEK. Spanair har genomfört 0,9 miljarder SEK av sitt program på 1,1 miljarder SEK. Rezidor SAS Hospitality och Blue1 har genomfört båda effektiviseringar uppgående till 150 MSEK vardera.

### Reduktion av heltidstjänster (FTE)

Inom Turnaround 2005 har det identifierats en övertalighet på totalt 6 000 heltidstjänster. Av dessa har 3 820 heltidstjänster awecklats (personalen har lämnat SAS koncernen) fram till och med september 2004 (450 inom koncerngemensamma funktioner, 2 200 inom Scandinavian Airlines, 1 170 inom Airline Support Businesses).

### Omstruktureringskostnader

SAS koncernen har valt att hålla ett högt tempo i Turnaround 2005-arbetet och omstruktureringskostnader har uppstått under 2002-2003. Omstruktureringskostnaderna avseende Turnaround 2005 under 2004 förväntas bli begränsade. Integreringen av Scandinavian Airlines och Braathens i SAS Braathens i Norge samt vissa förändringar i Sverige förväntas medföra omstruktureringskostnader under senare delen av 2004 i storleksordningen ett par hundra miljoner SEK, men med mycket små kassaeffekter. Under 2004 har omstruktureringskostnaderna uppgått till 139 MSEK för reduktioner av SAS Commuters administrativa personal samt övertalighet på huvudkontoret i Frösundavik.

### Långsiktiga effekter från de nya kollektivavtalen

Utöver ovan beskrivna ändringar i kollektivavtalen ingick Scandinavian Airlines avtal som förenklar och säkrar färre lönesteg för kabinanställda och piloter. Stegen har reducerats till cirka tio nivåer, vilket har en ytterligare långsiktig effekt.

### Harmonisering av affärsstrukturen och den legala strukturen

Under 2001 infördes en gemensam aktie genom etablerandet av SAS AB, SAS koncernens moderbolag. Under 2002 infördes en tydligare affärsstruktur med fem individuella affärsområden. Strukturen baseras på konceptet decentralisering, resultatansvar och transparens. SAS koncernens erfarenheter från etableringen av SAS AB och den reviderade affärsstrukturen har varit positiva.

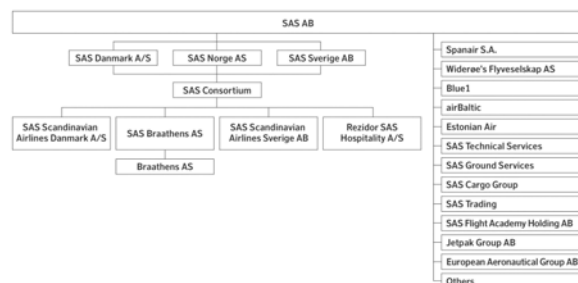
Som tidigare kommunicerats har SAS koncernens legala struktur inte fullt återspeglat affärsstrukturen. För att förbättra förutsättningarna för en lönsam och konkurrenskraftig tillväxt initierade SAS koncernen år 2003 en process för att harmonisera den legala strukturen med affärsstrukturen. Detta skedde genom ett antal olika steg, som började med överföringen av medarbetare inom koncernledningen och Corporate Functions från SAS Konsortiet till SAS AB under november 2003 och fortsatte med överföringen av ett antal dotterföretag från SAS Konsortiet till SAS AB, på marknadsvillkor, under december 2003, vilket beskrevs i bokslutskommunikén 2003.

I samband med överföringen av dotterföretagen utfärdade SAS AB en garanti (irrevocable undertaking) för att garantera SAS Konsortiets nuvarande och framtida räntebärande åtaganden, leasingåtaganden och andra finansiella åtaganden.

Därutöver har affärsenheterna SAS Ground Services, SAS Technical Services, SAS Trading och SAS Business Opportunities bolagiserats per den 1 oktober och är numera helägda dotterföretag till SAS AB.

Per den 1 oktober 2004 överfördes även affärsrisken och resultatet av SAS Konsortiets affärsverksamhet i Scandinavian Airlines, med undantag av den interkontinentala verksamheten, från SAS Konsortiet till tre av SAS Konsortiet helägda dotterföretag; SAS Braathens AS, SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S och SAS Scandinavian Airlines Sverige AB. Braathens AS är ett helägt dotterföretag till SAS Braathens AS. Det är fortsatt SAS Konsortiet och Braathens som utför flygverksamheten.

Den uppdaterade legala strukturen per den 1 oktober 2004 (se nedan) och garantin (irrevocable undertaking) från SAS AB kan laddas ned under Investor Relations, från SAS koncernens hemsida. [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)



### Finansiell ställning

SAS koncernens likvida medel per 30 september 2004 uppgick till 7 607 (7 483) MSEK. Utöver likvida medel hade SAS koncernen outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgående till 4 300 MSEK. Under 2004 har befintliga bilaterala bankfaciliteter på 144 MUSD förlängts ett år. Övriga faciliteter på 150 MUSD har förlängts. Vidare har ytterligare en bilateral facilitet om 500 MSEK upptagits. I maj 2004 ersattes en Revolving Credit Facility på 700 MUSD med en nytecknad lånefacilitet om 400 MEUR med löptid till 2007.

SAS koncernens program för kapitalfrigörelse har fortsatt under 2004. Under årets nio första månader har SAS koncernen sålt fyra Boeing 737-800 samt två Fokker F28 som var överskottsflygplan. Koncernen har också gjort sale & lease-back av fyra deHavilland Q400, två Airbus A340 och två Airbus A320 samt tre Boeing 767-300 som en del av kapitaloptimeringen. Totalt ger detta ett försäljningsvärde på 4 075 MSEK.

Den finansiella nettoskulden har sedan mars 2004 förbättrats med 1 443 MSEK och uppgick till 18 834 (19 375) MSEK. SAS koncernens finansiella ställning och beredskap bedöms som tillräcklig för att genomföra åtgärderna inom Turnaround 2005. Moody's nedgraderade SAS kreditvärdighet i maj från Ba3 till B1 för företagets "senior implied rating" och ändrade utsikterna i augusti till "negativa" från "stabila".

Soliditeten per 30 september var 20% (22%). SAS koncernen har som målsättning att upprätthålla en skuldsättningsgrad som långsiktigt medger att SAS koncernen anses som en attraktiv låntagare. SAS koncernens målsättning är en soliditet på minst 30% samt att skuldsättningsgraden högst ska uppgå till 50%. De finansiella målen ska nås genom en kombination av åtgärderna inom Turnaround 2005 tillsammans med programmet för kapitalfrigörelse.

Programmet för kapitalutnyttjande pågår med fokus på flygplan, flygmotorer, reservdelar och vissa byggnader.

## Investeringar

	Jul-Sep		Jan-Sep	
	2004	2003	2004	2003
Scandinavian Airlines	239	124	785	804
Subsidiary & Affiliated Airlines	79	119	877	1 015
Airline Support Businesses	70	159	273	412
Airline Related Businesses	127	24	140	126
Hotels	145	112	243	394
Koncerngemensamma funktioner och eliminerings	12	208	689	234
SAS koncernen	672	746	3 007	2 985

## Flygplan i fast beställning under perioden 2004-2007:

		Okt-Dec	Jan-Dec	Jan-Dec	Jan-Dec
SAS koncernen	Total	2004	2005	2006	2007
CAPEX (MUSD)	233	0	9	93	131
Antal flygplan	6	0	0	2	4

SAS koncernen har under ett flertal år haft stora övärden i flygplansflottan. Övärdenas storlek beror i huvudsak på marknadsvärdet för flygplan, vald avskrivningstakt, samt växelkursen SEK/USD. Beroende på lägre marknadspriser och att växelkursen SEK/USD förändrats har SAS koncernen för närvarande ett mindre övärde. Redovisat värde för koncernens flygplansflotta översteg per 30 september 2004 marknadsvärdet med cirka 600 MSEK. Undervärdet bedöms inte vara långsiktigt.

## SAS koncernens totala flygplansflotta 30 september 2004:

Flygplanstyp	Ägda	Inhyrda	Totalt	Uthyrda	Order
Airbus A330/340-300	6	5	11		
Airbus A320/A321-200	8	19	27		4
Boeing 767-300		3	3		3
Boeing 737	30	50	80		5
Boeing 717		4	4		2
Douglas MD-81/82/83/87	31	61	92		5
Douglas MD-90	8		8		
Avro RJ-85/100		9	9		
Fokker F28	1		1		
Fokker F50	7	1	8		2
deHavilland Q100-400	17	37	54		
SAAB 2000		5	5		
<b>Total</b>	108	194	302	15	6

Fördelning av koncernens flotta per flygbolag:

Scandinavian Airlines	91	92	183	14	6
Spanair		54	54		
Braathens	1	20	21	1	
Widerøe	16	14	30		
Blue1		14	14		
<b>Total</b>	108	194	302	15	6

Genomsnittsåldern på SAS koncernens flygplansflotta per 30 september 2004, var 8,7 år. Genomsnittsåldern på den ägda flottan var 8,7 år.

## Säkring av valuta och bränsle

SAS koncernen har säkrat cirka 60% av USD-underskottet under en 12 månadersperiod varav en del är säkrat med takoptioner. Av den förväntade flygbränsleförbrukningen under perioden oktober 2004 till mars 2005 har koncernen säkrat 50% till ett genomsnittligt pris på cirka 420 USD/MT och i genomsnitt 10% av förbrukningen under det andra och tredje kvartalet 2005. Marknadsnoteringarna var i slutet av oktober cirka 530 USD/ton.

## Medelantal anställda i SAS koncernen (FTE)

	Jul-Sep		Jan-Sep	
	2004	2003	2004	2003
Scandinavian Airlines	7 941	9 037	8 110	9 202
Subsidiary & Affiliated Airlines	7 215	7 175	7 010	7 076
Airline Support Businesses	11 663	11 823	11 392	11 807
Airline Related Businesses	865	2 092	858	2 132
Hotels	4 661	3 431	4 243	3 426
Koncerngemensamma funktioner	828	1 087	903	1 116
SAS koncernen	33 173	34 645	32 516	34 759

## Redovisningsprinciper

SAS ABs och koncernens delårsbokslut har upprättats enligt Redovisningsrådets rekommendationer (RR20). Redovisningsprinciperna är desamma som användes i den senaste årsredovisningen.



## Moderbolaget SAS AB

Resultat efter finansiella poster var för perioden 932 (-66) MSEK. Tillgänglig likviditet för SAS AB uppgick per 30 september till 1 MSEK jämfört med 1 MSEK vid årets början.

