CPH



Koncernårsrapport 2009

CPH

Københavns Lufthavn er en vigtig europæisk destination og et nordeuropæisk trafikknudepunkt. Københavns Lufthavn spiller en vigtig rolle i udviklingen af Danmark inden for erhvervsliv og turisme. Samarbejde i Øresundsregionen er en forudsætning for vækst.





Indholdsfortegnelse

Koncernårsrapporten – som i henhold til årsregnskabslovens § 149 er et uddrag af selskabets årsrapport – indeholder ikke årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S. Årsrapporten for moderselskabet Københavns Lufthavne A/S er udarbejdet i en separat publikation, der kan rekvireres ved henvendelse til Københavns Lufthavne A/S, ligesom den er tilgængelig på www.cph.dk.

Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er en integreret del af den samlede årsrapport. Den samlede årsrapport inklusive årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, vil blive sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, hvor en kopi også kan rekvireres på www.cvr.dk.

På side 67 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

Københavns Lufthavne A/S
Lufthavnsboulevarden 6
DK-2770 Kastrup
Danmark
Telefon: 32 31 32 31
Fax: 32 31 31 32
E-mail: cphweb@cph.dk
Web: www.cph.dk
CVR-nr.: 14 70 72 04
Stiftet: 19. september 1990
Hjemsted: Tårnby Kommune

Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes 22. marts 2010 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

Ledelsesberetning

2009 i overblik 5
Destination København 6
Samarbejde – forudsætningen for vækst 8
Hoved- og nøgletal for koncernen 12
Regnskabsberetning 14
Trafik 17
Kommerciel 25
International 28
Kommentarer til øvrige regnskabsposter 30
Året der gik 32
Forventninger til 2010 35
Medarbejderforhold 37
Redegørelse for virksomhedsledelse – corporate governance 41
Risici 46
Aktierelateret information 48
Redegørelse for samfundsansvar – CSR 51
Bestyrelsen 56
Direktionen 58

Koncernregnskab

Indholdsfortegnelse 61
Resultatopgørelse 62
Totalindkomstopgørelse 63
Balance 64
Pengestrømsopgørelse 66
Egenkapitalopgørelse 67
Noter 68

Påtegninger

Ledelsespåtegning 100
Den uafhængige revisors påtegning 101

Benævnelser

Københavns Lufthavne, CPH, koncernen, selskabet

Københavns Lufthavne A/S konsolideret med dets dattervirksomheder og associerede virksomheder. Betegnelserne bruges synonymt.

Københavns Lufthavn

Den af Københavns Lufthavne A/S ejede lufthavn i Kastrup.

Roskilde Lufthavn

Den af Københavns Lufthavne A/S ejede lufthavn i Roskilde.



CPH er i åben dialog med passagererne for at sikre, at deres fremtidige ønsker og behov imødekommes.



2009 i overblik

- CPH var påvirket af afmatningen i verdensøkonomien i 2009, der førte til et fald i passagertallet på 8,4 procent for hele året. Første halvår var væsentligt påvirket af afmatningen med en nedgang i passagertallet på 13,0 procent på grund af Sterlings konkurs i oktober 2008 og færre flyafgange. I årets løb oplevede CPH en forbedring i rejsemønstret med et fald på 3,8 procent i andet halvår, da trafikken viste sig robust i sommerperioden, og den tabte trafik efter Sterlings konkurs er blevet erstattet, især på grund af vækst hos Norwegian, transavia.com, easyJet og Cimber Sterling

- Antallet af lokalt afgående passagerer faldt med 5,6 procent, mens transfertrafikken faldt med 16,2 procent. I slutningen af 2009 indgik CPH tre nye aftaler om lange ruter: Delta Air Lines til JFK, Air Canada til Toronto og Qatar Airways til Doha – alle med åbning i 2010

- Der blev indgået en ny takstaftale i 2009 omfattende en periode på 5½ år fra 1. oktober 2009 til 31. marts 2015. Afgifterne holdes på det eksisterende niveau i 18 måneder fra 1. oktober 2009 og stiger herefter med forbrugerprisindekset + 1 procent i de efterfølgende fire år. Takstaftalen vurderes at tilgodese både CPH og flyselskaberne, således at der opnås en stabil periode med fastlagte takster for CPH og flyselskaberne. Som en del af aftalen har CPH fra 1. januar 2010 forpligtet sig til at investere DKK 500 mio. i gennemsnit pr. år i udvidelse af infrastrukturen samt forbedringer, i alt DKK 2.625 mio.

- Udviklingen i det driftsmæssige og finansielle resultat i 2009 svarede til de forventninger, der blev udmeldt på side 40 i årsrapporten for 2008 af 16. februar 2009

- Investeringerne i immaterielle og materielle anlægsaktiver i 2009 udgjorde i alt DKK 594,3 mio. CPH har i 2009 fastholdt et højt investeringsniveau i lufthavnens infrastruktur, herunder påbegyndelsen af bygningen af CPH Swift, en større ombygning af Finger C, der anvendes til interkontinentale ruter, ombygning af Terminal 3's nordlige vingespids, udvidelse og flytning af spisesteder i terminalerne, renovering af toiletter samt en række opgraderinger af it-systemerne og informationsskærmene i check-in området

- I marts 2009 optog CPH kreditfaciliteter på DKK 1.625 mio. og EUR 131 mio. med tre års løbetid. De nye faciliteter, svarende til DKK 2,6 mia., blev stillet af en gruppe på syv banker. Der er hermed opnået tilstrækkelig finansiering til at CPH kan fortsætte investeringerne i udviklingen af Københavns Lufthavn og den tilhørende infrastruktur

- Omsætningen faldt med 6,1 procent til DKK 2.922,8 mio., primært som følge af nedgangen i antallet af passagerer

- Korrigeret for særlige forhold, udgjorde resultat før renter og skat DKK 1.103,8 mio. (2008: DKK 1.308,4 mio.) se forklarende tabel over særlige forhold i note 2. Resultat før renter og skat udgjorde DKK 1.061,6 mio. (2008: DKK 1.190,3 mio.)

- Resultat før skat korrigeret for særlige forhold udgjorde DKK 861,7 mio. (2008: DKK 1.144,4 mio.) svarende til en nedgang på DKK 282,7 mio. Nedgangen skyldtes primært faldet i passagertallet, større afskrivninger på aktiver på grund af det høje investeringsniveau og større finansieringsomkostninger. Resultat før skat udgjorde DKK 819,5 mio. (2008: DKK 1.026,3 mio.)

- Korrigeret for særlige forhold faldt resultat efter skat med 24,5 procent til DKK 645,9 mio. (2008: DKK 855,7 mio.). Resultat efter skat udgjorde DKK 614,3 mio. (2008: DKK 755,3 mio.)

- Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 354,3 mio., eller DKK 45,1 pr. aktie, af nettoresultatet for 2009

Destination København

Den økonomiske afmatning havde en kraftig indvirkning på luftfartsbranchen i 2009 med fald i trafikvæksten samt øget konkurrence mellem flyselskaberne og lufthavnene til følge. Københavns Lufthavn og Øresundsregionen mærkede også effekten af den globale afmatning.

En rapport fra Copenhagen Economics med titlen "Der er noget i luften" har beskrevet situationen og udfordringerne for Københavns Lufthavn som en vigtig bidragsyder til tilgængelighed, vækst og jobskabelse i Danmark og Sydsverige. Københavns Lufthavn har status som et af de vigtigste trafikknudepunkter i Nordeuropa, men som rapporten anfører, bliver denne stilling udfordret af andre lufthavne. Danmark kan dermed ende med at have færre direkte ruter og blive mindre tilgængelig i en globaliseret verden.

Men hvad er problemerne, og hvad kan løsningerne være?

Der er to hovedproblemer, der skal arbejdes med på regionalt og nationalt niveau: Når vi stræber efter at fastholde eksisterende ruter eller forsøger at udvikle nye ruter, er Danmark og Øresundsregionen ikke så kendt som destination i udlandet. En vigtig udfordring i konkurrencen med andre store hub-lufthavne er evnen til at tiltrække passagerer uden for vores nuværende opland på fire mio. indbyggere for hermed at understøtte et kraftigt voksende rutenet i fremtiden.

Infrastrukturen i Danmark og Sydsverige skal udvides for at sikre et konkurrencedygtigt opland for lufthavnen i de kommende år. For at gå fra fire mio. til seks mio. indbyggere inden for to timers transport fra Københavns Lufthavn skal der investeres i jernbaner, veje og broer i Danmark og Sydsverige.

Danmark og Øresundsregionen må derfor blive bedre kendt som destination for både erhvervslivet og privatrejsende, så vi kan fastholde og udvide antallet af ruter til København. Det er derfor afgørende, at private og offentlige interessenter går sammen i et fælles arbejde med at markedsføre destinationen. Dette skal gøres fokuseret. Løsningerne skal tilgodese eksisterende eller nye ruter til København. CPH og det omgivende samfund er stærkt engageret i dette arbejde, og håber at se resultaterne heraf i begyndelsen af 2010.



På trods af de store udfordringer, vi står over for, opnåede vi en række betydelige resultater i 2009.

Det lykkedes os at erstatte den kapacitetsnedgang, der fulgte med Sterlings konkurs med vækst fra flyselskaberne Norwegian, easyJet, transavia.com og Cimber Sterling. Vi har revideret vores strategi for at kunne styrke vores position i den internationale konkurrence mellem de europæiske lufthavne med fokus på vores position som et vigtigt europæisk trafikknudepunkt og på at udvikle vores fuld-service- og lavprisrutenet. Vi er i gang med at bygge en lavprisfacilitet, CPH Swift, der skal hjælpe os med at tiltrække mere lavpristrafik til lufthavnen. Vi har indgået en takstaftale for 5½ år, der skal danne grundlag for vækst og styrke vores position som trafikknudepunkt. Og vi har indgået et strategisk samarbejde med SAS, der skal danne grundlag for fremtidig vækst, til dels ved at skabe et transferprodukt i verdensklasse.

Mod slutningen af året offentliggjorde Delta Air Lines, Air Canada og Qatar Airways lanceringen af nye interkontinentale ruter til henholdsvis New York JFK, Toronto og Doha. Disse tre nye ruter åbner i 2010 og øger antallet af interkontinentale ruter fra København til 18, det højeste antal i dette årti. Alt i alt går vi ind i 2010 med håb for fremtiden og en stærk tro på, at vi – i tæt samarbejde med det samfund, vi er en vigtig del af – kan sikre og styrke vores position som en vigtig europæisk destination og et nordeuropæisk trafikknudepunkt.



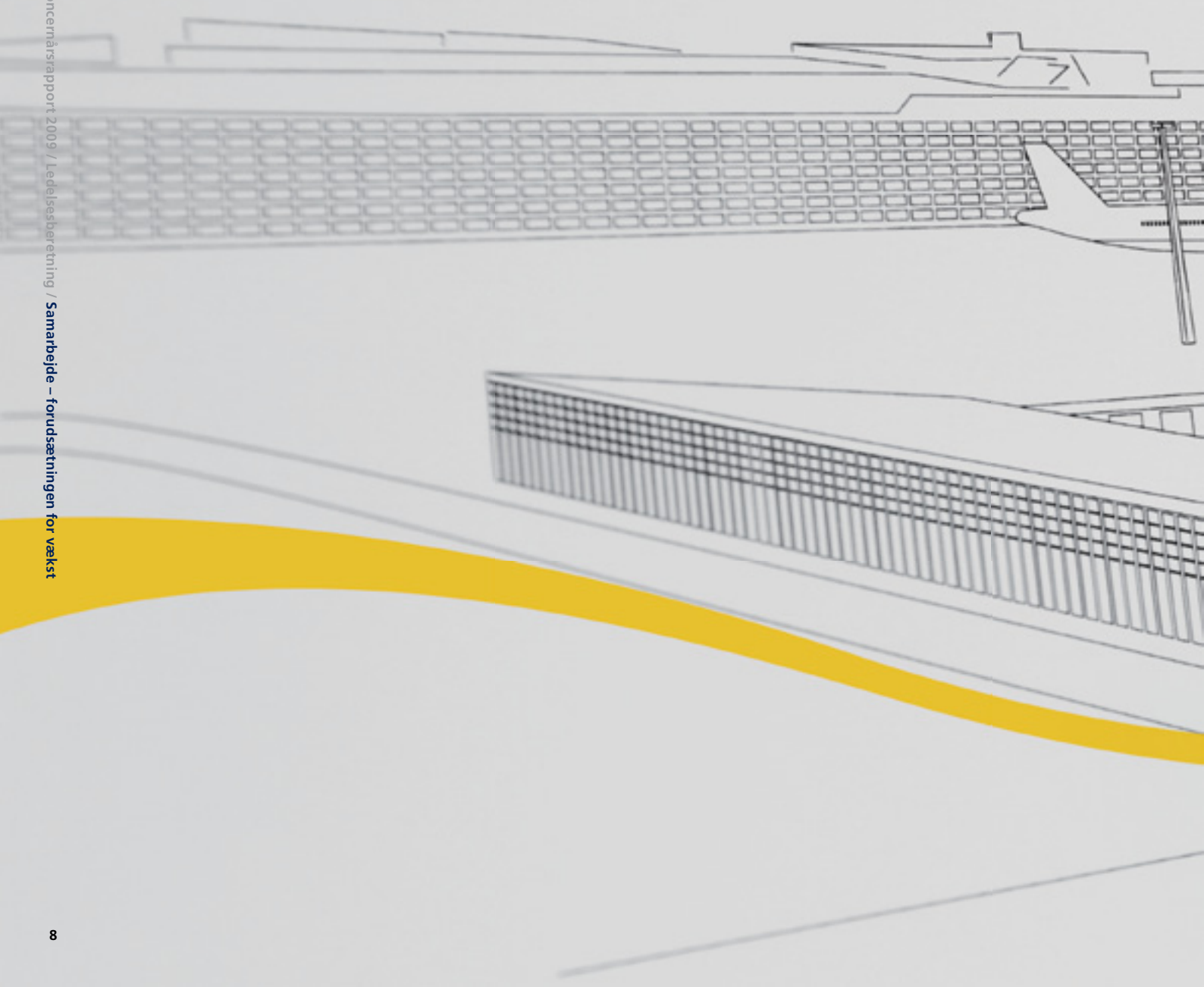
Brian Petersen
Administrerende direktør

Samarbejde – forudsætningen for vækst

Det er noget helt specielt at være Danmarks nationale lufthavn. Københavns Lufthavn spiller en meget stor rolle i Danmarks erhvervsmæssige og turismemæssige udvikling. CPH's tiltag kan få en reel betydning for antallet af fremtidige arbejdspladser i vores land – det er et reelt ansvar, vi tager seriøst.

CPH formulerede forrige år tre strategiske mål: Top 3 målt på passagertilfredshed i 2010, "best in class" målt på flyselskabernes samlede omkostninger i 2012, og 30 mio. passagerer i 2015. De tre mål gælder stadig, men med den aktuelle afmatning i verdensøkonomien in mente, vil det være en udfordring for Københavns Lufthavn at nå op på 30 mio. passagerer i 2015.

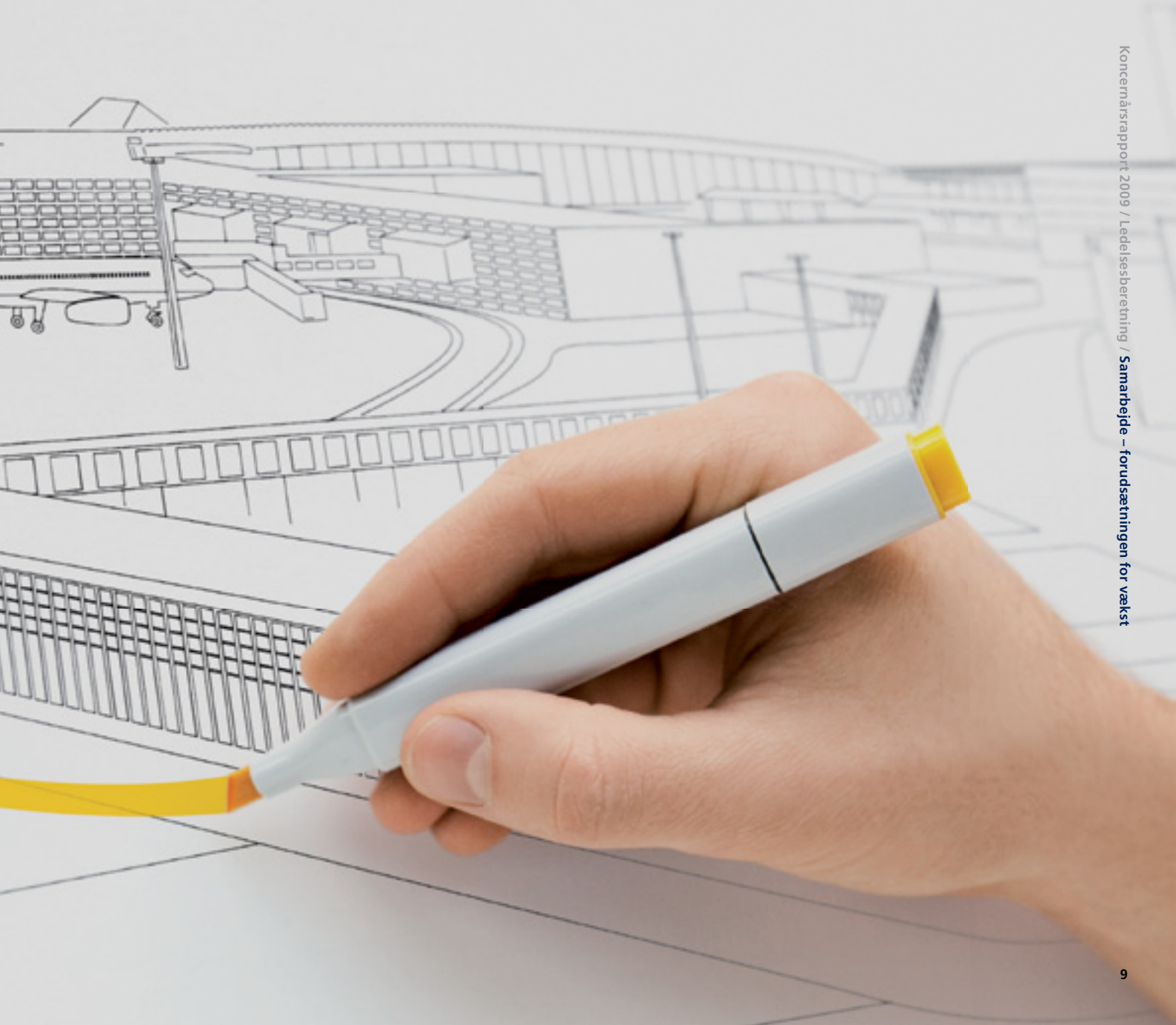
Den økonomiske afmatning har fordret, at CPH reviderede strategien for at kunne leve op til både ovennævnte forpligtelse og målsætningen om at styrke positionen som Nordeuropas trafikale knudepunkt. Derfor har CPH defineret en række strategiske temaer, der skal være med til at sikre, at CPH når sit mål.



En forbedret passageroplevelse
Det at forstå passagerernes behov er fortsat en prioritet for CPH. Ved hjælp af omfattende undersøgelser og interviews med passagerer forstår CPH i dag kundernes behov bedre end nogensinde. Denne forståelse danner grundlag for at udvikle Københavns Lufthavn faciliteter i den retning, kunderne ønsker.

For at kunne sikre passagererne en ubesværet rejse samt mere fleksibilitet har CPH ombygget dele af Terminal 3 i 2009. Den aktuelle ventetid ved Security vises nu i realtid både på CPH's website og på skilte i afgangshallerne. Dette giver passagererne præcis information, der hjælper dem lettere gennem lufthavnen.

Ikke færre end 30 flyselskaber tilbyder check-in via automater i Københavns Lufthavn, hvilket gør lufthavnen til verdens førende på dette område. Hidtil har denne type selvbetjening kun været udbudt i selve lufthavnen, men fra oktober 2009 kan man også foretage check-in på Hilton og Københavns Hovedbanegård. I samarbejde med DSB har CPH opstillet to check-in automater ved Hovedbanegårdens hovedindgang.





Disse tiltag gør rejsen lettere for passagererne – både på vejen til, og når de er i Københavns Lufthavn. Omkring 43 procent af alle passagerer benytter check-in automaterne i Københavns Lufthavn. Sammen med andre selvbetjeningsmuligheder som check-in på internettet og mobiltelefonen betyder dette, at næsten 60 procent af passagererne i Københavns Lufthavn checker ind på egen hånd. Dette er højt sammenlignet med gennemsnittet i branchen, der ligger på omtrent 40 procent.

CPH arbejder desuden sammen med forretningsindehaverne om at tilpasse og forbedre udbuddet i Københavns Lufthavn for at sikre, at passagerernes behov bliver opfyldt, herunder også transferpassagerernes behov.

Nye attraktive ruter og øget kapacitet

For at opbygge et attraktivt net af ruter og flyselskaber i Københavns Lufthavn arbejder CPH sammen med flyselskaberne om at tiltrække nye ruter og tjenesteydelser og øge regionens tilgængelighed.

I 2009 er det lykkedes CPH at fylde det hul ud, der opstod, da Københavns Lufthavns daværende næststørste kunde, Sterling, mod slutningen af 2008 gik konkurs. I tæt samspil med forskellige flyselskaber, primært Norwegian, Cimber Sterling, transavia.com og easyJet, formåede CPH på seks måneder at genvinde det tabte ved at gøre Københavns Lufthavn attraktiv som destination. Ved udgangen af 2009 havde Københavns Lufthavn således fuldstændigt vendt situationen og opnået flere lokalt afgående passagerer end i samme periode året før.

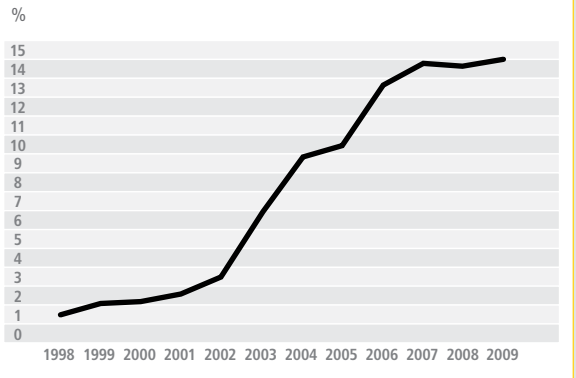
Københavns Lufthavns position som nordeuropæisk hub er afhængig af transfertrafik. Det er vigtigt for hele regionen, at Københavns Lufthavn styrker sin position som transferlufthavn. En fortsat prioritet for CPH vil være at øge antallet af transferpassagerer i Københavns Lufthavn. CPH arbejder tæt sammen med de største flyselskaber, SAS i særdeleshed, på at udvikle rutenettet og forbedre transferproduktet ved at nedsætte transfertiden for transferpassagererne.

CPH vil derfor fortsætte sit samarbejde med flyselskaberne med særlig fokus på vækst i passagertrafikken ved at tilbyde større operationel effektivitet og på udvidelse af rutenettet fra Skandinaviens hovedlufthavn. I 2009 udvidede lavprisselskaberne så meget, at de nåede op på en markedsandel på 14,5 procent jævnfør grafen nedenfor.

CPH gik i løbet af 2009 i gang med at opføre lavprisfaciliteten CPH Swift, der skal stå færdig inden udgangen af 2010. CPH Swift er udformet på grundlag af en række krav og ønsker, som lavprisselskaberne har fremsat over for CPH og vil være åben for de flyselskaber, der ønsker at tilslutte sig kravene for driften.

Netværksselskaberne tilbyder ligeledes Københavns Lufthavns passagerer veludviklede rutenet. Derfor fokuserer CPH på lange ruter med både nye og eksisterende flyselskaber. For at styrke regionen yderligere arbejder CPH på at udbygge indenrigsnettet og forbindelserne til indenrigsflyene.

Lavprisselskabernes andel af den samlede trafik i Københavns Lufthavn (eksklusive Cimber Sterling men inklusive Sterling til ultimo 2008).





" transavia.com har et tæt samarbejde med CPH om at udvikle ny trafik til og fra København og Sydsverige"

Norbert F.J. Zoet
VP, Business to Consumer, transavia.com

Den nye takstaftale indeholder ligeledes elementer, der skal fremme transfertrafikken. Den nye prisstruktur i aftalen tilgodeser transfertrafikken, ligesom startafgiften for de største fly reduceres, hvilket skal være med til at styrke den interkontinentale trafik.

Det centrale i CPH's nye strategi er at opbygge et attraktivt rutenet for passagerer og flyselskaber. Der fokuseres på at imødekomme både lavpris- og netværksselskabernes krav for at øge trafikvæksten. Specifikt betyder det, at CPH fokuserer på at udvikle produkter og tjenesteydelser, der opfylder begge typer flyselskabers behov.

Skandinavien frem i forreste linje
Som Skandinaviens hovedlufthavn er Københavns Lufthavns interesser og mål sammenfaldende med den omkringliggende regions. Et velfungerende netværksselskab med et rutenet og frekvenser, der binder Danmark og Øresundsregionen sammen med Skandinavien, Europa og resten af verden, er fortsat af afgørende betydning for CPH.

For at bygge videre på den nye takstaftale, der skal fremme transfertrafikken, underskrev CPH en strategisk samarbejdsaftale med lufthavnens største netværkskunde, SAS. Med samarbejdet tager CPH et stort skridt imod at gøre Københavns Lufthavn til en af de bedste transferlufthavne i verden og et førende internationalt trafikknudepunkt i Europa. Transfertiden sænkes i 2010 fra 40 til 30 minutter på en række SAS forbindelser i Norden. Det betyder, at passagererne kan få op mod 200 nye, daglige forbindelsesmuligheder ud i verden, fordi antallet af mulige flyforbindelser øges, når transfertiden reduceres. Kombineret med yderligere betydelige forbedringer af passagerservice, optimering af handling af passagerer og bagage, parkering af SAS' fly tættere på hinanden, fælles markedsføring samt en række andre initiativer anslås det, at samarbejdsaftalen vil tiltrække yderligere 200.000 transferpassagerer til Københavns Lufthavn årligt.

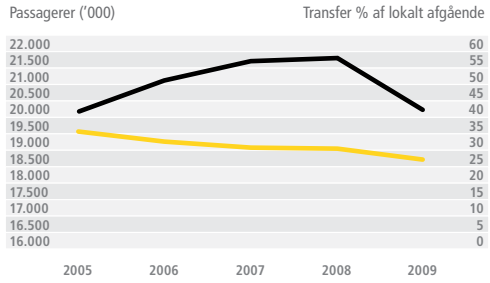
Københavns Lufthavn har alle dage været SAS' hovedlufthavn, og samarbejdet vil være en stærk støtte til at fremme CPH's, SAS' og regionens fælles interesse i at øge tilgængeligheden til regionen og styrke erhvervslivet og turismen.

Københavns Lufthavn vil fremadrettet overveje at indgå lignende aftaler med andre flyselskaber og samarbejdspartnere, når det skaber mulighed for at udvikle lufthavnen til gavn for både passagerer og det omgivende samfund. Derfor samarbejder CPH med alle relevante flyselskaber om ruteudvikling og såkaldt interlining (billetsamarbejde mellem flyselskaber, der fremmer transfertrafikken) for at skabe de rette forudsætninger for fremtidig vækst og for at sikre lufthavnens position som et centralt nordeuropæisk trafikknudepunkt.

