

REKSTRARBATI ÁN ÁHRIFA KYRRSETNINGAR MAX FLUGVÉLA

- Heildartekjur námu 402,8 milljónum USD á 2. ársfjórðungi og hækkuðu um 1% á milli ára.
- EBIT var neikvætt um 24,1 milljón USD, lækkar um 4,3 milljónir USD á milli ára.
- EBIT var jákvætt um 25,9 milljónir USD án þegar áætlaðra áhrifa kyrrsetningar MAX véla og eykst á milli ára um 45,7 milljónir USD.
- Félagið flutti 39% fleiri farþega til Íslands á öðrum ársfjórðungi en á sama tíma 2018.
- Eiginfjárhlutfall í lok júní var 25% samanborið við 28% í lok árs 2018 miðað við sömu reikningskilareglur. Án áhrifa IFRS16 er eiginfjárhlutfallið 31%.
- Handbært fé nam 175,0 milljónum USD í lok fjórðungsins.
- Dagleg starfsemi á öðrum fjórðungi litaðist mjög mikið af kyrrsetningu MAX véla og þegar metin neikvæð áhrif á fjórðungnum eru um 50 milljónir USD.
- EBIT spá ársins 2019 án áhrifa MAX kyrrsetningarinnar er jákvæð um 50-70 milljónir USD. Að teknu tilliti til þegar áætlaðra MAX áhrifa er EBIT spá ársins neikvæð um 70-90 milljónir USD.
- Hækkun hlutfjár í félaginu nam 625.000.000 að nafnvirði í tengslum við kaup PAR Capital Management á 11,5% hlut í félaginu fyrir um 47 milljónir USD (rúma 5,6 milljarða ISK) í fjórðungnum.

BOGI NILS BOGASON FORSTJÓRI

„Fyrirhugað var að MAX vélarnar myndu samsvara 27% af sætaframboði félagsins á árinu 2019 og því er sú staða sem komin er upp vegna kyrrsetningar MAX véla fordæmalaus og hefur veruleg áhrif á rekstur og afkomu félagsins. Í þessum aðstæðum höfum við lagt höfuðáherslu á að lágmarka tjón félagsins og áhrif kyrrsetningarinnar á farþega og íslenska ferðaþjónustu með því að bæta leiguvélum við flota félagsins í sumar. Þá hefur það verið forgangsverkefni hjá okkur að tryggja flugframboð til og frá Íslandi og þannig hefur farþegum Icelandair til Íslands fjölgað um 39% á öðrum ársfjórðungi samanborið við sama tímabil í fyrra. Þrátt fyrir þessar mótvægisáðgerðir, sem hafa komið í veg fyrir stórfelldar niðurfellingar á flugi, hefur orðið talsverð röskun á flugáætlun okkar og starfseminni allri. Þetta hefur haft áhrif á farþega okkar og valdið flóknum úrlausnarefnum innan félagsins. Starfsfólk Icelandair á mikið hrós skilið fyrir frammistöðu sína við mjög erfiðar aðstæður á háannatíma þar sem allir hafa lagst á eitt að leysa eins farsællega úr málum og mögulegt er.

Markmið félagsins er áfram skýrt – að bæta arðsemi og rekstur félagsins til framtíðar. Við höfum ráðist í fjölmargar aðgerðir á síðustu misserum sem eru þegar byrjaðar að skila árangri en afkoma félagsins, án þegar áætlaðra áhrifa MAX kyrrsetningarinnar, hefur batnað milli ára. EBIT er jákvætt um 25,9 milljónir USD, án þegar áætlaðra áhrifa kyrrsetningar MAX véla, og eykst á milli ára um 45,7 milljónir USD.

Þá gekk reynslumikill alþjóðlegur fjárfestir, PAR Capital Management, til liðs við hlutahafahóp félagsins í apríl og þar að auki undirrituðum við kaupsamning vegna sölu á Icelandair Hotels og tengdum fasteignum í júlí. Hvort tveggja styrkir stöðu Icelandair Group enn frekar og er mikilvæg staðfesting á góðum langtímahorfum félagsins og framtíðartækifærum í íslenskri ferðaþjónustu.“

KYNNINGARFUNDUR OG VEFÚTSENDING 2. ÁGÚST 2019

Opinn kynningarfundur fyrir markaðsaðila og hluthafa verður haldinn föstudaginn 2. ágúst 2019 á Icelandair Hótel Reykjavík Natura. Bogi Nils Bogason, forstjóri Icelandair Group, og Eva Sóley Guðbjörnsdóttir framkvæmdastjóri fjármála munu kynna afkomuna og svara spurningum ásamt öðrum stjórnendum félagsins. Kynningin hefst kl. 8:30 í sal 2. Morgunverður í boði frá kl. 8:00. Kynningarefni vegna fundarins verður hægt að nálgast að honum loknum á heimasíðu Icelandair Group: www.icelandairgroup.is og í fréttakerfi Nasdaq Iceland hf.