Antal aktieägare i SAS AB uppgick till 21 627 per 30 september 2004. Medelantal anställda i SAS AB per 30 september 2004 uppgick till 157 (1) personer.

Resultaträkning (MSEK)	Januari – September	
	2004	2003 *
Omsättning	17	-
Personalkostnader	-159	-12
Övriga rörelsekostnader	-174	-7
Rörelseresultat före avskrivningar	-316	-19
Avskrivningar	-1	-
Resultat vid försäljning av aktier i dotterföretag	1 403	-
Rörelseresultat	1 086	-19
Finansnetto	-154	-47
Resultat efter finansiella poster	932	-66
Skatt	-	-
Resultat efter skatt	932	-66

\* Per 1 november 2003 överfördes vissa koncerngemensamma funktioner i SAS AB.

Balansräkning (MSEK)	30 Sep	31 Dec
	2004	2003
Anläggningstillgångar	11 350	8 418
Omsättningstillgångar	135	4
Summa tillgångar	11 485	8 422
Eget kapital	3 237	2 304
Långfristiga skulder	7 989	6 028
Kortfristiga skulder	259	90
Summa eget kapital och skulder	11 485	8 422

### Förändring i eget kapital

(MSEK)	Aktie- kapital	Bundna reserver	Fritt eget kap	Summa eget kap
Ingående balans 1 jan 2003	1 645	180	41	1 866
Årets resultat			439	439
Eget kapital 31 dec 2003	1 645	180	480	2 305
Förskjutningar mellan fritt och bundet eget kapital		22	-22	
Årets resultat			932	932
Eget kapital 30 sep 2004	1 645	202	1 390	3 237

## Utsikter för helåret 2004

SAS koncernen har i andra kvartalsrapporten, meddelat ett förväntat negativt resultat före skatt och poster av engångskaraktär för helåret 2004.

Till följd av stor överkapacitet på många marknader och kraftig prispress har yelden (enhetsintäkten), framför allt för Scandinavian Airlines, sjunkit under det första halvåret jämfört med föregående år. Yieldnedgången har efter ett antal åtgärder stabiliserats från juni och framåt. De övriga flygbolagen har utvecklats enligt förväntan.

Flygbränslepriserna har under året stigit till mycket höga nivåer. Från och med tredje kvartalet kompenseras kostnadsökningen av bränsletillägg på flygbiljetterna.

Passagerarvolymerna har under hösten varit svagare än förväntat främst beroende på stor överkapacitet, men också svagare efterfrågan, speciellt på europalinjerna. SAS koncernen har därför initierat "Capacity and Utilization focus". Målsättningen med programmet är att ytterligare öka flygplansutnyttjandet genom att optimera nätverket och därmed också reducera kapaciteten på linjer som ej är strategiskt viktiga.

Turnaround 2005 går planenligt och har resulterat i och kommer fortsätta att resultera i kraftiga enhetskostnadsförbättringar i samtliga flygbolag i SAS koncernen.

Sammantaget gör detta att styrelsens och ledningens utsikter från 11 augusti om ett negativt resultat före skatt och poster av engångskaraktär för helåret 2004 kvarstår.

Stockholm den 2 november 2004  
SAS AB

Jørgen Lindegaard  
Verkställande direktör och koncernchef

## Granskningsrapport

Vi har översiktligt granskat denna delårsrapport enligt den rekommendation som FAR utfärdat. En översiktlig granskning är väsentligt begränsad jämfört med en revision.

Det har inte kommit fram något som tyder på att delårsrapporten inte uppfyller kraven enligt börs- och årsredovisningslagarna.

Stockholm den 2 november 2004  
Deloitte & Touche AB

Peter Gustafsson  
Auktoriserad revisor

# SAS koncernen

## Resultat i sammandrag

(MSEK)	Juli-September		Januari-September		Oktober-September	
	2004	2003	2004	2003	2003-2004	2002-2003
Omsättning	15 423	14 920	43 133	43 930	56 957	60 639
Personalkostnader	-4 665	-5 165	-14 623	-16 470	-20 080	-22 781
Övriga rörelsekostnader	-9 005	-8 018	-25 308	-24 513	-32 861	-33 579
<b>Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>1 753</b>	1 737	<b>3 202</b>	2 947	<b>4 016</b>	4 279
Leasingkostnader flygplan	-705	-729	-2 022	-2 280	-2 677	-3 167
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>1 048</b>	1 008	<b>1 180</b>	667	<b>1 339</b>	1 112
Avskrivningar	-703	-773	-2 136	-2 306	-2 876	-3 112
Resultatandelar i intresseföretag	19	4	113	56	96	-16
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	0	0	3	0	654	-13
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-32	559	79	745	-17	884
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>332</b>	798	<b>-761</b>	-838	<b>-804</b>	-1 145
Resultat från övriga aktier och andelar	1	0	1	-9	9	-169
Finansnetto	-276	-234	-766	-378	-976	-594
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>57</b>	564	<b>-1 526</b>	-1 225	<b>-1 771</b>	-1 908
Skatt	32	196	301	369	-63	739
Minoritetsandelar	-21	-61	-11	22	17	51
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>68</b>	699	<b>-1 236</b>	-834	<b>-1 817</b>	-1 118
Resultat per aktie (SEK) <sup>1</sup>	<b>0,41</b>	4,25	<b>-7,51</b>	-5,07	<b>-11,05</b>	-6,80

Resultaträkning med ytterligare kostnadsspecificeringar finns tillgänglig på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

<sup>1)</sup> Resultat per aktie är beräknat på 164 500 000 utestående aktier (RR18). Eftersom SAS koncernen inte har några options-, konvertibel- eller aktieprogram kan utspädning inte förekomma.

## Segmentrapportering: resultat per affärsområde

Resultaträkning Januari - September	Scandinavian Airlines		Subsidiary & Affiliated Airlines		Airline Support Businesses		Airline Related Businesses		Hotels		Koncern-gemensamt & elimineringsar		SAS koncernen	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Extern försäljning	20 941	22 908	13 573	13 275	3 319	3 244	1 830	1 864	3 166	2 537	304	102	43 133	43 930
Försäljning mellan rörelsegrenar	1 028	1 143	213	224	6 932	7 173	349	1 707	71	69	-8 593	-10 316	0	0
<b>Total omsättning</b>	<b>21 969</b>	24 051	<b>13 786</b>	13 499	<b>10 251</b>	10 417	<b>2 179</b>	3 571	<b>3 237</b>	2 606	<b>-8 289</b>	-10 214	<b>43 133</b>	43 930
Personalkostnader	-5 217	-6 026	-2 929	-3 013	-4 416	-4 634	-321	-1 016	-1 191	-1 086	-549	-695	-14 623	-16 470
Övriga kostnader	-16 136	-17 025	-8 801	-8 653	-4 994	-5 389	-1 699	-2 318	-2 021	-1 604	8 343	10 476	-25 308	-24 513
<b>EBITDAR per rörelsegren</b>	<b>616</b>	1 000	<b>2 056</b>	1 833	<b>841</b>	394	<b>159</b>	237	<b>25</b>	-84	<b>-495</b>	-433	<b>3 202</b>	2 947
Leasingkostnader flygplan	-852	-1 050	-1 309	-1 331	0	0	0	0	0	0	139	101	-2 022	-2 280
<b>EBITDA per rörelsegren</b>	<b>-236</b>	-50	<b>747</b>	502	<b>841</b>	394	<b>159</b>	237	<b>25</b>	-84	<b>-356</b>	-332	<b>1 180</b>	667
Avskrivningar	-964	-1 073	-429	-430	-355	-338	-116	-194	-126	-101	-146	-170	-2 136	-2 306
Resultatandelar i intresseföretag	46	49	48	0	0	0	0	0	22	9	-3	-2	113	56
Realisationsvinster	26	121	-90	36	0	0	0	0	1	4	145	584	82	745
<b>EBIT per rörelsegren</b>	<b>-1 128</b>	-953	<b>276</b>	108	<b>486</b>	56	<b>43</b>	43	<b>-78</b>	-172	<b>-360</b>	80	<b>-761</b>	-838
<b>Ofördelade resultatposter</b>														
Resultat från övriga aktier och andelar													1	-9
Finansnetto													-766	-378
Skatt på årets resultat													301	369
Minoritetsandelar													-11	22
<b>Resultat efter skatt</b>													<b>-1 236</b>	-834

# SAS koncernen

## Balansräkning

(MSEK)	30 September 2004	31 December 2003	30 September 2003	30 September 2002
Immateriella anläggningstillgångar	3 102	2 810	2 971	2 789
Materiella anläggningstillgångar	26 143	29 706	31 688	33 749
Finansiella anläggningstillgångar	11 215	10 252	10 424	10 109
Summa anläggningstillgångar	40 460	42 768	45 083	46 647
Omsättningstillgångar	1 335	1 286	1 474	1 475
Kortfristiga fordringar	9 593	8 155	9 879	10 207
Kassa, bank och kortfristiga placeringar	7 607	9 066	7 483	10 482
Summa omsättningstillgångar	18 535	18 507	18 836	22 164
<b>Summa tillgångar</b>	<b>58 995</b>	<b>61 275</b>	<b>63 919</b>	<b>68 811</b>
Eget kapital	11 943	13 134	13 798	15 414
Minoritetsintressen	42	112	149	-57
Avsättningar	4 269	4 888	4 340	5 606
Långfristiga skulder	20 281	20 855	22 520	23 080
Kortfristiga skulder	22 460	22 286	23 112	24 768
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>58 995</b>	<b>61 275</b>	<b>63 919</b>	<b>68 811</b>

## Förändring i eget kapital

(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Dec 2003	Jul-Sep 2003	Jan-Sep 2003	Jan-Sep 2002
Ingående balans	11 867	13 134	15 188	13 229	15 188	15 544
Förändring av omräkningsdifferens	8	45	-639	-130	-556	104
Effekt vid konsolidering av intresseföretag	-	-	-	-	-	-386
Resultat efter skatt	68	-1 236	-1 415	699	-834	152
<b>Utgående balans</b>	<b>11 943</b>	<b>11 943</b>	<b>13 134</b>	<b>13 798</b>	<b>13 798</b>	<b>15 414</b>
Eget kapital per aktie (SEK) <sup>1)</sup>	72,60	72,60	79,84	83,88	83,88	93,70

<sup>1)</sup> Beräknat på 164 500 000 utestående aktier. SAS koncernen har inte genomfört några återköpsprogram.