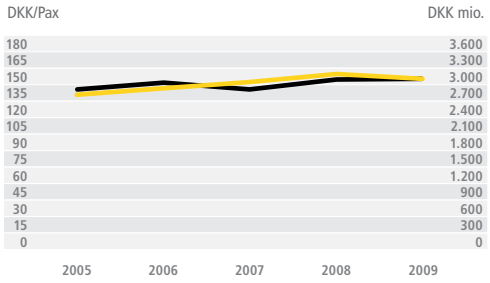
Markedsføring af København, Danmark og Skandinavien samt forbedret tilgængelighed til regionen har fortsat høj prioritet for CPH. Ud over at støtte de internationale markedsføringsinitiativer vil CPH samarbejde med regionen for at sikre, at den infrastruktur, som forbinder regionen og det omkringliggende område, styrkes, idet øget tilgængelighed giver Københavns Lufthavn og regionen en stærk vækstposition.

Hoved- og nøgletal for koncernen

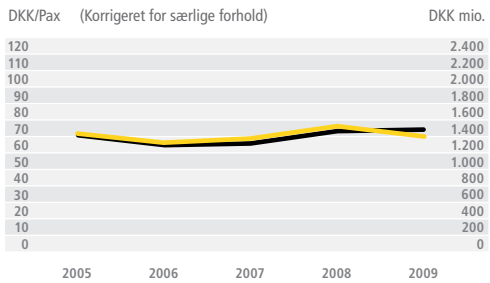
Pax (passagerer)



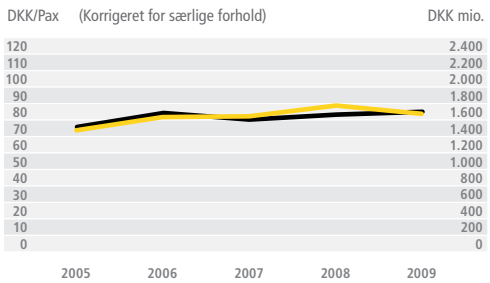
Omsætning



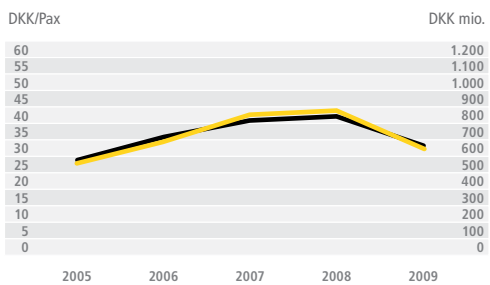
OPEX (driftsomkostninger)



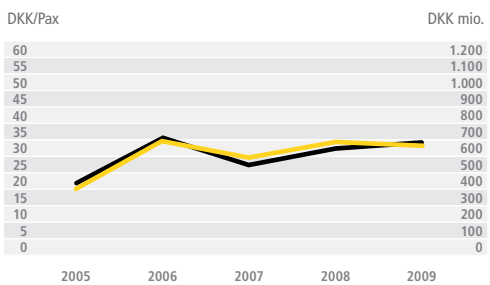
EBITDA (resultat før afskrivninger, renter og skat)



CAPEX (køb af anlægsaktiver)



FCF (frit cash flow)





	2009	2008	2007	2006	2005
Resultatopgørelse (DKK mio.)					
Omsætning	2.923	3.114	2.925	2.884	2.738
EBITDA	1.518	1.620	1.785	1.560	1.329
EBIT	1.047	1.228	1.430	1.234	971
Resultat af kapitalandele	14	-37	50	-21	89
Nettofinansieringsomkostninger	242	164	129	183	207
Resultat af kapitalandele og nettofinansierings-omkostninger	-228	-201	-79	-204	-118
Resultat før skat	820	1.026	1.352	1.030	854
Resultat efter skat	614	755	1.113	728	670
Totalindkomstopgørelse (DKK mio.)					
Anden totalindkomst	-99	42	211	-33	80
Totalindkomst for året	515	797	1.324	696	750
Balance (DKK mio.)					
Materielle anlægsaktiver	7.471	7.368	6.936	6.665	6.299
Finansielle anlægsaktiver	146	161	201	816	1.844
Aktiver i alt	8.630	8.069	7.650	8.058	8.553
Egenkapital	3.191	3.196	3.734	3.437	3.412
Rentebærende gæld	3.490	3.116	2.230	3.011	3.762
Investeringer i materielle anlægsaktiver	514	798	720	676	510
Investeringer i finansielle anlægsaktiver	0	0	0	694	103
Pengestrømsopgørelse (DKK mio.)					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	984	1.332	1.094	1.187	897
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-552	-824	328	237	-609
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-25	-497	-1.620	-1.224	-581
Likvider ultimo	450	43	32	229	30
Nøgletal					
EBITDA-margin	52,0%	52,0%	61,0%	54,1%	48,5%
EBIT-margin	35,8%	39,4%	48,9%	42,8%	35,5%
Aktivernes omsætningshastighed	0,37	0,41	0,41	0,42	0,42
Afkastningsgrad	13,2%	16,1%	19,8%	18,0%	14,8%
Egenkapitalforrentning	19,2%	21,8%	31,0%	21,3%	20,2%
Soliditetsgrad	37,0%	39,6%	48,8%	42,7%	39,9%
Resultat pr. aktie á DKK 100 (EPS)	78,3	96,2	141,8	92,8	85,5
Cash Earnings pr. aktie á DKK 100 (CEPS)	138,3	146,3	186,9	134,4	131,1
Indre værdi i DKK pr. aktie á DKK 100	406,5	407,2	475,8	437,9	434,7
Udbytte i DKK pr. aktie á DKK 100	78,3	87,1	141,8	105,3	85,4
NOPAT margin	29,3%	28,6%	42,0%	30,8%	27,6%
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,38	0,43	0,40	0,37	0,34
ROCE	11,1%	12,3%	16,8%	11,3%	9,4%

De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2005 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af de anvendte nøgletal er offentliggjort på www.cph.dk



Regnskabsberetning

Resultat i forhold til forventning
Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat før skat DKK 861,7 mio. (2008: DKK 1.144,4 mio.), svarende til et fald 24,7 procent, hvilket primært skyldes nedgangen i passagertallet, Sterlings konkurs, den økonomiske afmatning og SAS' kapacitetsreduktion. Resultatet er på niveau med det forventede i forhold til udmeldingen på side 40 i årsrapporten for 2008 af 16. februar 2009. CPH opnåede i 2009 et resultat før skat på DKK 819,5 mio. (2008: DKK 1.026,3 mio.).

Resultat i forhold til 2008
Koncernens omsætning er faldet med DKK 190,7 mio. til DKK 2.922,8 mio. i 2009. Trafikindtægterne er faldet med 6,5 procent til DKK 1.566,3 mio. Trafikindtægterne er negativt påvirket af en total passagernedgang på 8,4 procent og et fald i startvægten på 10,5 procent.

Koncessionsindtægterne er faldet med 10,1 procent til DKK 725,8 mio. primært drevet af fald i omsætning fra shopping centeret samt parkering. Omsætningen fra parkering faldt med 19,1 procent. I shoppingcentret er omsætningen faldet med 7,5 procent, hvilket hovedsageligt skyldes lavere omsætning fra tax-free butikkerne samt restaurant- og barenheder grundet faldet i passagertallet. Endvidere er der en nedgang i omsætningen inden for bank og valuta området, hvilket skyldes ophørt samarbejde med en valutavekseler. Ovenstående modsvares til dels af øget omsætning fra specialbutikkerne grundet en række nyåbnede enheder i 2. halvår af 2008.

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, er steget med DKK 19,0 mio. svarende til 1,0 procent, når der korrigeres for særlige forhold. De eksterne omkostninger korrigeret for særlige forhold er faldet med DKK 53,5 mio. svarende til 10,1 procent, hvilket hovedsagligt skyldes fokus på effektiviseringer, lavere nedskrivninger på tilgodehavender, besparelser på konsulentområdet samt lavere omkostninger til hoteldrift som følge af den lavere belægning. Afskrivningerne stiger med DKK 78,3 mio. svarende til 19,9 procent, som følge af de omfattende investeringer. Personaleomkostninger korrigeret for særlige forhold er faldet med DKK 5,8 mio. svarende til 0,6 procent, på grund af tilpasning af organisationen. Det samlede antal medarbejdere faldt med 58.

Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultatet af de internationale investeringer et overskud på DKK 14,3 mio., hvilket er en stigning på DKK 5,6 mio. sammenlignet med 2008.



Nettofinansieringsomkostningerne er steget med DKK 78,1 mio., som følge af en højere gennemsnitlig gældsportefølje.

CPH's resultat efter skat korrigeret for særlige forhold er i forhold til samme periode sidste år faldet med DKK 209,8 mio. til DKK 645,9 mio. svarende til 24,5 procent.

Internationale regnskabsstandarder

Indvirkningen af vedtagne ændringer til de internationale regnskabsstandarder er nærmere beskrevet i note 1 Regnskabspraksis side 68-74. Ændringerne har ingen påvirkning på indregning, måling eller pengestrømmene.

Gennemgang af driften

CPH har valgt at gennemgå udviklingen i driften og resultatet for året med udgangspunkt i segmentafsnittene på side 17-29.

Resultatopgørelse 2009

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Omsætning	2.922,8	3.113,5	-190,7	-6,1%
Andre driftsindtægter	1,2	0,7	0,5	71,4%
Driftsomkostninger	1.876,7	1.886,6	-9,9	-0,5%
Driftsresultat	1.047,3	1.227,6	-180,3	-14,7%
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	14,3	-37,3	51,6	138,3%
Nettofinansierings-omkostninger	242,1	164,0	78,1	47,6%
Resultat før skat	819,5	1.026,3	-206,8	-20,2%
Skat af årets resultat	205,2	271,0	-65,8	-24,3%
Årets resultat	**614,3**	**755,3**	**-141,0**	**-18,7%**

Resultatopgørelse 2009 korrigeret for særlige forhold

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Omsætning	2.922,8	3.113,5	-190,7	-6,1%
Andre driftsindtægter	1,2	1,7	-0,5	-27,3%
Driftsomkostninger	1.834,5	1.815,5	19,0	1,0%
Driftsresultat	1.089,5	1.299,7	-210,2	-16,2%
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	14,3	8,7	5,6	64,3%
Nettofinansierings-omkostninger	242,1	164,0	78,1	47,6%
Resultat før skat	861,7	1.144,4	-282,7	-24,7%
Skat af årets resultat	215,8	288,7	-72,9	-25,3%
Årets resultat	**645,9**	**855,7**	**-209,8**	**-24,5 %**



CPH vil tilgodese både lavprisselskaber og netværksselskaber for at skabe vækst. Derfor bygger vi nu CPH Swift til lavprisselskaberne, og vi forkorter rejsetiden for de passagerer, der transfererer i Københavns Lufthavn.



Trafik

Strategi

CPH's strategi er at positionere sig selv som nordeuropæisk knudepunkt både til gavn for Danmark som destination og for at forbinde landet med resten af verden. CPH vil udvikle og tilpasse sit produkttilbud til de to primære typer flyselskaber, der benytter lufthavnen: Netværksselskaberne og lavprisselskaberne.

CPH er i gang med at optimere sit transferprodukt, blandt andet gennem partnerskabet med SAS, hvilket skal reducere transfertiden i lufthavnen gennem hurtigere og mere effektiv bagagehåndtering, dedikeret standpladsdisponering og optimeret gatetildeling. Det betyder, at passagerernes rejsetid bliver forkortet, fordi den kortere transfertid åbner for en række nye forbindelsesmuligheder.

Et optimeret transferprodukt skal sikre, at flere passagerer vælger at transferere i Københavns Lufthavn, hvorved Københavns Lufthavn styrker sin position som et af Nordeuropas centrale trafikknudepunkter. Denne status som knudepunkt skal desuden styrkes gennem en udvikling af det interkontinentale rutenet. I slutningen af 2009 offentliggjorde Delta Air Lines, Air Canada og Qatar Airways nye interkontinentale ruter fra 2010 til henholdsvis New York JFK, Toronto og Doha, hvilket bringer antallet af interkontinentale ruter i Københavns Lufthavn op på i alt 18.

For at fremme væksten i interkontinentale ruter har CPH moderniseret Finger C. Moderniseringen af korridoren skete i 2009 for at hæve standarden til samme niveau som resten af fingeren, hvor gates er blevet moderniseret og udvidet, og der er bygget en 1. etage på for at adskille ankommende og afgående passagerer.

CPH vil desuden arbejde på at styrke det nære i form af et større og mere varieret udbud af indenrigsruter, der både er stærkt medvirkende til at binde landet sammen, og som styrker knudepunktet, idet hele Danmark dermed får bedre adgang til Københavns Lufthavns internationale ruteudbud.

Det er ikke kun netværksselskaberne, der er vigtige for CPH. Inden for det sidste årti har lavprisselskaberne fortsat deres vækst og har nu en markedsandel på 14,5 procent af trafikken i Københavns Lufthavn (jævnfør graf side 10). For fortsat at tiltrække lavprisselskaber åbner Købehavns Lufthavns lavprisfaciliteten, CPH Swift, i slutningen af 2010. CPH Swift vil give flyselskaberne adgang til nye, enkle og effektive faciliteter tilpasset lavprisselskabernes behov, herunder en turnaroundtid på 30 minutter.

København som destination

Københavns Lufthavn har en central placering i Øresundsregionen, der er det tættest befolkede område i et generelt tyndt befolket Skandinavien. Sammen med Københavns geografiske placering i forhold til de andre hovedstæder og storbyer i Skandinavien er en stærk, integreret Øresundsregion med til at sikre, at Københavns Lufthavn er et naturligt, centralt trafikknudepunkt i Nordeuropa. Derfor benævnes Københavns Lufthavn ofte som "The Gateway to Northern Europe".

En velfungerende, international lufthavn er en af forudsætningerne for, at internationale virksomheder vælger at etablere sig i regionen, hvilket styrker udviklingen af regionen. Af samme årsag er Københavns Lufthavn den naturlige indgang for mange af de turister, der hvert år besøger det nordlige Europa.

Den truende svækkelse af regionen gennem de senere år betyder, at CPH ser det som sin opgave at være med til at styrke Øresundsregionen. Det skal ske gennem et samarbejde på tværs af Øresund, hvor to af de vigtigste indsatsområder efter CPH's mening er bedre markedsføring af regionen i udlandet samt udbygning af infrastrukturen.

CPH har tætte relationer til både danske og svenske offentlige og private instanser og organisationer som Wonderful Copenhagen, Copenhagen Capacity, Malmø Stad, Region Skåne og Lund Kommune, der har en fælles interesse i at promovere Øresundsregionen. En vigtig udvikling har været etableringen af fonden "Copenhagen Connected", hvis opgave bliver at markedsføre Øresundsregionen i udlandet.

CPH støtter ligeledes en markant styrkelse af infrastrukturen i både Danmark og Sverige i de kommende år, blandt andet gennem styrkelse af det danske og svenske jernbanenet, etablering af højhastighedstog, samt Fehmern- og Kattegat-

forbindelserne, der alle vil være med til at reducere rejsetiden i regionen og dermed blandt andet give flere mennesker en kortere og hurtigere adgang til at benytte Københavns Lufthavn. En fremtidssikret infrastruktur vil betyde, at Københavns Lufthavn dermed udvider sit optageområde fra fire til op imod seks millioner mennesker, hvilket ses som en væsentlig forudsætning for, at Københavns Lufthavn fortsat kan konkurrere med andre europæiske storlufthavne og styrke Danmarks position som destination.

Ruteudvikling

CPH er fokuseret på at udvikle rutenettet. Med et indgående kendskab til det europæiske marked udarbejdes individuelle markedsanalyser, som udgør et vigtigt grundlag for det enkelte flyselskabs beslutning om at etablere en ny rute eller udvide trafikken på en eksisterende rute fra Københavns Lufthavn.

CPH deltog i 2009 med delegationer af ledende medarbejdere på den globale ruteudviklingskonference World Route Development Forum (Routes), samt på Regional Routes konferencer i Asien og Europa. Routes er verdens største mødeforum for ledere på højt plan fra flyselskaber og lufthavne. På konferencerne og gennem løbende dialog præsenterer CPH flyselskaberne for markedsanalyser og -muligheder, ofte i tæt samarbejde med danske organisationer som Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen. Det arbejde har dannet basis for etableringen af en stor del af de 21 nye ruter og øgede frekvenser, som nye og eksisterende flyselskaber har etableret ud af Københavns Lufthavn gennem det forgangne år.

Norwegian, Cimber Sterling, transavia.com og easyJet åbnede 17 nye ruter fra København i 2009. Det betyder, at de fire nævnte selskaber inden for det seneste år har styrket deres samlede markedsandel i Københavns Lufthavn fra 7,7 procent til 18,5 procent, og alle fire selskaber er i dag i Top 10 i Københavns Lufthavn målt på markedsandel.

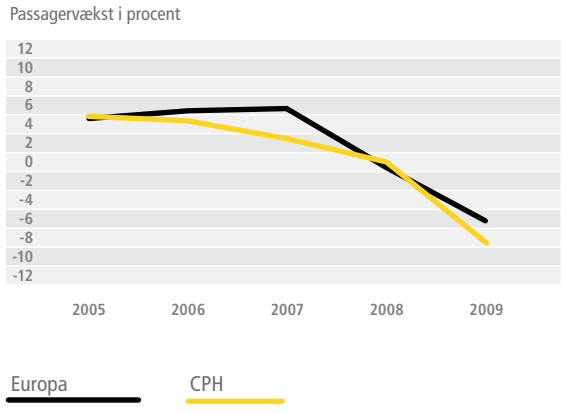
I det kommende år åbner selskaber, som ikke på nuværende tidspunkt er repræsenteret i Københavns Lufthavn, for eksempel Air Canada og Qatar Airways, Germanwings og NIKI, nye ruter fra København.

Trafikudvikling 2009

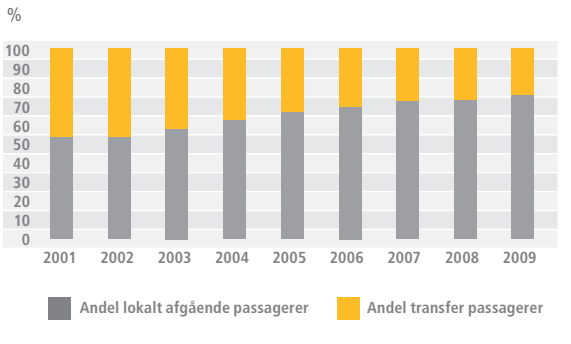
Det samlede passagertal i Københavns Lufthavn faldt til 19,7 mio. i 2009, svarende til et fald på 8,4 procent i forhold til sidste år. Faldet blev påvirket væsentligt af fald i passagertallet på henholdsvis 16,2 procent i 1. kvartal og 10,3 procent i 2. kvartal på grund af påvirkningen fra Sterlings konkurs og nedgangen i antallet af SAS afgange. I 2. halvår 2009 sås en bedring i udviklingen med en nedgang i passagertallet på 7,1 procent i 3. kvartal og herefter en vækst på 0,4 procent i 4. kvartal. I årets løb faldt antallet af afgående passagerer med 5,6 procent, med størst nedgang i antallet af transferpassagerer. Dette resulterede i et fald i transferandelen fra 27,3 procent i 2008 til 25,0 procent i 2009.

Lavpristrafikken tegnede sig for 2,9 mio. passagerer i 2009, svarende til et fald på 5,7 procent. Lavpristrafikken udgør

Trafikvækst



Lokalt afgående passagerer





dog fortsat mere end 14,5 procent af trafikken i Københavns Lufthavn, og andelen har været stigende hen over året.

Ny langvarig takstaftale
Den tidligere model for fastsættelse af takster for Københavns Lufthavne udløb den 31. december 2008, og Statens Luftfartsvæsen (SLV) fastlagde 15. januar 2009 luftfartstaksterne for reguleringsperioden 1. april 2009 til 31. marts 2010 (taksterne steg 4,2 procent).

Pr. 1. oktober 2009 trådte en ny 5½-årig takstaftale i kraft. Den nye takstaftale blev tiltrådt af CPH, SAS, Cimber Sterling og IATA. Disse udgør tilsammen 86 procent af trafikken i Københavns Lufthavn. Aftalen indebærer, at prisstrukturen er omlagt og priserne fastfrosset det første 1½ år af aftaleperioden. Efter udløbet af denne periode stiger priserne årligt med forbrugerprisindekset plus 1 procent. Aftalen fastsætter niveauet og strukturen for de afgifter, flyselskaberne skal betale for brug af faciliteterne i Københavns Lufthavn i perioden fra 1. oktober 2009 til 31. marts 2015. I aftalen er forholdet mellem start- og passagerafgift omlagt, således at startafgiften er reduceret med 25 procent og passagerafgiften hævet med 18,6 procent, hvilket er med til at sænke flyselskabernes faste omkostninger. Samtidig forpligter CPH sig til at investere DKK 2,6 mia. i udbygning og forbedring af infrastrukturen i aftaleperioden til gavn for flyselskaber og passagerer.

Den ændrede sammensætning og fastfrysningen af taksterne samt sikringen af aeronautiske investeringer betyder, at takstaftalen understøtter anvendelsen af Københavns Lufthavn som trafikknudepunkt. Taksterne for brugen af CPH Swift vil blive forhandlet separat og skal godkendes af SLV efter gennemførelsen af en separat proces, der også involverer flyselskaberne.

Ydermere indføres der fra 1. april 2010 en NOX-baseret emissionsafgift, der skal fremme flyselskabernes brug af mere miljørigtige fly. Taksten er indtjenings- og omkostningsneutral for CPH.

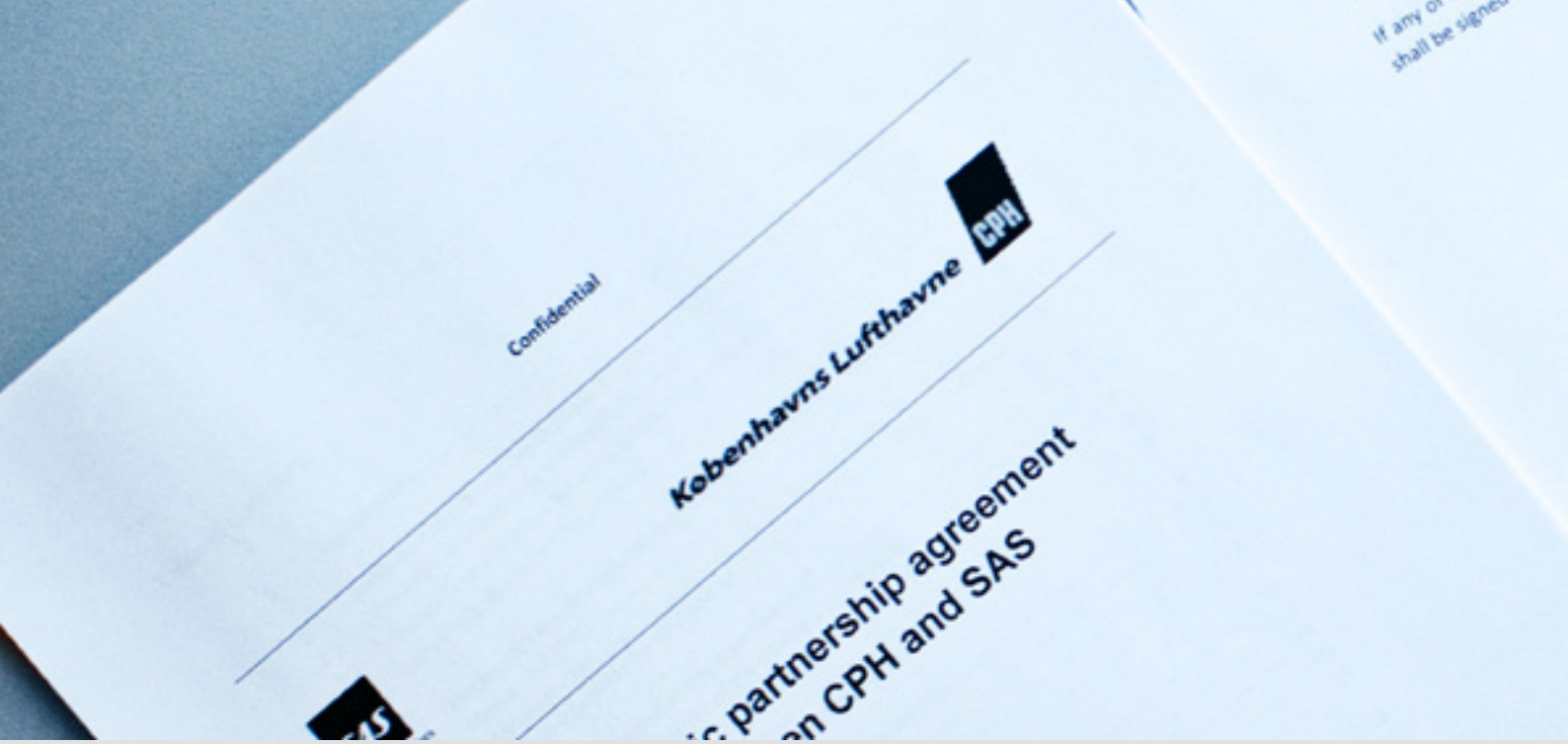
Cargo
Københavns Lufthavn har det største interkontinentale cargorutenet i Skandinavien med forbindelser til verdens vigtigste handelspladser i Asien og Nordamerika. Flyselskaber som blandt andre SAS, Thai Airways, Singapore Airlines Cargo og Air China Cargo bidrager til, at dansk erhvervsliv har gode forbindelser og kapacitet til de vigtigste markeder i verden. I september 2009 så en ny cargoforbindelse til Chicago og Dallas desuden dagens lys. CPH arbejder fortsat på at udvide antallet af oversøiske ruter.

Den økonomiske afmatning påvirkede også på globalt plan cargomarkedet, der er tæt forbundet med verdenshandelen. Som et resultat af dette faldt fragtmængden i København med 10,1 procent i forhold til året før. Det er specielt mængden af transferfragt, der er faldet. På trods af afmatningen, og for at positionere Københavns Lufthavn til et økonomisk opsving, har CPH iværksat et projekt kaldet CPH Cargo City, der skal udvikle hele cargoområdet og har til formål at skabe konkurrencefordele for aktørerne og bidrage positivt til udviklingen af det skandinaviske og regionale erhvervsliv for derved at øge trafikken. CPH har i de sidste to år samarbejdet med myndighederne for at sikre udviklingen af det nødvendige planlægningsgrundlag for Københavns Lufthavns østlige område. Det forventes, at der vil blive vedtaget en lokalplan for området i løbet af 2010.

Verdens største ekspresfragtvirksomhed, FedEx, tog en ny terminal i brug i lufthavnen i april 2009. Byggeriet på i alt 2.370 m^2, der rummer såvel fragtterminal som kontorfaciliteter, er blevet til i et tæt samarbejde mellem FedEx og CPH. Fragtterminalen, der er placeret i Københavns Lufthavns østlige del, er skræddersyet til FedEx med både airside- og landsideadgang.

Samarbejdet med FedEx afspejler CPH's øgede kundefokus, og CPH's investering i projekter som CPH Cargo City og den nye fragtterminal giver kunderne i og omkring lufthavnen et serviceløft. Denne udvikling i samarbejdet skal bidrage til at fremme Danmarks vækst på det globale marked.

Roskilde Lufthavn: Business aviation i København
Roskilde Lufthavn er en vigtig brik i det lufthavnssystem, som CPH består af, ved at tage en stor del af regionens operationer inden for business aviation – det vil sige forretningsrejser med mindre forretningsfly (business jets). Strategien er at



udvikle både lufthavnsprocesser og terminalfaciliteter for, at business aviation igen begynder at stige.

Aktiviteter i 2009

Security
I februar måned introducerede CPH realtidsmålinger af ventetiderne i Security. De aktuelle ventetider offentliggøres både på skilte i Terminal 2 og 3, ved opgangene til det centrale sikkerhedskontrolområde samt på cph.dk. Skiltningen er en god service for passagerne, da man hurtigt kan orientere sig om den aktuelle ventetid og dermed tilpasse sin rejsesituation uden at blive stresset.