Hægt verður að fylgjast með fundinum beint á vefslóðinni:

<http://www.icelandairgroup.is/investors/reports-and-presentations/webcast-next/>

LYKILSTÆRÐIR

		2F 2019	2F 2018	Breyt.	6M 2019	6M 2018	Breyt.
Rekstrarreikningur							
Heildartekjur	USDþ	402.767	398.905	3.862	651.369	666.525	-15.156
Heildarkostnaður án afskrifta	USDþ	377.527	384.213	-6.686	640.797	670.043	-29.246
EBIT	USDþ	-24.103	-19.799	-4.304	-83.682	-66.011	-17.671
EBIT án þegar áætlaðra MAX áhrifa	USDþ	25.897	-19.799	45.696	-29.682	-66.011	36.329
EBT	USDþ	-40.505	-31.481	-9.024	-108.973	-75.019	-33.954
Nettó afkoma	USDþ	-34.266	-25.729	-8.537	-89.379	-60.256	-29.123
Nettó afk. án þegar áætlaðra MAX áhrifa	USDþ	5.734	-25.729	31.463	-49.379	-60.256	10.877
Efnahagsreikningur og sjóðstreymi*							
Heildareignir	USDþ	-	-	-	1.716.992	1.464.122	252.870
Eigið fé	USDþ	-	-	-	430.863	471.379	-40.516
Vaxtaberandi skuldir	USDþ	-	-	-	263.798	451.445	-187.647
Nettó vaxtaberandi skuldir	USDþ	-	-	-	73.132	147.951	-74.819
Leiguskuldbindingar	USDþ	-	-	-	347.459	0	347.459
Nettó vaxtab skuldir m/leiguskuldb.	USDþ	-	-	-	420.591	147.951	272.640
Handb. fé frá rekstri	USDþ	48.513	60.062	-11.549	121.454	127.177	-5.723
Fjárfestingar	USDþ	36.613	54.707	-18.094	216.122	246.090	-29.968
Frjálst sjóðstreymi	USDþ	11.900	5.355	6.545	-94.668	-118.913	24.245
Lykiltölur							
Afkoma á hlut USD cent	US cent	-0,68	-0,53	-0,15	-1,77	-1,25	-0,52
Eiginfjárlutfall	%	-	-	-	25,1%	28,0%	-2,9 ppt
Eiginfjárlutfall án IFRS 16	%	-	-	-	30,7%	32,2%	-1,5 ppt
EBIT hlutfall	%	-6,0%	-5,0%	-1,0 ppt	-12,8%	-9,9%	-2,9 ppt
EBIT % án þegar áætl. MAX áhrifa	%	6,4%	-5,0%	11,4 ppt	-4,6%	-9,9%	5,3 ppt
EBT hlutfall	%	-10,1%	-7,9%	-2,2 ppt	-16,7%	-11,3%	-5,5 ppt
Flutningatölur**							
Farþegar til Íslands	tala	482.361	346.414	39%	793.607	620.903	28%
Farþegar frá Íslandi	tala	195.909	149.205	31%	310.624	253.643	22%
Farþegar um Ísland	tala	611.952	620.169	-1%	888.720	901.307	-1%
Heildarfjöldi farþega	tala	1.290.222	1.115.788	16%	1.992.951	1.775.853	12%
Nýting	%	85,0%	80,3%	4,7 ppt	81,8%	78,9%	2,9 ppt
Framboðnir sætiskilómetrar	millj.	4.730.222	4.393.307	8%	7.618.020	7.067.867	8%
Komu stundvísi	%	67,7%	57,1%	10,6 ppt	72,0%	59,9%	12,1 ppt
Seldir frakt kílómetrar	þús	34.702	30.462	14%	67.045	60.843	10%
Seldir blokk tímar leiguflyg	tala	7.446	9.027	-18%	14.925	17.685	-16%
Nýting hótellherbergja	%	78,4%	75,3%	3,0 ppt	76,2%	76,2%	0,0 ppt

* Samanburðartölur efnahagsreiknings eru 31.12.18

** Icelandair, Icelandair Cargo, Loftleiðir Icelandic, Icelandair Hotels

REKSTUR ANNARS ÁRSFJÓRÐUNGS

Í töflunni hér að neðan má sjá samanburð á tekjum, EBIT og EBT á milli ára.

Þúsundir USD	Farþegaflug		Flugtengdur rekstur		Ferðaþjónusta		Samtals	
	2F19	Br. 2F18	2F19	Br. 2F18	2F19	Br. 2F18	2F19	Br. 2F18
Tekjur	328.006	20.350	30.511	-6.762	44.250	-9.727	402.767	3.861
EBIT	-33.993	-9.986	7.596	3.391	2.294	2.290	-24.103	-4.305
EBT	-41.176	-6.503	98	-3.235	573	713	-40.505	-9.025

Tekjur af farþegaflugi jukust á milli ára vegna töluverðrar fjölgunar farþega. Fjöldi farþega jókst um 16% á fjórðungnum sem samsvarar 174 þúsund farþegum. Farþegum fjölgaði mikið á ferðamannamarkaðinum til Íslands og á heimamarkaðinum frá Íslandi en fækkaði á milli ára á N-Atlantshafsmarkaðinum. Fargjöld á föstu gengi hækkðu á mörkuðunum til og frá Íslandi en lækkuðu á N-Atlantshafsmarkaðinum. Tekjur af farþegaflugi jukust um 7%. Niðurfellingar á flugi vegna kyrrsetningar MAX véla höfðu neikvæð áhrif á meðalfargjöld og farþegatekjur. Meðal annars vegna þess að farþegar, sem höfðu bókað með miklum fyrirvara á tiltölulega lágum fargjöldum, voru færðir yfir á önnur meira bókuð flug. Þetta hefur leitt til tekjuminnkunar þar sem ekki er möguleiki á að selja síðustu sætin á hærri fargjöldum í þessum tilfellum eins og tekjustýring gengur út á. Jafnframt hafa niðurfellingar á flugi skert tengimöguleika farþega og leitt til ójafnvægis í leiðakerfinu á milli Evrópu og N-Ameríku og minnkað möguleika á sölu á N-Atlantshafsmarkaðinum.

Í apríl var áætlað að MAX vélar næmu 21% af sætaframboði, í maí 23% og í júní 25%. Sem mótvægisáðgerð var fimm leiguvélum bætt við flota félagsins ásamt áhöfnum í sumar en þær eru stærri og óhagkvæmari í rekstri. Þegar metin áhrif eru áætluð um 50 milljónir USD á fjórðungnum.