## Kassaflödesanalys

(MSEK)	Juli-September 2004		Januari-September 2004		Oktober-September 2003-04	
	2004	2003	2004	2003	2003-04	2002-03
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>						
Resultat efter finansiella poster	57	564	-1 526	-1 225	-1 771	-1 908
Avskrivningar	703	773	2 136	2 306	2 876	3 112
Resultat vid försäljning av anläggningstillgångar	32	-559	-82	-766	-645	-1 064
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	-105	-114	-147	-30	-363	237
Betald skatt	-13	-8	-39	-174	-144	-327
Kassaflöde från verksamheten	674	656	342	111	-47	50
Förändring av rörelsekapital	-1 548	-823	-2 105	-1 182	-2 034	-76
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-874</b>	<b>-167</b>	<b>-1 763</b>	<b>-1 071</b>	<b>-2 081</b>	<b>-26</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>						
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-672	-721	-2 393	-2 945	-3 902	-5 793
Förvärv av dotterföretag	0	-19	-614	-34	-614	-253
Avyttring av dotterföretag	0	0	0	0	884	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	1 123	1 082	5 033	2 988	6 893	5 320
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>451</b>	<b>342</b>	<b>2 026</b>	<b>9</b>	<b>3 261</b>	<b>-726</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>						
Extern finansiering, netto	-799	-847	-1 722	-2 176	-1 056	-2 247
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-799</b>	<b>-847</b>	<b>-1 722</b>	<b>-2 176</b>	<b>-1 056</b>	<b>-2 247</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-1 222</b>	<b>-672</b>	<b>-1 459</b>	<b>-3 238</b>	<b>124</b>	<b>-2 999</b>

## Kommentarer till kassaflödesanalysen

Kassaflödet från verksamheten var för perioden januari-september positivt med 342 (111) MSEK. Det förbättrade kassaflödet mot föregående år förklaras främst av det förbättrade rörelseresultatet. Rörelsekapitalet har försämrats bland annat på grund av att avsättningarna för omstruktureringskostnader har minskat och att vissa rörelsefordringar utbetalas i början av 2005. Den negativa förändringen i rörelsekapitalet under tredje kvartalet jämfört med föregående år förklaras till stor del av att bokningsnivån och därmed trafikavräkningskulden i juni 2003 var osedvanligt låg på grund av SARS-epidemin.

Investeringarna i flygplan och annat flygmateriel uppgick till 1 639 (1 737) MSEK och hänför sig huvudsakligen till leverans av en Airbus A330, två Airbus A320 samt en Boeing 737. SAS koncernen har under åren 1998-2002 genomfört ett omfattande investeringsprogram med utbyte av flyg-

plansflottan. Under januari 2004 levererades den sista Airbus A330 som fasades in i långdistansflottan. Detta program är nu i huvudsak avslutat och SAS koncernen kommer att ha mycket begränsade investeringar de närmaste 3-4 åren. Förvärv av dotterföretag uppgick till 614 (34) MSEK och förklaras av ökningen av ägarandelen i Spanair från 74% till 95%. Försäljning av anläggningstillgångar m.m. uppgick till 4 963 (2 988) MSEK och avser i huvudsak försäljning av flygplan. SAS koncernens kassaflöde före finansieringsverksamheten uppgick därmed till 263 (-1 062) MSEK.

Den externa finansieringen var negativ och uppgick till -1 722 (-2 176) MSEK vilket beror på amorteringar av befintliga lån enligt plan. SAS koncernens likvida medel enligt balansräkningen förbättrades jämfört med september föregående år med 124 MSEK till 7 607 (7 483) MSEK.

# SAS koncernen

## Resultat i sammandrag – kvartalsvisa uppgifter

(MSEK)	2002			2003			2004				
	JUL-SEP	OKT-DEC	HELÅR JAN-DEC	JAN-MAR	APR-JUN	JUL-SEP	OKT-DEC	HELÅR JAN-DEC	JAN-MAR	APR-JUN	JUL-SEP
Omsättning	16 592	16 709	64 944	13 710	15 300	14 920	13 824	57 754	<b>12 567</b>	<b>15 143</b>	<b>15 423</b>
Personalkostnader	-5 335	-6 311	-22 352	-5 741	-5 564	-5 165	-5 457	-21 927	<b>-4 889</b>	<b>-5 069</b>	<b>-4 665</b>
Övriga rörelsekostnader	-9 127	-9 066	-35 298	-8 367	-8 128	-8 018	-7 553	-32 066	<b>-7 722</b>	<b>-8 581</b>	<b>-9 005</b>
<b>Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>2 130</b>	<b>1 332</b>	<b>7 294</b>	<b>-398</b>	<b>1 608</b>	<b>1 737</b>	<b>814</b>	<b>3 761</b>	<b>-44</b>	<b>1 493</b>	<b>1 753</b>
Leasingkostnader flygplan	-932	-887	-3 747	-832	-719	-729	-655	-2 935	<b>-639</b>	<b>-678</b>	<b>-705</b>
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>1 198</b>	<b>445</b>	<b>3 547</b>	<b>-1 230</b>	<b>889</b>	<b>1 008</b>	<b>159</b>	<b>826</b>	<b>-683</b>	<b>815</b>	<b>1 048</b>
Avskrivningar	-781	-806	-2 953	-753	-780	-773	-740	-3 046	<b>-729</b>	<b>-704</b>	<b>-703</b>
Resultatandelar i intresseföretag	3	-72	-409	25	27	4	-17	39	<b>64</b>	<b>30</b>	<b>19</b>
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	829	-13	817	0	0	0	651	651	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-208	139	-320	50	136	559	-96	649	<b>48</b>	<b>63</b>	<b>-32</b>
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>1 041</b>	<b>-307</b>	<b>682</b>	<b>-1 908</b>	<b>272</b>	<b>798</b>	<b>-43</b>	<b>-881</b>	<b>-1 300</b>	<b>207</b>	<b>332</b>
Resultat från övriga aktier och andelar	4	-160	-180	-17	8	0	8	-1	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Finansnetto	-405	-216	-952	49	-193	-234	-210	-588	<b>-283</b>	<b>-207</b>	<b>-276</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>	<b>640</b>	<b>-683</b>	<b>-450</b>	<b>-1 876</b>	<b>87</b>	<b>564</b>	<b>-245</b>	<b>-1 470</b>	<b>-1 583</b>	<b>0</b>	<b>57</b>
Skatt	-102	370	267	174	-1	196	-364	5	<b>166</b>	<b>103</b>	<b>32</b>
Minoritetsandelar	-32	29	51	103	-20	-61	28	50	<b>15</b>	<b>-5</b>	<b>-21</b>
<b>Resultat efter skatt</b>	<b>506</b>	<b>-284</b>	<b>-132</b>	<b>-1 599</b>	<b>66</b>	<b>699</b>	<b>-581</b>	<b>-1 415</b>	<b>-1 402</b>	<b>98</b>	<b>68</b>

## Balansräkning i sammandrag

(MSEK)	30 September 2004	31 December 2003	30 September 2003	30 September 2002
Flygplan och reservdelar	<b>21 770</b>	25 561	26 192	26 429
Övriga icke räntebärande tillgångar	<b>20 710</b>	18 314	21 000	24 621
Räntebärande tillgångar (exkl. likvida medel)	<b>8 908</b>	8 334	9 244	7 279
Likvida medel	<b>7 607</b>	9 066	7 483	10 482
<b>Tillgångar</b>	<b>58 995</b>	61 275	63 919	68 811
Eget kapital	<b>11 943</b>	13 134	13 798	15 414
Minoritetsintressen	<b>42</b>	112	149	-57
Uppskjuten skatteskuld	<b>2 911</b>	3 273	3 134	3 746
Förlagslån	<b>743</b>	742	737	902
Övriga räntebärande skulder	<b>27 041</b>	28 124	28 553	29 027
Rörelseskulder	<b>16 315</b>	15 890	17 548	19 779
<b>Eget kapital och skulder</b>	<b>58 995</b>	61 275	63 919	68 811

## Finansiella nyckeltal

	30 September 2004	31 December 2003	30 September 2003	30 September 2002
EBITDAR-marginal <sup>1</sup> (12 månader rullande)	<b>7%</b>	7%	7%	10%
EBIT-marginal <sup>2</sup> (12 månader rullande)	<b>-1%</b>	-2%	-2%	0%
CFROI <sup>3</sup> (12 månader rullande)	<b>8%</b>	7%	7%	11%
Avkastning på eget kapital (12 månader rullande)	<b>-15%</b>	-10%	-8%	-6%
Soliditet	<b>20%</b>	22%	22%	22%
Nettoskuld, MSEK <sup>4</sup>	<b>11 269</b>	11 466	12 563	12 168
Finansiell nettoskuld, MSEK <sup>5</sup>	<b>18 834</b>	18 122	19 375	18 402
Skuldsättningsgrad <sup>6</sup>	<b>1,57</b>	1,37	1,39	1,20
Justerad skuldsättningsgrad <sup>7</sup>	<b>3,14</b>	2,92	2,98	2,80
Räntetäckningsgrad <sup>8</sup> (12 månader rullande)	<b>-0,2</b>	0,1	-0,1	0,5

<sup>1</sup> EBITDAR i relation till omsättning

<sup>2</sup> EBIT i relation till omsättning

<sup>3</sup> Baserat på marknadsjusterat sysselsatt kapital där marknadsvärdet på flygplansflottan samt kapitaliserade leasingkostnader ingår

<sup>4</sup> Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar

<sup>5</sup> Räntebärande skulder minskade med räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel, netto

<sup>6</sup> Skuldsättningsgrad beräknad som finansiell nettoskuld i relation till eget kapital och minoritetsintresse

<sup>7</sup> Justerad skuldsättningsgrad beräknad som finansiell nettoskuld plus 7 gånger leasingkostnader flygplan (12 mån rullande) i relation till eget kapital och minoritetsintresse

<sup>8</sup> Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader

# SAS koncernens övergripande mål

## Målsättningar

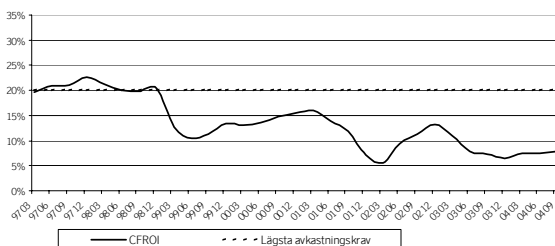
SAS koncernen har ett totalt avkastningsmål (TSR) för aktien uppgående till minimum 14% över en konjunkturcykel. Avkastningsmålet avser aktiekursändring och återinvesterad aktieutdelning. Utifrån detta avkastningsmål har SAS koncernen satt sitt interna finansiella mål CFROI.