I 2009 fastholdtes den meget korte ventetid i Security: Den gennemsnitlige ventetid var 3,36 minutter, og 99,9 procent af passagererne kom igennem Security inden for 20 minutter, hvilket stemmer overens med CPH's målsætning. Det gennemsnitlige antal ansatte i Security udgjorde i 2009 ca. 850.

Populært at foretage check-in på egen hånd
Det er meget populært at checke ind på egen hånd i Københavns Lufthavn. CPH er fokuseret på at skabe verdens bedste selvbetjeningsprodukt, når det gælder check-in, og støtter derfor op om udviklingen af selvbetjeningsprodukter. I 2009 benyttede 43 procent af passagererne selvbetjeningsautomaterne i forbindelse med check-in. Dertil kommer de 17 procent af passagererne, som checker ind via internettet, mobiltelefonen eller et kreditkort. Dermed er den samlede selvbetjeningsandel i Københavns Lufthavn oppe på 60 procent, som er væsentligt højere end branchegennemsnittet på ca. 40 procent. Der er i dag 57 selvbetjeningsautomater i Københavns Lufthavn med 30 forskellige flyselskaber tilknyttet.

Et af CPH's fokusområder er at forbedre håndtering af bagage, så det bliver lettere for passagerer, der har checket ind på egen hånd at aflevere deres bagage. Dette arbejde vil fortsætte i 2010.

" Det tætte samarbejde mellem SAS og CPH har resulteret i en bedre kundeoplevet kvalitet samt en væsentlig reduktion i connection time for passagererne. Samarbejdet forventes styrket yderligere i de kommende år"

John Dueholm
Viceadministrerende direktør, SAS





Københavns Lufthavn er knudepunkt for flytrafik til og fra Skandinavien. Lufthavnens trafikale status er forankret i placeringen som nordeuropæisk trafikknudepunkt samt i et opland, der udgør markedsgrundlaget for transfertrafikken. De store geografiske afstande i Norge og Sverige samt en relativt lav befolkningstæthed i disse områder medfører, at Københavns Lufthavn er et naturligt trafikknudepunkt. Navnlig Europatrafikken er primært forankret i passagergrundlaget i Øresundsregionen, mens den transatlantiske og asiatiske trafik kommer fra hele Norden og Nordtyskland. Kortet viser planlagte ruteflyvninger i 2010. Liste over nye ruter og frekvenser findes på www.cph.dk.



I oktober åbnede CPH også selvbetjeningsautomater på Københavns Hovedbanegård, og allerede nu oplever CPH en betydelig interesse for disse.

Finansielle resultater 2009

Omsætningen
Omsætningen er faldet med 6,5 procent. Dette skyldes en nedgang i passagertallet med 8,4 procent samt et fald i startvægten på 10,5 procent.

Startafgifterne er faldet med 14,9 procent, hvilket delvist skyldes en omlægning af prisstrukturen i forbindelse med den nye takstaftale, som er trådt i kraft i fjerde kvartal 2009. Underliggende er startafgifterne faldet med 9,1 procent, hvilket skyldes faldet i antal afgående passagerer samt nedgang i fragttonnagen. Nedgangen er delvist opvejet af den aftalte takstregulering på 4,2 procent pr. 1. april 2009.

Passager- og securityafgifter er samlet faldet med DKK 38,4 mio. svarende til 3,8 procent. Eksklusive omlægningen af prisstrukturen i fjerde kvartal er faldet på 6,8 procent. Faldet skyldes primært nedgang i antallet af udenrigspassagerer, herunder en nedgang i antallet af transferpassagerer på 17,5 procent. Antallet af indenrigspassagerer er på niveau med 2008, dog med et fald i transferpassagerer.

Resultat før renter (EBIT)
Resultat før renter faldt med 26,8 procent set i forhold til et fald i omsætningen på 6,5 procent. Den større nedgang i resultat før renter skyldes den begrænsede variabilitet i omkostningsstrukturen. I forhold til 2008 er der en reduktion i omkostningerne på DKK 29,6 mio. hvilket primært skyldes nedskrivning på tilgodehavender vedrørende Sterling i fjerde kvartal 2008.

"CPH er en nær samarbejdspartner for Cimber Sterling i arbejdet med at forbedre og tilpasse kapaciteten til de eksisterende ruter og udvikle nye ruter og forretningsmuligheder"

Jacob Krogsgaard
administrerende direktør, Cimber Sterling

Finansielle resultater 2009

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Omsætning	1.566,3	1.675,9	-109,6	-6,5%
Andre driftsindtægter	1,2	0,2	1,0	500,0%
Resultat før renter	191,4	261,3	-69,9	-26,8%
Segmentaktiver	5.207,1	5.152,9	54,2	1,1%

Omsætning

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Startafgifter	440,3	517,5	-77,2	-14,9%
Passagerafgifter	686,2	708,1	-21,9	-3,1%
Securityafgifter	284,0	300,5	-16,5	-5,5%
Handling	98,5	103,1	-4,6	-4,5%
Opholdsafgifter, CUTE med videre	57,3	46,7	10,6	22,7%
I alt	1.566,3	1.675,9	-109,6	-6,5%

Både medarbejderne i lufthavnen og mange passagerer, som flyver til og fra Københavns Lufthavn, bor på begge sider af Øresund. Derfor er det væsentligt for alle, at infrastrukturen i regionen styrkes i de kommende år.





Københavns Lufthavn tilpasser løbende udbuddet i shoppingcentret efter passagerernes ønsker. Spa og wellness er blandt de nye tilbud, der skal sikre, at passagererne får en stressfri indledning på rejsen.



Kommerciel

Strategi

For at fastholde Københavns Lufthavns position blandt de bedste i Europa kræves der løbende overvågning og forståelse af passagerernes behov. For at sikre, at passagererne får en positiv oplevelse, udvikler Københavns Lufthavn sit produkttilbud i tæt samarbejde med CPH's samarbejdspartnere. Udbuddet spænder over transport til og fra lufthavnen via parkering og en bred vifte af butikker, restauranter og barer, og CPH fokuserer på at imødekomme alle passagerernes ønsker.

Som reaktion på resultaterne fra CPH's løbende passagerundersøgelser er der en række vigtige initiativer, som CPH vil fokusere på fremover:

Butikker, restauranter og barer
- Forbedring af kundeflow og vejen gennem både shoppingcentret og tax-free butikken
- Forbedring af informationsområdet umiddelbart efter Security for at gøre det lettere at orientere sig i Københavns Lufthavn
- Introduktion af en bred vifte af butikker, restauranter og barer i både airside- og landside-områderne

Parkering
- Forbedring af skiltning og kommunikation vedrørende parkeringsprodukterne
- Forenkling af produktudbuddet, så parkeringsprodukterne matcher kundernes behov
- Mulighed for at forudbestille parkering for dermed at forbedre rejseoplevelsen

Prisstrategi: Konkurrencedygtig
En væsentlig forudsætning for høj kundetilfredshed er, at CPH fortsat kan levere konkurrencedygtige priser og en bred vifte af serviceydelser, der kan matche andre lufthavne og butikkerne i centrum af København. Forpagterne i Københavns Lufthavn er kontraktligt forpligtet til ikke at sælge varerne dyrere end i centrum af København, og derfor foretager CPH løbende pristjek for at sikre, at butikkerne i Københavns Lufthavn lever op til dette løfte. CPH har desuden valgt at have en prisstrategi om altid at ligge minimum 20 procent under den vejledende udsalgspris for parfume og kosmetik.

Markedet
Udbuddet af produkter og services i shoppingcentret tilrettelægges og sammensættes blandt andet med udgangspunkt i trafikudviklingen og passagerernes rejsemønstre samt en hensyntagen til den rejsendes situation og behov. Omsætningen i shoppingcentret, og dermed indtægterne, er afhængige af trafikmængden. Indtægterne fra forretningsområdet "kommerciel" består af den betaling, som forpagterne i blandt andet shoppingcentret betaler for rettighederne til at drive butikker, restauranter, barer, biludlejning og reklamevirksomhed, som oftest i form af en procentdel af den opnåede omsætning. Desuden består indtægterne af betaling fra Hilton Copenhagen Airport, parkeringsvirksomheden, husleje, arealleje samt serviceordningen for rejsende med et handicap (PRM-ordningen).

Koncessionsindtægter
Shoppingcentret i Københavns Lufthavn bestod ved udgangen af 2009 af 10 tax-free butikker, 71 specialbutikker/serviceenheder samt 17 restaurant- og barenheder. Uden for transitområdet havde Københavns Lufthavn seks specialbutikker/serviceenheder, en tax-free butik, fem biludlejningsselskaber samt ni restaurant- og barenheder, inklusive "Cirklen" med dagligvarebutik, fastfood-restaurant og tankstation, som findes ved motorvejstilkørslen til Sverige.

Aktiviteter 2009

Udvikling i shoppingcentret
I 2009 har kundeanalyser igen bekræftet passagerernes ønske om balance i forretningskoncepterne. For at imødekomme passagerernes efterspørgsel, har CPH styrket forholdet til og samarbejdet med Centerforeningen.

Blandt andet garanterer SSP med det nye koncept Travel Wise en besparelse på mellem 20-25 procent på mad- og drikkevarer. Også HMSHost driver konceptforretninger, som har egne profiler og tilbudsstrategier. På den måde har CPH skærpet sit fokus på at integrere passagerernes efterspørgsel, når det gælder udbud og prissætning.

I løbet af 2009 har der været flere tiltag på Terminal 3 Torvet for at gøre området mere attraktivt for passagerer og forpagtere. Der er etableret flere nye butikker og restauranter i løbet af 2009 for løbende at tilpasse udvalget af produkter og services.

CPH har introduceret wellnessfaciliteten Ni'Mat Spa i Terminal 3 i transithallen. Endvidere åbnede to nye restauranter: Yam Yam, en kinesisk inspireret restaurant, og Prego med et italiensk køkken.



Både Wunderwear og Illums Bolighus blev i løbet af året ombygget og har opgraderet deres sortiment.

I 2009 blev det nye informationstorv i Terminal 3 udvidet med en informationsstander, hvor passagererne hurtigt og nemt kan få overblik over udvalg og placering af butikker og restauranter i terminalområdet.

CPH vil fortsætte med at vurdere produktudbuddet og optimere butiks- og brandmixet for bedre at matche passagerernes behov. I denne forbindelse planlægger CPH at udskifte en række butikker i shoppingcentret i løbet af 2010, så der både er mulighed for at handle eksklusivt og mere prisbilligt. CPH vil samarbejde med forpagterne om at optimere det centrale område af lufthavnen efter Security, så det ændres fra at være et gennemgangsområde til at blive et område, hvor passagererne får lyst til at opholde sig med en kombination af butikker og spisesteder.

Offentlig transport
Københavns Lufthavn har en veludbygget infrastruktur, som betyder, at passagererne nemt og hurtigt kan komme til og fra lufthavnen. De rejsende har mulighed for med offentlig transport at komme til centrum af København på bare 14 minutter og til Malmø på blot 22 minutter.

Fra marts 2009 har metroen kørt døgnet rundt alle ugens dage, hvilket har øget antallet af internationale passagerer, der benytter metroen, således at 20 procent benyttede metroen i 2009 mod 14 procent i 2008.

Den store andel af passagerer, der anvender offentlige transportmidler, er med til at mindske CO_2-belastningen og dermed gavne miljøet. I dag kommer 54 procent af passagererne til Københavns Lufthavn med offentlige transportmidler. Københavns Lufthavn ligger dermed over det europæiske gennemsnit, hvor 32 procent af passagererne anvender offentlig transport.

Parkering
CPH har over 10.000 parkeringspladser i 13 parkeringsanlæg tæt på lufthavnens terminaler. Parkeringsprodukterne er fordelt på fem kategorier, tre businessanlæg (executive, premium og light) samt to økonomianlæg (uge og ugePlus). For at gøre udbuddet mere enkelt, vil CPH relancere parkeringsproduktet i første halvdel af 2010, hvor den enkelte kunde vil opleve, at det bliver lettere at finde lige akkurat det produkt, der matcher vedkommendes behov. Sammenhængen mellem pris og produkt bliver tydeligere i lufthavnen samt online. Den nye strategi vil få afgørende indflydelse på resten af passageroplevelsen i lufthavnen, da den parkerende kunde nu i højere grad vil få en afstressende og god start og afslutning på rejsen.

Lejeindtægter
Lejeindtægter består af udlejning af kontor-, værksteds- og lagerlejemål, bygninger/domiciler, grunde og koncession til virksomheder med tilknytning til flybranchen, der understøtter CPH's kerneforretning – lufthavnsdrift. Da efterspørgslen på lokaler i terminalområdet fortsat er stor, er der igangsat mange ombygninger med henblik på at udnytte de eksisterende bygninger bedre samt udbygge arealerne og dermed øge leje- og koncessionsindtægterne.

CPH leverer lejemål til lufthavnsrelaterede lejere inden for områderne logistik, kontor, lager, hangar, hotel og parkering. I Københavns Lufthavn er der potentiale til etablering af mere end 350.000 m^2 lejemål.

Salg af tjenesteydelser
Salg af tjenesteydelser vedrører primært CPH's hotelaktiviteter. Hilton Copenhagen Airport havde i 2009 en omsætning på 187,7 mio. kr.

I året har Hilton investeret i et nyt computersystem med henblik på optimering af hotellets kundeservice. Endvidere blev lobbyområdet renoveret med fokus på kvalitet og kundetilfredshed.

I 2009 modtog Hilton priserne "Best Business Hotel 2009" fra British Business Destination Magazine samt "Bedste Hotel i Hovedstadsområdet i 2009" ved uddelingen af Danish Travel Awards.



Finansielle resultater 2009

Omsætning

Den samlede kommercielle omsætning, der udgør 45,2 procent af CPH's samlede omsætning (2008: 44,5 procent), faldt med 4,6 procent i forhold til 2008, primært på grund af faldende koncessionsindtægter.

Koncessionsindtægter

Koncessionsomsætningen faldt med 10,1 procent, primært på grund af nedgang i omsætningen fra shoppingcentret og parkering.

Omsætningen fra shoppingcentret faldt med 7,5 procent, hvilket primært skyldtes et fald på 6,1 procent i omsætningen fra tax-free butikkerne og et fald på 15,9 procent i omsætningen fra restaurant- og barenhederne på grund af nedgangen i passagertallet. Omsætningen fra bank og valuta faldt også, hvilket skyldtes det lavere passagertal og ophør af samarbejdet med en valutahandler. Ovenstående blev delvist modsvaret af stigende omsætning fra specialforretninger på grund af en stigning på 2,5 procent i indkøb pr. person. Dette blev opnået gennem løbende forbedring af service- og produktudbuddet fra de eksisterende lufthavnsforpagtere samt introduktion af nye koncepter og brands i forbindelse med udvidelsen af shoppingcentret i 2. halvår 2008.

Omsætningen fra parkering faldt 19,1 procent i 2009. Nedgangen skyldtes et fald i passagertallet og lavere gennemsnitlig parkeringsafgift pr. parkant. Sidstnævnte skyldtes større brug af de billigere parkeringsanlæg og forretningskunder, der også valgte disse anlæg.

Lejeindtægter

Stigningen i lejeindtægter fra lokaleudlejning skyldtes hovedsageligt nye lejemål og i mindre grad lejereguleringer af eksisterende kontrakter.

Stigningen i lejeindtægter fra arealudlejning skyldtes hovedsageligt prisforhøjelse.

Salg af tjenesteydelser med videre

Hotellet havde en lavere belægningsprocent og færre møde- og konferenceaktiviteter i 2009 på grund af den økonomiske afmatning. Dette blev dog delvist modsvaret af høj aktivitet i december på grund af COP15.

Øvrige indtægter steg med DKK 33,3 mio., hvilket primært kunne henføres til indtægter fra serviceordningen for rejsende med et handicap (PRM). Denne service ydes på non-profit, transparent basis og dækker omkostningerne til den eksterne serviceleverandør.

Resultat før renter (EBIT)

EBIT faldt med DKK 95,7 mio. hovedsageligt grundet nedgang i koncessionsindtægterne.

Finansielle resultater 2009

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Omsætning	1.322,3	1.386,5	-64,2	-4,6%
Andre driftsindtægter	-	1,5	-1,5	-100,0%
Resultat før renter	835,2	930,9	-95,7	-10,3%
Segmentaktiver	2.822,7	2.711,6	111,1	4,1%

Koncessionsindtægter

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Shoppingcenter	512,5	554,0	-41,5	-7,5%
Parkering	158,9	196,5	-37,6	-19,1%
Øvrige indtægter	54,4	56,5	-2,1	-3,7%
I alt	725,8	807,0	-81,2	-10,1%

Lejeindtægter

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Udlejning af lokaler	174,3	167,4	6,9	4,1%
Udlejning af arealer	69,5	67,4	2,1	3,1%
Øvrige lejeindtægter	7,9	8,3	-0,4	-4,8%
I alt	251,7	243,1	8,6	3,5%

Salg af tjenesteydelser

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Hotelaktivitet	187,7	212,6	-24,9	-11,7%
Øvrige	157,1	123,8	33,3	26,9%
I alt	344,8	336,4	8,4	2,5%



International

Strategi

CPH har investeret i Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR) i Mexico og i Newcastle International Airport Ltd., UK (NIAL). Her bidrager CPH med strategiske og operationel support til at udvikle lufthavnene.

Mexico

CPH ejer 49 procent af Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A. de C.V. (ITA), der er strategisk partner i forbindelse med driften af ASUR. ITA ejer 7,65 procent af ASUR, svarende til at CPH har en indirekte ejerandel i ASUR på 3,75 procent. ASUR har i en 50-årig koncessionsperiode indtil 2048 ret til at drive og udbygge en gruppe på ni lufthavne beliggende i den sydøstlige del af Mexico.

Trafikudvikling
I 2009 faldt trafikken i ASUR med 12,5 procent. Året var præget af den økonomiske afmatning og af udbruddet af H1N1 i slutningen af april 2009. H1N1 førte til en nedgang i trafikken i maj på 51 procent og juni på 28 procent. I løbet af august havde trafikken dog fundet tilbage til niveauet før udbruddet, hvilket understreger, hvor robuste disse aktiviteter er.

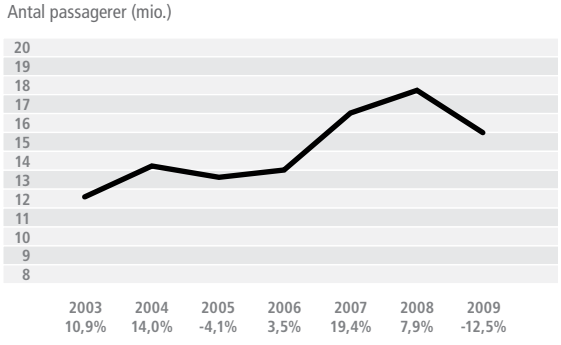
Drifts- og kapacitetsudvikling
Siden CPH's indtræden i ASUR er kapaciteten øget og serviceniveauet og det kommercielle udbud i lufthavnene er styrket. I 2009 var fokus på indvielsen af startbane nr. 2 samt et nyt kontroltårn i lufthavnen i Cancún og forberedelser for udbygningsaktiviteter i lufthavnene i Veracruz, Villahermosa og Huatulco.

Kommerciel udvikling
I 2009 har CPH i samarbejde med ASUR's ledelse arbejdet med at øge de kommercielle indtægter blandt andet gennem udskiftning og forbedring af de kommercielle koncepter og introduktion af internationale operatører. I 2009 udgjorde de kommercielle indtægter således 31,3 procent af de samlede indtægter mod cirka 9,0 procent i 2000.

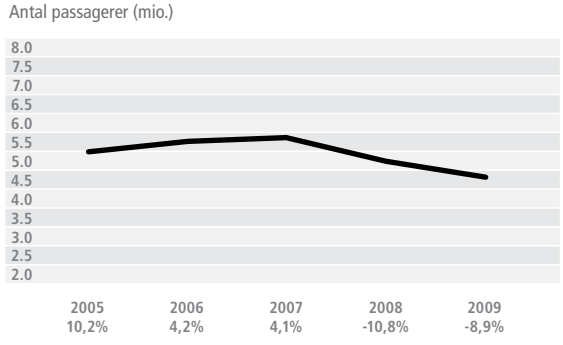
Storbritannien

CPH ejer 49,0 procent af aktierne i NIAL Group Ltd. De øvrige 51,0 procent af aktierne er ejet af syv kommuner, som sammen med CPH indgår i et Public Private Partnership. På grund af den økonomiske afmatning faldt EBITDA i NIAL fra GBP 30,4 mio. i 2008 til GBP 27,4 mio. i 2009.

Trafikudvikling i ASUR



Trafikudvikling i NIAL





Trafikudvikling
Den økonomiske afmatning har påvirket trafikken i NIAL, og antallet af passagerer faldt med 8,9 procent i forhold til 2008. Denne udvikling var specielt drevet af lavpris- og chartertrafikken, hvorimod rutetrafikken viste fremgang i 2009.

Kommerciel udvikling
Trods tilbagegangen i antallet af passagerer blev faldet i de kommercielle indtægter begrænset gennem en række tiltag. Således faldt de kommercielle indtægter fra GBP 28,9 mio. i 2008 til GBP 27,7 mio. i 2009 svarende til et fald på 4,2 procent.

Finansielle resultater 2009

Omsætningen er faldet med 33,1 procent som følge af højere konsulentindtægter fra ITA i 2008 samt et lavere performance fee fra NIAL i 2009. Ligeledes har en ugunstig udvikling i kursen på MXN og GBP i forhold til DKK påvirket omsætningen negativt.

Salget til NIAL, Newcastle, består af rådgivningsassistance vedrørende kommercielle og kapacitetsudvidende aktiviteter samt et performanceafhængigt honorar relateret til NIAL's driftsresultat.

Salget til ITA/ASUR vedrører rådgivning relateret til optimering af operationelle projekter i Cancún samt forberedelser af en kommende udbygning af lufthavnene i Veracruz, Villahermosa og Huatulcu.

EBIT
EBIT er faldet med DKK 14,7 mio. hovedsagligt på grund af ekstra konsulentindtægter fra ITA i 2008, lavere performancebaseret honorar fra NIAL i 2009 samt negativ kursudvikling på GBP og MXN.

Resultat af kapitalandele efter skat
Resultat af kapitalandele efter skat er steget med DKK 51,6 mio. Dette skyldes hovedsageligt effekten af ændrede skatteregler i Storbritannien i 2008 (engangsomkostning på DKK 46,0 mio.)

Finansielle resultater 2009

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Omsætning	34,2	51,1	-16,9	-33,1%
Andre driftsindtægter	-	-1,0	1,0	100,0%
EBIT	20,7	35,4	-14,7	-41,6%
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder	14,3	-37,3	51,6	138,3%
Resultat før renter	35,0	-1,9	36,9	-
Segmentaktiver	4,4	-	4,4	-
Kapitalandele i associerede virksomheder	145,6	158,3	-12,7	-8,0%

Resultat af kapitalandele efter skat

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
NIAL, ITA				
Total	14,3	-37,3	51,6	138,3%

Kommentarer til øvrige regnskabsposter

Nettofinansieringsomkostninger

Nettofinansieringsomkostninger

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Renter	194,6	170,6	24,0	14,1%
Kursreguleringer med videre	1,8	-6,1	7,9	129,5%
Øvrige finansielle omkostninger	45,7	-0,5	46,2	-
I alt	242,1	164,0	78,1	47,6%

Nettorenteomkostninger steg med 24,0 millioner i 2009 primært grundet et højere gennemsnitligt gældsniveau.

Kursreguleringer i 2009 relaterer sig til et mindre nettotab på valutaafdækningsforretninger i modsætning til en mindre nettogevinst på valutaafdækningsforretninger i 2008.

Stigningen i øvrige finansielle omkostninger på DKK 46,2 mio. skyldes refinansieringen i marts, hvor CPH sikrede sig kreditfaciliteter på DKK 2,6 mia., kombineret med et højere niveau for commitment fees, en større mængde uudnyttede kreditfaciliteter samt højere amortisering af låneomkostninger.

I marts 2009 optog CPH kreditfaciliteter på DKK 1.625 mio. og EUR 131 mio. med tre års løbetid. De nye faciliteter, svarende til DKK 2,6 mia., blev stillet til rådighed af en gruppe på syv banker omfattende både danske og udenlandske banker. Denne bredt baserede gruppe af långivere vurderes at støtte CPH i reduceringen af selskabets fremtidige refinansieringsrisiko. Kreditfaciliteterne er anvendt til at indfri eksisterende kortfristede bilaterale faciliteter og vil ligeledes blive anvendt til fremtidige investeringer.

Pengestrømsopgørelse

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Pengestrømme fra:				
Driftsaktivitet	983,9	1.332,1	-348,2	-26,1%
Investeringsaktivitet	-551,5	-824,0	272,5	33,1%
Finansieringsaktivitet	-25,3	-496,8	471,5	94,9%
Pengestrømme i alt	407,1	11,3	395,8	-
Likvider primo	43,1	31,8	11,3	35,5%
Likvider ultimo	450,2	43,1	407,1	944,5%

Skat af årets resultat

Skat af årets resultat udgør DKK 205,2 mio. Den effektive skatteprocent er beregnet til 25,5 procent.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømme fra driftsaktivitet
Faldet i pengestrømme fra driftsaktivitet skyldes hovedsagligt et højere gennemsnitligt gældsniveau kombineret med en stigning i de finansielle omkostninger som følge af refinansieringen i marts, hvor CPH optog lån på DKK 2,6 mia. samt i december hvor CPH optog lån på DKK 450 mio. Herudover er der betaling af restskat for 2008.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet
Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde i 2009 DKK 594,3 mio. Anskaffelserne omfatter primært investeringer i igangværende arbejder på en ny lavprisfacilitet CPH Swift, som er ved at blive bygget, større renoveringsarbejde herunder et renoveringsprojekt for langdistancefingeren, ombygning af spidsen af Terminal 3, der forbedrede passagerflowet i terminalerne betydeligt, udvidelse og flytning af caféer og restauranter i terminalerne, ombygning af toiletter samt opgradering af it-systemer og monitorer til check-in.

CPH modtog i 2009 udbytte fra investeringer i associerede virksomheder på DKK 41,6 mio.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet
Finansieringsaktiviteten relaterer sig til provenu fra lånoptagelse med både kort og lang løbetid med fradrag af indfrielse af lån samt udbetalt udbytte til aktionærer.

Likvider
CPH havde DKK 450,2 mio. i likvider samt uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 1.250,0 mio. pr. 31. december 2009.



Egenkapitalen

Egenkapitalen udgjorde DKK 3.190,6 mio. pr. 31. december 2009 (2008: DKK 3.195,5 mio.). Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 614,3 mio. (2008: DKK 755,3 mio.) samt reguleringer vedrørende associerede virksomheder på DKK 14,5 mio. (2008: DKK 6,2 mio.). Dette er mere end modsvaret af reguleringer vedrørende sikringstransaktioner samt skatten heraf på DKK 113,7 mio. (2008: positiv påvirkning på DKK 35,8 mio.) og udbetalt udbytte til aktionærerne på DKK 520 mio. (2008: DKK 1.336,1 mio.).

Værdireguleringer på egenkapitalen vedrører indgåede valutaswapkontrakter til dækning af USD og EUR eksponering.

Egenkapitalen udgjorde 37,0 procent af den samlede balance i 2009 mod 39,6 procent i 2008.

