

ICELANDAIR: UPPGJÖR 3. ÁRSFJÓRÐUNGS 2025

- Tekjuaukning 6%, heildartekjur 71,6 milljarðar króna (585,3 milljónir USD)
- Met farþegatekjur 63,8 milljarðar króna (522,1 milljón USD) og einingatekjur jukust um 4%
- Hagnaður eftir skatta 7,0 milljarðar króna (57,3 milljónir USD), dróst saman um 1,5 milljarða króna (11,9 milljónir USD)
- EBIT var 9,1 milljarður króna (74,4 milljónir USD), samanborið við 10,2 milljarða króna (83,5 milljónir) í þriðja ársfjórðungi í fyrra, en neikvæð gengisáhrif að fjárhæð 1,2 milljarðar króna (10 milljónir USD) og áhrif einstakra kostnaðarþátta höfðu áhrif á EBIT afkomu
- Áætlað er að hagræðingarverkefni sem ráðist hafði verið í við lok þriðja ársfjórðungs muni skila yfir 12,2 milljörðum króna (100 milljónum USD) á ársgrundvelli
- Farþegar voru 1,7 milljónir og fjölgaði um 2% í takt við mikla eftirspurn til og frá Íslandi
- Icelandair var stundvísasta flugfélag í Evrópu í júlí og september skv. Cirium
- Lausafjárstaða 61,3 milljarðar króna (502,8 milljónir) í lok fjórðungsins og jókst um 13,0 milljarða króna (107 milljónir USD) á milli ára
- Gert er ráð fyrir að EBIT fyrir árið í heild verði neikvæð sem nemur 1,2 – 2,4 milljörðum króna (10-20 milljónum USD).

BOGI NILS BOGASON, FORSTJÓRI

„Tekjur jukust á milli ára þrátt fyrir þrýsting á fargjöld á Norður-Atlantshafsmarkaðnum en fjölmargir þættir höfðu neikvæð áhrif á kostnað. Þar af leiðandi var uppgjör þriðja ársfjórðungs undir væntingum okkar. Við sáum hins vegar jákvæða þróun þegar kemur að skilvirkni sem endurspegladist meðal annars í færri stöðugildum þrátt fyrir aukið flugframboð og í framúrskarandi stundvísi. Þá hélt fraktstarfsemi okkar áfram að þróast í jákvæða átt og leiguflugstarfsemin skilaði góðri rekstrarniðurstöðu.

Eftir átta ár í ósjálfbærum rekstri er áhersla okkar skýr – að snúa rekstri félagsins við, ekki síðar en á næsta ári. Í því skyni höfum við aðlagð flugframboð okkar fyrir árið 2026 að aðstæðum, munum fækka flugvélum í farþegaleiðakerfinu um tvær og höfum ákveðið að hætta rekstri Boeing 767 breiðþotna í lok 2026. Í lok þriðja ársfjórðungs höfðum við ráðist í umbótaverkefni sem við gerum ráð fyrir að muni skila yfir 100 milljónum dala á ársgrundvelli þegar þau verða komin að fullu til framkvæmda. Við munum ekki láta staðar numið þar. Markmið okkar er að allir kostnaðarliðir félagsins verði samkeppnishæfir og eru frekari hagræðingaraðgerðir þegar í pípunum. Við erum nú að hefja mikilvægar kjaraviðræður við flugstéttirnar sem munu hafa áhrif á framtíð Icelandair. Lykilþáttur í því að félagið komist í arðbæran rekstur og geti vaxið og dafnað til framtíðar er að nýir kjarasamningar muni stuðla að samkeppnishæfni félagsins í krefjandi rekstrarumhverfi, styðja við fjárfestingar í nýjum flota og á sama tíma tryggja áfram spennandi störf og eftirsótt vinnuumhverfi.