Koncernen har under perioden oktober 2003-september 2004 genererat ett resultat före finansnetto, skatt, avskrivningar, realisationsvinster och kostnader för operationell flygplansleasing (EBITDAR) på 4 016 (4 279) MSEK. Justerat EBITDAR uppgick till 3 850 (4 142) MSEK. Satt i relation till justerat sysselsatt kapital var CFROI 8% (7%), vilket är 12 procentenheter under målet.

## Resultatmål - CFROI

Ett av koncernens övergripande mål är att under kommande femårsperiod uppnå en CFROI om i genomsnitt minimum 20% per år där hänsyn tas till genomsnittlig kapitalallokering vid återanskaffning av flygplansflottan.

## Utveckling av cash flow return on investments, CFROI (%) (12 månader rullande värden)



## Resultat och kapitalbegrepp som ingår i CFROI

(MSEK)	Oktober- 2003-2004	September 2002-2003
<b>Resultat</b>		
Resultat före avskrivningar, EBITDA	1 339	1 112
+ Kostnader för operationell flygplansleasing	2 677	3 167
<b>EBITDAR</b>	<b>4 016</b>	4 279
- Intäkter från operationell flygplansleasing	-166	-137
<b>Justerat EBITDAR</b>	<b>3 850</b>	4 142
<b>Justerat sysselsatt kapital (genomsnitt)</b>		
+ Eget kapital	12 518	14 198
+ Minoritetsandelar	68	85
+ Övervärde flygplan	-531	592
+ Kapitaliserade leasingkostnader, netto (7-faktor)*	18 836	23 786
- Kapitalandelar i intresseföretag	-650	-540
+ Finansiell nettoskuld	18 992	19 087
<b>Justerat sysselsatt kapital</b>	<b>49 233</b>	57 208
<b>CFROI</b>	<b>8%</b>	7%

\* På kapitalmarknaden används beräkningsmodellen 7 gånger den årliga kostnaden oavsett leasarnas bindningstid. SAS koncernen beaktar leasingintäkter i denna post. NPV (Net Present Value) uppgick vid utgången av september till 12 863 (9 765) MSEK. Genomsnittligt NPV för 12-månadersperioden uppgick till 11 381 (11 227) MSEK.

# Affärsområde Scandinavian Airlines

## Resultaträkning

(MSEK)	Juli-September		Januari-September	
	2004	2003	2004	2003
Passagerarintäkter	6 005	6 371	18 040	19 989
Övriga trafikintäkter	730	678	1 879	2 087
Övriga intäkter	675	674	2 050	1 975
<b>Omsättning</b>	<b>7 410</b>	<b>7 723</b>	<b>21 969</b>	<b>24 051</b>
Personalkostnader	-1 627	-1 791	-5 217	-6 026
Försäljningsomkostnader	-206	-223	-588	-699
Flygbränsle	-1 043	-728	-2 709	-2 198
Lufftartsavgifter	-833	-784	-2 471	-2 394
Måltidskostnader	-214	-307	-674	-953
Hanteringskostnader	-1 210	-1 101	-3 687	-3 503
Tekniskt flygplansunderhåll	-882	-1 078	-2 762	-3 471
Data- och telekommunikationskostnader	-354	-417	-1 117	-1 376
Övriga rörelsekostnader	-611	-661	-2 128	-2 431
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-6 980</b>	<b>-7 090</b>	<b>-21 353</b>	<b>-23 051</b>
<b>Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>430</b>	<b>633</b>	<b>616</b>	<b>1 000</b>
Leasingkostnader flygplan	-307	-337	-852	-1 050
<b>Resultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>123</b>	<b>296</b>	<b>-236</b>	<b>-50</b>
Avskrivningar	-306	-353	-964	-1 073
Resultatandelar i intresseföretag	16	17	46	49
Realisationsvinster	-29	14	26	121
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>-196</b>	<b>-26</b>	<b>-1 128</b>	<b>-953</b>
Finansiella poster, netto	-157	-152	-508	-506
<b>Scandinavian Airlines - Resultat efter finansiella poster</b>	<b>-353</b>	<b>-178</b>	<b>-1 636</b>	<b>-1 459</b>

## Trafik- och marknadsutveckling

Trafikvolymerna har förbättrats under 2004. Trafiken (RPK) steg under perioden januari-september med 6,4% och 2,6% under det tredje kvartalet. Den reducerade tillväxttakten under det tredje kvartalet beror att jämförelsetalen inte i samma grad påverkades av SARS och kriget i Irak under 2003 samt ökad överkapacitet på Scandinavian Airlines marknader. Kapaciteten steg under januari-september 5,5% och kabinfaktorn förbättrades med 0,6 procentenheter till 66,7%. Störst förbättring har den interkontinentala trafiken stått för.

Yieldutvecklingen har under januari-september varit svag och totalt sjönk den valutajusterade yelden med 13,0%. De lägre yelderna förklaras av negativ mix, prisreduktioner och ökat utbud av lågprisbiljetter. Yieldnedgången har stabiliserats under det tredje kvartalet och minskade med 7,0% till följd av bränsletillägg, selektiva prisjusteringar och mer aktivt intäktsstyrning (yield management).

Yieldutvecklingen har varit starkast på de interkontinentala linjerna och steg under januari-september med 2,0% valutajusterat. Specifikt under det tredje kvartalet steg yelden med 7,7% på grund av infört bränsletillägg. Under det tredje kvartalet har framför allt USA-trafiken haft en stark utveckling med positiv mix medan Asienlinjerna, som tidigare under året utvecklats mycket starkt, haft något varierande utveckling. Den valutajusterade yelden på Europatrafiken minskade med 13,6% under januari-september och med 11,4% under det tredje kvartalet. Nedgången beror delvis på längre linjer, ändrad mix samt prisjusteringar och stor överkapacitet. På de intraskandinaviska linjerna har den valutajusterade yelden minskat med 23,0% trots god trafikutveckling och förbättrade kabinfaktorer. Den stora nedgången beror på aktivt sänkta priser. Yelden har under det tredje kvartalet stabiliserats betydligt. Motsvarande utveckling har skett på dansk och norsk inrikestrafik. I Sverige minskade den valutajusterade yelden med 14,3% under januari-september efter flera stora kampanjer speciellt under det andra kvartalet.

Scandinavian Airlines Total	Juli-September		Jan-Sep	
	2004	förändr.	2004	förändr.
Antal passagerare (000)	4 867	-1,2%	14 712	+1,2%
Passagerarkilometer (RPK) (milj)	6 214	+2,6%	17 633	+6,4%
Säteskilometer (ASK) (milj)	9 004	+6,7%	26 423	+5,5%
Kabinfaktor	69,0%	-2,7 p.e.	66,7%	+0,6 p.e.

### Valutajusterad yieldutveckling per linjeområde

	Juli-September		Jan-Sep	
	förändr.	f.g. år	förändr.	f.g. år
Interkontinentala linjer	7,7%		2,0%	
Europeiska linjer	-11,4%		-13,6%	
Intraskandinaviska linjer	-14,7%		-23,0%	
Dansk inrikes	4,9%		-6,5%	
Norsk inrikes	-3,7%		-11,7%	
Svensk inrikes	-7,1%		-14,3%	
<b>Totalt</b>	<b>-7,0%</b>		<b>-13,0%</b>	

### Valutajusterad enhetskostnadsutveckling

Total enhetskostnad	-7,8% <sup>1)</sup>	-11,8% <sup>2)</sup>
Operationell enhetskostnad	-7,1% <sup>1)</sup>	-11,5% <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Ökade bränslekostnader har negativt påverkat enhetskostnaden med 4,2 p.e.

<sup>2)</sup> Ökade bränslekostnader har negativt påverkat enhetskostnaden med 2,4 p.e.

## Resultatutveckling

Året 2004 inleddes mycket svagt med låga affärsvolymerna och stor yieldpress. Marknaden förbättrades gradvis i februari/mars och volymerna steg till tillfredställande nivåer. Den stora överkapaciteten framför allt i Skandinavien gjorde att yelden försämrades ytterligare vilket medförde att återhämtningen under våren blev svagare än förväntat. Sedan juni har yelden stabiliserats. Priserna inom Skandinavien och till/från Skandinavien har enligt oberoende källor varit bland de lägsta i Europa. Volymtillväxten har dock avmattats under tredje kvartalet och motsvarar inte produktionsökningen vilket har lett till nedgång i kabinfaktorn.

Scandinavian Airlines omsättning minskade under perioden januari-september 2004 med 8,7% till 21 969 (24 051) MSEK. Valutajusterat minskade omsättningen med 6,2%. Passagerarintäkterna uppgick till 18 040 (19 989) MSEK, en minskning med 9,8%. Justerat för valutaeffekter minskade passagerarintäkterna med 7,4%. Nedgången förklaras av att den valutajusterade yelden för samma period sjönk med 13,0% medan volymen steg 6,4%.

Rörelsekostnaderna har fortsatt att minska som ett resultat av att Turnaround 2005 och den totala enhetskostnaden justerat för flygbränslekostnaderna minskade under januari-september med 14,2%. Trots kraftigt ökade bränslepriser och större volymer minskade rörelsekostnaderna med 1 698 MSEK eller 7,4% jämfört med 2003. Valutajusterad var kostnadsminskningen 6,0%. Antalet heltidsanställda minskade jämfört med föregående år med 1 092. Personalkostnaderna minskade under perioden med 809 MSEK vilket motsvarar 13,4% eller 16,1% rensat för valutaeffekter och volym.

Bränslekostnaderna steg under perioden och var 671 MSEK högre, valutajusterat, än föregående år. Ökningen beror på ökad kapacitet samt betydligt högre prisnivå. Enhetskostnaden för flygbränsle steg med 25,9%. Hanteringskostnaderna till SAS Ground Services (SGS) steg under samma period med 184 MSEK på grund av överföring av vissa aktiviteter från SAS Technical Services till SGS. Tekniskt flygplansunderhåll minskade med 709 MSEK, vilket förklaras av kraftigt ökad effektivisering samt överföring av verksamhet till SGS.