Tekjur af flugtengdum rekstri lækkuðu á milli ára vegna færri verkefna í leiguflugsstarfssemi, viðhaldsverkefna á flota og áhrifa IFRS 16 staðalsins. Fraktstarfsemi félagsins hefur farið vaxandi og nemur aukningin í útflutningi í fjórðungnum 24% á milli ára en 2% í innflutningi. Afkoma Loftleiða Icelandic án áhrifa hlutdeildarfélagssins Cabo Verde Airlines var svipuð á milli ára, en lækkaði að teknu tilliti til þess. Um er að ræða langtímapróunarverkefni og er rekstrarniðurstaðan nú í samræmi við viðskipaáætlun.

Tekjur af ferðaþjónustu dragast saman vegna minni sölu á pakkaferðum hjá Iceland Travel sem hefur jafnframt áhrif til lækkunar kostnaðar. Rekstur Icelandair Hotels gekk vel á fjórðungnum og var herbergjanýting 3% hærrí en á sama tíma í fyrra þrátt fyrir aukið framboð.

TEKJUR, GJÖLD OG FJÁRMAGNSLIÐIR

Tekjur

Þúsundir USD	2F 2019	2F 2018	Breyting	% Breyting
Flutningatekjur:	324.365	294.717	29.648	10%
<i>Farþegatekjur</i>	281.289	259.318	21.971	8%
<i>Hliðartekjur</i>	27.589	21.127	6.462	31%
<i>Vöru- og póstflutningar</i>	15.487	14.272	1.215	9%
Flugvéla- og áhafnaleiga	19.197	29.574	-10.377	-35%
Aðrar rekstrartekjur	59.205	74.614	-15.409	-21%
<i>Vörusala á hótélum og flugvöllum</i>	23.803	24.842	-1.039	-4%
<i>Tekjur af ferðaþjónustu</i>	29.280	34.970	-5.690	-16%
<i>Aðrar tekjur</i>	6.122	14.802	-8.680	-59%
Samtals	402.767	398.905	3.862	1%

Heildartekjur jukust um 1% á milli ára en á föstu gengi jukust þær um 6%. **Flutningatekjur** námu 324,4 milljónum USD og jukust um 10% á milli ára. Farþegatekjur jukust um 8% vegna mikillar fjölgunar farþega á ferðamannamarkaðinum til Íslands og á heimamarkaðinum frá Íslandi. **Farþegategndar hliðartekjur** jukust um 31% og námu 21 USD á farþega samanborið við 19 USD á farþega árið áður. Aukning á hvern farþega nemur 13%. **Tekjur af flugvéla- og áhafnaleigu** drógust saman um 35% frá síðasta ári, aðallega vegna færri leiguflugsverkefna og viðhalds flugvéla, en 1,3 milljónir USD eru vegna IFRS16. **Aðrar rekstrartekjur** námu 59,2 milljónum USD og lækkuðu um 15,4 milljónir USD. Tekjur af ferðaþjónustu drógust saman um 5,7 milljónir USD vegna minni sölu á pakkaferðum hjá Iceland Travel.

Gjöld

Þúsundir USD	2F 2019	2F 2018	Breyting	% Breyting
Laun og annar starfsmannakostnaður	136.814	144.985	-8.171	-6%
Flugtengdur kostnaður	160.016	142.475	17.541	12%
<i>Eldsneytiskostnaður</i>	91.849	77.340	14.509	19%
<i>Flugvéla- og áhafnaleiga</i>	16.830	8.870	7.960	90%
<i>Afgreiðslu-, lendingar- og yfirflugsgjöld</i>	39.305	36.626	2.679	7%
<i>Viðhaldskostnaður flugvéla</i>	12.032	19.639	-7.607	-39%
Annar rekstrarkostnaður	80.697	96.753	-16.056	-17%
<i>Rekstrarkostn. fasteigna og innréttinga</i>	4.204	9.383	-5.179	-55%
<i>Samskiptakostnaður</i>	6.672	6.357	315	5%
<i>Auglýsingakostnaður</i>	5.219	7.500	-2.281	-30%
<i>Bókunargj., kreditkortabókun og umboðslaun</i>	20.813	18.477	2.336	13%
<i>Kostnaðarverð seldra vara</i>	3.512	3.363	149	4%
<i>Þjónusta við farþega og hótलगesti</i>	17.824	18.324	-500	-3%
<i>Aðkeypt þjónusta í ferðaþjónustu</i>	13.548	22.216	-8.668	-39%
<i>Annar rekstrarkostnaður</i>	8.905	11.133	-2.228	-20%
Samtals	377.527	384.213	-16.056	-2%

Heildarkostnaður dróst saman um 2% á milli ára. **Laun og annar starfsmannakostnaður** nam 136,8 milljónum USD og lækkaði um 6% miðað við annan fjórðung síðasta árs. Aukið umfang eykur launakostnað, en jákvæð gengisáhrif koma til lækkunar á móti. Íslenska krónan var að meðaltali tæplega 19% veikari á móti USD en hún var á öðrum fjórðungi síðasta árs. Hér að neðan má sjá skýringar á helstu breytingum á milli ára:

Launakostn samtals 2F 2018	144.985
Samningsbundnar launahækkanir	1.621
Breyting í fjölda stöðugilda	11.568
Gengisáhrif	-18.486
Annað	-2.874
Launakostn samtals 2F 2019	136.814