Egenkapitaludvikling

DKK mio.	2009	2008	Udv.	Pct.
Regnskabsmæssig værdi 1. januar	**3.195,5**	**3.734,3**	**-538,8**	**-14,4%**
Totalindkomstopgørelse:				
Årets resultat	614,3	755,3	-141,0	-18,7%
Valutakursregulering af kapitalandele i associerede virksomheder	6,0	-12,3	18,3	148,8%
Regulering af investering af associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner	-	18,5	-18,5	-100,0%
Regulering af investering af associerede virksomheder	8,5	-	8,5	-
Årets reguleringer af sikringstransaktioner	-180,0	110,6	-290,6	-262,8%
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	28,4	-62,9	91,3	145,2%
Skat af anden totalindkomst	37,9	-11,9	49,8	418,5%
Totalindkomstopgørelse i alt	515,1	797,3	-282,2	-35,4%
Udbetaling af udbytte	-520,0	-1.336,1	816,1	61,1%
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**3.190,6**	**3.195,5**	**-4,9**	**-0,2%**

Præsident Obama i Københavns Lufthavn

Hele to gange i løbet af 2009 besøgte USA's præsident Barack Obama København. Fredag den 2. oktober landede præsidenten med Air Force One i Københavns Lufthavn. Præsidenten besøgte København sammen med præsidentfruen i anledningen af IOC-konferencen for at tale Chicagos sag i kampen for at få værtskabet for OL i 2016. Præsidenten besøgte atter København fredag den 18. december i anledning af COP15.

Begge præsidentens besøg blev håndteret meget effektivt med hensyn til sikkerhed og uden gener for de øvrige rejsende.



Check-in på hovedbanegården

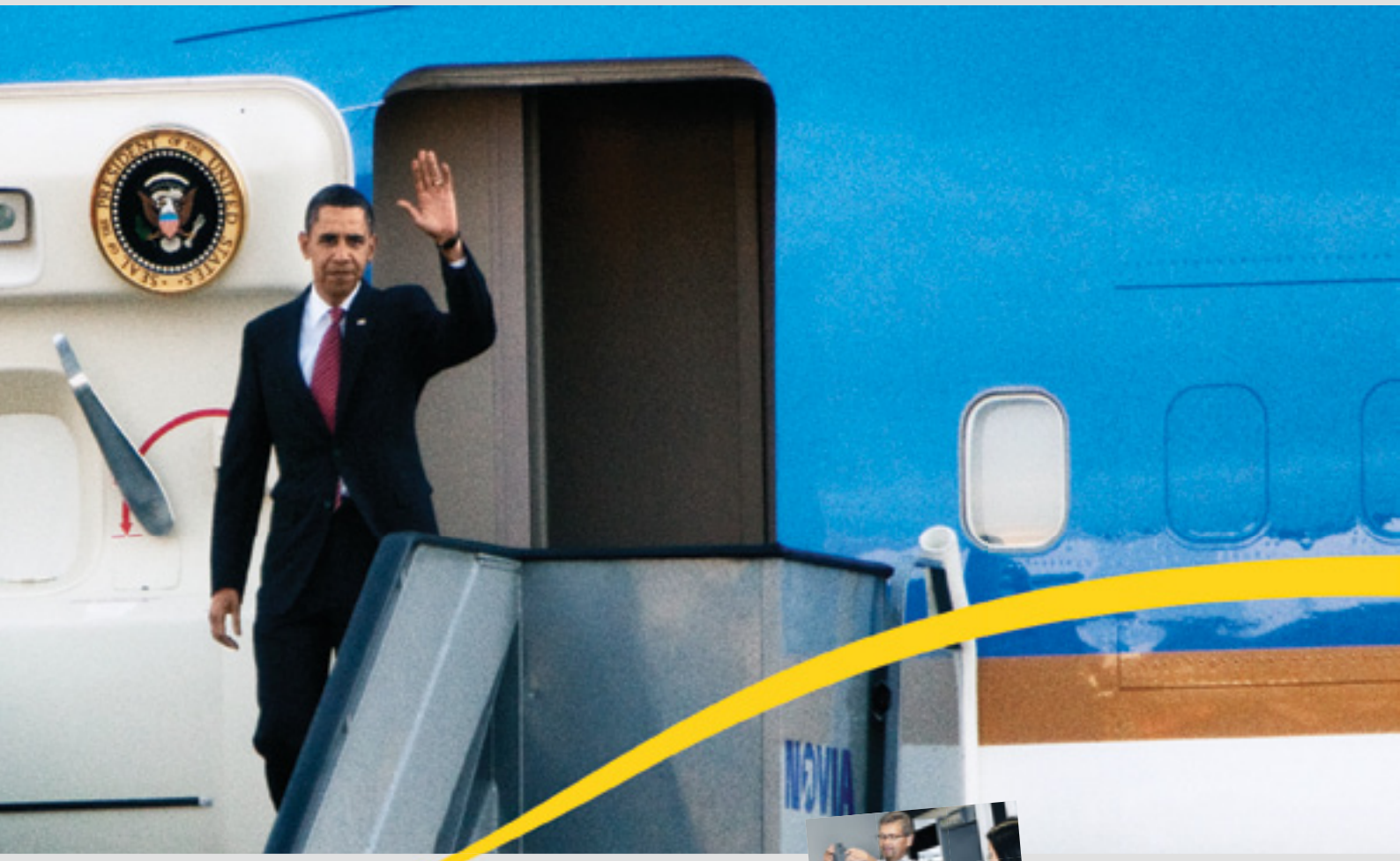
For at gøre passagerernes rejse mere smidig fra start lancerede CPH i 2009 et selvbetjeningstilbud for rejsende med DSB. Flypassagerer, der ankommer med tog, kan nu checke ind på Københavns Hovedbanegård. Automaterne på hovedbanegården er de første i Danmark uden for selve lufthavnsområdet.

Store rejsedag i lufthavnen

Sommerens begyndelse er lufthavnens travleste periode. I 2009 var årets første store rejsedag den 25. juni. I et samarbejde med SAS, Cimber Sterling, Star Tour og Thomas Cook blev dagen fejret med et show i terminalerne.

Over 100 dansere udklædt som lufthavnspersonale overraskede de rejsende med et forrygende show. "Stewardesser" og "piloter" brød pludselig ud i sang og dans til stor underholdning for de mange passagerer, der fik en festlig oplevelse med på vejen inden flyveturen til deres sommerdestination.







Frank Jensen

Både CPH, SAS og 3F deltog, da den senere overborgmester Frank Jensen besøgte lufthavnen den 3. september. Frank Jensen blev inddraget i sagen om markedsføringen af København som destination i udlandet og betydningen heraf for hele regionen. Københavns Kommune står således til at bidrage med omkring ti procent af midlerne til markedsudviklingen.



Klimakonference – COP15

København satte for alvor klimaet på dagsordenen, da byen i perioden 7.-18. december var vært for 31.322 personer ved FN's klimakonference, COP15. Da de mange stats- og regeringschefer skulle gennem lufthavnen, stod CPH over for en større logistikopgave. I løbet af de 14 dage klimakonferencen stod på, landede 132 statsoverhoveder i lufthavnen. Lufthavnen havde flere end 400 ankomster og afgange med særfly, og i den sidste konferenceuge var der ni procent flere lokalt afgående passagerer end i samme periode i 2008.

CPH viste sit eget engagement i klimadebatten ved at deltage i den globale kunstudstilling "Cool Globes", hvor hver globus viste særlige budskaber omkring, hvad vi hver især kan gøre for at reducere den globale opvarmning og sikre et bedre klima.

Ny indretning i terminal 3

Ombygningen af Terminal 3's nordlige ende har frigivet et større areal, hvilket har skabt et bedre flow for passagererne. En fordel ved ombygningen er, at den fremmer øget brug af det offentlige transportsystem, der er forbundet med Terminal 3. I dag ankommer 54 procent af de rejsende til lufthavnen med offentlig transport mod et europæisk gennemsnit på blot 32 procent – det gør Københavns Lufthavn til en af de førende i Europa.



Med 10 taxfree butikker, 71 specialforretninger og 17 restauranter og barer er der altid noget at foretage sig inden flyet letter. Københavns Lufthavn arbejder på at gøre udbuddet endnu mere varieret.





Forventninger til 2010

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2010 forventes en stigning i det samlede antal passagerer. Sterlings kapacitet er nu fuldt ud erstattet. Desuden vil CPH få fordel af de nye lange ruter, der på det seneste er annonceret af flyselskaberne Air Canada, Qatar Airways og Delta Airlines.

Stigningen i antallet af passagerer forventes at få positiv effekt på omsætningen. Driftsomkostningerne forventes også at ligge på et højere niveau end i 2009 primært på grund af den forventede passagervækst samt omkostningsinflation. CPH vil fortsat investere i lufthavnsinfrastruktur til gavn for flyselskaber og passagerer, hvilket vil medføre en tilsvarende stigning i afskrivningerne. Finansieringsomkostningerne forventes at være på samme niveau som i 2009. Samlet set forventes resultat før skat at blive lidt lavere end i 2009, når der tages højde for særlige forhold.

Investeringerne forventes at være på et højt niveau i 2010. I henhold til den nylig offentliggjorte takstaftale er CPH forpligtet til at investere cirka DKK 500 mio. i 2010. Dertil kommer CPH SWIFT og andre kommercielle investeringer.

Udsagn om fremtiden – risici og usikkerheder

Denne årsrapport indeholder udtalelser om fremtidige forhold, som omhandlet i US Private Securities Litigation Act of 1995 og tilsvarende love i andre lande vedrørende forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig omsætning, driftsresultat, forretningsmæssig ekspansion og investeringer.

Sådanne udsagn er usikre og forbundet med risici, idet mange faktorer, hvoraf en del vil være uden for CPH's kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten.

Sådanne faktorer omfatter blandt andet generelle økonomiske og forretningsmæssige forhold, ændringer i valutakurser, efterspørgsel efter CPH's serviceydelser, konkurrencefaktorer inden for luftfartsindustrien, driftsmæssige problemer i en eller flere af koncernens forretninger og usikkerheder vedrørende køb og salg af virksomheder. Se endvidere afsnittet om risici på side 46-47.



Vores reviderede strategi sætter kursen for, hvor Københavns Lufthavn skal bevæge sig hen, og vores værdier sikrer, at både ledere og medarbejdere ved, hvordan ændringerne skal implementeres. CPH skal styrke sin position som en lufthavn i verdensklasse.

Medarbejderforhold

Strategi
CPH vil fortsat være en attraktiv arbejdsplads med engagerede, ansvarlige og ambitiøse medarbejdere, der har viljen og evnen til at udvikle sig i overensstemmelse med CPH's forretningsmæssige mål og udfordringer. Dette kræver dygtige ledere, som formår at oversætte virksomhedens mål til konkrete mål for medarbejderne, og det kræver medarbejdere, der både er dygtige til deres arbejde i dag, og som kan tilpasse sig de ændrede krav, der kommer som følge af, at virksomheden tilpasser sig de ændrede behov, som dens kunder har. Derfor har CPH en vision om at støtte sine ledere i at realisere deres forretningsmæssige mål og derved skabe et CPH, hvor medarbejderne skaber resultater, udvikler sig fagligt og personligt, og hvor der er en høj grad af medarbejdertilfredshed.

Tilpasning af arbejdsstyrken
2009 har været et år præget af passagernedgang og dermed faldende aktivitetsniveau. Dette har desværre resulteret i, at selskabet i marts måtte sige farvel til 74 medarbejdere efter en proces med forhandlinger med de faglige organisationer. Dette var i sagens natur ikke nogen behagelig proces, men det var, omstændighederne til trods, en konstruktiv proces med input fra både medarbejdernes og arbejdsgivers side, som gjorde, at virksomheden endte med et resultat, der gjorde CPH i stand til at opretholde et højt serviceniveau samtidig med, at det bibragte CPH de nødvendige besparelser og holdt antallet af afskedigelser på så lavt et niveau som muligt.

Kulturrejse
2009 har fortsat haft fokus på at implementere de fire værdier, der blev introduceret i 2008: kundefokus, respekt, ansvarlighed og værdiskabende – i hverdagen kaldet KRAV. Hvor CPH sidste år både havde fokus på generelle aktiviteter på CPH niveau og på afdelingsspecifikke kulturudviklende og -understøttende aktiviteter, har CPH i 2009 primært fokuseret på at gøre værdierne konkrete og nærværende på afdelingsniveau. CPH's forskellige afdelinger har fortsat arbejdet med at gøre værdierne brugbare i dagligdagen igennem dialog om, hvad værdierne specifikt betyder for den enkelte afdelings gøren og laden, både internt i afdelingen og i forhold til andre afdelinger i CPH samt i forhold til eksterne kunder eller samarbejdspartnere.

I tillæg hertil har CPH arbejdet med at integrere værdierne i relevante processer og værktøjer, således at de ikke bliver et enkeltstående projekt men en naturlig del af hverdagen og kulturen i CPH. Eksempler, på hvor værdierne er blevet integreret, er virksomhedens årlige medarbejdersamtaler, kaldet Mål- og udviklingssamtaler (MUS), og rekrutteringsprocessen, hvor værdierne indgår som en naturlig del af dialogen og evalueringen.

Værdierne er med til at sætte kursen i hverdagen, så ledere og medarbejdere er bevidste om og arbejder ud fra en fælles forståelse, der på sigt skal bringe CPH tilbage blandt verdenseliten. CPH har fået skabt en fælles referenceramme, der aktivt bruges på alle niveauer i organisationen.

CPH vil fortsat arbejde på at få gjort værdierne til en fast bestanddel af dagligdagen, dialogen og ledelses- og medarbejderværktøjerne i CPH.

Medarbejderudvikling og medarbejdertilfredshed
Ansvaret for medarbejderens udvikling påhviler både medarbejderen selv og virksomheden. CPH arbejder struktureret på at gøre den årlige mål- og udviklingssamtale endnu bedre, da den er omdrejningspunktet, der skal sikre en konstruktiv dialog om medarbejderens resultater og behov for udvikling.



Der er i slutningen af 2009 sat gang i et projekt, der har til formål struktureret at definere de kompetencer og kvalifikationer, der er nødvendige for at bestride specifikke roller i organisationen. Dette arbejde skal sætte CPH i stand til endnu bedre at rekruttere og udvikle i forhold til de behov virksomheden har og forventer at få, og i forhold til de kompetencer og ønsker medarbejderne har.

I 2009 har CPH ikke gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse men i stedet fokuseret ressourcerne på at sikre, at de handlingsplaner, der er sat i gang som følge af undersøgelsen for 2008, bliver effektueret i dialog med medarbejderne. CPH's plan er at gennemføre tilfredshedsundersøgelser på virksomhedsniveau hvert andet år og i tillæg hertil gennemføre relevante men mindre undersøgelser på afdelingsniveau, når det giver mening.

Ambitionen er stadig at styrke tilfredsheden blandt medarbejderne yderligere, blandt andet igennem en åben og ærlig dialog om de udfordringer, virksomheden står overfor samt igennem en øget synliggørelse af de forventninger, virksomheden har til medarbejdernes rolle i at nå de overordnede virksomhedsmål. Dette er blandt andet sket ved afholdelse af medarbejdermøder, efter CPH's ledelse har skærpet virksomhedens strategi. På disse møder blev det klart kommunikeret, hvad virksomhedens strategiske målsætninger er, og hvilke forventninger det stiller til medarbejdere og ledere at nå disse. I ledelsens strategi er et af temaerne en kundevendt organisation, hvilket har resulteret i en organisationsændring, der vil give et endnu skarpere fokus på kunderne. Der vil i udviklings- og kulturarbejdet blive stillet ekstra skarpt på aktiviteter, der skaber en øget kundeforståelse i alle dele af organisationen.

Lederudvikling

For at skabe et fælles værdigrundlag i virksomheden, der understøtter strategien, er det en forudsætning, at den daglige ledelse forstår og kan videreformidle de grundlæggende værdier og baggrunden for dem. CPH har derfor fokus på god ledelse og på, at samtlige af virksomhedens ledere gennemgår et lederudviklingsforløb.

Formålet er at skabe en fælles forståelse blandt lederne, så den daglige ledelse kan videreformidle og omsætte de strategiske overvejelser til virksomhedens forskellige enheder og derved sikre, at medarbejderne tager ejerskab for værdigrundlaget.

Sundhed og trivsel

Alle medarbejdere har en sundhedsforsikring, som sikrer hurtig behandling og medvirker til at reducere såvel sygefraværet som de psykiske gener, der ofte er forbundet med ventetid på diagnose og behandling. Herudover tilbyder virksomheden gratis anvendelse af moderne motionsfacili-



teter og deltagelse i en række motionsarrangementer og andet, som kan gøre det lettere for den enkelte at leve et sundt og aktivt liv. I 2009 har CPH indført et ændret kantinekoncept med en buffetordning, hvor der er mere fokus på sunde alternativer, og hvor den enkelte medarbejder selv får større mulighed for at vælge, hvad der spises.

I september blev virksomhedens Arbejdsmiljøafdeling flyttet ind under HR-afdelingen, hvilket blandt andet giver mulighed for et større fokus på mindskning af sygefravær og på forebyggende aktiviteter på det sundhedsfremmende område. Det samlede sygefravær blev reduceret til 6,4 procent i 2009 fra 7,6 procent i 2008. Fraværet var imidlertid helt nede på 4,5 procent i april. Især i driftsafdelingerne sås der en betydelig nedgang i fraværet fra 8,7 procent i 2008 til 6,9 procent ultimo 2009.

Intern kommunikation

CPH lægger vægt på kommunikationen til medarbejderne, som primært formidles gennem CPH Intranet og nyhedsbrevet ZOOM. I tillæg hertil holdes der, når det er relevant, informationsmøder for ledere og medarbejdere, for eksempel i forbindelse med udrulning af den skærpede strategi. Medarbejderne har mulighed for at give deres mening til kende igennem det såkaldte diskussionsforum på virksomhedens intranet. Dette er et elektronisk medie, hvor en hvilken som helst medarbejder kan starte en onlinediskussion af et relevant emne og få feedback fra både kolleger og virksomhedens ledelse.

Virksomheden arbejder p.t. med at skabe et nyt og endnu mere dynamisk intranet, som skal sikre, at den åbne og direkte dialog, som ledelsen gerne vil fremme, får endnu bedre kår. I tillæg hertil har en gruppe under Hovedsamarbejdsudvalget foreslået og fået accept på, at alle medarbejdere udstyres med en mobiltelefon, som giver helt nye muligheder for en hurtig og direkte kommunikation til alle virksomhedens medarbejdere på én gang.

CPH arbejder løbende med at evaluere hvilke tiltag, der skal iværksættes for at sikre et højt informationsniveau, da CPH tror på, at en god forståelse af, hvad der rør sig i virksomheden samt af virksomhedens mål, stimulerer den enkeltes motivation og medvirker til at gøre medarbejderne til gode ambassadører for virksomheden.



Et af de mest markante tiltag for at styrke Københavns Lufthavn er opførelsen af CPH Swift, der står færdig i slutningen af 2010. Det betyder, at passagererne får flere billige billetter til flere destinationer at vælge imellem.



Redegørelse for virksomhedsledelse – corporate governance

CPH, der er noteret på det regulerede marked NASDAQ OMX Copenhagen A/S, er omfattet af et kodeks for virksomhedsledelse, der er udarbejdet af Komiteen for god selskabsledelse i Danmark. Det nævnte kodeks, der har titlen "Anbefalinger for god selskabsledelse", er offentligt tilgængeligt på www.corporategovernance.dk.

CPH har valgt at følge Komiteens anbefalinger undtagen med hensyn til anbefalingen om bestyrelsesmedlemmernes uafhængighed, da CPH har valgt at lægge større vægt på kompetencesammensætningen i bestyrelsen.

I det følgende redegøres for, hvordan CPH forholder sig til de enkelte hovedafsnit i Komiteens anbefalinger. Herunder beskrives sammensætningen af CPH's ledelsesorganer og deres udvalg samt disses funktion. Endeligt beskrives hovedelementerne i CPH's interne kontrol- og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen.

Aktionærernes rolle og samspil med selskabsledelsen
CPH bestræber sig på at informere aktionærer via CPH's hjemmeside, delårsrapporter, årsrapport, nyhedsbreve, fondsbørsmeddelelser samt på generalforsamlingen.

Interessenternes rolle og betydning for selskabet
CPH's medarbejder- og miljøforhold er behandlet i årsrapporten og endvidere beskrevet i CPH's årlige miljørapport. Selskabet fører løbende en aktiv dialog med kunder, leverandører, medarbejdere, myndigheder og andre interessenter.

Åbenhed og gennemsigtighed
Selskabets informations- og IR-politik sikrer, at væsentlige informationer, som har betydning for aktionærer og andre interessenter, straks offentliggøres. Offentliggørelsen sker via NASDAQ OMX og CPH's hjemmeside på dansk og engelsk. Endvidere er CPH's CSR-strategi, HR-strategi, uddannelsespolitik, etiske retningslinjer og seniorpolitik tilgængelig på selskabets hjemmeside og intranet. Arbejdsmiljø indgår i CPH's miljøpolitik, og rapportering om arbejdsskader indgår i CPH's miljørapport.

Bestyrelsens opgaver og ansvar
I overensstemmelse med aktieselskabslovens § 54 ledes selskabet af bestyrelsen og direktionen i fællesskab. Bestyrelsens og direktionens opgaver og ansvar er fastlagt i forretningsordenen for bestyrelsen og i instruksen for direktionen. Bestyrelsens mødeplan er fastlagt i samråd med direktionen med henblik på at sikre konstruktiv afrapportering på de mest hensigtsmæssige tidspunkter for begge parter. Formandens og næstformandens opgaver, pligter og ansvar er beskrevet i forretningsordnen, der gennemgås en gang årligt.

Direktionens opgaver og ansvar
Direktionen har ansvaret for den daglige ledelse af selskabet, og dens opgaver og ansvar er fastlagt i instruksen for direktionen. Direktionens rapportering til bestyrelsen følger bestyrelsens instruks til direktionen, der gennemgås en gang årligt.

Bestyrelsens sammensætning
CPH's bestyrelse består af seks generalforsamlingsvalgte og tre medarbejdervalgte medlemmer, to kvinder og syv mænd. Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer har samme rettigheder, pligter og ansvar som de generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer.

Jævnfør anbefalingerne fra Komitéen for god selskabsledelse i Danmark afsnit V.4 bør flertallet af de generalforsamlingsvalgte medlemmer være uafhængige.

Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), som er investeringsselskab for Macquarie (MAp) og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3) ejer 53,7 procent af aktiekapitalen i CPH. Selskabets bestyrelse omfatter fem medlemmer repræsenteret af CAD, formanden – der er uafhængig og tre medarbejdervalgte medlemmer.

I valget af bestyrelsesmedlemmer har CAD som hovedaktionær været opmærksom på anbefalingerne fra Komitéen for god selskabsledelse. I dette henseende har CAD lagt vægt på, at det enkelte medlem besidder betydelige faglige kompetencer og aktivt kan bidrage med sin viden og erfaring til fordel for CPH´s fortsatte udvikling. Bestyrelsen er opmærksom på at udnytte de enkelte bestyrelsesmedlem-



mers særlige kompetencer, hvilket fremgår ved indstilling af nye bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsen er særligt opmærksom på, at de øvrige aktionærers interesser varetages på lige fod med majoritetsaktionærens.

Selskabet har ikke en fast aldersgrænse for bestyrelsesmedlemmer. Aldersgrænsen beror på en konkret vurdering. I februar 2010 havde bestyrelsen en gennemsnitsalder på 51 år, som spændte fra 37 år til 67 år.

Bestyrelsen foretager årligt en selvevaluering. Bestyrelsen evaluerer direktionen i forhold til direktionens incitamentsprogram. Derudover evalueres direktionen løbende af bestyrelsesformanden.

Valg af bestyrelsesmedlemmer
Alle generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer vælges for et år ad gangen. Formanden og næstformanden vælges direkte af generalforsamlingen hvert år.

Bestyrelseskomitéer
Som støtte for bestyrelsens arbejde og med henblik på tilvejebringelse af det bedst mulige beslutningsgrundlag har bestyrelsen nedsat fire bestyrelseskomitéer. Disse komitéer mødes regelmæssigt og har som hovedopgave at udarbejde anbefalinger og indstillinger til bestyrelsen vedrørende de emner, der er henlagt til behandling eller som bestyrelsen konkret har anmodet komitéen om at arbejde med. Komitéerne arbejder ud fra retningslinjerne for den enkelte komité (som beskrevet i det følgende) og samarbejder med den daglige ledelse i fornødent omfang.

Strategy Committee
Adm. direktør Brian Petersen er formand for Strategy Committee. Øvrige medlemmer er Kerrie Mather, Martyn Booth, Luke Kameron og økonomidirektør Per Madsen. Vicedirektør Peter Rasmussen er sekretær. Komiteen har holdt seks møder i 2009.

Komitéens opgave er at udarbejde anbefalinger vedrørende strategi, forretningsudvikling og større projekter. Komitéens arbejdsområde er planlægning, strategi, kapitalfremskaffelse, kapital- og driftsudgifter, større kontrakter samt forholdet til vigtige interessenter.

Audit and Corporate Governance Committee
Martyn Booth er formand for Audit and Corporate Governance Committee. Henrik Gürtler og Luke Kameron er medlemmer af komitéen. Økonomidirektør Per Madsen deltager i komitéens møder, og vicedirektør Peter Rasmussen er sekretær. Komiteen har holdt fire møder i 2009.

Komitéens opgave er anbefalinger i forhold til regnskabsaflæggelse, afrapportering og corporate governance i CPH. Der er blandt andet udarbejdet et regelsæt, der sikrer, at revisionen altid er uafhængig. Ifølge komitéens retningslinjer kan revisionen møde de af komitéens medlemmer, som ikke er en del af CPH's daglige ledelse uden dennes tilstedeværelse. Komitéens formand er forpligtet til at indkalde til et møde, hvis revisionen anmoder om det.

Human Resources Committee
Adm. direktør Brian Petersen er formand for Human Resources Committee. Øvrige medlemmer er Kerrie Mather og Martin Stanley. Økonomidirektør Per Madsen deltager i komitéens møder, og vicedirektør Peter Rasmussen er sekretær. Komiteen har holdt tre møder i 2009.

Komitéens opgave er anbefalinger vedrørende organisationsstruktur og personalepolitik herunder personaleudvikling og karriereudvikling, aflønningsformer herunder incitamentsordninger samt udnævnelser i topledelsen og planlægning af generationsskifte.

Safety, Security, Environment and Health Committee
Adm. direktør Brian Petersen er formand for the Safety, Security, Environment and Health Committee. Luke Kameron er medlem af komiteen. Vicedirektør Peter Rasmussen er sekretær. Komiteen har holdt tre møder i 2009.

Komitéens opgave er anbefalinger vedrørende security og safety samt at påse, at de interne procedurer sikrer, at de lovgivningsmæssige og tekniske standarder overholdes. Endvidere påser komitéen, at de miljømæssige (herunder arbejdsmiljø) strategier og procedurer til stadighed opfylder gældende lovgivning og praksis i branchen.



Vederlag til bestyrelsen og direktionen
Det er bestyrelsens opfattelse, at det samlede vederlag for direktion og bestyrelse ligger på et konkurrencedygtigt niveau. Vederlagspolitikken er tilrettelagt med sigte på at fremme en langsigtet adfærd og sikre en balanceret sammenhæng mellem performance og aflønning. Der er ikke optionsprogrammer.

Vederlagspolitikken er overordnet beskrevet i note 7 i årsrapporten, således at aktionærerne på generalforsamlingen kan kommentere hertil. CPH offentliggør det samlede vederlag til de enkelte bestyrelsesmedlemmer og direktionsmedlemmer. CPH anvender ikke ydelsesbaserede pensionsordninger.

Siden 2007 er der indført en incitamentsordning for direktørerne og en bredere lederkreds, hvor bonusaflønningen gøres afhængig af opnåelsen af konkrete målsætninger, der fastsættes individuelt samt af graden af opfyldelse af økonomiske målsætninger. For at fremme en langsigtet adfærd er der for direktionen indført en treårig ordning, der tillige er baseret på individuelle målsætninger. For ingen af direktørerne vil denne treårige incitamentsordning kunne udgøre mere end 18 måneders løn.