Joint Ventureavtalet, ECA (European Cooperation Agreement), mellan British Midland, Lufthansa och Scandinavian Airlines medförde en negativ resultat effekt under perioden januari-september med -88 (-279) MSEK. Effekterna från de förbättringsåtgärder som genomförts i kombination med en bättre marknadsutveckling förklarar resultatförbättringen.

Rörelseresultatet före avskrivningar och leasingkostnader (EBITDAR) uppgick under perioden januari-september till 616 (1 000) MSEK.

Resultatet efter finansiella poster exklusive realisationsvinster och poster av engångskaraktär uppgick till -1 608 (-1 580) MSEK.

## Tredje kvartalet

Omsättningen minskade under det tredje kvartalet med 313 MSEK till 7 410 (7 723) MSEK eller 4,1%. Passagerarintäkterna minskade med 5,7% till 6 005 (6 371) MSEK trots att trafiken ökade. Minskningen i passagerarintäkterna beror på att den valutajusterade yelden sjönk med 7,0% jämfört med motsvarande period 2003. Rensat för valutaändringar minskade passagerarintäkterna med 4,6%.

Rörelsekostnaderna fortsatte att minska trots större volymer och mycket höga bränslepriser under det tredje kvartalet med 110 MSEK till 6 980 (7 090) MSEK, en minskning på 1,6%. Rensat för valutaeffekter steg kostnaderna med 1,3%. Enhetskostnaderna för personal förbättrades med 14,2%. Bränslekostnaderna steg däremot med 355 MSEK, valutajusterat. Den totala enhetskostnaden minskade under det tredje kvartalet med 7,8% och justerat för flygbränslekostnaderna med 12,0%. Jämfört med början av 2003 har enhetskostnaden sjunkit med cirka 26%.

Resultatet för ECA uppgick för det tredje kvartalet till -62 (-71) MSEK.

Resultatet före realisationsvinster och poster av engångskaraktär uppgick till -306 (-192) MSEK.

# Affärsområde Subsidiary & Affiliated Airlines

## Resultaträkning

(MSEK)	Juli-September		Januari-September	
	2004	2003	2004	2003
Passagerarintäkter	3 414	3 236	9 494	9 452
Fraktintäkter	33	22	87	72
Charterintäkter	1 310	1 259	2 556	2 536
Övriga trafikintäkter	149	169	401	343
Övriga intäkter	451	362	1 248	1 096
<b>Omsättning</b>	<b>5 357</b>	<b>5 048</b>	<b>13 786</b>	<b>13 499</b>
Personalkostnader	-974	-983	-2 929	-3 013
Försäljningskostnader	-117	-164	-371	-491
Flygbränsle	-733	-529	-1 817	-1 426
Lufftartsavgifter	-810	-753	-2 118	-2 008
Måltidskostnader	-291	-332	-662	-801
Hanteringskostnader	-310	-386	-1 028	-1 033
Tekniskt flygplansunderhåll	-302	-306	-839	-987
Data- och telekommunikationskostnader	-130	-187	-354	-500
Övriga rörelsekostnader	-736	-442	-1 612	-1 407
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-4 403</b>	<b>-4 082</b>	<b>-11 730</b>	<b>-11 666</b>
<b>Resultat före avskrivningar och leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>954</b>	<b>966</b>	<b>2 056</b>	<b>1 833</b>
Leasingkostnader flygplan	-443	-445	-1 309	-1 331
<b>Resultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>511</b>	<b>521</b>	<b>747</b>	<b>502</b>
Avskrivningar	-142	-155	-429	-430
Resultatandelar i intresseföretag	-4	-18	48	0
Realisationsvinster	-150	-10	-90	36
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>215</b>	<b>338</b>	<b>276</b>	<b>108</b>
Resultat från övriga aktier och andelar	0	0	0	-30
Finansiella poster, netto	-44	-30	-93	-120
<b>Subsidiary &amp; Affiliated Airlines - Resultat efter finansiella poster</b>	<b>171</b>	<b>308</b>	<b>183</b>	<b>-42</b>

## Resultatutveckling

Subsidiary & Affiliated Airlines omfattar flygbolagen Spanair, Braathens, Widerøe's Flyveselskap och Blue1. Estonian Air ingår i affärsområdet sedan september 2003 som intresseföretag. Därutöver ingår även airBaltic, Air Greenland, Skyways och British Midland som intresseföretag.

Affärsområdet stod för 27% av SAS koncernens omsättning före koncernelimineringar under januari-september. Flygbolagen inom affärsområdet transporterade 10 miljoner passagerare under perioden med en flygplansflotta bestående av 119 flygplan i september 2004. Medelantal anställda under januari-september var 7 010 (7 076).

Affärsområdets intäkter för januari-september uppgick till 13 786 (13 499) MSEK och under tredje kvartalet 5 357 (5 048) MSEK.

Affärsområdet redovisade ett resultat efter finansiella poster på 183 (-42) MSEK, en förbättring med 225 MSEK. Resultatet efter finansiella poster för tredje kvartalet uppgick till 171 (308) MSEK.

Goodwillavskrivningar för Spanair belastade affärsområdets resultat med 62 (39) MSEK. Spanairs resultat efter finansiella poster uppgick till 59 (-45) MSEK. Resultatet efter finansiella poster under det tredje kvartalet uppgick till 280 (238) MSEK.

Goodwillavskrivningar för Braathens belastade resultatet med 29 (31) MSEK. Braathens resultat efter finansiella poster uppgick till 205 (101) MSEK. Under det tredje kvartalet var resultatet efter finansiella poster 108 (120) MSEK.

Den 1 oktober 2004 etablerades SAS Braathens, bestående av Scandinavian Airlines i Norge och Braathens som en juridisk enhet. Från och med första kvartalet 2005 kommer SAS Braathens att rapportera resultat som en enhet inom affärsområdet Scandinavian Airlines Operations.





	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
(MSEK)			
Passagerarintäkter	1 475	3 628	3 510
Övriga intäkter	1 313	2 622	2 510
Totala intäkter	2 788	6 250	6 020
Personalkostnader	-314	-863	-815
Övriga rörelsekostnader	-1 856	-4 406	-4 290
Totala rörelsekostnader	-2 170	-5 269	-5 105
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>618</b>	<b>981</b>	915
Leasingkostnader	-283	-830	-851
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	335	151	64
Avskrivningar	-30	-85	-89
Realisationsresultat	-5	47	18
Rörelseresultat, EBIT	300	113	-7
Finansiella poster, netto	-20	-54	-38
Resultat efter finansiella poster	280	59	-45
EBITDAR-marginal	22,2%	15,7%	15,2%
Medelantal anställda	2 783	2 641	2 559

Specificerad resultaträkning tillgänglig på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

Trafik och produktion	Jul-Sep 2004	Jul-Sep Förändr	Jan-Sep 2004	Jan-Sep Förändr
<b>Reguljärtrafik</b>				
Antal passagerare (000)	1 740	0,9%	4 401	7,2%
RPK (milj)	1 647	7,5%	3 941	12,2%
ASK (milj)	2 466	11,1%	6 424	13,4%
Kabinfaktor	66,8%	-2,2 p.e.	61,4%	-0,7 p.e.
Yield, lokal valuta		-3,2%		-7,8%
Enhetskostnad, tot. lokal valuta				-12,2%
<b>Chartertrafik</b>				
Antal passagerare (000)	1 106	3,8%	2 032	-4,6%

### Trafik- och resultatutveckling

Spanair har under 2004 anpassat sin verksamhet och kapacitet till den ökade efterfrågan jämfört med föregående år. Trafiken, RPK, har under januari-september ökat med 12,2%. Till följd av att kapaciteten, ASK, ökade något mer minskade kabinfaktorn med 0,7 procentenheter. Den största kapacitetsökningen har varit på spansk inrikestrafik samt på de längre linjerna till Kanarieöarna. En kortsiktigt negativ effekt från terroristattaken i Madrid den 11 mars noterades. Yielden minskade under perioden med 7,8% delvis till följd av längre linjer, introduktion av ett nettoprissystem och marknadskampanjer, vilket medfört ökad marknadsandel.

Omsättningen ökade med 3,8% till 6 250 (6 020) MSEK under januari-september jämfört med föregående år. Till följd av ökade volymer steg passagerarintäkterna med 3,4% till 3 628 (3 510) MSEK. Passagerarintäkterna under det tredje kvartalet ökade med 4,2%. Rörelsekostnaderna steg under januari-september med 164 MSEK jämfört med föregående år. Bränslekostnaderna var 271 MSEK eller 35% högre än föregående år till följd av högre priser och volymer. Rensat för flygbränslekostnaderna minskade rörelsekostnaderna med 3,3% huvudsakligen till följd av Turnaround 2005 samt införda nettopriser och ökad försäljning genom egna kanaler. EBITDAR förbättrades med 66 MSEK till 981 (915) MSEK.

Resultatet efter finansiella poster förbättrades med 104 MSEK till 59 (-45) MSEK.



	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
(MSEK)			
Passagerarintäkter	1 310	3 859	4 050
Övriga intäkter	354	909	848
Totala intäkter	1 664	4 768	4 898
Personalkostnader	-329	-1 099	-1 221
Övriga rörelsekostnader	-1 048	-2 768	-2 974
Totala rörelsekostnader	-1 377	-3 867	-4 195
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, leasingkostnader, EBITDAR</b>	<b>287</b>	<b>901</b>	703
Leasingkostnader	-143	-439	-465
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	144	462	238
Avskrivningar	-32	-104	-116
Realisationsresultat	-144	-144	0
Rörelseresultat, EBIT	-32	214	122
Finansiella poster, netto	-4	-9	-21
Resultat efter finansiella poster	-36	205	101
EBITDAR-marginal	17,2%	18,9%	14,4%
Medelantal anställda	1 880	1 896	2 052

Specificerad resultaträkning tillgänglig på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

Trafik och produktion	Jul-Sep 2004	Jul-Sep Förändr	Jan-Sep 2004	Jan-Sep Förändr
<b>Reguljärtrafik</b>				
Antal passagerare (000)	1 221	12,3%	3 420	7,9%
RPK (milj)	997	15,0%	2 658	13,9%
ASK (milj)	1 471	1,8%	4 150	5,2%
Kabinfaktor	67,8%	+7,8 p.e.	64,1%	+4,9 p.e.
Yield, lokal valuta		-8,8%		-10,8%
Enhetskostnad, tot. inkl. charter, lokal valuta				-8,2%
<b>Chartertrafik</b>				
Antal passagerare (000)	101	-2,4%	202	-3,1%

### Trafik- och resultatutveckling

Braathens reguljära trafik, RPK, steg med 13,9% under perioden januari-september jämfört med 2003. Den stora ökningen beror på öppnandet av nya internationella linjer samt flera passagerare både på inrikes- och internationella linjer. Kapaciteten, ASK, steg under samma period med 5,2% och kabinfaktorn förbättrades med goda 4,9 procentenheter till 64,1% (59,2%). Kapacitetsökningen beror på de nyöppnade internationella linjerna och fler frekvenser. Yielden sjönk med 10,8% jämfört med 2003. Minskningen beror huvudsakligen på prisreduktioner. Därutöver har konkurrensen ökat, både norska inrikesmarknaden och på de internationella linjerna. Totalmarknaden i Norge, mätt i antal passagerare, ökade under januari-september med 7,8% jämfört med 2003.