Upphæðir í USD þúsundum

Flugtengdur kostnaður nam alls 160,0 milljónum USD og jókst um 17,5 milljónir USD frá fyrra ári. Eldsneytiskostnaður nam 91,8 milljónum USD og jókst um 19% samanborið við annan fjórðung 2018. Uppgjörsvorð félagsins á eldsneyti að teknu tilliti til varna á fjórðungnum var að meðaltali 647 USD/tonn, sem er 5% hækkun á milli ára. Með fjárfestingu í innviðum sem og bættu vinnulagi og ferlum hefur tekist að ná fram sparnaði í eldsneytisnotkun. Á öðrum ársfjórðungi lækkaði eldsneytisnotkun Boeing 757 og 767 véla um 2% milli ára en sambærileg þróun átti sér stað á fyrsta ársfjórðungi. Flugvélaleiga nam 16,8 milljónum USD og er það einkisþingakostnaður sem stafar af innleigu véla- og áhafna vegna kyrrsetningar MAX flugvéla. Afgreiðslu-, lendingar- og yfirflugsgjöld hækka í takt við aukið umfang félagsins. Auk þess eru leiguvélarnar óhagkvæmari hvað þessa þætti varðar en MAX vélarnar. Viðhaldskostnaður lækkar milli ára og skýrist það að mestu vegna innleiðingar IFRS16 staðalsins, en auk þess vegna endurnýjunar samninga við birgja og annarra umbótaverkefna er tengjast viðhaldi á flota félagsins.

Annar rekstrarkostnaður nam 80,7 milljónum USD og lækkaði um 16,1 milljón USD á milli ára. Stærstu frávikin eru í aðkeyptri þjónustu í ferðaþjónustu sem lækkar um 8,7 milljónir USD vegna minni sölu á pakkaferðum hjá Iceland Travel. Þá lækkar rekstrarkostnaður fasteigna um 5,2 milljónir USD sem skýrist að mestu af innleiðingu IFRS16 staðalsins og gengisáhrifa.

Áætlað þegar metið fjárhagslegt tjón félagsins vegna kyrrsetningar á MAX vélunum er um 50 milljónir USD á fjórðungnum og hefur félagið hafið samtal við Boeing um að fá allt það fjárhagslega tjón sem af kyrrsetningunni hlýst bætt. Nánari umfjöllun um áhrif kyrrsetningarinnar má finna í kaflanum „Horfur Icelandair“ hér að aftan.

Fjármagnsliðir

Fjármagnsgjöld á öðrum ársfjórðungi námu 9,0 milljónum USD og lækkuðu um 3,0 milljónir USD samanborið við annan fjórðung síðasta árs. Vaxtagjöld aukast vegna aukinnar skuldsetningar og vegna innleiðingar IFRS16 staðalsins. Gengismunur á öðrum fjórðungi var jákvæður um 0,4 milljónir USD en var neikvæður um 7,8 milljónir USD á sama tímabili árið 2018.

Þúsundir USD	2F 2019	2F 2018	Breyting	% Breyting
Vaxtatekjur	406	579	-173	-30%
Vaxtagjöld	-7.707	-4.730	-2.977	63%
Nettó fjármagnsliðir vegna rekstrarleigu	-2.113	0	-2.113	-
Gengishagnaður/-tap	432	-7.824	8.256	-
Samtals	-8.982	-11.975	2.993	-25%

FJÁRHAGSSTAÐA

Efnahagur - eignir

Heildareignir námu 1,7 milljörðum USD og jukust um 252,9 milljónir USD frá áramótum. Innleiðing IFRS16 staðalsins eykur skráða eignasölu um 303,7 milljónir USD. Nýtingaréttur rekstrarfjármuna nemur 158,4 milljónum USD. Þar af er stærsti hlutinn vegna nýtingaréttar flugvéla, þ.e. 147,2 milljónir USD. Nýtingarréttur af eignum í söluferli nemur 145,4 milljónum USD. Nánari upplýsingar um eignir í söluferli má sjá í skýringu 6 í árshlutareikningnum.

Púsundir USD	30.06.2019	31.12.2018	Breyting
Heildareignir	1.716.991	1.464.122	252.869
Rekstrarfjármunir	653.460	673.420	-19.960
Nýtingaréttur rekstrarfjármuna	158.389	0	158.389
Eignir í sölufarli	288.334	125.169	163.165
Handbært fé	174.951	299.460	-124.509

Í lok fjórðungsins voru 51 flugvél í flugflota félagsins. Að auki var félagið með fimm vélar á blautleigu til að draga úr áhrifum MAX kyrrsetningarinnar.

Flugvélagerð	Icelandair	Cargo	Loftleiðir	AIC*	Floti 30.06.19	Floti 31.12.18	Eigin vélar	Leigu- vélar	Br. frá 31.12.18	Leiguvél með áhöfn
B757-200	23	2	4		29	31	26	3	-2	1
B757-300	2				2	2	2			
B737 MAX 8	5				5	3	2	3	3	
B737 MAX 9	1				1	0		1		
A319					0	0				1
B767-300	4		2		6	6	5	1		3
B737-700			1		1	1		1		
B737-800			1		1	2		1	-1	
Bombardier Q200				3	3	3	3			
Bombardier Q400				3	3	3	3			
Samtals	35	2	8	6	51	51	41	10	0	5

* AIC = Air Iceland Connect

Efnahagur - skuldir

Vaxtaberandi skuldir námu alls 263,8 milljónum USD í lok annars ársfjórðungs og lækkuðu um 187,6 milljónir USD frá upphafi árs. Nettó vaxtaberandi skuldir námu 73,1 milljón USD og lækkuðu frá upphafi árs um 74,8 milljónir USD. Leiguskuldbindingar námu 347,5 milljónum USD.