Risikostyring
CPH har valgt at strukturere arbejdet med risikostyring efter de internationale anbefalinger fra COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Tradeway Commision), som omhandler risikostyring: "Enterprise Risk Management – Integrated Framework". CPH har udviklet en Enterprise Risk Management model, hvor CPH's væsentlige risici løbende kvantificeres. Modellen gør det muligt at vurdere hændelsernes konsekvenser for CPH, hvilket indgår i den løbende risikostyring. CPH's risikostyringsaktiviteter og identifikation af væsentlige risici omtales særskilt i årsrapporten.

Revision
På generalforsamlingen i marts 2009 valgte bestyrelsen at anbefale generalforsamlingen at lade CPH blive revideret af PricewaterhouseCoopers (PwC). Revisionsplan og -honorar drøftes mellem bestyrelse, direktion og revisor.

Audit and Corporate Governance Committee vurderer årligt revisors uafhængighed og kompetence samt fremkommer med forslag til valg af revisor til bestyrelsen. Bestyrelsen har instrueret direktionen om aftale for levering af ikke-revisionsydelser i overensstemmelse med de retningslinjer, der er gældende i Danmark for bevarelse af revisors uafhængighed.

I forbindelse med aflæggelse af årsrapporten gennemgår bestyrelse, direktion og revisor regnskabspraksis på de væsentligste områder samt de foretagne regnskabsmæssige skøn. Herunder vurderes hensigtsmæssigheden af den valgte regnskabspraksis.

Delårsrapporter (kvartalsrapporter) aflægges efter IAS 34. Resultatet af revisionen af årsrapporten, review af delårsrapporter samt revisors observationer og konklusioner vedrørende selskabets interne kontroller dokumenteres i revisionsprotokollen, der forelægges for Audit and Corporate Governance Committee og for bestyrelsen.

Hovedelementerne i CPH's interne kontrol- og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen
De interne kontrolsystemer i koncernen samt ledelsens retningslinjer herfor evalueres kontinuerligt og eventuelle væsentlige afvigelser herfra og ændringer hertil behandles i Audit and Corporate Governance Committee.

CPH er fokuseret på stærk risikostyring og intern kontrol i forbindelse med aflæggelse af regnskaber. Koncernens risikostyring og interne kontroller i forbindelse med aflæggelse af regnskaber er designet med henblik på at styre, snarere end at eliminere, risikoen for fejl og mangler i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. CPH har lagt det internationalt anerkendte COSO I-framework til grund for sit arbejde med risikostyring og interne kontroller i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.

Kontrolmiljø
De overordnede politikker, procedurer og kontroller på væsentlige områder i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen fastlægges i finansafdelingen og godkendes af direktionen og komiteen. Grundlaget herfor er en klar organisationsstruktur, klare rapporteringslinjer, autorisations- og attestationsprocedurer samt funktionsadskillelse.

Komiteen vurderer mindst en gang om året såvel organisationsstrukturen og bemandingen på væsentlige områder, herunder inden for områder i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.

På baggrund af de overordnede politikker, procedurer med videre har CPH's finansafdeling udarbejdet en række detaljerede politikker, procedurer og interne kontroller (inklusive minimumskrav til forretningsgange, interne kontroller, funktionsadskillelse, afstemninger, godkendelse, autorisation, attestation, regnskabspraksis, intern og ekstern rapportering med videre), en treasury- og finanspolitik (fastlæggelse af "lines", "limits" og modparter med videre), en skattepolitik og en it-sikkerhedspolitik.

De vedtagne politikker, procedurer med videre vurderes kontinuerligt, blandt andet i forbindelse med udarbejdelse af det interne månedsregnskab.

CPH's compliance afdeling overvåger overholdelse af relevant lovgivning og andre forskrifter og bestemmelser i forbindelse med regnskabsaflæggelsen og rapporterer løbende herom til komiteen.

Risikovurdering
Udvalget foretager årligt en overordnet risikovurdering af risici i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen samt tiltag med henblik på at styre henholdsvis eliminere og/eller reducere risiciene.

Komiteen tager stilling til risikoen for besvigelser og til de foranstaltninger, der skal tages for at reducere og/eller eliminere disse risici. Endvidere vurderes den daglige ledelses mulighed for at tilsidesætte kontroller og for at udøve upassende indflydelse på regnskabsaflæggelsen.

Beslutning om tiltag med henblik på reduktion og/eller elimination af risici baseres på en vurdering af væsentlighed og cost/benefit– analyser. De væsentligste risici i forbindelse med regnskabsaflæggelsen fremgår af note 1 til årsregnskabet om væsentlige valg og vurderinger i regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (se side 74).

Kontrolaktiviteter
Kontrolaktiviteterne tager udgangspunkt i risikovurderingen. Målet med kontrolaktiviteterne er at sikre, at de udstukne politikker, procedurer med videre overholdes samt rettidigt at forebygge, opdage og rette eventuelle fejl og mangler med videre. Kontrolaktiviteterne omfatter generelle it-kontroller, adgangskontroller, automatiske applikationskontroller i de anvendte it-systemer samt manuelle og fysiske kontroller.

CPH har etableret en formel koncernrapporteringsproces, der omfatter udarbejdelse af budgetter og månedlig rapportering inklusive afvigelsesrapporter (i forhold til budget og sidste år) med kvartalsvis ajourføring af skøn for året. Rapporteringen omfatter udover resultatopgørelse, balance og pengestrømsanalyse tillige noter og supplerende oplysninger vedrørende vurdering af performance og opfyldelse af vedtagne mål (Key Performance Indikatorer med videre).

Udarbejdelse af månedsrapporter er baseret på en meget systematisk tilrettelagt proces med afslutning af bogholderi, periodisering, indregning og måling, controlling og afstemning af alle væsentlige regnskabsposter og konti med videre samt afvigelsesforklaring i forhold til budget og sidste år.

CPH's regnskabsvæsen, koncernrapportering og udarbejdelse af rapporter, controlling med videre udføres af en central finansfunktion baseret på et SAP ERP system omfattende CPH og dattervirksomheder (alle i Danmark). Bogføringen vedrørende hotelaktiviteterne og parkeringsaktiviteterne varetages af to særskilte regnskabsfunktioner, der controlles hver måned af CPH og revideres årligt af PwC/KPMG.

Informations- og kommunikationsprocesser
CPH har vedtaget en informations- og kommunikationspolitik, der blandt andet overordnet fastlægger kravene til den eksterne finansielle rapportering i overensstemmelse med lovgivningen og forskrifterne herfor. CPH lægger vægt på, at gældende oplysningsforpligtelser overholdes, samt at de afgivne oplysninger er dækkende, fuldstændige og præcise.

Indenfor de rammer, der gælder for børsnoterede virksomheder, har CPH tilrettelagt en åben kommunikation blandt andet med henblik på at sikre, at nøglepersoner kender koncernens væsentligste risici og interne kontroller i forbin-



delse med regnskabsaflæggelsen, samt at den enkelte medarbejder til stadighed rettidigt har relevante informationer til rådighed for at kunne udføre opgaverne.

Informationssystemerne indrettes med henblik på at sikre, at CPH til stadighed kan rapportere troværdigt og kontrollere med henblik på effektivt at styre koncernen operationelt, finansielt og i overensstemmelse med gældende lovgivning og forskrifter. Informationssystemerne indrettes også således, at de med tilhørende systemmæssige og manuelle kontroller effektivt og hensigtsmæssigt kan dokumentere kontroller og afvigelser i forhold til mål og politikker.

Overvågning af det interne kontrolsystems effektivitet

Det interne risikostyrings- og kontrolsystem skal løbende overvåges, kontrolleres og kvalitetssikres for at sikre, at det er effektivt. Overvågningen sker ved løbende og/eller periodiske vurderinger og kontroller på relevante niveauer i organisationen. Omfanget og hyppigheden af de periodiske vurderinger afhænger primært af risikovurderinger herfor og effektiviteten af de løbende kontroller. Ved periodiske vurderinger anvender CPH i visse tilfælde eksterne konsulenter (revisorer) med særlig ekspertise indenfor dette område.

Eventuelle svagheder, kontrolsvigt, afvigelse fra politikker med videre eller andre væsentlige afvigelser rapporteres op i organisationen i overensstemmelse med de interne politikker. Svagheder, mangler og/eller overskridelser rapporteres til direktionen. Væsentlige forhold rapporteres tillige til komitéen.

De generalforsamlingsvalgte revisorer rapporterer eventuelle væsentlige svagheder i koncernens interne kontrolsystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelseprocessen i revisionsprotokollatet til komitéen og bestyrelsen.

Bestyrelsen og komitéen overvåger, at direktionen effektivt reagerer på eventuelle svagheder og/eller mangler, samt at aftalte tiltag i relation til styrkelse af risikostyring og interne kontroller i relation til aflæggelse af regnskaber implementeres som planlagt. Direktionen følger op på implementering af kontroller til imødegåelse af konstaterede svagheder.

Risici

Risikostyring
Risikostyring i Københavns Lufthavne baserer sig på danske og internationale anbefalinger omkring god selskabsledelse, herunder anbefalingerne fra COSO og Komiteen for god Selskabsledelse.

Kontinuerlig identifikation og kvantificering af risici samt vurdering af hændelsernes sandsynlighed og konsekvens gør det muligt for CPH at forholde sig til og styre de risici, der er kritiske i relation til værdiskabelsen i CPH.

Risikoprofil

Væsentlige risici efter implementering af kontroller og risikoafdækning



CPH's risikovillighed er fastlagt under hensyntagen til den pågældende risikos tilknytning til CPH's kernekompetencer. Risici, der knytter sig til aktiviteter, der ikke hører til CPH's kernekompetencer, søges som udgangspunkt afdækket i markedet.

Strategiske risici
De strategiske risici er de væsentligste for CPH's langsigtede performance, men vurderes generelt at have en begrænset, kortsigtet konsekvens.

Luftfartsbranchens strukturelle ændringer
Udviklingen i luftfartsbranchen har skabt en øget konkurrence for SAS, der er det største flyselskab i Københavns Lufthavn. SAS bidrog med 44,0 procent af trafikindtægterne i Københavns Lufthavn i 2009 (2008: 46,0 procent).

SAS' tætte rutenet ud af København primært til europæiske destinationer har væsentlig betydning for Københavns Lufthavns status som trafikalt knudepunkt i Nordeuropa.

I februar 2009 offentliggjorde SAS en ny strategiplan "Core SAS" blandt andet med fokus på forretningsrejsende og det skandinaviske hjemmemarked, en række nedskæringer og en ny kapitaltilførsel. For CPH betød planen mindre nedskæringer i rutenettet. Københavns Lufthavn er fortsat SAS' primære hub til europæiske og interkontinentale destinationer.

En række andre flyselskaber blandt andet Cimber Sterling, Norwegian, transavia.com, easyJet og airberlin har i løbet af 2009 øget deres aktiviteter i Københavns Lufthavn betydeligt og flere af disse har etableret fast base i København. De nævnte flyselskaber samt andre lavprisselskaber udgør 20,8 procent af trafikken i Københavns Lufthavn (2008: 17,9 procent). Luftfartsbranchen er præget af betydelig priskonkurrence, hvilket har betydning for de enkelte selskabers finansielle udvikling og dermed også for risikobilledet for CPH.

Med flyselskaber og andre samarbejdspartnere arbejder CPH for at etablere de bedst mulige rammer for flyselskaber og passagerer med henblik på at tilbyde et fleksibelt trafikknudepunkt, et attraktivt sæt af europæiske og oversøiske destinationer såvel som faciliteter, der er attraktive for alle rejsetyper.

I 2009 blev trafikken reduceret med 8,4 procent i forhold til 2008. Fra 2010 forudses en vækst i trafikken igen ud fra forventningen om en positiv vækst i samfundsøkonomien samt et stigende udbud af destinationer i 2010 understøttet af antallet af udbudte sæder på flyene.

For flyselskaber, samarbejdspartnere og CPH vil det fortsat være en udfordring at få tilfredsstillende resultater ud af den pt. stadig krisepåvirkede situation i de kommende år.

Samfundsøkonomiske og politiske ændringer
Aktivitetsniveauet i CPH er afhængigt af de generelle samfundsøkonomiske konjunkturer. Stigende/faldende samfundsøkonomisk aktivitet vil derfor også kunne påvirke passagertallet i lufthavnene positivt/negativt, jævnfør omtalen ovenfor.

Trafikindtægter udgør 53,6 procent af de samlede indtægter i CPH i 2009 (2008: 53,8 procent).

For perioden 2006-2008 blev CPH's takster samlet set reduceret med 1 procent, hvor CPH også dækkede alle omkostninger til nye myndighedskrav på sikkerhedsområdet i henhold til en frivillig aftale med flyselskaberne.

Med virkning fra 1. april 2009 blev taksterne reguleret af Statens Lufthavnsvæsen (SLV) for en etårig periode. Taksterne steg generelt 4,2 procent pr. 1. april 2009.



Under en ny reguleringsmodel fra oktober 2009 indgik flyselskaberne og CPH (under tilsyn af SLV) medio 2009 en ny frivillig 5½-årig aftale vedrørende takstfastsættelse fra 1. oktober 2009 til 31. marts 2015. Ud over en ændret takststruktur indebærer aftalen uændrede takster frem til 31. marts 2011, hvorefter taksterne vil stige med forbrugerprisindekset plus 1 procent pr. år.

Risikoen for trafikindtægterne vil således primært hidrøre fra udviklingen i trafikken (antallet af passagerer) i forhold til den for aftaleperioden anvendte prognose.

Internationale investeringer
I forbindelse med CPH's internationale aktiviteter i Mexico og Storbritannien har CPH søgt at maksimere det risikojusterede afkast ved primært at påtage sig risici på de områder, hvor CPH besidder kernekompetencer.

Operationelle risici
CPH påtager sig en række operationelle risici, som er relateret til forretningens drift. CPH's konkurrenceevne og særegenhed er i væsentligt omfang bestemt af den måde, hvorpå selskabets hovedprocesser afvikles.

Af samme årsag er de operationelle risici, som knytter sig til hovedprocesserne, meget væsentlige for kundernes oplevelse af lufthavnen samt for mulighederne for fortsat værdiskabelse i CPH.

De operationelle risici kan have betydning for selskabets kort- og langsigtede performance, men de fleste operationelle risici vurderes ikke at have afgørende indflydelse på selskabets evne til at opfylde de strategiske målsætninger.

Trafikafviklingsprocessen
Fra CPH's side gøres alt for at hindre alle former for driftsforstyrrelser, hvilket er centralt for flyselskabernes og passagerernes tilfredshed med Københavns Lufthavn. På trods af indsatsen må visse driftsnedbrud betegnes som uundgåelige, herunder vejrrelaterede driftsforstyrrelser. Beredskabet er dimensioneret med henblik på, at aflysninger og forsinkelser holdes på et minimum.

Passagerernes sikkerhed er en ultimativ prioritet. Af samme årsag består en væsentlig del af ressourceindsatsen i CPH af opgaver relateret til safety, security og miljø. Til trods herfor eksisterer risikoen for flyulykker og terror.

CPH's indsats på safety, security og miljøområdet er meget omfattende, hvorfor sandsynligheden for sådanne hændelser vurderes at være meget lille. Safety og security kontrolleres kontinuerligt af SLV. CPH har et tæt samarbejde på alle områder med SLV, politiet og miljømyndighederne.

Som en del af den samlede risikostyring har CPH afdækket en række risici gennem et omfattende forsikringsprogram.

Passagerflowet
En effektiv og serviceorienteret afvikling af passagerflow er vigtig for passagerernes oplevelse af lufthavnen. Trods en fokuseret planlægning vil der i bestemte perioder være flaskehalse ved blandt andet check-in og sikkerhedskontrollen, sidstnævnte hovedsageligt som følge af ændrede sikkerhedskrav.

Ventetid ved check-in søges begrænset gennem planlægning og et løbende samarbejde med handlingselskaberne og flyselskaberne blandt andet om øget anvendelse af elektronisk check-in. Samtidig søges bagageflowet optimeret ved løbende forbedring af de tekniske faciliteter.

Koncessioner og udlejning
I forbindelse med CPH's indgåelse af koncessionsaftaler og udlejning af lokaler og arealer med videre ses en række kontraktrelaterede risici. Risiciene søges begrænset ved hjælp af udbud, kreditvurdering, juridisk bistand ved indgåelse af kontrakter, garantier, kontraktstyring og opsigelse af kontrakter samt kontinuerlig opfølgning og dialog med koncessionærer og lejere.

Udviklingen i koncessionsindtægter er generelt meget relateret til udviklingen i flytrafikken.

Finansielle risici
CPH's finansielle risici styres centralt. Principperne og rammerne for den finansielle styring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. For yderligere information se note 23 side 92-97 vedrørende finansielle risici.



Aktierelateret information

CPH's aktie indgik i hele 2009 i NASDAQ OMX's nordiske Large Cap segment. Segmentet Large Cap udgøres af de selskaber, der har en børsværdi på EUR 1 mia. eller mere.

IR-politik
Det er CPH's IR-politik at tilbyde et vedvarende højt informationsniveau gennem aktiv og åben dialog med aktionærer, investorer og øvrige stakeholdere om CPH's målsætning, udvikling og forventning til fremtiden.

Aktien
Pr. 31. december 2009 udgjorde aktiekapitalen i CPH nominelt DKK 784.807.000, fordelt på 7.848.070 aktier à DKK 100 pr. stk. Der er kun én aktieklasse i CPH, og ingen aktier har særlige rettigheder.

Aktien er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S med fondskoden ISIN DK0010201102. Omsætningen af aktien udgjorde i regnskabsåret 2009 46 tusinde stk., hvilket svarer til 0,6 procent af den samlede aktiekapital eller gennemsnitligt 183 aktier pr. børsdag. Omsætningens samlede kursværdi svarede til DKK 47,4 mio. Københavns Lufthavnes markedsværdi var DKK 9,6 mia. ved regnskabsårets udløb mod DKK 8,8 mia. året før.

Aktionærer
CPH havde pr. 31. december 2009 i alt 3.750 navnenoterede aktionærer.

I 2005 besluttede CPH's bestyrelse at anvende 26.000 stk. aktier af beholdningen af egne aktier til etablering af en ny medarbejderaktieordning. Selskabets medarbejdere blev hver tilbudt 15 aktier til kurs 105. Disse medarbejderaktier er båndlagt frem til 1. januar 2011.

Aktionæroversigt (pr. 31. december 2009)

Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)	53,7%
NA International S.à.r.l. (NAISA)	3,9%
Den Danske Stat	39,2%
Udenlandske, private og institutionelle investorer	1,8%
Danske, private og institutionelle investorer	1,4%

CAD er 50/50 ejet af de to fonde MAp og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3). NAISA er ejet af MAp. MAp ejer således 30,8 procent af aktierne i CPH via indirekte og direkte aktiebesiddelse.

MAp og MEIF3's ejerskab til aktier i CPH er nærmere beskrevet i note 21 vedrørende Nærtstående parter.

Ledelsens aktiebeholdning pr. 31. december 2009

Bestyrelse
Keld Elager-Jensen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2008)
Stig Gellert: 15 aktier (15 aktier ultimo 2008)
Ulla Thygesen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2008)

Direktion
Brian Petersen: 0 aktier (0 aktier ultimo 2008)
Peter Rasmussen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2008)

Der er ikke udstedt hverken optioner eller warrants til medlemmer af bestyrelsen og direktionen.

Aktiebesiddelser over 5 procent
Følgende aktionærer besad mere end 5 procent af aktiekapitalen den 24. februar 2010: Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD) og Den Danske Stat.

Opkøbsprogram
CPH har ikke erhvervet egne aktier siden generalforsamlingen i marts 2009. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.



Udbyttepolitik
Det er CPH's mål at skabe værdi for aktionærerne. Et vigtigt element i denne forbindelse er at opretholde en effektiv og fornuftig kapitalstruktur, der kan finansiere de forretningsmæssige og investeringsmæssige behov.

Væsentlige kontrakter
I tilfælde af at ejerforholdene og kontrollen over CPH ændrer sig, har selskabet en række aftaler, der kan bringes til ophør. Vedrørende aftaler om kreditfaciliteter beskrives de i note 23, Finansielle risici.

IR-aktiviteter 2009
I 2009 kunne aktionærerne og andre interesserede finde opdateret information om CPH's finansielle udvikling på www.cph.dk. Endvidere udkom der i 2009 to numre af CPH's aktionærnyhedsbrev – CPH News. I lighed med 2009 vil årsrapporten i 2010 være tilgængelig digitalt på www.cph.dk.

Peer Group
CPH følger løbende kursudviklingen i andre børsnoterede lufthavne. På www.cph.dk kan udviklingen i aktiekursen sammenholdes med aktiekursudviklingen for lufthavnene i Wien, London, Frankfurt, Zürich, ASUR og Macquarie Airports.

Analysedækning
På grund af CPH's ejerstruktur følger ingen analytikere CPH-aktien.

Finansielle aktiviteter

Fondsbørsmeddelelser 2009	
29-10-2009:	Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S for perioden 1. januar – 30. september 2009
29-10-2009:	Finanskalender 2010
14-09-2009:	Ny takstaftale for Københavns Lufthavn
13-08-2009:	Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S for perioden 1. januar – 30. juni 2009
13-08-2009:	Beslutning om udlodning af ekstraordinært udbytte
27-04-2009:	Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S for perioden 1. januar til 31. marts 2009
26-03-2009:	Ordinær generalforsamling afholdt i Københavns Lufthavne A/S
11-03-2009:	Indkaldelse til Københavns Lufthavne A/S' ordinære generalforsamling
16-02-2009:	Meddelelse om koncernårsrapport for 2008

Finansielle aktiviteter 2010	
24-02-2010:	Regnskabsmeddelelse for 2009
22-03-2010:	Ordinær generalforsamling 2010
26-03-2010:	Udbetaling af udbytte for 2009
29-04-2010:	Regnskabsmeddelelse for 1. kvartal 2010
10-08-2010:	Regnskabsmeddelelse for 1. halvår 2010
28-10-2010:	Regnskabsmeddelelse for 3. kvartal 2010



"CO_2OL Travel" kampagnen satte fokus på CPH's bestræbelser på at reducere energiforbruget. Vi vil reducere vores eget energiforbrug, og vi arbejder for at minimere flytransportens samlede miljøpåvirkning.



Redegørelse for samfundsansvar – CSR

Københavns Lufthavn er en vigtig del af samfundet i det sydlige Skandinavien. Tilgængeligheden, vækstmulighederne og arbejdspladserne i Danmark og Øresundsregionen er afhængige af, at Københavns Lufthavn kan fastholde og udbygge positionen som Nordeuropas vigtigste knudepunkt. Samtidig skal Københavns Lufthavn også forvalte sit ansvar i en branche, som belaster miljøet, og som globalt står for cirka to procent af den samlede CO_2-udledning. Lokalt arbejder CPH med at reducere støj, forurening og energiforbrug, og at CPH skal være en sikker og engagerende arbejdsplads. Dette brede sociale ansvar tager CPH meget alvorligt, og det præger derfor de strategiske prioriteringer og de daglige beslutninger i virksomheden.

2009 var et år i klimaets tegn. Da København i december var vært ved FN's klimakonference, COP15, var det dels en stor logistisk opgave for Københavns Lufthavn, men også en lejlighed til at sætte fokus på det arbejde CPH gennemfører for at mindske CO_2-udledningen. Budskaberne kunne ses i lufthavnen under overskriften "CO_2OL Travel" og omfattede blandt andet oplysninger om Københavns Lufthavns aktiviteter for at reducere energiforbruget og den vellykkede indsats for at gennemføre mere end 95 procent af alle starter som "grønne starter".

Ud over nærværende CSR-redegørelse udarbejder CPH en særskilt miljørapport. Fra 2010 vil CPH udarbejde en særskilt CSR-rapport, der blandt andet vil omfatte miljøforhold.

Miljøarbejdet i CPH har været i fokus i flere årtier, og selskabet har siden 1998 udgivet en særskilt miljørapport, der redegør for miljøforhold og miljøforbedringer i Københavns Lufthavn. Miljørapporten er publiceret på selskabets hjemmeside og kan rekvireres ved henvendelse til CPH's miljøafdeling.

Ny CSR-strategi i CPH

For CPH har CSR traditionelt været fokuseret på miljø (herunder støjforhold, luftkvalitet og spildevand) samt medarbejderforhold (personalepolitik og arbejdsmiljø). I erkendelse af at virksomhedens sociale ansvar er ganske bredt, fastlagde CPH ved udgangen af 2008 en samlet strategi for arbejdet med CSR i 2009-2011. Strategien har fire fokusområder:

1. Medarbejderforhold: Medarbejdernes sikkerhed, sundhed og trivsel vægtes højt hos CPH. Derfor vil dette være i fokus i de kommende år. Nøgleordene skal være samarbejde og "Vi skal sige det, vi gør, og gøre det, vi siger".

2. Klima og energi: CPH vil nedbringe CO_2-udledningen fra driften af lufthavnen. Mere end 80 procent af Københavns Lufthavns samlede CO_2-udledning stammer fra elforbruget. Derfor vil der i de kommende år være fokus på at identificere energibesparende tiltag i drift og bygninger, indsatser for holdnings- og adfærdsændringer blandt medarbejderne med videre.

3. Indkøb: CPH foretager hvert år indkøb for over DKK 1,1 mia. Det er langtfra ligegyldigt, hvilke forhold produkterne er fremstillet under, samt hvilken miljøbelastning de udgør i løbet af deres livscyklus. CPH vil fokusere på et styrket samarbejde og mere tydelige krav til selskabets leverandører.

4. Samfundsforhold: Lufthavnens rolle i samfundet som arbejdsgiver og juridisk enhed samt forholdet til statslige organer, sammenslutninger og lokalgrupper, politikere og NGO'er vil fortsat være en del af kernen i CPH's ansvar.

CPH har desuden en politik for bekæmpelse af korruption i forretningsstrategien og forretningsaktiviteterne. Denne politik indgår som en del af CPH's interne regelsæt for samhandel med kunder, leverandører og interaktion med interessegrupper og personer i øvrigt. Det er CPH's vurdering, at selskabet har relevante interne retningslinjer og interne kontroller til undgåelse af korruption, og at risikoen for korruption i øvrigt er meget begrænset.

I det følgende redegøres for CPH's CSR-politik og retningslinjer herfor, samt for hvordan CPH omsætter denne politik til handling. Endvidere omtales CPH's vurdering af, hvad der er opnået som følge af selskabets arbejde med CSR i regnskabsåret. Afslutningsvist omtales CPH's forventninger til arbejdet fremover.

Medarbejderforhold

Medarbejdere

Medarbejderne er CPH's vigtigste ressource, og CPH vil fortsat søge at tiltrække de bedste medarbejdere. CPH ønsker at være en attraktiv arbejdsplads med engagerede, ansvarlige og ambitiøse medarbejdere. Derfor inddrages medarbejderne i et samarbejde omkring virksomhedens værdier og omkring arbejdsmiljøet. Det sociale ansvar i personalepolitikken bygger på CPH's værdier: "kundefokus, respekt, ansvarlighed og værdiskabelse" - i hverdagen kaldet KRAV.

Værdierne blev fastlagt i løbet af 2008 i et samspil mellem ledelse og medarbejdere. I 2009 har CPH's forskellige afdelinger fortsat arbejdet med at bruge værdierne i dagligdagen.

Både i forhold til hvad værdierne specifikt betyder for den enkelte afdeling, på tværs af virksomheden og i forhold til



eksterne samarbejdspartnere og kunder. Med den gradvise indarbejdelse af værdierne i hele virksomheden er KRAV nu blevet referencerammen for kulturen i CPH.