Passagerarintäkterna under januari-september uppgick till 3 859 (4 050) MSEK, en minskning med 4,7%. Under det tredje kvartalet steg passagerarintäkterna med 3,8% till 1 310 (1 262) MSEK. EBITDAR-marginalen för januari-september var 18,9% (14,4%). Resultatförbättringarna kan i hög grad tillskrivas effekter från Turnaround 2005. Enhetskostnaden minskade med 8,2% jämfört med 2003. Det tredje kvartalet belastas av en förlust på 144 MSEK vid försäljning av tre Boeing 737. Resultatet efter finansiella poster uppgick till 205 (101) MSEK, en förbättring med 103% jämfört med 2003. Resultat före realisationsvinster och engångsposter förbättrades med 220 MSEK till 349 (129) MSEK.

Den 20 september genomfördes en sammanslagning av Scandinavian Airlines verksamhet i Norge och Braathens till SAS Braathens. Från det fjärde kvartalet konsolideras SAS Braathens i affärsområdet Scandinavian Airlines Operations.

	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
(MSEK)			
Passagerarintäkter	347	1 141	1 235
Övriga intäkter	252	688	627
Totala intäkter	599	1 829	1 862
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, leasing-kostnader, EBITDAR</b>	<b>69</b>	<b>242</b>	256
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	44	171	184
Rörelseresultat, EBIT	9	67	73
Resultat efter finansiella poster	-7	44	30
EBITDAR marginal	11,5%	13,2%	13,7%
Medelantal anställda	1 276	1 266	1 301

Trafik och produktion	Jul-Sep 2004	Jul-Sep Förändr	Jan-Sep 2004	Jan-Sep Förändr
<b>Reguljärtrafik</b>				
Antal passagerare (000)	478	7,2%	1 350	8,8%
RPK (milj)	158	7,3%	423	11,2%
ASK (milj)	283	4,4%	793	10,0%
Kabinfaktor	56,0%	+1,5 p.e.	53,4%	+0,5 p.e.
Yield, lokal valuta		-8,6%		-8,6%
Enhetskostnad, tot. lokal valuta				-5,4%

### Trafik- och resultatutveckling

Widerøes trafik, RPK, ökade under januari-september med 11,2% jämfört med samma period 2003. Antalet transporterade passagerare ökade med 8,8%. Kapaciteten, ASK, ökade med 10,0% till följd av att Widerøe flyger längre linjer och har satt in fler säten i sina flygplan. Widerøe har ändrat sitt trafiksystem jämfört med föregående år och omdisponerat sin flygplansflotta till nya upphandlade linjer utöver att nya kommersiella linjer startats i Nordnorge. Totalt antal flygtimmar ökade med 7% och antalet landningar med 7% jämfört med 2003.

Yielden sjönk under januari-september med 8,6% jämfört med 2003. Minskningen beror på att Widerøe sänkt priserna på de kommersiella linjerna med 25%. Kabinfaktorn förbättrades med 0,5 procentenheter till 53,4%.

Trots ökade bränslekostnader sänktes enhetskostnaden med 5,4% jämfört med motsvarande period 2003, vilket huvudsakligen beror på genomförda åtgärder inom Turnaround 2005.

Omsättningen under januari-september sjönk med 1,8% till 1 829 (1 862) MSEK. Passagerarintäkterna för perioden uppgick till 1 141 (1 235) MSEK, en minskning med 7,6% jämfört med 2003. EBITDAR uppgick till 242 (256) MSEK. Resultatet efter finansiella poster förbättrades med 14 MSEK och uppgick till 44 (30) MSEK.

	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
(MSEK)			
Passagerarintäkter	282	866	657
Övriga intäkter	12	41	29
Totala intäkter	294	907	686
<b>Rörelseresultat före avskrivningar, leasing-kostnader, EBITDAR</b>	<b>-3</b>	<b>11</b>	75
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	-39	-94	-27
Rörelseresultat, EBIT	-42	-103	-35
Resultat efter finansiella poster	-46	-112	-38
EBITDAR-marginal	-1,0%	1,2%	10,9%
Medelantal anställda	347	338	283

Trafik och produktion	Jul-Sep 2004	Jul-Sep Förändr	Jan-Sep 2004	Jan-Sep Förändr
<b>Reguljärtrafik</b>				
Antal passagerare (000)	286	102,0%	825	86,7%
RPK (milj)	181	95,3%	534	84,9%
ASK (milj)	334	73,6%	1 075	74,6%
Kabinfaktor	53,9%	+6,0 p.e.	49,6%	+2,8 p.e.
Yield, lokal valuta		-27,0%		-28,9%
Enhetskostnad, tot. lokal valuta				-17,9%

### Trafik- och resultatutveckling

Blue1 ökade sin trafik, RPK, med 84,9% under januari-september jämfört mot föregående år. Antalet passagerare ökade med 86,7%. Ökningen av kapaciteten, ASK, var 74,6% mot föregående år som en följd av ökningen av flygplansflottan med fyra Avro flygplan i slutet av 2003 samt nya europadestinationer.

Passagerarintäkterna uppgick under årets första nio månader till 866 MSEK, vilket är 31,8% högre än föregående år. Enhetsintäkterna, yielden, har sjunkit med 28,9% mot föregående år till följd av ökad konkurrenssituation och ändrat linjenät. Enhetskostnaderna minskade med 18% mot föregående år trots att bränslekostnaderna ökat markant.

Resultatet efter finansiella poster uppgick till -112 (-38) MSEK. Resultatförsämringen beror huvudsakligen på lägre yield och ökade bränslekostnader. Rensat för produktionsökningen och valuta har bränslekostnaderna ökat med 41 MSEK. Prisjusteringar har gjorts för att delvis kompensera för de ökade bränslekostnaderna. Den underliggande yieldutvecklingen, exklusive bränsleprisjusteringar, är fortfarande negativ.

Till följd av resultatförsämringen har de olönsamma linjerna Helsingfors-Düsseldorf och Helsingfors- Genève lagts ner. Istället har Blue1 öppnat Helsingfors-Hamburg, Helsingfors-Berlin och Helsingfors-Amsterdam. Utvecklingen på Helsingfors-Hamburg och Helsingfors-Berlin har inte motsvarat förväntningarna. Det kommersiella samarbetet i form av code-share och lojalitetsprogram med Lufthansa inleds i oktober och förväntas påverka dessa linjer positivt. Medlemskapet i Star Alliance som regional medlem från och med slutet av oktober detta år kommer ytterligare att förstärka resultatutvecklingen. Code-share samarbetet med övriga Star Alliance flygbolag är möjligt i och med att Blue1 som första finländska flygbolag har blivit IOSA certifierat av IATA.

Trafikkapaciteten från och med vintertrafikprogrammet kommer att anpassas ytterligare för att förbättra beläggningen och resultatet.

Blue1 har genomfört åtgärder inom Turnaround 2005 uppgående till cirka 150 MSEK.

# Affärsområde Airline Support Businesses

## Resultaträkning

(MSEK)	Juli-September		Januari-September	
	2004	2003	2004	2003
<b>Omsättning</b>	<b>3 411</b>	3 437	<b>10 251</b>	10 417
Personalkostnader	-1 387	-1 442	-4 416	-4 634
Hanteringskostnader	-274	-257	-842	-796
Tekniskt flygplansunderhåll	-364	-485	-1 225	-1 396
Data- och telekommunikationskostnader	-148	-173	-435	-539
Övriga rörelsekostnader	-808	-841	-2 492	-2 658
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-2 981</b>	-3 198	<b>-9 410</b>	-10 023
<b>Resultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>430</b>	239	<b>841</b>	394
Avskrivningar	-123	-113	-355	-338
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>307</b>	126	<b>486</b>	56
Finansiella poster, netto	-18	-7	-59	-70
<b>Airline Support Businesses - Resultat efter finansiella poster</b>	<b>289</b>	119	<b>427</b>	-14

## Resultatutveckling

Affärsområdet Airline Support Businesses verksamhet innefattar SAS Ground Services, SAS Technical Services och SAS Cargo Group. Från och med september 2003 ingår Air Maintenance Estonia i affärsområdet. SAS Ground Services (SGS) är en fullserviceleverantör inom området airline ground handling och flygplatsrelaterade tjänster. SAS Technical Services (STS) levererar tekniskt underhåll av flygplan, motorer och övriga komponenter till flygbolag inom och utanför SAS koncernen. SAS Cargo Group erbjuder varutransporter till/från och inom Skandinavien.

Enheterna inom affärsområdet har de senaste åren anpassat sig till strukturförändringar inom branschen. Omfattande strukturförändringar inom Turnaround 2005 för att minska kostnaderna har lett till kostnadsreduktioner som förväntas få full effekt 2005. En stor del av kostnadsreduktionerna ska ge lägre priser för koncernens flygbolag. Omsättningen minskade under januari-september med 1,6% till 10 251 (10 417) MSEK. Rörelsekostnaderna minskade trots ökade volymer under samma period med 6,1% till följd av rationaliseringar inom Turnaround 2005. Resultatet efter finansiella poster jämfört med föregående år förbättrades med 441 MSEK till 427 (-14) MSEK.

Under det tredje kvartalet minskade omsättningen med 0,8% till 3 411 (3 437) MSEK. Kostnaderna minskade med 217 MSEK till 2 981 (3 198) MSEK. Resultat efter finansiella poster uppgick till 289 (119) MSEK.