Þrátt fyrir krefjandi ytri aðstæður sjáum við tækifæri í breytingum á samkeppnisumhverfinu hér á landi sem munu leiða til skynsamlegra flugframboðs til og frá Íslandi. Við þessar markaðsaðstæður er áhersla okkar fyrst og fremst á markaðina til og frá Íslandi. Þannig erum við að auka flug til Suður-Evrópu og Skandinavíu og á mótí að draga úr framboði til Norður-Ameríku í ljósi aðstæðna á Norður-Atlantshafsmarkaðnum. Á sama tíma er samkeppnin við alþjóðleg flugfélög ennþá gríðarleg en yfir 20 erlend flugfélög fljúga til og frá Íslandi allt árið um kring. Þess vegna er það algjört forgangsverkefni hjá okkur að bæta samkeppnishæfni félagsins. Ég er sannfærður um að þessar skýru áherslur í rekstrinum, ásamt sterkri fjárhagsstöðu, geri okkur vel í stakk búin að snúa rekstri félagsins við og skila hagnaði á árinu 2026.“

VEFÚTSENDING 23. OKTÓBER 2025

Kynning á uppgjöri 3. ársfjórðungs ársins 2025 verður í beinu streymi á <https://icelandairgroup.com>. Streymið hefst kl. 8:30 fimmtudaginn 23. október 2025 þar sem Bogi Nils Bogason forstjóri og Ívar S. Kristinsson framkvæmdastjóri fjármála munu fara yfir uppgjörið og svara spurningum. Fundurinn verður á ensku. Kynningin verður aðgengileg að fundi loknum á heimasíðu félagsins og undir fyrirtækjafréttum á heimasíðu Nasdaq Nordic: <http://www.nasdaqomxnordic.com/news/companynews>

FREKARI UPPLÝSINGAR VEITA

Fjárfestar: Íris Hulda Þórisdóttir, yfirmaður fjárfestatengsla. Netfang: iris@icelandair.is

Fréttamiðlar: Ásdís Ýr Pétursdóttir, forstöðumaður samskipta. Netfang: asdis@icelandair.is

FJÁRHAGSDAGATAL

- 4. ársfjórðungur 2025 – 29. janúar 2025
- Aðalfundur, 12. mars 2026

LYKILTÖLUR

		3F 2025	3F 2024	Breyting	9M 2025	9M 2024	Breyting
Rekstrarniðurstaða							
Rekstrartekjur	USD þús.	585.260	553.482	31.778	1.334.408	1.221.826	112.582
þar af farþegatekjur	USD þús.	522.103	496.458	25.645	1.129.177	1.048.503	81.668
Rekstrarkostnaður	USD þús.	464.600	427.409	37.191	1.192.359	1.090.514	101.845
EBIT	USD þús.	74.354	83.477	-9.123	12.858	17.894	-5.036
EBT	USD þús.	72.085	83.070	-10.985	19.817	10.939	8.878
Hagnaður	USD þús.	57.282	69.201	-11.919	26.118	10.406	15.712
Efnahagur og sjóðstreymi¹							
Eignir	USD þús.	-	-	-	1.925.599	1.637.870	287.729
Eigið fé	USD þús.	-	-	-	338.574	269.067	69.507
Vaxtab. skuldir og nettó leiguskuldb.	USD þús.	-	-	-	713.424	670.859	42.565
Nettó vaxtab. skuldir og leiguskuldb.	USD þús.	-	-	-	302.648	382.890	-80.242
Heildar lausafjárstaða	USD þús.	-	-	-	410.766	245.797	155.969
Handbært fé til/frá rekstri	USD þús.	-26.155	-48.008	21.853	296.580	209.337	87.243
Fjárfestingar, brúttó	USD þús.	17.946	24.652	-6.706	57.945	88.984	-31.039
Fjárfestingar, nettó	USD þús.	15.691	20.306	-4.615	53.877	84.537	-30.660
Helstu kennitölur							
Eiginfjárhlutfall	%	-	-	-	17,6	16,4	1,2 ppt
Hagnaður á hlut	US Cent	0,14	0,15	-	0,06	0,02	-
EBIT %	%	12,7	15,1	-2,4 ppt	1,0	1,5	-0,5 ppt
Einingatekjur ²	US Cent	8,70	8,41	4%	8,07	7,99	1%
Meðalverð (e. yield)	US Cent	9,64	9,34	3%	9,07	9,10	0%
Einingakostnaður ²	US Cent	7,57	7,14	6%	8,13	8,00	2%
Einingakostnaður án eldsneytis ²	US Cent	5,68	5,12	11%	6,25	6,70	-7%
Flutningatölur							
Fjöldi farþega	fjöldi	1.697.596	1.669.025	2%	3.906.267	3.644.079	7%
Farþegar til Íslands	fjöldi	641.768	549.792	17%	1.365.352	1.186.284	15%
Farþegar frá Íslandi	fjöldi	269.473	241.911	11%	665.361	585.725	14%
Farþegar um Ísland	fjöldi	715.846	808.427	-11%	1.679.833	1.674.490	0%
Farþegar innan Íslands	fjöldi	70.508	68.895	2%	195.720	197.579	-1%
Sætanýting	%	85,9	85,9	0,0 ppt	83,3	82,5	0,9 ppt
Framboðnir sætiskm. (ASK)	millj.	6.118	6.007	2%	14.343	13.429	7%
Seldir sætiskm. (RPK)	millj.	5.254	5.159	2%	11.954	11.073	8%
Fjöldi flugferða	fjöldi	6.246	6.167	1%	15.065	14.368	5%
Stundvísi millilandaflug (OTP)	%	83,1	83,0	0,1 ppt	84,0	84,3	-0,3 ppt
Seldir frakt-tonn-km. (FTK)	þús.	29.391	29.625	-1%	100.670	98.899	2%
Seldir blokk tímar	fjöldi	7.127	5.771	23%	20.265	14.632	38%
CO2 losun á hvern tonnkilómetra	fjöldi	0,69	0,72	-4%	0,70	0,74	-5%
Starfsmenn							
Meðalfjöldi stöðugilda	fjöldi	3.833	3.899	-2%	3.576	3.682	-3%