Arbejdsmiljø
For at skabe det bedst mulige arbejdsmiljø for de flere end 22.000 medarbejdere i Københavns Lufthavn er der i 2009 igangsat et måleprojekt, som har til formål at kortlægge luftkvaliteten på flyforpladserne. Luftkvaliteten bliver målt mellem Finger A og B, hvilket giver CPH et billede af luftkvaliteten i et arbejdsmiljømæssigt perspektiv.

Måleprojektet er en del af arbejdet i en tværgående styregruppe, Luftkvalitet Apron, som sammen med 3F og på tværs af virksomhederne i lufthavnen prioriterer og gennemfører initiativer for at forbedre luftkvaliteten. Styregruppen blev nedsat i 2007 på CPH's initiativ. Måleprojektet gennemføres af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU).

I Luftkvalitet Apron beskæftiger man sig blandt andet med rådgivning omkring miljøvenligt handlingsgrej, såkaldt "grønt grej" – om muligt eldrevet. Kravene til "grønt grej" er defineret af styregruppen, som også har mulighed for at skærpe dem, hvis der er behov for dette. Andelen af grønt grej i lufthavnen er stigende. I begyndelsen af 2008 var der 47 procent grønt grej, og den seneste registrering i april 2009 viste, at omtrent 60 procent af materiellet, som benyttes airside, kan klassificeres som grønt grej. Også CPH's sluk-motoren kampagne satte i 2009 fokus på luftkvaliteten i lufthavnen.

CPH måler også luftkvaliteten ved lufthavnens hegn med henblik på at vurdere lufthavnens påvirkning af naboområderne. Disse målinger foretages også af DMU, og måledata kan som noget nyt følges online på DMU's hjemmeside www.dmu.dk

Udvikling og trivsel
Ud over KRAV som grundlag for kulturen og personalepolitikken ser CPH også et socialt ansvar i forhold til medarbejderudvikling og -tilfredshed. Lederudvikling er ligeledes højt prioriteret, da CPH igennem den daglige ledelse kan omsætte strategi og vision. Med gratis sundhedsforsikring, motionsfaciliteter og sund kantinemad tager CPH et ansvar for medarbejdernes helbred. I afsnittet Medarbejderforhold på side 37-39 redegøres for CPH's fokus på netop disse forhold.

Interne energitiltag
For at fremme miljø-, energi-, og klimaarbejdet yderligere har CPH iværksat en række interne tiltag, der har til formål at inddrage medarbejderne i ideudvikling af, hvordan CPH bedst muligt kan mindske energiforbruget. Blandt andet har CPH i 2009 opstillet "miljøtræer" i kantinerne, hvor medarbejderne har kunnet hænge ressourcebesparende ideer op. Endvidere har der været afholdt en "klimaquiz", hvor CPH-medarbejdere havde mulighed for at besvare klimaspørgsmål og vinde miljørigtige præmier. Med disse tiltag sikrer CPH en højere grad af medarbejderinvolvering i det fremadrettede arbejde mod at blive en grønnere lufthavn.

Klima og energi

Klima og energi
CPH tager ansvar for at reducere udledningen af CO_2, både for så vidt angår de aktiviteter, CPH har direkte kontrol over, og dem selskabet har mulighed for at påvirke. CPH har lagt sig fast på et mål for reduktion af CO_2, som er sammenfaldende med Danmarks nationale forpligtelse efter Kyotoprotokollen og den europæiske byrdefordelingsaftale. Som følge heraf fastsatte CPH i 2007 en målsætning om, at elforbruget i Københavns Lufthavn inden år 2012 skal være mindsket med 10 procent i forhold til 2007 – svarende til elforbruget i 1.100 danske boliger. Vejen til at nå disse mål er blandt andet identificering og implementering af energibesparende projekter, evaluering af ny teknologi samt forøget medarbejderinddragelse.

Grønne starter
CPH benytter "grønne starter" i bestræbelserne på at nedbringe CO_2-udledningen: Hver dag giver Naviair, der har ansvaret for trafikafviklingen i dansk luftrum, 95 procent af alle startende fly tilladelse til at afvige fra standardproceduren og gennemføre en "grøn start", når de letter fra Københavns Lufthavn. Flyene stiger uafbrudt til optimal flyvehøjde og drejer hurtigere ind på den planlagte rute.



Derved spares både tid, brændstof og CO_2 i forhold til en konventionel startprocedure, hvor flyet stiger gradvist og følger standardruter.

Afvigelsen fra standardproceduren lader sig gøre som følge af Københavns Lufthavns beliggenhed ved Øresund med vand til tre sider. I de fleste andre europæiske lufthavne er man på grund af geografiske forhold med bymæssig bebyggelse til flere sider nødt til hovedsageligt at benytte nogle få, faste startruter og lade flyene stige gradvist til forskellige flyvehøjder.

På årsbasis sparer flyene i Københavns Lufthavn cirka 10.000 ton brændstof og adskillige millioner kroner – samt miljøet for mindst 32.000 ton CO_2 ved hjælp af denne procedure. Det viser en analyse fra den europæiske samarbejdsorganisation for flyvesikringstjenesterne, Eurocontrol. Endvidere benytter CPH også "grønne landinger", hvor flyet svæver langsomt ned. Dette er på samme vis med til at mindske CO_2-udledningen.

CPH Swift og grundvandskøling
I 2009 er det blevet besluttet at opføre CPH's nye lavprisfacilitet, CPH Swift, som en decideret lavenergibygning. Energiforbruget i den kommende bygning bliver det halve af, hvad lovgivningen pt. foreskriver for nye bygninger opført i Danmark.

I 2009 igangsatte CPH den konkrete planlægning af et større grundvandskøleanlæg, som på fire år vil kunne reducere elforbruget til køling af bygninger i terminalkroppen med 80 procent. Det nye anlæg vil desuden sikre, at CPH efterlever kravet om udfasning af freon-køleanlæg inden 2015.

CPH Swift bliver sammen med Finger D og bagagesorteringsanlægget de første brugere på det nye grundvandskøleanlæg, som vil blive placeret ved Kystvejen i området mellem parkeringsanlæggene P15 og P17. I dette område er det muligt at indvinde salt grundvand til formålet uden at drikkevandsressourcerne påvirkes. Den eneste varmeforsyning til CPH Swift vil blive udført med en varmepumpe tilsluttet CPH's nye grundvandskøleanlæg.

LED og lysstyring
Der er blevet indført LED-belysning på udvalgte installationer på baneområder og i terminalområder, som vil reducere Københavns Lufthavns elforbrug med ca. 200.000 kWh, svarende til en reduktion på 100 tons CO_2 årligt. LED-lyskilder er stadigvæk relativt dyre, og derfor er det fortrinsvis installationer med høje vedligeholdelsesomkostninger, som er blevet opprioriteret, hvilket betyder, at LED-lyskildens lange levetid kommer til sin ret.

Desuden har de cirka 20 installationer i terminalområdet, som er udstyret med dagslysstyring, været udsat for et dueligheds check. Alle installationer er blevet checket for at sikre, at de tænder og slukker ved de forudsatte dagslysniveauer.

Rulletrapper
Alle lufthavnens rulletrapper og rullefortove er i løbet af 2009 blevet gennemgået for at undersøge, om indførelse af behovsstyring via radar, timere med videre kan hænge sammen rent økonomisk, såfremt elbesparelsen skal finansiere arbejdet. 30 af de cirka 60 anlæg er i den forbindelse enten blevet justeret eller gennemgribende renoveret. Renoveringen har på hvert anlæg medført besparelser på 10-40 procent af det eksisterende elforbrug svarende til 100.000 kWh årligt.

Kemikalier
CPH søger løbende at forbedre vilkårene for brug af de op mod 600 kemikalier, der i øjeblikket forefindes i virksomheden. Der foreligger krav til en lufthavn omkring nødvendig brug af kemikalier, blandt andet til at sikre, at start- og landingsbaner er fuldt ud operationelle i frostvejr, idet brug af for eksempel salt ikke er tilladt, da det kan skade flyene.

CPH hæfter sig her ved den sikkerheds-, sundheds- og miljømæssige påvirkning, således at der skal foretages en vurdering af produktet samt arbejdsbetingelser for produktet, inden der træffes beslutning om indkøb af et nyt kemiprodukt. Herunder vurderes det, om det er muligt at finde et produkt, der er mindre farligt – uanset om det vil medføre en merudgift for CPH. Arbejdsmiljøafdelingen inddrages altid i forbindelse med indkøb af nye kemikalier.



Indkøb

Leverandørforhold
Med årlige indkøb for mere end 1,1 mia. kr. er det naturligt, at CPH er opmærksom på leverandørforholdene. CPH tager stilling til, hvilke forhold produkterne er fremstillet under, og hvilken miljøbelastning de udgør. CSR-indsatsen har i 2009 haft fokus på leverandørforholdene omkring forbrugsvarer og tjenesteydelser.

Hos CPH foregår ethvert samarbejde med leverandører på et forsvarligt etisk grundlag. På denne baggrund er der udarbejdet en rammeaftale, der indebærer, at leverandøren blandt andet skal sikre, at der ikke anvendes børnearbejde, ligesom leverandøren skal sikre, at der ikke anvendes eller drages fordel (direkte eller indirekte) af tvangsarbejde. Endvidere skal leverandøren respektere ligestilling uanset køn, race og religion. Der skal ydermere foreligge bevis for, at leverandøren respekterer den enkeltes ret til at oprette og være medlem af en lovlig fagforening. Leverandøren skal på denne måde have en formuleret arbejdsmiljø- og personalepolitik for ansættelserne inden for de ydelser, som rammeaftalen omfatter. Leverandøren skal på opfordring fra CPH eller kundernes anmodning orientere om deres politikker. Fremadrettet vil der i høj grad også blive arbejdet ud fra en overordnet, livscyklusorienteret CSR-politik for indkøb til projekter og anlæg.

Screening af leverandører og samfundsengagement
På denne baggrund screener CPH alle leverandører efter ovenstående risikokriterier, og der arbejdes videre med de opstillede rammer og for at få skærpet politikkerne. Allerede nu er visse tiltag specificeret og implementeret; når CPH eksempelvis indkøber strømforbrugende produkter, skal det tilstræbes, at disse er så energieffektive som muligt. Leverandøren skal for tilbudte produkter oplyse elforbrug målt ud fra gældende branchestandarder på forlangende fra CPH. Leverandøren er på samme vis forpligtet til efter anmodning fra kunderne eller CPH at fremsende opdaterede oplysninger om energiforbrug.

Samfundsforhold

Samfundsengagement
Fra infrastruktur, over miljøforhold til samarbejde med organisationer er CPH en vigtig del af lokalsamfundet, nationen, og det internationale samfund. I 2009 har CPH sat fokus på regionens konkurrenceevne, herunder særligt markedsføring og fortsat infrastrukturudbygning. Disse fokusområder vil blive udviklet og intensiveret i 2010.

Markedsføring af regionen
CPH spiller en afgørende rolle i udviklingen af erhverv og turisme i hovedstadsregionen. En stærk og tilgængelig lufthavn gavner hele Øresundsregionen og Danmark – ikke kun hovedstadsregionen. CPH indgår derfor i et nyt regionalt samarbejde til gavn for hele det danske samfund.

CPH lægger vægt på et tæt samarbejde med de vigtigste aktører om markedsføringen af København – og hele Øresundsregionen – som destination i byer og regioner. CPH er centralt placeret i arbejdet med oprettelse af en ruteudviklingsfond. Fonden skal støtte markedsføringen af Danmark på de destinationer, hvor der etableres nye ruter eller hyppigere frekvens til og fra København. Flere forbindelser skaber en bedre tilgængelighed til hele regionen, og dermed gunstigere vilkår for virksomheder og for turistbranchen. Når CPH engagerer sig i regionens konkurrenceevne og markedsføring, sker det således for at understøtte vækst og arbejdspladser.

Infrastruktur
CPH har i 2009 arbejdet med lokale og nationale myndigheder for en fortsat forbedring af infrastruktur og mobilitet i regionen. Det er en forudsætning for udvikling af regionen, at infrastrukturen binder landsdelene sammen og derved sikrer bedre integration i Øresundsregionen. En forbedret infrastruktur vil samtidig øge Københavns Lufthavns optageområde fra cirka fire til cirka seks millioner mennesker, hvilket vil være nødvendigt for at kunne opretholde rollen som internationalt trafikknudepunkt og for at kunne konkurrere med andre europæiske storlufthavne om tiltrækning af nye flyselskaber og etablering af flere ruter.

CSR fremadrettet i CPH
CPH formulerede i 2008 de overordnede rammer for, hvordan selskabet strategisk ønskede at arbejde med CSR. I 2009 har CPH arbejdet videre med handlingsplaner, og der vil i 2010 være fokus på kontrol- og governanceelementer samt på at ajourføre samtlige politikker i et CSR-perspektiv.

Fremadrettet vil der – ud over fortsatte konkrete initiativer – blive fokuseret på ajourføring og opstramning af CSR-relevante politikker, indarbejdelse i governance og kontrol samt dokumentation og rapportering. Arbejdet med det sociale ansvar vil være en integreret del af CPH's virksomhedsstrategi og vejen mod at blive verdens bedste lufthavn for passagerer og flyselskaber.

Dagslysstyring, grønne starter, LED-lys, grundvands-køling samt rulletrapper og -fortove, der kun kører, når der er brug for dem. Det er nogle af de grønne initiativer, vi implementerer for leve op til vores målsætning om at reducere energiforbruget med 10 procent.



Bestyrelsen

Henrik Gürtler

Bestyrelsesformand, adm. direktør – født 1953

- Uddannet cand.polyt., kemiingeniør fra Danmarks Tekniske Universitet 1976
- Forskningskemiker i Novo Nordisk 1977
- Projektleder/koordinator i Enzymes R&D 1981-84, afdelingsleder samme sted 1984-86 og funktionschef samme sted 1986-91
- Direktør for personaleservice i Novo Nordisk 1991-92 og direktør for Human Resource Development samme sted 1992-93
- Direktør for health care production i Novo Nordisk 1993-95 og koncerndirektør, medlem af koncerndirektionen med særligt ansvar for corporate staff 1996-2000
- Siden 2000 adm. direktør i Novo A/S
- Formand for bestyrelsen i Novozymes A/S
- Formand for bestyrelsen i COWI A/S
- Medlem af bestyrelsen i Novo Nordisk A/S
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 2002 og formand siden 2004

Max Moore-Wilton

Bestyrelsesformand for MAp – født 1943

- Bestyrelsesformand for MAp siden 2006
- Bestyrelsesformand for Sydney Airport Corporation Limited
- Bestyrelsesformand for Airport Council International (ACI)
- Var før april 2006 bestyrelsesformand og adm. direktør for Sydney Airport Corporation Limited
- I 1996 var Max Moore-Wilton Executive of the Prime Minister and Cabinet
- Blev udnævnt til Companion in the General Division of the Order of Australia i 2001
- Max Moore-Wilton har haft en række poster som enten bestyrelsesformand eller bestyrelsesmedlem i større australske eller statslige virksomheder
- Næstformand for bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden marts 2007.

Kerrie Mather

Adm. direktør for MAp – født 1960

- Adm. direktør for MAp siden 2002
- Medlem af bestyrelsen i Sydney Lufthavn, Bruxelles Lufthavn og Københavns Lufthavn
- Tidligere medlem af bestyrelsen for lufthavnene i Rom, Birmingham og Bristol
- 16 års tidligere erfaring inden for erhvervsrådgivning, hovedsageligt inden for akkvisitioner, virksomhed og økonomi med særlig fokus på lufthavnssektoren
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden januar 2006

Luke Kameron

Chef for Aviation, MAp – født 1973

- Har siden 1999 rådgivet og arbejdet for Ansett Airlines, Sydney Lufthavn, Bruxelles Lufthavn og Københavns Lufthavn
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 27. marts 2008

Martin Stanley

Chef for Macquarie Capital Funds in Europe – født 1963

- Frem til sin ansættelse hos Macquarie i juli 2004 var Martin Stanley direktør for TXU Europe Group plc, hvis hovedforretningsområde er energi
- Adm. direktør for Macquarie European Infrastructure Fund siden 2005
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 25. marts 2009

Martyn Booth

Chef for MAp London – født 1950

- Har arbejdet for MAp siden 2000
- Var involveret i at etablere lufthavnsvirksomheden i London, herunder købet af lufthavnene i Bristol og Birmingham i 2001, og senere lufthavnene i Rom, Sydney, Bruxelles og København
- Har arbejdet inden for lufthavnsbranchen siden 1981, hvor han kom til BAA og var Finance Director i Heathrow Airport, General Manager of Privatisation og Corporate Strategy Director
- Har en Honours degree i økonomi og var økonomisk rådgiver i det britiske finansministerium fra 1976 til 1981
- Direktør i Bruxelles Lufthavn
- Tidligere medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne i 2006

Medarbejdervalgte repræsentanter i bestyrelsen

Keld Elager-Jensen

Elektriker – født 1955

- Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1996
- Tillidsrepræsentant for elektrikerne i Teknisk Terminalservice og Teknisk Bagageservice, Københavns Lufthavne A/S
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 2003

Stig Gellert

Brandmand – født 1965

- Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1988
- Tillidsrepræsentant for overenskomstansatte brandmænd
- Næstformand i Brand og Rednings lokale samarbejdsudvalg
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 2007

Ulla Thygesen

Vagtfunktionær – født 1968

- Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1995
- Tillidsrepræsentant for vagtfunktionærerne i Security, SVO
- Næstformand i Fællesklubben
- Næstformand i Security's lokale samarbejdsudvalg
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 2007



Henrik Gürtler



Max Moore-Wilton



Kerrie Mather



Luke Kameron



Martin Stanley



Martyn Booth



Keld Elager-Jensen



Stig Gellert



Ulla Thygesen

Direktionen



Brian Petersen

Brian Petersen

Adm. direktør – født 1961

- MBA, John E. Anderson Graduate School of Management, UCLA, 1988, BA Copenhagen School of Economics and Business Administration, 1986
- Brand Manager og Assistant Brand Manager, Procter & Gamble, UK og Skandinavien, 1988-1992
- Marketing Director, Procter & Gamble, Tyskland, 1992-1995, Marokko 1995-1999, Geneve 1999-2003
- Retail Manager, Procter & Gamble, Geneve, 2003-2004
- General Manager, Procter & Gamble, Kina, 2004-2007
- Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1. juli 2007
- Formand for bestyrelsen i Københavns Lufthavne Hotel- og Ejendomsselskab A/S
- Formand for bestyrelsen i Copenhagen Airports International A/S
- Medlem af bestyrelsen for Center for Ledelse
- Medlem af DI's hovedbestyrelse



Peter Rasmussen

Peter Rasmussen

Vicedirektør, koncernsekretariatet – født 1949

- Cand. jur. 1978
- Ansat i Trafikministeriets departement 1978-86
- Fra 1986 direktionssekretær og derefter sekretariatschef i det daværende Københavns Lufthavnsvæsen
- Fra 1990 sekretariatschef og fra 1995 underdirektør i Københavns Lufthavne A/S
- Siden 2000 vicedirektør i Københavns Lufthavne A/S med ansvar for koncernsekretariatet samt koncernjura, miljø og kvalitetsstyring
- Formand for bestyrelsen i Airport Coordination Denmark A/S
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsselskab A/S
- Medlem af bestyrelsen i Copenhagen Airports International A/S


LN-NOE

En attraktiv lufthavn skaber flere rejsemuligheder for passagererne. Derfor er Københavns Lufthavn i konstant udvikling, og vi klipper hele tiden snoren til nye lufthavnsoplevelser – til gavn for både passagerer og flyselskaber.



Indholdsfortegnelse

Koncernregnskab

Resultatopgørelse 62
Totalindkomstopgørelse 63
Balance 64
Pengestrømsopgørelse 66
Egenkapitalopgørelse 67

Noter

1 Regnskabspraksis 68
2 Særlige forhold 75
3 Segmentoplysninger 76
4 Omsætning 77
5 Andre driftsindtægter 78
6 Eksterne omkostninger 78
7 Personaleomkostninger 78
8 Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver 80
9 Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat 80
10 Finansielle indtægter 80
11 Finansielle omkostninger 81
12 Skat af årets resultat 82
13 Immaterielle anlægsaktiver 83
14 Materielle anlægsaktiver 84
15 Kapitalandele i associerede virksomheder 86
16 Andre finansielle anlægsaktiver 87
17 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser 88
18 Kreditinstitutter 88
19 Anden gæld 90
20 Økonomiske forpligtelser 90
21 Nærtstående parter 91
22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering 92
23 Finansielle risici 92
24 Indbetalt fra kunder 98
25 Udbetalt til personale, leverandører med videre 98
26 Renteindbetalinger med videre 98
27 Renteudbetalinger med videre 98
28 Efterfølgende begivenheder 98
29 Kapitalforhold og EPS 98
30 Dattervirksomheder og associerede virksomheder 99

Resultatopgørelse

1. januar - 31. december

Note	DKK mio.	**2009**	2008
	Trafikindtægter	**1.566,3**	1.675,9
	Koncessionsindtægter	**725,8**	807,0
	Lejeindtægter	**251,7**	243,1
	Salg af tjenesteydelser med videre	**379,0**	387,5
3, 4	**Omsætning**	**2.922,8**	3.113,5
5	Andre driftsindtægter	**1,2**	0,7
6	Eksterne omkostninger	**481,9**	582,1
7	Personaleomkostninger	**923,7**	911,7
8	Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	**471,1**	392,8
	Driftsresultat	**1.047,3**	1.227,6
9	Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	**14,3**	-37,3
10	Finansielle indtægter	**20,0**	20,7
11	Finansielle omkostninger	**262,1**	184,7
	Resultat før skat	**819,5**	1.026,3
12	**Skat af årets resultat**	**205,2**	271,0
	Årets resultat	**614,3**	755,3
29	Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS basic and diluted)	**78,3**	96,2
	EPS er udtrykt i DKK		

Totalindkomstopgørelse

1. januar - 31. december

Note	DKK mio.	2009	2008
	Årets resultat	**614,3**	755,3
15	Valutakursregulering af kapitalandele i associerede virksomheder	**6,0**	-12,3
	Regulering af investering i associerede virksomheder	**8,5**	-
15	Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner	**-**	18,5
	Årets værdiregulering af sikringstransaktioner	**-180,0**	110,6
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	**28,4**	-62,9
12	Skat af anden totalindkomst	**37,9**	-11,9
	Anden totalindkomst	**-99,2**	42,0
	Totalindkomst for året i alt	**515,1**	797,3

Balance

Aktiver pr. 31. december

Note	DKK mio.	2009	2008
	ANLÆGSAKTIVER		
13	**Immaterielle anlægsaktiver i alt**	**187,5**	153,3
14	**Materielle anlægsaktiver**		
	Grunde og bygninger	**3.925,2**	3.586,6
	Investeringsejendomme	**164,3**	164,3
	Tekniske anlæg og maskiner	**2.549,5**	2.334,4
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	**427,8**	368,3
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	**404,5**	914,4
	Materielle anlægsaktiver i alt	**7.471,3**	7.368,0
	Finansielle anlægsaktiver		
15	Kapitalandele i associerede virksomheder	**145,6**	158,3
16	Andre finansielle anlægsaktiver	**0,1**	3,0
	Finansielle anlægsaktiver i alt	**145,7**	161,3
	Anlægsaktiver i alt	**7.804,5**	7.682,6
	OMSÆTNINGSAKTIVER		
	Tilgodehavender		
17	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	**300,6**	284,9
	Andre tilgodehavender	**21,5**	17,3
	Periodeafgrænsningsposter	**53,3**	41,0
	Tilgodehavender i alt	**375,4**	343,2
	Likvide beholdninger	**450,2**	43,1
	Omsætningsaktiver i alt	**825,6**	386,3
	Aktiver i alt	**8.630,1**	8.068,9

Balance

Passiver pr. 31. december

Note	DKK mio.	2009	2008
	EGENKAPITAL		
	Aktiekapital	**784,8**	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	**-23,9**	89,8
	Reserve for valutakursregulering	**-27,8**	-33,8
	Overført overskud	**2.457,5**	2.354,7
	Egenkapital i alt	**3.190,6**	3.195,5
	LANGFRISTEDE FORPLIGTELSER		
12	Udskudt skat	**870,0**	809,4
18	Kreditinstitutter	**3.480,8**	2.159,2
23	Anden gæld	**443,0**	262,8
	Langfristede forpligtelser i alt	**4.793,8**	3.231,4
	KORTFRISTEDE FORPLIGTELSER		
18	Kreditinstitutter	**9,1**	957,2
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	**125,7**	104,7
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	**217,7**	194,2
12	Selskabsskat	**6,4**	168,5
19	Anden gæld	**267,0**	209,5
	Periodeafgrænsningsposter	**19,8**	7,9
	Kortfristede forpligtelser i alt	**645,7**	1.642,0
	Forpligtelser i alt	**5.439,5**	4.873,4
	Egenkapital og forpligtelser i alt	**8.630,1**	8.068,9

20	Økonomiske forpligtelser
21	Nærtstående parter
22	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering
23	Finansielle risici
28	Efterfølgende begivenheder
29	Kapitalforhold og EPS
30	Dattervirksomheder og associerede virksomheder

Pengestrømsopgørelse

1. januar - 31. december

DKK mio.		2009	2008
Note			
	PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET		
24	Indbetalt fra kunder	**2.872,0**	3.056,6
25	Udbetalt til personale, leverandører med videre	**-1.320,3**	-1.494,5
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	**1.551,7**	1.562,1
26	Renteindbetalinger med videre	**9,0**	11,5
27	Renteudbetalinger med videre	**-291,7**	-151,3
	Pengestrømme fra ordinær drift før skat	**1.269,0**	1.422,3
12	Betalt selskabsskat	**-285,1**	-90,2
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	**983,9**	1.332,1
	PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET		
	Køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver	**-594,3**	-836,9
	Salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	**1,2**	2,5
	Udlodning fra associerede virksomheder	**41,6**	10,4
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	**-551,5**	-824,0
	PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET		
	Afdrag på gæld med lang løbetid	**-8,7**	-
	Optagelse af gæld med lang løbetid	**1.846,6**	-
	Afdrag på gæld med kort løbetid	**-2.343,2**	-1.676,3
	Optagelse af gæld med kort løbetid	**1.000,0**	2.515,6
	Betalt udbytte	**-520,0**	-1.336,1
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	**-25,3**	-496,8
	Årets ændring i likviditet	**407,1**	11,3
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	**43,1**	31,8
	Likvide beholdninger ved årets udgang	**450,2**	43,1

Egenkapitalopgørelse

1. januar - 31. december

DKK mio.

	Aktiekapital	Reserve for sikringstrans-aktioner	Reserve for valutakurs-regulering	Overført overskud	I alt
Egenkapital pr. 1. januar 2008	784,8	54,0	-21,5	2.917,0	3.734,3
Egenkapitalbevægelser i året:					
Totalindkomst for året		35,8	-12,3	773,8	797,3
Udbetaling af udbytte				-1.336,1	-1.336,1
Egenkapitalbevægelser i alt		35,8	-12,3	-562,3	-538,8
Egenkapital pr. 31. december 2008	**784,8**	**89,8**	**-33,8**	**2.354,7**	**3.195,5**

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af hvilke reserver, der er disponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletalsoversigten side 13. I overført overskud indgår forslag til udbytte på DKK 260,0 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 33,1. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 12. august 2008 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 423,4 mio., svarende til DKK 54,0 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2008 består af udbytte vedrørende 2007 på DKK 912,7 mio. samt udlodningen i august på DKK 423,4 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information s. 48-49.