Púsundir USD	30.06.2019	31.12.2018	Breyting
<i>Vaxtaberandi langtímaskuldir</i>	202.431	147.513	54.918
<i>Vaxtaberandi skammtímaskuldir</i>	28.074	268.288	-240.214
<i>Vaxtaberandi skuldir eigna í sölufarli</i>	33.293	35.644	-2.351
Vaxtaberandi skuldir alls	263.798	451.445	-187.647
<i>Handbært fé</i>	174.951	299.460	-124.509
<i>Handbært fé eigna í sölufarli</i>	15.715	4.034	11.681
Nettó vaxtaberandi skuldir	73.132	147.951	-74.819
<i>Leiguskuldbindingar langtíma</i>	161.633	-	161.633
<i>Leiguskuldbindingar skammtíma</i>	37.134	-	37.134
<i>Leiguskuldbindingar vegna eigna í sölufarli</i>	148.692	-	148.692
Leiguskuldbindingar alls	347.459	-	347.459
Nettó vaxtaberandi skuldir og leiguskuldbind.	420.591	147.951	460.287

Vaxtaberandi langtímaskuldir jukust um 54,9 milljónir USD frá áramótum. Vaxtaberandi skammtímaskuldir lækkuðu frá áramótum. Félagið var með tvo skráða skuldabréfaflokka á markaði í byrjun árs. Á fyrsta ársfjórðungi 2019 voru 87,0 milljónir USD greiddar inn á skuldabréfaflokkana og á öðrum ársfjórðungi voru skuldabréfaflokkarnir greiddir upp með greiðslum sem námu 126,7 milljónum USD. Icelandair Group var ekki með neina skuldabréfaflokka útstandandi í lok fjórðungsins.

Efnahagur – eigið fé

Eigið fé félagsins nam 430,9 milljónum USD í lok annars ársfjórðungs. Eiginfjárlutfall félagsins nam 25% samanborið við 28% í lok árs 2018 miðað við sömu reikningsskilastaðla.

Sjóðstreymi

Handbært fé í lok fjórðungsins nam 175,0 milljónum USD. Á meðal eigna í sölumeðferð er jafnframt handbært fé að fjárhæð 15,7 milljónir USD. Handbært fé frá rekstri nam 48,5 milljónum USD. Brúttó fjárfestingar námu alls 36,6 milljónum USD og má sjá nánari sundurliðun á þeim hér að neðan. Frjálst sjóðstreymi á fjórðungnum nam 11,9 milljónum USD og jókst um 6,5 milljónir USD

Þúsundir USD	2F 2019	2F 2018	Breyting
Handbært fé frá rekstri	48.513	60.062	-11.549
Handbært fé í lok tímabils	174.951	241.058	-66.107
Frjálst sjóðstreymi	11.900	5.355	6.545
Brúttó fjárfestingar	36.613	54.707	-18.094

Fjárfestingar

Fjárfesting í flugvélum og fylgihlutum nam 7,4 milljónum USD, þar af er fjárfesting vegna MAX véla 6,4 milljónir USD. Aðrar fjárfestingar í varanlegum rekstrarfjármunum, aðallega fjárfestingar í stækkun hlað- og ræstideildar á Keflavíkurflugvelli, flugvallatækjum og í hótélrekstri, námu 8,7 milljónum USD.

Þúsundir USD	2F 2019
Varanlegir rekstrarfjármunir	
Flugvélar og fylgihlutir	7.363
Hreyflayfirhöl eigin véla	14.222
Aðrar fjárfestingar	8.720
Varanlegir rekstrarfjármunir alls	30.305
Nýtingaréttur eigna	5.873
Óefnislegar eignir	435
Fjárfestingar samtals	36.613

BREYTING Á REIKNINGSSKILASTÖÐLUM

Í ársbyrjun 2019 innleiddi Icelandair Group nýjan reikningsskilastaðal, IFRS16. Hér að neðan má sjá yfirlit yfir áhrif staðalsins á samstæðureikning félagsins á öðrum ársfjórðungi 2019.

USD þúsundir	Upphæðir án IFRS16 áhrifa	IFRS16 áhrif	Upphæðir með IFRS 16 áhrifum
Rekstrarreikningur:			
Tekjur			
Flutningatekjur	324.365	0	324.365
Flugvélaeiga	20.518	-1.321	19.197
Aðrar tekjur	59.309	-104	59.205
Heildartekjur	404.192	-1.425	402.767
Rekstrargjöld			
Laun og annar starfsmannakostnaður	136.814	0	136.814
Flugtengdur kostnaður	170.408	-10.392	160.016
Annar kostnaður	83.138	-2.441	80.697
Heildargjöld	390.360	-12.833	377.527
EBITDA	13.832	11.408	25.240
Afskriftir	-37.618	-11.725	-49.343
EBIT	-23.786	-317	-24.103
Nettó fjármagnskostnaður	-6.866	-2.116	-8.982
Hlutdeildartekjur	-7.420	0	-7.420
EBT	-38.072	-2.433	-40.505
Tekjuskattur	5.753	486	6.239
Nettó afkoma	-32.319	-1.947	-34.266

HORFUR ICELANDAIR

Félagið hefur tekið markviss skref í að bæta arðsemi það sem af er ári og hyggst halda áfram á þeirri vegferð. Án áhrifa kyrrsetningar MAX flugvéla hafa afkoma félagsins batnað.

Kyrrsetning MAX vélanna hefur áhrif á rekstur og afkomu Icelandair

Árið 2019 áætlaði Icelandair að nýta níu MAX vélar í leiðakerfi sínu. Þar af hefur félagið innleitt sex vélar, en áætlað var að taka við þremur vélum til viðbótar á fyrri helmingi ársins 2019, sem ekki hefur orðið af. Þessar níu flugvélar samsvara 25% af flugflota félagsins og 27% af áætluðu sætaframboði ársins. Til þess að takmarka tjón félagsins og koma í veg fyrir mikla röskun á leiðakerfinu með tilheyrandi óhagræði fyrir farþega hefur verið gripið til mótvægisáðgerða með innleigu samtals fimm flugvéla yfir annasömustu mánuði ársins.