¹ Samanburðatölur fyrir efnahag eru frá 31.12.2024

² Einingatekjur/Einingakostnaður: Tekjur og kostnaður á hvern framboðinn sætiskilómetra (ASK) í farþegaleiðakerfinu

FLUTNINGATÖLUR

- Fjöldi farþega 1,7 milljónir, aukning um 2% milli ára
- Sterk eftirspurn bæði til og frá Íslandi.
- Stundvísi 83,1%

Framboð í farþegaleiðakerfi Ícelandair jókst um 2% á milli ára. Flug var hafið til Edinborgar, Ístanbúl, Malaga og Hafnar í Hornafirði. Farþegaflutningar, mældir í seldum farþegakílómetrum (RPK), jukust um 2% og heildarfjöldi farþega nam 1,7 milljónum, sem er 2% aukning miðað við sama tímabil í fyrra. Í fjórðungnum ferðuðust 38% farþega til Íslands, 16% frá Íslandi, 42% voru tengifarþegar og 2% voru innanlandsfarþegar. Vöxturinn á milli ára var fyrst og fremst knúinn áfram af mikilli aukningu í flugi til og frá Íslandi, þar sem farþegafjöldi jókst um 17% og 11%. Þessar niðurstöður undirstrika sveigjanleika leiðakerfisins og getu þess til að bregðast við breyttum aðstæðum á mörkuðum.

Skipting á milli markaða '000	Q3 2025	Q3 2024	Breyting	% af '25	% af '24
Til Íslands	642	550	17%	38%	33%
Frá Íslandi	269	242	11%	16%	14%
Um Ísland	716	808	-11%	42%	48%
Innanlands	71	69	2%	4%	4%
Samtals	1.698	1.669	2%	100%	100%

Sætanyting var 85,9% og var svipuð á milli ára. Stundvísi mældist 83,1%, og var Ícelandair í stundvísasta flugfélag Evrópu í júlí og september samkvæmt lista Cirium Analytics.

Flutt frakt mæld í tonnkilómetrum, dróst saman um 1% á þriðja ársfjórðungi. Leiguflugsstarfsemin hélt áfram að vaxa, og fjölgaði seldum blokk tímum um 23% á milli ára í fjórðungnum. Losun CO₂ á hvern tonnkilómetra (OTK) minnkaði um 4% á milli ára, sem má rekja til aukinnar nýtingar á sparneytnari flugvélum af gerðunum B737 MAX og A321 LR.

REKSTUR

- Tekjur jukust um 6% á milli ára þrátt fyrir minni eftirspurn á Atlantantshafsmarkaðnum
- Kostnaður jókst um USD 16 milljónir vegna veikingar bandaríkjadals, að teknu tilliti til gengisvarna
- Nokkrir þættir höfðu neikvæð áhrif á kostnað, svo sem miklar launahækkanir á Íslandi, ófyrirséð viðhald á hreyflum, kostnaður vegna kolefniseininga og skammtímaleiga á flugvél

Rekstrarhagnaður (EBIT)

Rekstrarhagnaður (EBIT) á þriðja ársfjórðungi nam 74,4 milljónum USD, sem samsvarar EBIT hlutfalli upp á 13%. Tekjur jukust á milli ára í samræmi við áætlanir, þrátt fyrir verðþrýsting á Atlantshafsmarkaðnum. Kostnaður hækkaði hins vegar vegna gengislækkunar USD gagnvart öðrum gjaldmiðlum, sérstaklega íslensku krónunni, launahækkana, auk nokkurra annarra þátta. Rekstrarbati fraktstarfseminnar hélt áfram og leiguflugsstarfsemin skilaði sterku EBIT hlutfalli upp á 21%, sem hafði jákvæð áhrif á heildarafkomu.