Egenkapital pr. 1. januar 2009	784,8	89,8	-33,8	2.354,7	3.195,5
Egenkapitalbevægelser i året:					
Totalindkomst for året		-113,7	6,0	622,8	515,1
Udbetaling af udbytte				-520,0	-520,0
Egenkapitalbevægelser i alt		-113,7	6,0	102,8	-4,9
Egenkapital pr. 31. december 2009	**784,8**	**-23,9**	**-27,8**	**2.457,5**	**3.190,6**

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af hvilke reserver, der er desponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletalsoversigten på side 13. I overført overskud indgår forslag til udbytte på DKK 354,3 mio. Forslået udbytte pr. aktie udgør DKK 45,1. På baggrund af halvårsresultatet blev der den 13. august 2009 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 260,0 mio., svarende til DKK 33,1 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2009 består af udbytte vedrørende 2008 på DKK 260,0 mio. samt udlodning i august på DKK 260,0. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information s. 48-49.

1. Regnskabspraksis

Grundlag for regnskabsaflæggelsen
CPH er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark og noteret på NASDAQ OMX.

Koncernregnskabet for CPH er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), som er godkendt af den europæiske union (EU) og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

De yderligere danske oplysningskrav fremgår af IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven samt de af NASDAQ OMX udstedte regler.

Koncernregnskabet overholder tillige IFRS, som udstedt af IASB (International Accounting Standards Board).

Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er aflagt efter årsregnskabsloven (ÅRL).

Ændring i anvendt regnskabspraksis, herunder præsentation
Den anvendte regnskabspraksis, herunder præsentation, er uændret i forhold til 2008 bortset fra nedenstående.

CPH har med virkning fra 1. januar 2009 implementeret IAS 1 (ajourført 2007) "Præsentation af årsregnskaber", IAS 23 (ajourført 2007) "Låneomkostninger" samt IFRS 8 "Driftssegmenter".

Ud over IAS 23 har de nye regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag ikke påvirket indregning og måling. IAS 1 og IFRS 8 medfører alene ændringer i regnskabsopstillingerne og noterne. Sammenligningstal er tilpasset.

IAS 1 har ændret præsentationen af de primære opgørelser. Standarden giver mulighed for præsentation af totalindkomstopgørelsen i en samlet opgørelse (en totalindkomstopgørelse) eller to opgørelser (en resultatopgørelse og en totalindkomstopgørelse, der viser årets resultat og indtægter der indgår i anden totalindkomst). Desuden skal ejerrelaterede egenkapitalbevægelser præsenteres i en særskilt egenkapitalopgørelse. I årsrapporten har CPH valgt at vise totalindkomstopgørelsen i to opgørelser.

IAS 23 kræver, at låneomkostninger fra både specifik og generel låntagning vedrørende opførelse eller udvikling af kvalificerede aktiver (immaterielle aktiver, materielle aktiver og investeringsejendomme med længere opførelsestid, der måles til kostpris), indregnes i kostprisen for sådanne aktiver. Standarden har betydning for en del af de immaterielle og materielle anlægsaktiver under udførelse, der indgår i balancen. Der er i 2009 aktiveret DKK 14,4 mio. renteomkostninger vedrørende en række igangværende anlægsprojekter, der er påbegyndt efter 1. januar 2009..

IFRS 8 kræver, at koncernens segmentrapportering tager afsæt i de interne driftssegmenter, hvor aktiviteterne overvåges på produkter/services eller geografiske områder. Driftssegmenter er de segmenter, som kommer til udtryk i den ledelsesrapportering, som den øverste operationelle ledelse anvender til ressourceallokering og resultatopfølgning. I modsætning hertil krævede IAS 14 en opdeling på forretningsmæssige og geografiske segmenter. CPH har valgt at reklassificere visse leverancer og services samt de tilhørende anlægsaktiver med videre. Dette med henblik på at få en mere præcis inddeling af disse aktiviteter i relation til deres forretningsmæssige og ledelsesmæssige placering i CPH og i overensstemmelse med ny intern rapportering. Sammenligningstal er tilpasset.

De øvrige af IASB ikrafttrådte standardændringer i 2009 omfatter IFRS 1, 2, 4, 7, IAS 32 og 39 samt fortolkningsbidrag IFRIC 12-18 samt de årlige forbedringer til gældende IFRS og fortolkningsbidrag. Implementering af disse har ikke haft effekt for CPH.

Nyeste vedtagne regnskabsstandarder
IASB har den 31. januar 2010 udsendt følgende nye regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag, som vurderes at kunne have relevans for CPH:

- Ændringer til IAS 24 om oplysning vedrørende nærtstående parter som træder i kraft for regnskabsår der starter 1. januar 2011 eller senere
- De årlige forbedringer til gældende IFRS, som medfører mindre ændringer til en række af standarder, som er trådt i kraft 1. januar 2010

IAS 24 og de årlige forbedringer til IFRS er endnu ikke godkendt af EU. IAS 24 vil blive analyseret nærmere.

De øvrige af IASB udsendte, men for CPH irrelevante standardændringer omfatter: IFRS 1, 2, 3, 9 samt IAS 1, 27, 32 og 39 samt fortolkningsbidraget IFRIC 19. Ændringerne er ikke godkendt af EU.

Generelt
Årsrapporten er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet nedenfor.

Konsolideringspraksis
Årsrapporten omfatter moderselskabet Københavns Lufthavne A/S samt virksomheder, hvori moderselskabet direkte eller indirekte besidder flertallet af stemmerettighederne eller på anden måde har kontrol over virksomhederne (dattervirksomheder). Virksomheder, hvori CPH besidder under 50 procent af stemmerettighederne og ikke har kontrol, men udøver betydelig indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Der er ved sammendraget foretaget eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, udbytter og mellemværender samt realiserede og urealiserede interne gevinster og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

CPH's koncernårsrapport er udarbejdet på grundlag af regnskaber for moderselskabet og dattervirksomhederne. De regnskaber, der er anvendt til brug for CPH's koncernårsrapport, er aflagt i overensstemmelse med CPH's regnskabspraksis.

Ved køb af virksomheder anvendes overtagelsesmetoden. De immaterielle anlægsaktiver i de købte virksomheder som vedrører koncessioner og lignende til at drive lufthavn indregnes og afskrives over perioder op til 50 år baseret på en individuel vurdering, herunder koncessionens løbetid. Det beløb, hvormed kostprisen for den overtagne virksomhed herefter måtte overstige CPH's andel i dagsværdien af nettoaktiverne på overtagelsestidspunktet, indregnes som goodwill. Goodwill afskrives ikke, men i stedet foretages der løbende nedskrivningstests og eventuelle værdiforringelser omkostningsføres.

Nyerhvervede eller nystiftede virksomheder indregnes i koncernregnskabet fra anskaffelsestidspunktet. Solgte eller afviklede virksomheder indregnes i den konsoliderede resultatopgørelse frem til afståelsestidspunktet. Sammenligningstal korrigeres ikke for nyerhvervede eller solgte virksomheder.

Omregning af beløb i fremmed valuta
CPH's funktionelle valuta er DKK. Ved udarbejdelse af årsrapporten er derfor anvendt DKK som måle- og præsentationsvaluta. Andre valutaer end DKK anses dermed som fremmed valuta.

Transaktioner i fremmed valuta omregnes til transaktionsdagens kurs. Gevinster og tab, der opstår som følge af forskellen mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens kurs. Forskelle mellem balancedagens kurs og transaktionsdagens kurs indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel post.

Ved omregning af udenlandske datter- og associerede virksomheders regnskaber omregnes resultatopgørelsen til gennemsnitlige valutakurser, mens balanceposterne omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursreguleringer, der opstår ved omregning af de udenlandske virksomheders egenkapital primo året samt valutakursreguleringer, der opstår som følge af omregning af de udenlandske virksomheders resultatopgørelser fra gennemsnitlige valutakurser til balancedagens valutakurs, indregnes direkte i anden totalindkomst.

Afledte finansielle instrumenter
I forbindelse med CPH's sikring af fremtidige transaktioner anvendes afledte finansielle instrumenter som en del af CPH's risikostyring.

Afledte finansielle instrumenter indregnes i balancen til dagsværdi på transaktionsdagen under posterne Andre tilgodehavender henholdsvis Anden gæld.

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af værdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med eventuelle ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af forventede fremtidige transaktioner vedrørende køb og salg i fremmed valuta, indregnes i anden totalindkomst og akkumuleres i egenkapitalen under Reserve for sikringsinstrumenter. Resulterer den forventede fremtidige transaktion i indregning af ikkefinansielle aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som er udskudt via anden totalindkomst, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Øvrige beløb, som er udskudt under egenkapital, overføres til resultatopgørelsen i den periode, hvor det sikrede påvirker resultatopgørelsen.

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, som anvendes til sikring af nettoinvesteringer i udenland-

ske datter- eller associerede virksomheder med en anden funktionel valuta end CPH's, indregnes direkte i anden totalindkomst for så vidt angår den effektive del af sikringen, medens den ineffektive del resultatføres.

Opgørelse af dagsværdi for finansielle instrumenter
Dagsværdien af rente- og valutaswaps beregnes som nutidsværdien af forventede, fremtidige pengestrømme. Dagsværdien af valutaterminsforretninger fastsættes ved anvendelse af forwardkursen pr. balancedagen.

Gæld til Leverandører af varer og tjenesteydelser, Anden gæld samt Tilgodehavender og Likvider opgøres til saldoværdi ultimo året. Dagsværdien af øvrige finansielle gældsforpligtelser og finansielle aktiver er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrag og rentebetalinger. Som diskonteringsrente ved nutidsberegningerne er anvendt en nulkuponrente for tilsvarende løbetider.

Selskabsskat og udskudt skat
Aktuelle skatteforpligtelser indregnes i balancen som Kortfristede forpligtelser i det omfang, der ikke er foretaget betaling heraf.

For megen betalt acontoskat er opført som en særskilt post under Tilgodehavender.

Rentetillæg og godtgørelser vedrørende skattebetalinger indgår under Finansielle indtægter eller Finansielle omkostninger.

Skat af årets resultat, som består af årets aktuelle skat og årets udskudte skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat og direkte i anden totalindkomst med den del, der kan henføres til posteringer hertil. Eventuelle justeringer af skat vedrørende tidligere år noteoplyses særskilt.

Udskudt skat beregnes på grundlag af de skatteregler og skattesatser i de respektive lande, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Udskudt skat opgøres efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende urealiserede koncerninterne gevinster og tab.

Der beregnes ikke udskudt skat vedrørende kapitalandele i dattervirksomheder og associerede virksomheder, såfremt aktierne ikke forventes afhændet inden for en kortere periode.

Udskudte skatteaktiver indregnes i balancen til den værdi, hvortil aktivet forventes at kunne realiseres.

Resultatopgørelsen

Omsætning
Omsætning omfatter årets trafik-, leje- og koncessionsindtægter samt salg af tjenesteydelser med fradrag af merværdiafgift og prisnedslag, der er direkte forbundet med salget. Der henvises til det efterfølgende afsnit om segmentoplysninger.

Trafikindtægter omfatter passager-, security-, start- og opholdsafgifter, handling, CUTE afgifter (it-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in) og indregnes i forbindelse med levering af de ydelser, der relaterer sig hertil.

Koncessionsindtægter omfatter omsætningsafhængige indtægter fra Københavns Lufthavns shoppingcenter, som indregnes i takt med koncessionshavernes omsætning samt parkeringsanlæg med videre.

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontrakternes løbetid.

Indtægter fra Salg af tjenesteydelser med videre omfatter indtægter fra hotelaktivitet samt øvrige aktiviteter herunder handicapserviceordningen (PRM), som indtægtsføres i takt med, at levering af ydelserne finder sted.

Andre driftsindtægter
Andre driftsindtægter indeholder regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til CPH's aktiviteter, herunder avancer og tab ved salg af anlægsaktiver.

Eksterne omkostninger
Eksterne omkostninger omfatter administrationsomkostninger samt øvrige omkostninger til drift og vedligeholdelse.

Personaleomkostninger
Personaleomkostninger omfatter lønninger, gager og pension til CPH's personale samt øvrige personaleomkostninger.

Faste pensionsbidrag under bidragsbaserede ordninger indregnes i resultatopgørelsen i den periode, hvor de opstår. For de af Staten udlånte tjenestemænd omkostningsfører

CPH et af Staten årligt fastsat pensionsbidrag, der løbende indbetales til Staten.

Tilsagn om pension med videre under ydelsesbaserede ordninger indregnes ud fra aktuarmæssig opgørelse og indgår i værdiansættelsen af kapitalandele i associerede virksomheder.

Leje- og leasingomkostninger
Leasingkontrakter vedrørende materielle anlægsaktiver, hvor CPH har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), måles ved første indregning i balancen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne. Finansielt leasede aktiver behandles herefter som CPH's øvrige materielle anlægsaktiver. Den kapitaliserede leasingforpligtelse indregnes i balancen som gæld, og leasingydelsens rentedel indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Alle leasingkontrakter, der ikke anses som finansielle leasingkontrakter, betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes i resultatopgørelsen over leasingperioden.

Afskrivninger
Afskrivninger omfatter årets afskrivninger på CPH's immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder
Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode i koncernregnskabet. I resultatopgørelsen indregnes den forholdsmæssige andel af resultat efter skat for året under posten Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat.

Gevinst og tab ved afhændelse af associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgsprisen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet inklusive goodwill og med fradrag af forventede omkostninger til salg. Gevinst og tab indregnes i resultatopgørelsen.

Finansielle poster
Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renter, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer, amortisering af realkredit- og andre lån, herunder tilbageførsel af dagsværdireguleringer af effektiv sikring af lån, tillæg og godtgørelse under acontoskatteordningen.

Totalindkomstopgørelsen

CPH præsenterer totalindkomstopgørelsen i to opgørelser. En resultatopgørelse og en totalindkomstopgørelse, der viser årets resultat og indtægter der indgår i anden totalindkomst. Anden totalindkomst omfatter valutakursreguleringer, reguleringer af investering i associerede virksomheder samt sikringstransaktioner. Skat knyttet til anden totalindkomst for de enkelte poster vises i noter.

Balancen

Immaterielle anlægsaktiver
Større projekter, hvor software er en hovedbestanddel, indregnes som aktiv, såfremt der er tilstrækkelig sikkerhed for, at kapitalværdien af den fremtidige indtjening kan dække de tilhørende omkostninger.

Software omfatter primært eksterne omkostninger samt andre direkte henførbare omkostninger.

Afskrivninger starter ved ibrugtagning af projektet og er lineære. Afskrivningsperioden udgør 3-5 år.

Materielle anlægsaktiver
Materielle anlægsaktiver, herunder investeringsejendomme måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Kostpris omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egne opførte aktiver omfatter kostprisen direkte omkostninger, der kan henføres til anlægsaktivet, herunder løn, materialer, komponenter og arbejde udført af underleverandører. Låneomkostninger indregnes i kostprisen med virkning fra 1. januar 2009.

Afskrivningsgrundlaget opgøres som kostpris reduceret med eventuel restværdi. Afskrivninger foretages lineært over aktivernes forventede brugstid og påbegyndes, når aktiverne er klar til brug.

Der foretages ikke afskrivninger på grundværdier.

Brugstider for materielle anlægsaktiver:

Grunde og bygninger	
Grundforbedringer (kloak mv.)	40 år
Bygninger	80 år
Leasede bygninger	30-40 år
Aptering	5-10 år

Investeringsejendomme	
Grundforbedringer (kloak mv.)	40 år
Bygninger	40-80 år
Aptering	5-10 år
Tekniske anlæg (elevatorer mv.)	20 år
Tekniske installationer i bygninger	25 år

Tekniske anlæg	
Startbaner, veje mv. (fundament)	80 år
Belægninger ved nyanlæg	10 år
Tekniske installationer på baner	15 år
Tekniske anlæg (elevatorer mv.)	20 år
Tekniske installationer i bygninger	25 år

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	
It-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer mv.	5-15 år
Inventar	10 år
Hoteludstyr	15-20 år
Securityudstyr	10 år
Teknisk udstyr	10 år
Øvrigt materiel	5 år

Gevinster og tab ved afhændelse af anlægsaktiver medtages i regnskabsposten Andre driftsindtægter.

Finansielle anlægsaktiver
Kapitalandele i associerede virksomheder værdiansættes efter den indre værdis metode. I balancen indregnes den forholdsmæssige ejerandel af virksomhedernes regnskabsmæssige indre værdi opgjort efter CPH's regnskabspraksis med fradrag eller tillæg af urealiserede koncerninterne gevinster eller tab og med tillæg eller fradrag af resterende ufordelte positive merværdier.

Aktier i andre selskaber måles til dagsværdi. Dagsværdi af børsnoterede aktier er kursværdien pr. balancedagen (salgsværdien). Indtil realisation indregnes kursregulering af aktier over egenkapitalen. Ved realisation indregnes gevinst/tab over resultatopgørelsen.

Andre tilgodehavender omfatter dagsværdi af finansielle instrumenter anvendt til sikring af kapitalandele.

Nedskrivning af aktiver
Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle og materielle anlægsaktiver samt finansielle aktiver vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse udover det, som udtrykkes ved afskrivning. Er det tilfældet, foretages der nedskrivning til aktivets genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Genindvindingsværdien for aktivet opgøres som den højeste værdi af nettosalgsprisen og kapitalværdien. Er det ikke muligt at fastsætte en genindvindingsværdi for det enkelte aktiv, vurderes aktiverne samlet i den mindste gruppe af aktiver, hvor der ved en samlet vurdering kan fastsættes en pålidelig genindvindingsværdi.

Den regnskabsmæssige værdi af software under udførsel vurderes minimum årligt for værdiforringelse og nedskrives til en lavere genindvindingsværdi over resultatopgørelsen.

Tilgodehavender
Tilgodehavender indregnes i balancen til amortiseret kostpris med fradrag for eventuel nedskrivning. Nedskrivninger opgøres på grundlag af en individuel vurdering af de enkelte tilgodehavender.

Egenkapital
Udbytte, som forventes deklareret for året, oplyses under egenkapitalen. Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen.

Egne aktier indregnes til kostprisen direkte på egenkapitalen (overført overskud) ved købet. Sælges egne aktier efterfølgende, føres et eventuelt vederlag tilsvarende direkte på egenkapitalen.

Kreditinstitutter
Realkreditlån og lån hos kreditinstitutter indregnes ved låneoptagelsen til det modtagne provenu med fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles lånene til amortiseret kostpris, således at den effektive rente indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden.

Anden gæld
Anden gæld omfatter hovedsageligt forpligtelser til feriepenge, skatter og afgifter samt renter, som måles til nominel værdi. Anden gæld omfatter tillige dagsværdi af afledte finansielle instrumenter.

Periodeafgrænsningsposter
Periodeafgrænsningsposter opført som aktiver omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår, som måles til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter opført som forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år, som måles til nominel værdi.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømsopgørelsen viser CPH's pengestrømme for året opdelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet, årets forskydning i likvider samt CPH's likvider ved årets begyndelse og slutning.

Likvide beholdninger
Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger samt indeståender på konti med ingen eller kort bindingsperiode.

Pengestrøm fra driftsaktivitet
Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som indbetalinger fra kunder med fradrag for udbetalinger til personale, leverandører med videre reguleret for betalte finansielle poster samt betalte skatter.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet
Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter pengestrømme fra køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver, herunder køb af virksomheder samt modtagne udbytter fra associerede virksomheder.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter pengestrømme fra optagelse og tilbagebetaling af lang- og kortfristede gældsforpligtelser til kreditinstitutter med videre samt betalinger til selskabsdeltagere.

Segmentoplysninger

CPH har tre segmenter: Trafik, Kommerciel og International.

Trafik
De aktiviteter og funktioner, som lufthavnene i Kastrup og Roskilde stiller til rådighed for, at flyselskaberne kan afvikle flytrafikken, herunder de faciliteter, som passagerernes trafik gennem disse lufthavne kræver. Disse aktiviteter og funktioner svarer til de ydelser, som er omfattet af den nye BL 9-15, der er beskrevet under note 22. BL 9-15 regulerer lufthavnstakster.

Kommerciel
De faciliteter og services, som passagerer og andre tilbydes i lufthavnene, herunder parkeringsfaciliteter, butikker, restaurationer, hvileområder, lounges og hotel. Aktiviteterne er i langt de fleste tilfælde koncessioneret til koncessionstagere. Endvidere omfatter segmentet udlejning af CPH's bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere.

International
Rådgivning til associerede virksomheder og andre lufthavne. Rådgivning udføres af Copenhagen Airport International A/S. Endvidere omfatter segmentet CPH's investeringer i associerede virksomheder uden for Danmark.

Koncernomsætning i segmenterne omfatter:

Trafik
Passager-, security-, start- og opholdsafgifter samt øvrige indtægter, herunder handling og CUTE.

Kommerciel
Koncessionsindtægter, lejeindtægter fra udlejning af bygninger, lokaler og arealer, indtægter fra parkering, hoteldrift, handicapserviceordningen (PRM) og andre services.

International
Salg af rådgivningsydelser vedrørende lufthavnsdrift.

Segmenternes driftsresultater omfatter omsætning, der kan henføres direkte med fradrag for de tilhørende driftsomkostninger. Driftsomkostninger omfatter Eksterne omkostninger, Personaleomkostninger samt Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Segmentaktiver omfatter de anlægsaktiver, som anvendes direkte i segmentets drift og de omsætningsaktiver, der direkte kan henføres til segmentets drift, herunder Tilgodehavender fra salg af tjenesteydelser, Andre tilgodehavender og Periodeafgrænsningsposter. Fællesudnyttede ejendomme fordeles til segmenterne baseret på arealanvendelsen på baggrund af en overordnet vurdering.

Segmentforpligtelser omfatter forpligtelser, der er afledt af segmentets drift, herunder Forudbetalinger fra kunder, Leverandører af varer og tjenesteydelser samt Anden gæld.

Væsentlige valg og vurderinger i regnskabspraksis

CPH's valg af historisk kostpris som basis for måling af de materielle anlægsaktiver i stedet for måling til dagsværdier har væsentlig betydning for den regnskabsmæssige opgørelse af resultat og egenkapital. Der henvises til de ovenstående afsnit om materielle anlægsaktiver og kapitalandele i associerede virksomheder for en nærmere beskrivelse af CPH's regnskabspraksis.

CPH's vurderinger af om lejeaftaler vedrørende arealer, lokaler og bygninger regnskabsmæssigt skal klassificeres som finansiel eller operationel leasing baseres på en helhedsvurdering. Ved finansiel leasing indregnes et materielt aktiv og en gældsforpligtelse. Ved klassifikation som operationel leasing indregnes de løbende lejebetalinger. Der henvises til ovenstående afsnit om "Leje- og leasingomkostninger" for en nærmere beskrivelse af CPH's regnskabspraksis.

CPH's vurdering af hvilke arealer, lokaler og bygninger, der er investeringsejendomme, baseres på, hvorvidt de skaber pengestrømme, der i høj grad er uafhængige af CPH's øvrige aktiver. I denne vurdering er lagt til grund, at CPH har høj grad af afhængighed mellem den altovervejende del af aktiverne samt de lovmæssige begrænsninger i udlejning og salg, der er som følge af forpligtelsen til at drive lufthavnen.

Væsentlige regnskabsmæssige skøn

CPH's skøn ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser er baseret på forudsætninger, som afhænger af fremtidige begivenheder. Dette indebærer blandt andet vurderinger af brugstider og restværdier på materielle anlægsaktiver.

Skøn og de tilknyttede forudsætninger baseres på historisk erfaring og en række andre faktorer, som ledelsen vurderer rimelige under de givne omstændigheder. De regnskabsmæssige værdier på disse poster fremgår af note 13 og 14.

Ved vurderingen af behovet for nedskrivninger foretages en række skøn over pengestrømme og diskonteringsfaktorer.

For en beskrivelse af CPH's risici henvises til note 23 vedrørende finansielle risici.

DKK mio.

Note

2 Særlige forhold

		Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold
	2009			
3, 4	Omsætning	2.922,8	-	2.922,8
5	Andre driftsindtægter	1,2	-	1,2
6	Eksterne omkostninger	481,9	-6,4	475,5
7	Personaleomkostninger	923,7	-35,8	887,9
	EBITDA	**1.518,4**	**42,2**	**1.560,6**
8	Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	471,1	-	471,1
	EBIT	**1.047,3**	**42,2**	**1.089,5**
9	Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	14,3	-	14,3
	Resultat før renter og skat	**1.061,6**	**42,2**	**1.103,8**
10, 11	Nettofinansieringsomkostninger	242,1	-	242,1
	Resultat før skat	**819,5**	**42,2**	**861,7**
12	Skat af årets resultat	205,2	10,6	215,8
	Årets resultat	**614,3**	**31,6**	**645,9**
	2008			
3, 4	Omsætning	3.113,5	-	3.113,5
5	Andre driftsindtægter	0,7	1,0	1,7
6	Eksterne omkostninger	582,1	-53,1	529,0
7	Personaleomkostninger	911,7	-18,0	893,7
	EBITDA	**1.620,4**	**72,1**	**1.692,5**
8	Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	392,8	-	392,8
	EBIT	**1.227,6**	**72,1**	**1.299,7**
9	Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	-37,3	46,0	8,7
	Resultat før renter og skat	**1.190,3**	**118,1**	**1.308,4**
10, 11	Nettofinansieringsomkostninger	164,0	-	164,0
	Resultat før skat	**1.026,3**	**118,1**	**1.144,4**
12	Skat af årets resultat	271,0	17,7	288,7
	Årets resultat	**755,3**	**100,4**	**855,7**

Se relevante noter for yderligere information.

DKK mio.

Note

3 Segmentoplysninger

	Trafik	Kommerciel	International	I alt
2009				
Omsætning	**1.566,3**	**1.322,3**	**34,2**	**2.922,8**
Driftsresultat	191,4	835,2	20,7	1.047,3
Resultat af associerede virksomheder			14,3	14,3
Resultat før renter	**191,4**	**835,2**	**35,0**	**1.061,6**
Segmentanlægsaktiver	5.005,9	2.652,9	-	7.658,8
Øvrige segmentaktiver	201,2	169,8	4,4	375,4
Kapitalandele i associerede virksomheder			145,6	145,6
Ikke fordelte aktiver				450,3
Aktiver i alt	**5.207,1**	**2.822,7**	**150,0**	**8.630,1**
Segmentforpligtelser	380,6	244,8	4,8	630,2
Ikke fordelte forpligtelser				4.809,3
Forpligtelser i alt	**380,6**	**244,8**	**4,8**	**5.439,5**
Anlægsinvesteringer	436,9	172,4	-	609,3
Afskrivninger	315,7	155,4	-	471,1
2008				
Omsætning	**1.675,9**	**1.386,5**	**51,1**	**3.113,5**
Driftsresultat	261,3	930,9	35,4	1.227,6
Resultat af associerede virksomheder			-37,3	-37,3
Resultat før renter	**261,3**	**930,9**	**-1,9**	**1.190,3**
Segmentanlægsaktiver	4.946,9	2.574,4	-	7.521,3
Øvrige segmentaktiver	206,0	137,2	-	343,2
Kapitalandele i associerede virksomheder			158,3	158,3
Ikke fordelte aktiver				46,1
Aktiver i alt	**5.152,9**	**2.711,6**	**158,3**	**8.068,9**
Segmentforpligtelser	242,5	266,4	7,5	516,4
Ikke fordelte forpligtelser				4.357,0
Forpligtelser i alt	**242,5**	**266,4**	**7,5**	**4.873,4**
Anlægsinvesteringer	636,7	200,2	-	836,9
Afskrivninger	294,5	98,3	-	392,8

Omsætning til CPH's største kunde udgør DKK 844,0 mio. kr. i 2009 (2008: DKK 911,9 mio.) svarende til 28,9 procent af omsætningen (2008: 29,3 procent). Omsætningen vedrører segmenterne Trafik og Kommerciel. Omsætning til en andenstørste kunde udgør DKK 298,1 mio.kr. i 2009 (2008: DKK 317,9 mio.) svarende til 10,2 procent af omsætningen i 2009 (2008: 10,2 procent). Omsætningen vedrører segmentet Kommerciel.