Þrátt fyrir mótvægisáðgerðir hefur kyrrsetning MAX vélanna valdið röskun í starfsemi félagsins og mun hún áfram hafa neikvæð áhrif á afkomu og sjóðstreymi félagsins. Enn ríkir óvissa um hvenær kyrrsetningunni verður aflétt og ekki liggur fyrir hversu mikið af þeim kostnaði og töpuðum tekjum sem af henni hlýst fæst bætt frá framleiðanda vélanna. Icelandair er þegar í viðræðum við Boeing um að fá allt fjárhagslegt tjón bætt. Félagið fylgist náið með þróun mála og vinnur áfram með Boeing, flugmálayfirvöldum á Íslandi, í Evrópu og Bandaríkjunum varðandi næstu skref. Núverandi flugáætlun sem uppfærð var í júlí gerir ekki ráð fyrir MAX vélunum í rekstri út októbermánuð.

Áhersla á úrlausnir fyrir farþega en dregur úr tekjumyndun í millilandastarfsemi

Niðurfellingar á flugi vegna kyrrsetningarinnar hafa haft þau áhrif að ekki hefur verið mögulegt að hámarka tekjur félagsins og hafa meðalfargjöld verið lægri en ráðgert var. Áhersla hefur verið á að lágmarka tjón félagsins og á þjónustu við farþega og að finna ný úrræði fyrir þá sem hafa orðið fyrir áhrifum af kyrrsetningu MAX vélanna. Vegna niðurfellingana hefur þurft að færa farþega yfir á önnur flug sem hefur leitt til tekjuminnkunar. Sem dæmi má nefna að farþegar sem bókað höfðu með félaginu nokkuð fyrir brottför á lágum fargjöldum voru færðir í önnur og meira bókuð flug sem félagið hefði að öðrum kosti náð að selja í nær brottför á hærra verði. Viðskiptamódel Icelandair byggir á tengibankanum á Íslandi og tengimöguleikum leiðakerfisins. Niðurfellingar á flugi hafa því einnig skert tengimöguleika

farþega og þar með leitt til tekjumissis. Áætlanir gerðu ráð fyrir að MAX vélarnar yrðu nýttar meira á Evrópuleiðum en Ameríkuleiðum og hefur kyrrsetning þeirra því haft í för með sér ójafnvægi í leiðakerfinu og minnkað möguleika á sölu á N-Atlantshafsmarkaðinum. Niðurfellingar á flugi hafa einnig haft neikvæð áhrif á hliðartekjur félagsins ásamt því að ekki hefur tekist að ná þeirri áherslu á sölu og hámarks tekna sem ráðgert var þar sem starfsmenn hafa einblínt á þjónustu við farþega og úrlausnir vegna endurbókana og breytinga í krefjandi aðstæðum.

Kyrrsetningin eykur kostnað og dregur úr nýtingu flugflota og áhafna

Eins og fyrr sagði, hefur Icelandair leigt inn fimm flugvélar með áhöfnum til þess að draga úr áhrifum kyrrsetningarinnar á farþega. Fjórar af þeim vélum sem um ræðir eru stærri og óhagkvæmari en MAX vélarnar og hefur rekstur þeirra því í för með sér aukinn flugtengdan kostnað. Þannig eru landingar-, yfirflugs- og afgreiðslugjöld hærrí í hverju flugi og eldsneytisnotkun meiri. Félagið ber kostnað af áhöfnum sem áttu að fljúga kyrrsettu vélunum sem nýtast ekki ásamt því að þegar kyrrsetningunni verður aflétt munu þær áhafnir þurfa viðbótarþjálfun. Sem mótvægisáðgerð var nýþjálfun 21 flugmanns á MAX vélar stöðvuð og 24 flugmönnum sagt upp í maí. Niðurfelld flug hafa einnig haft í för með sér aukinn farþegatengdan kostnað þegar færa þarf farþega yfir á flug annarra flugfélaga ásamt því að innleigðu vélarnar eru ekki eins uppsettar og aðrar vélar í flota félagsins, t.a.m. varðandi skemmtikerfi, fótaþláss og annað sem í einhverjum tilfellum hefur valdið óánægju farþega og lækkun hliðartekna. Þá er einnig minna svigrúm til að bregðast við bilunum og atvikum sem upp koma þar sem sveigjanleiki flugflotans er mun minni en áætlað var.

Sveigjanlegt leiðakerfi styrkur félagsins

Árið 2012 setti Icelandair Group þá stefnu að breyta Íslandi í heilsársáfangastað annars vegar og að styrkja Ísland sem tengimiðstöð í flugi milli N-Ameríku og Evrópu hins vegar. Síðan sú stefna var sett hefur vöxtur í millilandastarfseminni verið drifinn áfram af fjölgun tengifarþega á N-Atlantshafinu. Þannig fór hlutfall þeirra farþega úr 41% á árinu 2012 í 51% árið 2018 af heildarfaraþegafjölda. Á síðustu misserum hafa breytingar orðið á samkeppnisumhverfinu á N-Atlantshafinu. Aukning framboðs hefur verið meiri en eftirspurn sem leitt hefur til mikillar verðsamkeppni. Á sama tíma hefur sætaframboð til og frá Íslandi dregist saman. Icelandair hefur því aðlagð áherslu í sölu- og markaðsstarfi sínu að þessari þróun á markaði og hefur lagt meiri áherslu á markaðinn til og frá Íslandi undanfarna mánuði. Þannig er gert ráð fyrir að hlutfeld tengifarþega lækki niður í 44% á árinu 2019. Þetta sýnir skýrt sveigjanleika leiðakerfisins sem gerir félaginu kleift að bregðast hratt við breyttum aðstæðum á mörkuðum hverju sinni.