Tekjur

Heildartekjur námu 585,3 milljónum USD, sem er 6% aukning frá fyrra ári. Farþegatekjur voru 522,1 milljón USD, samanborið við 496,5 milljónir USD í fyrra, og hafa aldrei verið hærri á þriðja ársfjórðungi. Farþegatekjur jukust á öllum mörkuðum nema tengimarkaðnum um Ísland, þar sem farþegafjöldi dróst

saman um 11% vegna aukinnar áherslu félagsins á markaðina til og frá Íslandi til þess að svara sterkari eftirspurn. **Tekjur af flugfrakt** námu 18,2 milljónum USD, sem er 7% aukning frá fyrra ári, vegna sterks innflutnings. **Leigutekjur** námu 22,1 milljón USD, sem er 5% lækkun frá fyrra ári. **Aðrar tekjur** námu 23,8 milljónum USD, sem er 35% aukning miðað við sama tímabil í fyrra. Af þeirri upphæð voru tekjur tengdar ferðaþjónustu 9,6 milljónir USD, sem samsvarar 3,3 milljóna USD eða 53% aukningu. Kostnaður tengdur ferðaþjónustu hækkaði í takt við auknar tekjur.

Rekstrarkostnaður

Rekstrargjöld án afskrifta, námu 464,6 milljónum USD, og jukust um 9% aukning á milli ára. Neikvæð áhrif gengislækkunar USD gagnvart öðrum gjaldmiðlum á kostnað, að teknu tilliti til gengisvarna, eru metin á um 16 milljóna USD.

Laun og launatengd gjöld jukust um 13%, úr 101,7 milljónum USD á þriðja ársfjórðungi í fyrra í 114,7 milljónir USD í ár. Hækkunin er tilkomin vegna samningsbundinna launahækkana og neikvæðra áhrifa af sterku raungengi íslensku krónunnar. Á föstu gengi nam hækkunin um 5%. Fjöldi stöðugilda var að meðaltali 3.833 í fjórðungnum, sem er 2% fækkun á milli ára þrátt fyrir 2% aukningu í framleiðslu, aukin nýting mannauðs kemur að hluta á móti auknum launakostnaði.

Eldsneytiskostnaður nam 118,6 milljónum USD í fjórðungnum, sem er 6,4 milljóna USD lækkun á milli ára vegna hagkvæmari flugvélaflota og 10% lækkunar á eldsneytisverði. Meðalverð eldsneytis Ícelandair, að teknu tilliti til afgreiðsluálags og varna, var 814 USD á tonn. Hins vegar hækkaði kostnaður vegna kolefnislosunarheimilda og nam 14,0 milljónum USD, samanborið við 7,6 milljónir USD árið 2024, vegna 9% hækkunar á verði, kostnaðar frá fyrri tímabilum og færri losunarheimilda en á síðasta ári. Á sama tíma hefur losun CO₂ á hvern tonnkilómetra (OTK) minnkað um 4% á milli ára

Annar flugtengdur kostnaður nam 107,1 milljónum USD, og jókst um 13% á milli ára. Aukinn kostnaður vegna leigu flugvéla stafaði af ófyrirséðri skammtímaleigu í ágúst vegna viðgerða á annarri flugvél. Kostnaður vegna afgreiðslu-, landingar- og flugleiðsögugjalda jókst um 7% og nam 61,0 milljón USD, vegna verðhækkana og 7% styrkingar EUR gagnvart USD. Viðhaldskostnaður flugvéla nam 41,8 milljónum USD, sem er 18% aukning á milli ára, að mestu leyti vegna ófyrirséðs viðhalds á hreyflum.