SAS Ground Services

(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	<b>1 551</b>	<b>4 617</b>	4 205
varav extern omsättning	<b>18,1%</b>	<b>16,8%</b>	14,7%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	<b>203</b>	<b>295</b>	-38
Rörelseresultat, EBIT	<b>160</b>	<b>186</b>	-136
Resultat efter finansiella poster	<b>163</b>	<b>192</b>	-132
EBITDA-marginal	<b>13,1%</b>	<b>6,4%</b>	-0,9%
Medelantal anställda	<b>7 310</b>	<b>6 950</b>	6 915

SAS Ground Services (SGS) omsättning under januari-september uppgick till 4 617 (4 205) MSEK, en ökning med 9,8% jämfört föregående år. Ökningen i omsättningen och förbättringen av resultatet beror på ökade volymer och Turnaround 2005. SAS Ground Services har från och med 1 januari 2004 övertagit avisning och bogsering av flygplan från STS, vilket har kunnat ske i stort sett med befintlig personal. Prispressen och konkurrensen i branschen om nya kunder är fortsatt mycket hård.

Turnaround 2005 inom SAS Ground Services går enligt plan.

Resultatet efter finansiella poster för januari-september uppgick till 192 (-132) MSEK.



## SAS Technical Services

(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	1 104	3 550	4 163
varav extern omsättning	16,7%	15,1%	13,5%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	168	414	314
Rörelseresultat, EBIT	101	205	106
Resultat efter finansiella poster	86	155	45
EBITDA-marginal	15,2%	11,7%	7,5%
Medelantal anställda	2 981	3 086	3 621

STS omsättning uppgick under januari-september till 3 550 (4 163) MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre intäkter från Scandinavian Airlines, som en effekt av genomförda Turnaround aktiviteter, samt att vissa aktiviteter (exempelvis avvisning och underhåll av markutrustning) överförts till SGS, som ett led i STS renodlingsstrategi. Andelen externa intäkter har ökat och uppgick per september till 15,1% av omsättningen.

STS har under de tre första kvartalen tecknat flera nya full-servicekontrakt med externa kunder och andelen externa intäkter förväntas öka ytterligare de kommande åren. Aktiviteter pågår för att ytterligare stärka marknadssidan och finna lämpliga samarbetspartners för en ökad tillväxt på den externa marknaden.

Merparten av aktiviteterna i Turnaround 2005 implementerades i samband med årsskiftet 2003/2004 och har möjliggjort en kraftig kostnadsreduktion och att resultatet kan förbättras betydligt jämfört med föregående år, trots prissänkningar och en lägre omsättning. Den enda större aktivitet som återstår är etableringen av centrallager i Köpenhamn, som beräknas vara implementerat i maj 2005.

Resultatet efter finansiella poster förbättrades med 110 MSEK jämfört med samma period 2003 och uppgick till 155 (45) MSEK.



(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	746	2 147	2 166
varav trafikintäkter	526	1 518	1 589
Andel extern omsättning	96,0%	96,2%	95,3%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	41	75	62
Rörelseresultat, EBIT	29	40	30
Resultat efter finansiella poster	22	23	10
EBITDA-marginal	5,5%	3,5%	2,9%
Medelantal anställda	1 280	1 265	1 261
Flugna ton	70 006	208 421	211 249
Ton km (000)	260 114	744 729	729 855
Cargo yield, SEK/ton km	2,03	2,04	2,18

SAS Cargos omsättning för perioden januari-september uppgick till 2 147 (2 166) MSEK, en minskning med 0,9%. Omsättningen har bland annat påverkats negativt av valutakurser, vilket delvis kompenseras genom bränsletillägg samt större volymer på linjer med hög yield.

SAS Cargos resultat efter finansiella poster förbättrades med 13 MSEK och uppgick till 23 (10) MSEK, en förbättring med 130%. Resultatet har negativt påverkats av engångsutbetalningar till medarbetare i Sverige och Norge i samband med SAS Cargos bolagisering 2001 samt reglering av pensionskostnader i Norge. Besparingar inom IT-projekt, hyreskostnader samt hanterings- och försäljningskostnader utanför Skandinavien har påverkat resultatet positivt. Den negativa valutaeffekten på intäkterna har samtidigt balanserats av positiv effekt på kostnaderna.

Ett antal aktiviteter med fokus på yield inom "Ask4more" har på grund av ökad konkurrens inte resulterat i önskade effekter. Yielden minskade jämfört med 2003 med cirka 2%. Under september har fyra nya produkter lanserats med målsättningen att påverka yielden positivt.

Under det tredje kvartalet har ett nytt kapacitetsavtal med Emirates slutits för att ersätta det nuvarande avtalet med Lufthansa på linjen Göteborg-Hong Kong. Avtalet gäller från oktober 2004 och omfattar från sommarprogrammet 2005 ytterligare en frekvens per vecka.

## Affärsområde Airline Related Businesses

### Resultaträkning

(MSEK)	Juli-September		Januari-September	
	2004	2003	2004	2003
<b>Omsättning</b>	<b>740</b>	1 188	<b>2 179</b>	3 571
Personalkostnader	-105	-313	-321	-1 016
Hanteringskostnader	-46	-53	-146	-171
Kostnad sålda varor inkl. koncessionsavgifter	-399	-359	-1 091	-996
Data- och telekommunikationskostnader	-13	-166	-41	-472
Övriga rörelsekostnader	-126	-190	-421	-679
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-689</b>	-1 081	<b>-2 020</b>	-3 334
<b>Resultat före avskrivningar, EBITDA</b>	<b>51</b>	107	<b>159</b>	237
Avskrivningar	-37	-63	-116	-194
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>14</b>	44	<b>43</b>	43
Finansiella poster, netto	-4	-32	-11	-13
<b>Airline Related Businesses - Resultat efter finansiella poster</b>	<b>10</b>	12	<b>32</b>	30

## Resultatutveckling

Affärsområdet Airline Related Businesses innefattar SAS Trading, SAS Flight Academy, Jetpak, European Aeronautical Group och SAS Media. SAS Trading är detaljist inom Travel Retail. SAS Flight Academy är ett ledande träningscenter för piloter, kabinpersonal, flygtekniker och sjöbefäl. Jetpak erbjuder expressleveranser från dörr till dörr. Därtill ingår European Aeronautical Group som tillhandahåller flygnavigationsdata samt mediahuset SAS Media. I december 2003 såldes Scandinavian IT Group till Computer Sciences Corporation (CSC)

Omsättningen minskade under januari-september med 39% till 2 179 (3 571) MSEK. Minskningen beror på försäljningen av Scandinavian IT Group till CSC (Computer Science Corporation).



SAS Trading

(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	461	1 261	1 175
varav extern omsättning	97,2%	96,4%	95,0%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	7	-5	-37
Rörelseresultat, EBIT	3	-18	-51
Resultat efter finansiella poster	1	-23	-58
EBITDA-marginal	1,5%	-0,4%	-3,1%
Medelantal anställda	331	332	343



SAS Flight Academy

(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	108	384	368
varav extern omsättning	42,6%	41,9%	34,8%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	24	102	82
Rörelseresultat, EBIT	1	33	11
Resultat efter finansiella poster	1	32	7
EBITDA-marginal	22,2%	26,6%	22,3%
Medelantal anställda	158	152	170



(MSEK)	Jul-Sep 2004	Jan-Sep 2004	Jan-Sep 2003
Omsättning	108	338	332
varav extern omsättning	100,0%	99,7%	99,4%
Rörelseresultat före avskrivningar, EBITDA	8	28	23
Rörelseresultat, EBIT	2	13	18
Resultat efter finansiella poster	3	12	17
EBITDA-marginal	7,4%	8,3%	6,9%
Medelantal anställda	176	176	181

För jämförbara enheter steg omsättningen med 3,6%. Rörelsekostnaderna minskade under januari-september med 39,4% och uppgick till 2 020 (3 334) MSEK. Resultatet efter finansiella poster förbättrades med 2 till 32 (30) MSEK.

Omsättningen under det tredje kvartalet minskade med 37,7% till 740 (1 188) MSEK till följd av försäljningen av Scandinavian IT Group. Rörelsekostnaderna minskade med 36,3% till 689 (1 081) MSEK huvudsakligen av samma skäl. Resultatet efter finansiella poster försämrades med 2 MSEK till 10 (12) MSEK till följd av den lägre omsättningen.

**SAS Tradings** omsättning uppgick under januari-september till 1 261 (1 175) MSEK, en ökning med 86 MSEK mot föregående år. Omsättningen visar en positiv trend. Resultatet efter finansiella poster uppgick till -23 (-58) MSEK en förbättring på 35 MSEK. Resultatförbättringen är en effekt av förbättrad logistik genom förbättrade rutiner för inköp och distribution. Administration och overheadkostnader har reducerats genom effektiviseringsåtgärder.

SAS Trading har under lång tid haft koncession på att driva taxfree verksamhet på Oslo samt Avinors andra flygplatser i Norge. Dessa koncessioner går ut sista december 2004, och ny koncession har varit under upphandling under våren 2004 vilken SAS Trading bjudit på. Oslo/Avinor har valt att sluta nytt kontrakt med annan operatör, vilket kommer att påverka SAS Tradings verksamhet för 2005, då detta har varit SAS Tradings enskilt största kontrakt. Utan koncessionerna från Oslo/Avinor har SAS Trading 32 butiker i Skandinavien, Polen och Baltikum.

**SAS Flight Academys** omsättning för perioden januari-september 2004 uppgick till 384 MSEK, vilket är 16 MSEK mer än föregående år. Resultatet efter finansiella poster förbättrades med 25 MSEK till 32 (7) MSEK. Den positiva utvecklingen förklaras framför allt av ett ökat behov av pilotträning hos koncernexterna kunder vilket resulterat i att den externa omsättningen ökat med 25% jämfört med samma period 2003. Kostnaderna har också minskat till följd av effektiviseringar. SAS Flight Academy (SFA) har fått ett flertal nya kunder under perioden, däribland Viking Airlines, HCH Helicopters International, Bulgarian Air Charter, Jetran, Philippine Air Force, Aviation Simulation LTD samt förnyat kontraktet med Saab Aircraft. Som ett led i arbetet att samordna pilot- och kabinträning i SAS koncernen har SFA träffat en överenskommelse med Scandinavian Airlines, Braathens och Widerøe om träning på SAS Flight Academy nya träningscenter på Gardermoen. Träningscentret öppnades den 15 augusti 2004.