Stundvísi í millilandastarfseminni hefur batnað mikið á milli ára

Kostnaður félagsins vegna rekstrartruflana á flugáætlun nam um 45 milljónum USD árið 2018. Markmið félagsins var að lækka þennan kostnað um að minnsta kosti 40% á árinu 2019 með styrkingu á innviðum og breyttum vinnuferlum. Mikill árangur hefur náðst á þessu sviði á árinu. Komustundvísi á fyrri hluta ársins var 72% samanborið við 60% á sama tímabili árið 2018. Þessi árangur hefur náðst þrátt fyrir mikið álag á leiðakerfinu og öllu starfsfólki félagsins vegna kyrrsetningar MAX vélanna, ásamt því að á sama tíma er nýting flugflotans í hámarki og varavélar færri en lagt var upp með. Áætlað er að betri stundvísi hafi lækkað kostnað um 7 milljónir USD sem kemur fram í eldsneytissparnaði, bættri nýtingu áhafna og minni kostnaði vegna raskana í leiðarkerfinu.

Hagræðingaraðgerðir farnar að skila rekstrarbata

Í byrjun árs voru gerðar breytingar á skipulagi félagsins sem endurspeglar áherslu á kjarnastarfsemina, alþjóðlegan flugrekstur. Stýring flota og leiðakerfisins hefur verið endurskipulögð og styrkt sem og tekjustýring. Jafnframt er unnið að því að einfalda skipulag félagsins enn frekar með samþættingu á milli dótturfélaga og fækkun eininga eins og kostur er. Flug í nýjum tengibanka hófst um miðjan maí með það að markmiði að auka nýtingu flotans og gera félaginu kleift að vaxa áfram á Keflavíkurlugvelli. Í nýrri stefnu félagsins, sem nú er í innleiðingu og kynnt var á aðalfundi félagsins í vor, er lögð mikil áhersla á

skilvirkni og hagkvæmni í rekstri. Innkaupaferlar hafa verið samræmdir og hefur félagið nú þegar yfirfarið og náð hagkvæmari samningum við birgja. Þá skoðar félagið frekari útvistun verkefna með það að markmiði að skilvirknivæða ferla og lækka rekstrarkostnað. Við breytingar á skipulagi félagsins í febrúar sl. var stafrænni þróun gefið meira vægi en áður og eru þau verkefni nú hluti af forgangsverkefnum framkvæmdastjórnar, með það að markmiði að auka tekjur, bæta upplifun viðskiptavina og lækka kostnað með sjálfvirknivæðingu. Án þegar áætlaðra áhrifa MAX kyrrsetningarinnar er því gert ráð fyrir betri afkomu af millilandaflugum félagsins en á síðasta ári.

HORFUR Í ANNARRI STARFSEMI

Rekstur Air Iceland Connect á fyrstu sex mánuðum ársins 2019 gekk betur en á sama tímabili árið 2018 og áfram er unnið eftir aðgerðaáætlun til að bæta rekstur félagsins enn frekar. Dregið hefur verið úr framboði og ein Bombardier Q400 vél er komin í söluferli. Jafnframt hefur verið ákveðið að hætta flugi milli Keflavíkur og Akureyrar og við það verður fækkað um eina Bombardier Q200 vél. Rekstur ferðaskrifstofunnar VITA gengur vel og eru horfur út árið góðar. Útlit í fraktstarfsemi félagsins er gott og hefur útflutningur farið vaxandi á árinu. Innflutningur er svipaður á milli ára, en gert er ráð fyrir að hann muni taka betur við sér á seinni hluta ársins. Afkoma af leiguflugstarfsemi félagsins í gegnum Loftleiði Icelandic er í takt við væntingar og horfur eru góðar á seinni hluta ársins. Hótelstarfsemin hefur gengið vel það sem af er árs þrátt fyrir krefjandi rekstrarumhverfi. Tekist hefur að halda óbreyttri herbergjanýtingu á milli ára á fyrstu sex mánuðum ársins þrátt fyrir 12% fjölgun herbergja í sölu. Um miðjan júlí var undirritaður kaupsamningur við Berjaya Property Ireland Limited um kaup félagsins á meirihluta Icelandair Hotels ásamt tengdum fasteignum. Nánar er fjallað um sölu síðar í tilkynningunni undir kaflanum „Atburðir eftir reikningssskiladag“. Söluferli vegna Iceland Travel hefur verið sett á bið fram á haust.

AFKOMUSPÁ

EBIT spá 2019 50-70 milljónir USD án áhrifa MAX kyrrsetningarinnar

Þann 3. maí var ákveðið að miða við að MAX vélarnar yrðu ekki í leiðarkerfinu til 15. júlí og þann 23. maí var ákveðið að framlengja dagsetninguna til 15. september. Vegna þess hversu leiðakerfisbreytingarnar eru gerðar skömmu fyrir ferðatímann þá hefur það talsverð neikvæð áhrif á farþegafjölda og sætanýtingu í júlí, stærsta ferðamánuði ársins. Svona veigamiklar breytingar með skömmum fyrirvara takmarka möguleika til hámarks tekna og sölu á síðustu sætum. Brotthvarf MAX vélanna úr leiðarkerfinu skapar líka ójafnvægi í leiðarkerfinu því MAX vélarnar áttu að fljúga hlutfallslega meira til Evrópu en N-Ameríku. Ójafnvægið olli erfiðleikum í sölu í júlímánuði sérstaklega frá N-Ameríku. Þessir þættir hafa því talsverð áhrif á tekjumyndun og sætanýtingu í júlí.