Annar rekstrarkostnaður nam 124,1 milljón USD, og jókst um 18,4 milljónir USD á milli ára. Aukningin er að mestu leyti tilkomin af hærri kostnaði við þjónustu við farþega, vegna fjölgunar á kröfum í samræmi við reglugerð ESB. Aukningin endurspeglar aukna meðvitund farþega um réttindi sín, þrátt fyrir metárangur í stundvísi. Raskanir sem bæturnar ná til eru að hluta til vegna nýtingar minni véla í stað B767 véla sem þurftu á viðhaldi að halda. Kostnaður tengdur ferðaþjónustu hækkaði í takt við auknar tekjur. Auk þess höfðu neikvæðar gengisbreytingar og aukinn einskiptiskostnaður vegna umbreytingarverkefnisins ONE áhrif á heildarkostnað.

Afskriftir námu 46,3 milljónum USD, samanborið við 42,6 milljónir USD á sama tímabili í fyrra, og skýrist hækkunin af auknum fjölda flugvélaeigna á rekstrarleigu.

Einingatekjur og einingakostnaður

Einingatekjur (RASK) á þriðja ársfjórðungi 2025 voru 8,7 USD sent og hækkuðu um 4%. **Tekjur á hvern sætiskilómetra (e. yield)** var 9,6 USD sent, sem er 3% aukning á milli ára, vegna hærri hlutfalls farþega sem ferðast til og frá Íslandi. **Einingakostnaður (CASK)** var 7,6 USD sent og hækkaði um 6% á milli ára. Hátt raungengi íslensku krónunnar, samningsbundnar launahækkarnir, verðbólga og einstakar kostnaðarhækkarnir – þar á meðal ófyrirséð skammtímaleiga á flugvél og aukinn kostnaður vegna ETS kolefnisheimilda – leiddi til 11% hækkunar á **CASK án eldsneytis** á milli ára.

Fjármagnskostnaður

Hrein fjármagnsgjöld námu 2,6 milljónum USD á þriðja ársfjórðungi, sem er 0,8 milljóna aukning á milli ára. Vaxtatekjur námu 7,9 milljónum USD og héldust óbreyttar. Vaxtagjöld námu 11,1 milljón USD, sem er aukning um 1,1 milljón. Gengishagnaður upp á 0,6 milljónir USD var færður til tekna, samanbórið við 0,3 milljónir USD í fyrra.

EFNAHAGUR OG SJÓÐSTREYMI

- Eigið fé 339 milljónir USD og eiginfjárhlutfall 18%
- Lausafé alls 503 milljónir USD

Efnahagsreikningur

Heildareignir námu 1,9 milljörðum USD í lok þriðja ársfjórðungs 2025 og jukust um 287,7 milljónir USD frá því í byrjun árs, aðallega vegna sterkrar lausafjárstöðu og innleiðingar þriggja nýrra A321LR flugvéla. Varanlegir rekstrarfjármunir námu 541,6 milljónum USD og leigueignir námu 501,3 milljónum USD. Eigið fé nam 338,6 milljónum USD og eiginfjárhlutfallið var 18%. Vaxtaberandi skuldir og leiguskuldbindingar námu 713,4 milljónum USD og hækkuðu um 75,7 milljónir USD frá ársbyrjun, að mestu vegna flugvélatengdra fjárfestinga er þrjár A321LR flugvélar bættust í flotann. Nettó vaxtaberandi skuldir og leiguskuldbindingar námu 302,6 milljónum USD, sem er lækkun um 80,2 milljónir USD vegna bættrar sjóðsstöðu.

Lausafjárstaða

Handbært fé og markaðsverðbréf námu 410,8 milljónum USD í lok þriðja ársfjórðungs 2025, sem er lækkun um 69,4 milljónir USD í fjórðungnum; þó 107 milljónum USD hærra en á sama tíma í fyrra. Nettó sjóðstreymi frá rekstri nam 26,2 milljónum USD, sem er 21,9 milljóna USD minnkun á milli ára. Nettó fjárfestingahreyfingar námu 26,3 milljónum USD, þar af voru nettó fjárfestingar (net capex) 15,7 milljónir USD. Nettó fjármögnunarhreyfingar námu 28,6 milljónum USD vegna afborgana vaxtaberandi lána og leiguskuldbindinga. Óáðregnar lánalínur félagsins námu 92,0 milljónum USD í lok september, og að teknu tilliti til þeirra var heildar lausafjárstaðan 502,8 milljónir USD.

HORFUR

- Áframhaldandi áhersla á markaðina til og frá Íslandi
- Staða Icelandair sem leiðandi tengiflugfélag í KEF styrkist enn frekar
- Umbreytingarverkefnið ONE heldur áfram að skila árangri.