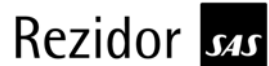
**Jetpaks** omsättning under perioden januari-september uppgick till 338 (332) MSEK, en ökning med 1,8% jämfört med 2003.

Rörelseresultatet före avskrivningar (EBITDA) blev 28 (23) MSEK en ökning med 5 MSEK jämfört med 2003. Resultatet före finansiella poster försämrades med 5 MSEK till 12 (17) MSEK.

Omsättningen under juli och augusti utvecklades svagare än förväntat. Speciellt gäller detta strökunder på småvolymsmarknaden. För att parera situationen och dessutom förbättra affärsplattformen för 2005, kommer kostnadsnivån i Sverige att anpassas, bland annat genom att personalstyrkan minskas med 15 personer. Därutöver kommer ytterligare kostnadsanpassningar att göras i produktionen.

Under det tredje kvartalet har en större logistikoperation driftsatts avseende distribution av bilreservdelar för SAAB/GM i Norge. Dessutom tillfördes Jetpak i Norge ett 10-tal kunder från SAS Cargo inom reservdelsdistribution. Helärs-effekten för dessa avtal uppskattas till 30 MSEK i ökad omsättning. Genom detta skapas en homogen affär för Jetpak för reservdelsdistribution till bilindustrin.

## Affärsområde Hotels



## Resultaträkning

(MSEK)	Juli-September		Januari-September	
	2004	2003	2004	2003
Logiintäkter	695	463	1 779	1 338
Restaurangintäkter	327	246	973	812
Övriga intäkter	176	152	485	456
<b>Omsättning</b>	<b>1 198</b>	861	<b>3 237</b>	2 606
Rörelsekostnader	-417	-282	-1 114	-902
Personalkostnader	-407	-358	-1 191	-1 086
Hyreskostnader, fastighetsförsäkring och fastighetskatt	-329	-229	-907	-702
<b>Rörelseresultat före avskrivningar</b>	<b>45</b>	-8	<b>25</b>	-84
Avskrivningar	-49	-34	-126	-101
Resultatandelar i intresseföretag	7	5	22	9
Realisationsvinster	1	0	1	4
<b>Rörelseresultat, EBIT</b>	<b>4</b>	-37	<b>-78</b>	-172
Resultat från övriga aktier och andelar	0	0	0	13
Finansiella poster, netto	-7	0	-18	-32
<b>Hotels - Resultat efter finansiella poster, EBT</b>	<b>-3</b>	-37	<b>-96</b>	-191
<b>Nyckeltal</b>				
EBITDA, MSEK <sup>1)</sup>	52	-3	47	-75
Logiintäkter per disponibelt rum (SEK) (REVPAR) <sup>2)</sup>	614	587	541	532
Logiintäkter per disponibelt rum (EUR) (REVPAR) <sup>2)</sup>	67	64	59	58
Bruttovinstmarginal	31,2%	25,7%	28,8%	23,7%

<sup>1)</sup> Rörelseresultat före avskrivningar och inklusive resultatandelar i intresseföretag

<sup>2)</sup> Inklusive hotell som drivs på managementkontrakt.

## Resultatutveckling

Intäkterna för niomånadersperioden uppgick till 3 237 (2 606) MSEK, en ökning med 24,2%. Ökningen kan främst hänföras till nya hotell, 27,1%, men justerat för dessa samt valutakurseffekter, visas ändå en ökning på 1,5%.

Hotellmarknaden i Europa har under perioden visat tecken på återhämtning, på de flesta marknader. Intäkt per disponibelt hotellrum (REVPAR) ligger justerat för valutakurseffekter, 2,1% högre än föregående år. För jämförbara enheter inom Rezidor SAS var REVPAR 6,4% högre.

De starkaste tillväxtsiffrorna finns i Storbritannien och Irland, Ryssland, de baltiska länderna och Mellanöstern.

Under niomånadersperioden har Rezidor SAS bibehållit marknadsandelarna.

Under tredje kvartalet har Rezidor SAS undertecknat åtta nya kontrakt, varav två Radisson SAS, fyra Park Inn och två Regent. Totalt har 32 nya kontrakt undertecknats under årets första nio månader.

Per september hade Rezidor SAS Hospitality 183 hotell i drift, en ökning med 23 hotell sedan december 2003.

EBITDA, resultat före avskrivningar och inklusive resultatandelar i intresseföretag, uppgick till 47 (-75) MSEK för januari-september. För tredje kvartalet blev EBITDA 52 (-3) MSEK. Den positiva utvecklingen jämfört med år 2003 kan hänföras till att jämförbara enheter förbättrat EBITDA som ett resultat av Turnaround 2005 för att sänka kostnadsnivån. Vidare har två svenska hotell och ett schweiziskt hotell överförts till leaseingkontrakt.

Bruttovinstmarginalen har förbättrats med 5,1 procentenheter till 28,8%.

Resultat efter finansiella poster uppgick för perioden till -96 (-191) MSEK och för tredje kvartalet till -3 (-37) MSEK.

Bedömningen är att affärsområdet Hotels skall uppnå ett positivt resultat för helåret 2004.

## Definitioner

**AEA** – The Association of European Airlines. En organisation bestående av de största europeiska flygbolagen.

**ASK, Offererade säteskilometer** - Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

**AV, Asset Value (justerat sysselsatt kapital)** - Bokfört eget kapital, plus minoritetsandelar, plus övervärde i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing netto, plus finansiell nettoskuld, minus kapitalandelar i intresseföretag. Kan också uttryckas som de totala tillgångarnas bokförda värde, plus övervärdet i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing netto, minus kapitalandelar i intresseföretag, minus icke räntebärande skulder och räntebärande tillgångar exklusive pensionsmedel netto.

**Avkastning på eget kapital** - Resultat efter skatt i relation till genomsnittligt eget kapital.

**Avkastning på sysselsatt kapital (ROCE)** - Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till genomsnittligt sysselsatt kapital. Med sysselsatt kapital avses totalt kapital enligt balansräkningen med räntefria skulder frånräknade.

**Betalda passagerarkilometer (RPK)** - Se RPK.

**Bruttovinstmarginal** - Rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning.

**CAPEX (Capital Expenditure)** - Framtida betalningar avseende flygplan på fasta order.

**CFROI** - Justerat EBITDAR i relation till AV.

**EBIT (inkl. realisationsvinster)** - Rörelseresultat.

**EBIT-marginal** - EBIT dividerat med omsättningen

**EBITDA, Rörelseresultat före avskrivningar** - Rörelseresultat före finansnetto, skatt, avskrivningar, resultatandelar i intresseföretag och resultat från försäljning av anläggningstillgångar.

**EBITDAR, Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader** - Rörelseresultat före finansnetto, skatt, avskrivningar, resultatandelar i intresseföretag, resultat från försäljning av anläggningstillgångar och leasingkostnader för flygplan.

**EBITDAR-marginal** - EBITDAR dividerat med omsättningen.

**Enhetsintäkt (yield)** - Genomsnittlig trafikintäkt per RPK.

**Enhetskostnad, operationell** - Flygverksamhetens operationella rörelsekostnader minskade med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.

**Enhetskostnad, total** - Flygverksamhetens totala rörelsekostnader inklusive kapacitetskostnad för flygplan minskade med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.

**EV (Enterprise Value)** - Genomsnittligt börsvärde med tillägg av genomsnittlig finansiell nettoskuld under året samt 7 gånger den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing netto.

**Finansiell nettoskuld** - Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar, exklusive pensionsmedel netto.

**FTE** – Full Time Equivalent, heltidstjänster.

**Kabinfaktor passagerare** - Relationen mellan RPK och ASK i procent. Beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga platser. Kallas även passagerarbeläggning.

**Kapitalandelsmetoden** - Andelar i intresseföretag upptas till SAS koncernens andel av eget kapital med hänsyn till förvärvade över- respektive undervärden.

**Kassaflöde från verksamheten** - Kassaflödet från löpande verksamhet före rörelsekapitalförändring.

**Nettoskuld** - Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar.

**Resultat per aktie (EPS)** - Resultat efter skatt dividerat med totalt antal aktier.

**REVPAR, Revenue per available room** - Intäkt per tillgängligt hotellrum.

**RPK, Betalda passagerarkilometer** - Antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs.

**Räntetäckningsgrad** - Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

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

**Skuldsättningsgrad** - Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital och minoritetsintresse.

**Soliditet** - Eget kapital plus minoritetsintressen i relation till balansomslutningen.

**TSR, Total shareholder return** - Genomsnittlig totalavkastning.

**Yield** - Se Enhetsintäkt.

## Informationstillfällen

Bokslutskommuniké 2004.....	10 februari 2005
Årsredovisning & Hållbarhetsredovisning 2004.....	8 mars 2005
Delårsrapport 1, januari-mars 2005.....	3 maj 2005
Delårsrapport 2, januari-juni 2005.....	17 augusti 2005
Delårsrapport 3, januari-september 2005.....	4 november 2005

Alla rapporter finns på engelska och svenska och kan rekvideras från SAS, SE-195 87 Stockholm, telefon +46 8 797 00 00, fax +46 8 797 51 10. De finns tillgängliga och kan beställas på internet: [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

SAS koncernens månatliga trafiktal utkommer normalt den femte arbetsdagen. En uppdaterad finansiell kalender finns på: [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)  
Investor Relations SAS koncernen: VP Investor Relations Sture Stølen +46 8 797 14 51, e-mail: [investor.relations@sas.se](mailto:investor.relations@sas.se)

*Ledning:*  
Jørgen Lindegaard, Verkställande Direktör och koncernchef  
Gunnar Reitan, vice koncernchef  
Gunilla Berg, koncerndirektör och CFO  
John Dueholm, koncerndirektör  
Sören Belin, koncerndirektör  
Bernhard Rikardsen, koncerndirektör

*Styrelse:*  
Egil Myklebust, ordförande  
Jacob Wallenberg, vice ordförande  
Berit Kjøll, ledamot  
Fritz H. Schur, ledamot  
Anitra Steen, ledamot  
Lars Rebien Sørensen, ledamot  
Nicolas E. Fischer, ledamot  
Ulla Grøntvedt, ledamot  
John Lyng, ledamot

SAS AB (publ)  
org. nr. 556606-8499  
Huvudkontor: Frösundaviks Allé 1  
SE-195 87 Stockholm  
Telefon +46 8 797 00 00



Produktion: SAS koncernen  
Tryck: Redners  
Papper: G-Print