Afkoma félagsins, án þegar áætlaðra áhrifa MAX kyrrsetningarinnar, hefur batnað talsvert milli ára. EBIT spá Icelandair Group árið 2019, án þegar áætlaðra MAX áhrifa er jákvæð um 50-70 milljónir USD. Með þegar metnum áætluðum MAX áhrifum er EBIT spá neikvæð um 70-90 milljónir USD. Þegar áætluð fjárhagsleg áhrif MAX kyrrsetningarinnar nema um 140 milljónum USD. Fjárfestingaráætlun félagsins gerir ráð fyrir að fjárfestingar ársins nemi á bilinu 270-280 milljónum USD að undanskildum þeim þremur MAX vélum sem áætlað var að kæmu í rekstur á öðrum ársfjórðungi 2019 en ekki hefur orðið af. Eins og fjallað er um hér að framan hafa fjárfestingar á fyrri helmingi ársins numið 218 milljónum USD. Hafa verður í huga að í ljósi stöðunnar vegna MAX kyrrsetningarinnar eru spár um EBIT afkomu og fjárfestingar ársins háðar mikilli óvissu.

STAÐA ELDSNEYTISVARNA Í LOK 2. ÁRSFJÓRÐUNGS

Staða eldsneytisvarna í lok júní 2019 er eftirfarandi:

Tímabil	Áætluð notkun (tonn)**	Skiptasamningar	Hlutfall varið	Meðalverð skiptasamn. USD
Júl 19	53.259	26.600	52%	692
Ágú 19	53.192	28.600	55%	721
Sep 19	44.741	27.550	50%	750
Okt 19	30.247	16.490	52%	751
Nóv 19	27.013	15.482	56%	703
Des 19	25.505	15.436	62%	683
Jan 20	23.672	12.250	50%	697
Feb 20	21.914	12.250	53%	734
Mar 20	24.586	12.250	55%	759
Apr 20	27.144	12.250	16%	674
Maí 20	41.954	20.250	17%	635
Jún 20	51.166	8.250	16%	683
12 mánuðir	424.393	207.658	49%	708 *
Júl 20	54.294	4.000	14%	675
Ágú 20	54.226	4.000	10%	672
Sep 20	45.609	4.000	10%	618
Okt 20	30.826	0	-	-
Nóv 20	27.529	0	-	-
Des 20	25.992	0	-	-
13-18 mánuðir	238.476	12.000	5%	655 *

* Vegið meðalverð
** Áætluð notkun miðast við að MAX flugvélnar verði farnar að fljúga aftur í lok október

ATBURÐIR EFTIR REIKNINGSSKILADAG

Samningur að heildarvirði 136 milljónir USD undirritaður um kaup á meirihluta Icelandair Hotels
Þann 13. júlí sl. var kaupsamningur við Berjaya Property Ireland Limited um kaup félagsins á meirihluta í Icelandair Hotels ásamt tengdum fasteignum undirritaður. Icelandair Group mun eftir kaupin halda á 25% eignarhlut í a.m.k. þrjú ár en samhliða kaupsamningnum voru undirritaðir kaup- og söluréttarsamningar vegna hins eftirstandandi 25% hlutar, sem nýtanlegir eru að þremur árum liðnum og þá einu sinni á ári í þrjú ár. Heildarvirði Icelandair Hotels og tengdra fasteigna í viðskiptunum er 136 milljónir USD en endanleg fjárhæð sem Berjaya greiðir fyrir hlut sinn mun ráðast af stöðu veltufjármuna og skuldsetningar á uppgjörstíð sem ákvarðaður er í árslok 2019. Viðskiptin eru háð skilyrðum frá báðum aðilum. Sala hótélrekstrarins markar skýr skil í sögu félagsins og er stór áfangi í þeirri yfirlýstu stefnu Icelandair Group að einbeita sér að kjarnastarfsemi sinni, alþjóðlegum flugrekstri. Kaup Berjaya á Icelandair Hotels, og sá mikli áhugi sem félaginu var sýndur af bæði innlendum sem erlendum fjárfestum og hótélrekendum í söluférlinu, eru í senn staðfesting á gæðum og virði félagsins og björtum framtíðarhorfum íslenskrar ferðaþjónustu.

STEFNUMÓTANDI ÞÆTTIR

Ný framtíðarsýn og stefna í innleiðingu

Innleiðing nýrrar stefnu er hafin innan félagsins og hafa verið gerðar töluverðar breytingar á skipulagi Icelandair Group sem endurspeglar eiga skýrari áherslu á kjarnastarfsemi félagsins, alþjóðlegan flugrekstur. Vinna við gerð aðgerðaráætlunar út frá nýrri stefnu er í fullum gangi og er stefnt að því að

kynna hana fyrir hluthöfum og markaðsaðilum fyrir árslok þegar línurnar varðandi MAX vélarnar hafa betur skýrst.

Flotastefna félagsins í endurskoðun

Núverandi flotastefna Icelandair gerir ráð fyrir að halda B757-200 vélum félagsins í rekstri meðfram B767-300 og B737 MAX vélum félagsins út árið 2025. B737 MAX vélum er ætlað að styðja við vöxt flugflotans á móti fækkun B757-200 véla á tímabilinu.

Núverandi langtímaflotastefna félagsins er til endurskoðunar og eru neðangreindar þrjár sviðsmyndir til athugunar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður liggja fyrir á þriðja ársfjórðungi 2019

- Halda óbreyttri flotastefnu
- Hraðari endurnýjun flotans
Airbus A321NEO teknar inn í flotann og reknar samhliða MAX vélunum.
Fækkun B757-200 véla hraðað með Airbus og MAX viðbótum í flotann.
- Hraðari endurnýjun flotans með Airbus flugvélum
Allar Boeing vélar teknar úr rekstri næstu ár og einungis Airbus flugvélar reknar í flotanum.

UPPLÝSINGAR

Markaðsaðilar: Íris Hulda Þórisdóttir forstöðumaður fjárfestatengsla. Netfang: iris@icelandairgroup.is
Fjölmiðlar: Ásdís Pétursdóttir upplýsingafulltrúi. Netfang: asdis@icelandair.is

FJÁRHAGSDAGATAL

- Uppgjör 3. ársfjórðungs – vika 44, 2019
- Uppgjör 4. ársfjórðungs – vika 06, 2020