Tekjuhorfur á fjórða ársfjórðungi hafa batnað

Bókanir frá Evrópu hafa styrkst verulega á milli ára á meðan bókunarflæði frá Norður-Ameríku er hægara. Norður-Atlantshafsmarkaðurinn virðist hafa náð jafnvægi en dregið hefur úr bókunum frá Bandaríkjunum til Íslands miðað við síðasta ár. Mikil eftirspurn er eftir Saga Premium vörunni sem heldur áfram að skila miklum árangri. Almennt hefur tekjuþróun fyrir fjórða ársfjórðung batnað frá afkomuspánni sem birt var í júlí.

Sterkari staða sem leiðandi tengiflugfélag í KEF

Staða Icelandair sem leiðandi tengiflugfélag á Keflavíkurflugvelli hefur styrkst og verður félagið með 69% af flugframboði um Keflavíkurflugvöll á fjórða ársfjórðungi 2025. Í þessum markaðsaðstæðum leggur Icelandair aukna áherslu á markaðina til og frá Íslandi á sama tíma og félagið tryggir áfram góðar

tengingar í leiðakerfinu. Í því skyni hefur félagið dregið úr framboði til og frá Norður-Ameríku í ljósi aðstæðna á Atlantshafsmarkaðnum en aukið áherslu á Suður-Evrópu og Skandinavíu.

Framboðsaukning 2% samanborið við 8% í fyrra

Árið 2026 er gert ráð fyrir að flugframboð Ícelandair muni aukast um 2%. Vöxturinn milli ára er utan háannatíma sem stuðlar áfram að bættri nýtingu innviða. Ícelandair mun bjóða upp á ~6,3 milljónir sæta til yfir 60 áfangastaða og verða yfir 800 tengingar mögulegar innan leiðakerfisins. Tveir nýir áfangastaðir hafa verið kynntir – Feneýjar og Faro.

Bætt nýting flugvéla í farþegaleiðakerfinu

Ícelandair mun fækka flugvélum um tvær sumarið 2026 og vera þannig með 41 flugvél í rekstri í farþegaleiðakerfinu, þar af 21 Boeing 737 MAX og sjö Airbus A321LR en þrjár þeirra verða afhentar á fyrsta ársfjórðungi. Airbus-vélarnar auka sveigjanleika í leiðakerfinu og styðja við vöxt utan háannatíma, auk þess að styðja við sjálfbærnimarkmið félagsins. Sem hluti af flotaendurnýjun yfir í sparneytnari flugvélar verða fjórar Boeing 757 og ein Boeing 767 teknar úr rekstri fyrir lok árs 2025. Þá hefur verið ákveðið að hætta rekstri Boeing 767 breiðþotna félagsins í lok árs 2026, fyrr en áður var áætlað.

Sterk íslensk króna heldur áfram að skapa áskoranir fyrir útflutningsgreinar

Styrking íslensku krónunnar hefur neikvæð áhrif á samkeppnishæfni Íslands sem áfangastaðar, til viðbótar við skort á fjárfestingu í markaðssetningu áfangastaðarins af hálfu íslenskra stjórnvalda. Krónan hefur styrkst verulega frá ársbyrjun 2025, eða um 4% gagnvart evru og 11% gagnvart bandaríkjadal, miðað við 30. september. Á sama tíma hefur verðbólga innanlands reynst þrálátari en í öðrum löndum. Þar af leiðandi er raungengi krónunnar nú nálægt sögulegu hámarki, sem skapar áskoranir fyrir útflutningsgreinar og er ósjálfbært til lengri tíma litið.

Góðar horfur í frakt- og leiguflugsstarfsemi

Horfur í fraktflutningum eru jákvæðar og gert er ráð fyrir bættri afkomu fyrir árið 2025 með auknum innflutningi. Einnig er gert ráð fyrir að leiguflugsstarfsemin muni halda áfram að skila góðri afkomu. 11 vélar eru í rekstri í þessari starfsemi, þar af fimm í langtímaverkefnum. Eftirspurn eftir heimsferðaverkefnum er enn mikil, en félagið hefur byggt upp sterka stöðu á þessum markaði.

Umbreytingarvegferð styrkir félagið til framtíðar

Umbreytingarvegferð félagsins miðar að því að bæta skilvirkni, lækka kostnað og skapa ný tækifæri til tekjumyndunar og hafa yfir 500 aðgerðir verið skilgreindar. Þar af höfðu 205 verið innleiddar í lok þriðja ársfjórðungs 2025 sem áætlað er að skili 100 milljónum USD á ársgrundvelli þegar þær verða komnar að fullu til framkvæmda. Að ná fram fullum fjárhagslegum ávinningi af þeim verkefnum sem hafa verið innleidd mun taka tíma en hingað til hefur verkefnið skilað um 50 milljónum USD.

Á kostnaðarhliðinni má nefna ákvörðun um að hætta rekstri Boeing 767 breiðþotna fyrir lok árs 2026 sem mun stuðla að einsleitari og þar með hagkvæmari flota. Þessi breyting mun einnig draga úr fjárhagslegum áhrifum af truflunum í starfseminni (IRROPS), svo sem ófyrirséðum viðhaldsverkefnum. Mikil áhersla er á aukna skilvirkni í rekstri en þar má nefna sjálfvirknivæðingu og stækkun skrifstofu félagsins í Tallinn. Að ná fram góðri eldsneytisnýtingu er áfram forgangsverkefni, bæði til að lækka kostnað og sem hluti af sjálfbærnivægferð félagsins. Fjölmörg umbótaverkefni á þessu sviði hafa leitt til minni eldsneytisnotkunar þrátt fyrir aukið umfang flugrekstrarins.

Kjarasamningar við flugstéttir runnu út í lok september og nú er mikilvægt samningsferli að hefjast sem mun hafa áhrif á framtíð Icelandair. Það er nauðsynlegt að aðilar nái langtímasamningum sem stuðla að samkeppnishæfni félagsins á krefjandi alþjóðlegum flugrekstrarmarkaði, styðja við fjárfestingar í nýjum flota og þróun leiðakerfisins, sem og tryggja sambærilegan sveigjanleika og hjá samkeppnisflugfélögum. Á sama tíma og flugfélög standa frammi fyrir kostnaði sem þau hafa einungis að hluta til stjórn á, svo sem flugvélar, eldsneyti og flugvallargjöld, þá hafa þau stjórn á launakostnaði og hann þarf að vera samkeppnishæfur og sjálfbær.

Á tekjuhliðinni er áhersla Icelandair á markaðina til og frá Íslandi, þar sem nýir áfangastaðir eins og Feneyjar og Faro hafa verið tilkynntir og tíðni aukin til vinsælla áfangastaða. Hliðartekjur hafa verið styrktar með verðbreytingum, markvissri sölu og breytingum á vöruframboði til að mæta væntingum viðskiptavina betur.

Markmið Icelandair er skýrt – að tryggja fjárhagslega sterkt og samkeppnishæft flugfélag sem getur haldið áfram að fjárfesta í nýjum flota, stuðlað að framúrskarandi upplifun viðskiptavina og á sama tíma boðið örugg og aðlaðandi störf – hluthöfum, viðskiptavinum og starfsfólki til heilla. Ofangreindar aðgerðir eru mikilvægar til þess að tryggja arðsemi og langtímavöxt.

Staða eldsneytisvarna

Taflan hér að neðan sýnir stöðu eldsneytisvarna félagsins í lok þriðja ársfjórðungs 2025. Eins og sjá má hafa 30% af áætlaðri eldsneytisnotkun í leiðakerfinu næstu 12 mánuði verið varin með meðalverði upp á 690 USD á tonn.

Tímabil	Áætluð notkun	Magn varið í tonnum	% af áætlaðri notkun	Vegð meðal verð
4F 2025	79.293	35.350	45%	702
1F 2026	62.033	20.700	33%	698
6 mánuðir	141.326	56.050	40%	701
2F 2026	101.171	27.000	27%	684
3F 2026	122.393	24.900	20%	672
12 mánuðir	364.890	107.950	30%	690
4F 2026	79.293	6.000	8%	644
1F 2027	62.033	0	0%	-
13-18 mánuðir	141.326	6.000	4%	644

AFKOMUSPÁ ÁRSINS 2025

Félagið gerir ráð fyrir að EBIT fyrir árið í heild verði neikvætt um 10-20 milljónir USD. Þessi spá byggir á að meðalverð eldsneytis á hvert tonn sé 700 USD og ISK/USD krossinn sé 123. Afkomuspáin er birt með fyrirvara um breytingar vegna ýmissa áhættupáttanna og óvissu í umhverfinu.