DKK mio.	2009	2008
Note		
4 Omsætning		
Trafikindtægter		
Startafgifter	**440,3**	517,5
Passagerafgifter	**686,2**	708,1
Security afgifter	**284,0**	300,5
Handling	**98,5**	103,1
Opholdsafgifter, CUTE med videre	**57,3**	46,7
Trafikindtægter i alt	**1.566,3**	1.675,9
Koncessionsindtægter		
Shoppingcenter	**512,5**	554,0
Parkering	**158,9**	196,5
Øvrige koncessionsindtægter	**54,4**	56,5
Koncessionsindtægter i alt	**725,8**	807,0
Lejeindtægter		
Lejeindtægter fra udlejning af lokaler	**174,3**	167,4
Lejeindtægter fra udlejning af arealer	**69,5**	67,4
Øvrige lejeindtægter	**7,9**	8,3
Lejeindtægter i alt	**251,7**	243,1
Salg af tjenesteydelser med videre		
Hotelaktivitet	**187,7**	212,6
Øvrige salg af tjenesteydelser med videre	**157,1**	123,8
Kommercielle aktiviteter	**344,8**	336,4
Internationale aktiviteter	**34,2**	51,1
Salg af tjenesteydelser med videre i alt	**379,0**	387,5
Omsætning i alt	**2.922,8**	3.113,5
Lejeindtægter vedrørende uopsigelige kontrakter fra lejers side		
Indenfor 1 år	**295,1**	152,4
Mellem 1 og 5 år	**256,8**	318,6
Efter 5 år	**135,3**	224,0
I alt	**687,2**	695,0

Forpagtningsafgift vedrørende minimumsafgift for shoppingcentret, handling med videre er afhængig af aktiviteten og det er derfor ikke muligt at opgøre en nutidsværdi heraf.

DKK mio.	2009	2008
Note		

5 Andre driftsindtægter

Salg af materielle anlægsaktiver	**1,2**	0,7
Andre driftsindtægter i alt	**1,2**	0,7

I 2008 realiserede CPH et tab på DKK 1,0 mio. vedrørende salg af ejerlejlighed, se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

6 Eksterne omkostninger

Drift og vedligeholdelse	**334,7**	318,3
Energiomkostninger	**57,7**	56,5
Administrationsomkostninger	**94,1**	107,9
Øvrige omkostninger	**-4,6**	99,4
Eksterne omkostninger i alt	**481,9**	582,1

Revisionshonorar til generalforsamlingsvalgt revisor PricewaterhouseCoopers udgør DKK 1,4 mio. (2008: DKK 1,4 mio.). Honorar for andre erklæringer med sikkerhed udgør DKK 0,1 mio. (2008: DKK 0,1 mio.), skatterådgivning DKK 0,1 mio. (2008: DKK 0,1 mio.) samt andre ydelser end revision til PricewaterhouseCoopers udgør DKK 0,4 mio. (2008: DKK 0,5 mio.).

CPH har i 2009 realiseret engangsomkostninger på DKK 6,4 mio. primært vedrørende omstrukturering og takstregulering (2008: DKK 38,9 mio. vedr. Sterling konkurs samt DKK 14,2 mio. hovedsagligt vedrørende omstrukturering og takstregulering). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

7 Personaleomkostninger

Gager og lønninger	**900,1**	877,7
Pensioner	**73,8**	69,6
Andre omkostninger til social sikring	**6,6**	4,8
Øvrige personaleomkostninger	**32,8**	54,0
	1.013,3	1.006,1
- Aktiveret som anlægsaktiver	**89,6**	94,4
Personaleomkostninger i alt	**923,7**	911,7

Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil med videre	**12,4**	11,9
Treårig incitamentsordning for direktionen, jævnfør nedenfor	**1,9**	2,1
Vederlag til bestyrelsen	**1,2**	1,7

DKK mio.

Note

7 Personaleomkostninger (fortsat)

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 0,7 mio. (2008: DKK 1,5 mio.).

Der henstilles til at vederlag til bestyrelsen i 2010 består af et fast årligt honorar på DKK 600.000 til bestyrelsesformand Henrik Gürtler samt DKK 191.228 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsesvederlag i 2009 består af DKK 600.000 til bestyrelsesformanden Henrik Gürtler og DKK 191.228 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer som vedtaget på generalforsamlingen d. 25. marts 2009.

Vederlag til medlemmer af direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil med videre) samt en bonusordning, der er nærmere beskrevet i det følgende.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen i 2007 indført en treårig incitamentsordning. For ingen af direktørerne vil denne treårige incitamentsordning kunne udgøre mere end 18 måneders løn. Kortfristede bonusaftaler har en varighed på op til et år. Værdien af de kortfristede bonusaftaler, må maksimalt være op til 50 procent af den pågældendes faste årlige løn. For 2009 udgjorde den samlede omkostning hertil DKK 1,9 mio. (2008: DKK 2,1 mio.).

Det samlede kontante vederlag i 2009 til direktionen består af DKK 9,2 mio. til adm. direktør Brian Petersen (2008: DKK 8,8 mio.) og DKK 3,2 mio. til vicedirektør Peter Rasmussen (2008: DKK 3,1 mio.). Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionsselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

I 2009 har der i gennemsnit været 1.898 fuldtidsbeskæftigede i CPH (2008:1.956 fuldtidsbeskæftigede). Heri er inkluderet 46 statstjenestemænd, der i henhold til Lov om Københavns Lufthavne A/S har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten (2008: 54 statstjenestemænd).

CPH indbetaler årlige pensionsbidrag til Staten. Bidragene afholdes for medarbejdere, der som følge af deres ansættelsesforhold har ret til pension fra Staten. Pensionsbidraget fastsættes af finansministeren og udgør 21,2 procent i 2009 (2008: 21,2 procent). Pensionsbidraget udgjorde for 2009 DKK 2,4 mio. (2008: DKK 3,0 mio.).

CPH har i 2009 realiseret engangsomkostninger på DKK 35,8 mio. (2008: DKK 18,0 mio.), vedrørende omkostninger til omstrukturering herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

DKK mio.	2009	2008
Note		

8 Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Software	**46,2**	41,6
Grunde og bygninger	**157,7**	150,5
Tekniske anlæg og maskiner	**191,4**	136,5
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	**75,8**	64,2
Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	**471,1**	392,8

9 Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat

NIAL Group Ltd., England		
Inversiones y Tecnicas Aeroportuarias S.A. de C.V. (ITA), Mexico		
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat i alt	**14,3**	-37,3

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder vises samlet, da de respektive regnskaber for de associerede virksomheder endnu ikke er offentliggjort.

CPH har i 2008 indregnet en engangsomkostning på DKK 46,0 mio., hvilket skyldes ændrede skatteregler i UK.

10 Finansielle indtægter

Renter af bankmellemværender med videre	**4,3**	2,9
Renter af øvrige tilgodehavender	**4,1**	3,3
Valutakursgevinster	**2,6**	2,2
Gevinster på valutaterminskontrakter	**9,0**	12,3
Finansielle indtægter i alt	**20,0**	20,7

I valutakursgevinst indgår i 2009 en urealiseret valutakursgevinst vedrørende langfristede USD lån på i alt DKK 28,4 mio. (2008: urealiseret valutakurstab på DKK 62,9 mio.), der modsvares af urealiserede valutakurstab på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 28,4 mio. (2008: urealiseret valutakursgevinst på DKK 62,9 mio.)

Gevinster på valutaterminskontrakter består primært af såvel realiserede som urealiserede gevinster i forbindelse med afdækning af pengestrømme fra associerede virksomheder.

DKK mio.	**2009**	2008
Note		

11 Finansielle omkostninger

Renter af gæld til kreditinstitutter med videre	**198,9**	173,5
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførsel	**-14,4**	-
Valutakurstab	**1,5**	4,1
Tab på valutaterminskontrakter	**11,9**	4,3
Øvrige finansieringsomkostninger	**28,3**	2,2
Amortisering af låneomkostninger	**35,9**	0,6
Finansielle omkostninger i alt	**262,1**	184,7

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er anvendt en effektiv rentesats på 7,0 procent svarende til CPH's vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver. Der er ikke optaget specifikke lån til opførelse eller udvikling af aktiver.

I Renter af gæld til kreditinstitutter med videre indgår omkostninger til renteswaps på DKK 12,8 mio. i 2009 (2008: omkostninger på DKK 9,6 mio.)

Tab på valutaterminskontrakter består primært af såvel realiserede som urealiserede tab i forbindelse med afdækning af pengestrømme fra associerede virksomheder.

DKK mio.	2009	2008
Note		

12 Skat af årets resultat

Omkostningsført skat

Årets aktuelle skat	**129,3**	271,7
Ændring i udskudt skat	**38,0**	11,2
I alt	**167,3**	282,9

Der fordeler sig således:

Skat af årets resultat	**205,2**	271,0
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	**-37,9**	11,9
I alt	**167,3**	282,9

Selskabsskat

Regnskabsmæssig værdi 1. januar	**168,5**	-12,9
Regulering vedrørende tidligere år	**-6,2**	-0,1
Betalt acontoskat indeværende år	**-122,9**	-108,3
Modtaget overskydende skat tidligere år	**-**	18,1
Betalt restskat tidligere år	**-162,3**	-
Årets aktuelle skat	**129,3**	271,7
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**6,4**	168,5

Københavns Lufthavne A/S er sambeskattet med Copenhagen Airports Denmark Holding ApS (CADH) og Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD) samt de to 100 procent ejede datterselskaber Copenhagen Airports International A/S (CAI) og Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsadministrationsselskab A/S (KLHE). CADH er administrationsselskab for de sambeskattede selskaber og står for afregning af selskabsskatter overfor skattemyndighederne. CPH, CAI og KLHE indbetaler acontoskatter til CADH og afregner restskat/overskydende skat med CADH, når årsopgørelser fra skattemyndighederne foreligger.

Hensatte forpligtelser til udskudt skat

Regnskabsmæssig værdi 1. januar	**809,4**	798,2
Regulering vedørende tidligere år	**6,2**	-
Udskudt skat i LPK 31. december 2009	**16,4**	-
Ændring i udskudt skat	**38,0**	11,2
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**870,0**	809,4

Hensatte forpligtelser til udskudt skat kan specificeres således:

Materielle anlægsaktiver	**860,9**	804,7
Andre tilgodehavender	**-3,5**	-17,9
Anden gæld	**12,6**	22,6
I alt	**870,0**	809,4

DKK mio.	2009	2008
Note		
12 Skat af årets resultat (fortsat)		
Skat af årets resultat kan forklares således:		
Beregnet 25 procent af resultat før skat	**204,9**	256,6
Skatteeffekt af:		
Indtjening i associerede virksomheder	**-3,6**	9,3
Ikke fradragsberettigede udgifter	**3,9**	5,1
I alt	**205,2**	271,0

I 2009 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 10,6 mio. (2008: DKK 17,7 mio.).

13 Immaterielle anlægsaktiver		
Software		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**311,2**	272,2
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**93,9**	39,0
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**405,1**	311,2
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	**175,0**	133,4
Årets afskrivninger	**46,2**	41,6
Samlede afskrivninger 31. december	**221,2**	175,0
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**183,9**	136,2
Software under udførelse		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**17,1**	4,5
Tilgang i året	**80,4**	51,6
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**-93,9**	-39,0
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**3,6**	17,1
Immaterielle anlægsaktiver, i alt	**187,5**	153,3

DKK mio.	**2009**	2008
Note		
14 Materielle anlægsaktiver		
Grunde og bygninger		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**5.557,1**	5.491,8
Reklassifikation	**137,3**	-
Afgang i året	**-**	-1,8
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**497,1**	67,1
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**6.191,5**	5.557,1
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	**1.970,5**	1.820,1
Reklassifikation	**138,1**	-
Årets afskrivninger	**157,7**	150,5
Samlede afskrivninger på årets afgang	**-**	-0,1
Samlede afskrivninger 31. december	**2.266,3**	1.970,5
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**3.925,2**	3.586,6
Heraf LPK aktiver	**-**	419,9
Investeringsejendomme		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**164,3**	164,3
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**164,3**	164,3
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**164,3**	164,3

Investeringsejendomme består af grunde, der er erhvervet med henblik på udvikling af Copenhagen Airport Business Park. Markedsværdi for investeringsejendomme udgør DKK 227,9 mio. pr. 31. december 2009 (2008: DKK 199,9 mio.). Opgørelsen af markedsværdien er baseret på opgørelser fra eksterne valuarer fra september 2009.

DKK mio.	2009	2008
Note		
14 Materielle anlægsaktiver (fortsat)		
Tekniske anlæg og maskiner		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**4.786,4**	4.654,1
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**406,5**	132,3
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**5.192,9**	4.786,4
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	**2.452,0**	2.315,5
Årets afskrivninger	**191,4**	136,5
Samlede afskrivninger 31. december	**2.643,4**	2.452,0
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**2.549,5**	2.334,4
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**1.360,3**	1.285,3
Reklassifikation	**6,8**	-
Afgang i året	**-13,3**	-8,8
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**135,2**	83,8
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**1.489,0**	1.360,3
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	**992,0**	936,4
Reklassifikation	**6,1**	-
Årets afskrivninger	**75,8**	64,2
Samlede afskrivninger på årets afgang	**-12,7**	-8,6
Samlede afskrivninger 31. december	**1.061,2**	992,0
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**427,8**	368,3
Materielle anlægsaktiver under udførelse		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**914,4**	412,6
Tilgang i året	**522,7**	785,0
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	**-1.032,6**	-283,2
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**404,5**	914,4

DKK mio.	2009	2008
Note		

15 Kapitalandele i associerede virksomheder

Kapitalandele i associerede virksomheder		
Anskaffelsesværdi	**973,5**	973,5
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**973,5**	973,5

Op- og nedskrivninger		
Samlede op- og nedskrivninger 1. januar	**-815,2**	-773,7
Udbytte	**-33,0**	-10,4
Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner	**-**	18,5
Årets valutakursreguleringer	**6,0**	-12,3
Resultat efter skat	**14,3**	-37,3
Samlede op- og nedskrivninger 31. december	**-827,9**	-815,2
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**145,6**	158,3

ITA/ASUR

CPH ejer 49,0 procent af ITA og gennem ITA's ejerandel af ASUR giver dette en samlet indirekte ejerandel på 3,75 procent (2008: 3,75 procent). Herved indregnes ASUR i regnskabet som en associeret virksomhed sammen med ITA. CPH har indflydelse på selskabets daglige drift gennem en TSA-aftale (Technical Services Agreement).

ITA, Mexico forventes at offentliggøre årsrapport for 2009 i april 2010.

Børskurser		
ASUR (USD)(NYSE)	**51,8**	37,4

CPH's investering opgjort til børskurser pr. 31. december (DKK mio.)		
ASUR (inklusiv investering via ITA)	**353,0**	274,0

NIAL

I den associerede virksomhed, NIAL, indregnes aktuarmæssige gevinster/tab direkte på egenkapitalen.

NIAL Group Ltd. forventes at offentliggøre årsrapport for 2009 i august 2010.

DKK mio.	**2009**	2008
Note		
16 Andre finansielle anlægsaktiver		
Andre værdipapirer og kapitalandele		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**0,1**	0,1
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**0,1**	0,1
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**0,1**	0,1
Andre finansielle tilgodehavender		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	**0,5**	0,5
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**0,5**	0,5
Op- og nedskrivninger		
Samlede op- og nedskrivninger 1. januar	**2,4**	0,7
Kursreguleringer til dagsværdi	**-2,9**	1,7
Samlede op- og nedskrivninger 31. december	**-0,5**	2,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**0,0**	2,9
Andre finansielle anlægsaktiver i alt	**0,1**	3,0

DKK mio.	2009	2008
Note		

17 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser

Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	**364,9**	356,5
Nedskrivning	**64,3**	71,6
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	**300,6**	284,9

Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning 1. januar	**71,6**	7,0
Ændring af nedskrivning i året	**14,9**	64,6
Realiseret tab i året	**-3,5**	-
Tilbageførsel	**-18,7**	-
Samlet nedskrivning 31. december	**64,3**	71,6

Årets bevægelser indregnes i resultatopgørelsen i posten Eksterne omkostninger. Den regnskabsmæssige værdi svarer til dagsværdi.

Årets nedskrivning på DKK 14,9 mio. vedrører primært forventede tab på dubiøse tilgodehavender som følge af konkurser (2008: DKK 64,6 mio. hvoraf DKK 35,8 mio. vedrørte konkursen i Sterling). I 2008 var der herudover hensat en forpligtelse på DKK 3,1 mio.

18 Kreditinstitutter

Gæld til kreditinstitutter er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	**3.480,8**	2.159,2
Kortfristede forpligtelser	**9,1**	957,2
I alt	**3.489,9**	3.116,4

18 Kreditinstitutter (fortsat)

CPH har pr. 31. december følgende lån og kreditter:

				Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	2009	2008	2009	2008
Danske Bank	DKK	Variabel	5. mar 2009	-	32,3	-	32,3
Danske Bank	DKK	Variabel	5. mar 2009	-	400,0	-	400,8
Nykredit Bank	DKK	Variabel	5. mar 2009	-	500,0	-	500,6
Bank Club	DKK	Variabel	5. mar. 2012	874,0	-	874,0	-
RD (DKK 100 mio.)	DKK	Fast	30. sep. 2009	-	8,3	-	8,3
RD (DKK 151 mio.)	DKK	Fast	31. mar. 2020	112,6	121,2	118,0	124,2
RD (DKK 64 mio.)	DKK	Fast	23. dec. 2032	64,0	64,0	70,2	69,3
Nordea Kredit	DKK	Variabel	30. dec. 2039	449,9	-	449,9	-
Bank Club	EUR	Variabel	5. mar. 2012	522,3	-	522,3	-
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug. 2013	519,0	528,5	581,3	615,1
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug. 2015	519,0	528,5	593,0	645,4
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug. 2018	519,0	528,5	609,9	695,9
Total				3.579,8	2.711,3	3.818,6	3.091,9
LPK gæld, se note 20	DKK	-	31. dec. 2009	-	419,9	-	419,9
Amortisering af låneomkostninger	DKK	-	-	-89,9	-14,8	-89,9	-14,8
Total				-89,9	405,1	-89,9	405,1
I alt				3.489,9	3.116,4	3.728,7	3.497,0

* Dagsværdien af finansielle gældsforpligtelser er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrag og rentebetalinger. Som diskonteringsrente er anvendt en nulkuponrente for tilsvarende løbetider.

De fastforrentede USD 300 mio. USPP obligationslån er ved indgåelse omlagt til DKK for såvel hovedstol som rentebetalinger via valutaswaps.

Renterisikoen ved Bank Club lånene i DKK og EUR er afdækket via renteswaps med en afdækningsgrad på 92 procent.

Lån hos Nordea Kredit vedrører gæld i Lufthavnsparkeringen København A/S (LPK), som CPH har overtaget i forbindelse med købet af aktierne i LPK den 31. december 2009, se i øvrigt note 20. CPH forventer at afdække renterisikoen på den fulde hovedstol i 1. kvartal 2010.

Det er CPH's politik i forbindelse med låneoptagelse i videst muligt omfang at sikre en vis fleksibilitet gennem spredning af lånoptagelse på forfaldstidspunkter og modparter.

DKK mio.	**2009**	2008
Note		

19 Anden gæld

Feriepenge og andre lønrelaterede poster	**213,9**	164,9
Skyldige renter	**37,2**	34,3
Øvrige skyldige omkostninger	**15,9**	10,3
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**267,0**	209,5

20 Økonomiske forpligtelser

CPH har i en årrække haft aftaler vedrørende bygninger og andre anlægsaktiver for parkeringsanlæg med Lufthavnsparkeringen København A/S (LPK) som et led i en forpagtningsaftale med LPK. Ved aftalernes ophør overgår disse aktiver til Københavns Lufthavne A/S til netto regnskabsmæssig værdi på ophørstidspunktet. CPH har i 2009 indgået aftale om ophør af LPK aftalerne i form af køb af aktier i Lufthavnsparkeringen København A/S (LPK) pr. 31. december 2009. Købsprisen for aktierne udgør cirka DKK 23,5 mio. LPK indgår dermed med virkning fra 31. december 2009 som en 100 procent ejet dattervirksomhed i CPH koncernen. Grundet aftalernes karakter har LPK's parkeringsanlæg og en tilsvarende forpligtelse samt de dertil hørende indtægter og omkostninger også hidtil indgået i CPH's koncernregnskab og etablering af det formelle ejerskab ved aktiekøbet har derfor ikke betydning regnskabsmæssigt. Pr. 31. december 2008 udgjorde købsforpligtelsen DKK 419,9 mio. svarende til det indregnede aktiv og gæld.

CPH er forpligtet efter reglerne i Tjenestemandsloven om rådighedsløn overfor tjenestemænd. Se i øvrigt note 7.

CPH har pr. 31. december 2009 indgået kontrakter om opførelse af anlæg og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 101,9 mio. (2008: DKK 30,7 mio.). Af de større kontrakter kan nævnes en kontrakt på en ny lavprisfacilitet CPH Swift og en kontrakt angående nye passagerbroer. I 2008 arbejdede CPH på en ny cargo terminal for FedEX Express, udvidelsen af shopping centret ved Nytorv og en ny ankomstetage i Finger C. I første halvår 2009 er alle disse projekter afsluttet og andre større projekter som for eksempel Finger C vedligeholdelse og projektet vedrørende den nye lavprisfacilitet er påbegyndt.

CPH har ved indgåelse af en managementaftale mellem Hilton International og Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsselskab A/S forpligtet sig til at dække Hiltons kontraktsbestemte vederlag for driften i hotellet. Aftalen udløber 31. december 2021.

CPH har ved indgåelse af aftale med NAVIAIR om levering af lufttrafiktjeneste forpligtet sig til at hæfte for NAVIAIR brugerens manglende betaling af AACC-afgifter. Hæftelsen indtræder, når kravet er konstateret og dokumenteret uerholdeligt samt når nærmere aftalte vilkår er opfyldt.

Note

21 Nærtstående parter

CPH's nærtstående parter er MAp jævnfør dens kontrollerende ejerandel, de udenlandske associerede virksomheder på grund af væsentlig indflydelse, jævnfør note 30, samt bestyrelse og direktion. Se i øvrigt note 7.

MAp består af 3 enheder: (i) MAp Airports International Limited (MAIL), (ii) MAp Airports Trust 1 (MAT1) og (iii) MAp Airports Trust 2 (MAT2). Aktiver i MAIL, andele i MAT1 og andele i MAT2 er kontraktligt sammenhæftede og noterede på ASX under tickeren "MAP". Nærmere information om MAp kan indhentes på www.mapairports.com.au.

MAIL og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3), der er et UK Limited Partnership, ejer hver 50 procent af aktiekapitalen i Copenhagen Airports S.à.r.l. (CASA), Luxembourg.

CASA, der er den ultimative modervirksomhed for CPH, ejer (via underliggende holdingselskaber) 100 procent af aktiekapitalen i Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD ejer 53,73 procent af aktiekapitalen og stemmerne i CPH.

CASA's koncernårsrapport, hvori CPH indgår som dattervirksomhed, kan rekvireres fra sekretæren i CASA, 5 rue Guillaume Kroll, L-1882, Luxembourg, Grand-Duchy of Luxembourg.

MAp og MEIF3 (via deres respektive underliggende holdingselskaber) har indgået en aktionæroverenskomst, hvorefter der mellem de to parter skal være enighed om alle væsentlige beslutninger. Overenskomsten fastlægger desuden regler for udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer i CPH.

MEIF3 ledes af Macquarie Capital Funds (Europe) Limited, som er et indirekte helejet datterselskab af Macquarie Group Limited.

Via NA International S.à.r.l. (NAISA) ejer MAp direkte 3,9 procent af aktierne i CPH. MAp's indirekte og direkte ejerskab af CPH udgør således 30,8 procent (februar 2010).

CPH yder rådgivning til de udenlandske associerede virksomheder primært bestående af viden og erfaring vedrørende effektiv lufthavnsdrift, omkostningsbevidst udbygning af infrastrukturen, fleksibel kapacitetsudnyttelse og optimering af kommercielle muligheder. Indtægterne i 2009 fra disse rådgivningsaktiviteter udgjorde DKK 33,8 mio. (2008: DKK 50,5 mio.).

Samhandelen mellem nærtstående parter er foretaget på markedsvilkår. Der er ingen mellemværender mellem nærtstående parter.

Note

22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves særlig tilladelse af trafikministeren til at drive lufthavn. Tilladelserne for lufthavnene i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Statens Luftfartsvæsen (SLV), udløber den 1. december 2010. Tilladelserne gives administrativt for perioder af fem år ad gangen.

Trafikministeren kan fastsætte regler for de afgifter, der kan opkræves for benyttelse af offentlig flyveplads – "takstregulering". I øvrigt henvises til Lov om Københavns Lufthavne, Lov om Luftfart, Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S's vedtægter samt den EU-retlige regulering, herunder forskrifter om indretning, drift, anlæg med videre.

Takstregulering for Københavns Lufthavne er af SLV fastsat i BL 9-15 af 19. december 2008 "Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)". I henhold til den nævnte BL 9-15, der afløser den tidligere BL 9-15 med virkning fra den 1. januar 2009, skal flyselskaberne og lufthavnen først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter SLV årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser (fall-back). Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er fire år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

BL 9-15 indeholder forskellige regler vedrørende takstfastsættelse ved forhandling og i tilfælde af en fall-back situation. I en fall-back situation fastsættes indtægtsrammerne med henblik på dækning af driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning ved en effektiv drift af lufthavnen. På baggrund af indtægtsrammerne udarbejder Københavns Lufthavne forslag til takster for reguleringsperioden, som skal godkendes af SLV. BL 9-15 indeholder forskellige regler for opgørelse af disse indtægtsrammer.

Den tidligere model (frivillig aftale mellem flyselskaberne og lufthavnen) for fastsættelse af takster for Københavns Lufthavne udløb den 31. december 2008. I henhold til BL 9-15 gjaldt disse takster dog til den 31. marts 2009. Ifølge overgangsbestemmelsen i bilag 1 til BL 9-15 finder bestemmelserne om takstfastsættelse ved forhandling ikke anvendelse for den første reguleringsperiode (som kun omfatter et år).

SLV har i en meddelelse af 15. januar 2009 fastlagt luftfartstaksterne for reguleringsperioden 1. april 2009 til 31. marts 2010 (taksterne steg 4,2 procent) og efterfølgende godkendt det af Københavns Lufthavne udarbejdede takstregulativ.

I henhold til bestemmelserne har flyselskaberne og Københavns Lufthavne indgået en frivillig aftale om takster fra 1. oktober 2009 til 31. marts 2015. Ifølge denne aftale fastholdes takstniveauet uændret frem til 31. marts 2011, hvorefter det reguleres årligt med det danske forbrugerprisindeks (CPI) plus 1 procent. Aftalen fastlægger også visse ændringer i takststrukturen. Det af Københavns Lufthavne udarbejdede takstregulativ (der afspejler aftalen) er godkendt af SLV. CPH's fondsbørsmeddelelse af 14. september 2009, der kort beskriver hovedindholdet af taksregulativet, samt takstregulativet er tilgængeligt på CPH's webside www.cph.dk.

23 Finansielle risici

CPH's risikostyringspolitik

CPH's finansielle risici styres centralt. Principper og rammer for den finansielle styring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. De finansielle risici opstår primært som følge af selskabets drifts- og investeringsaktivitet, og afdækkes i videst mulig omfang.

23 Finansielle risici (fortsat)

Kreditrisici

CPH's kreditrisiko er primært relateret til tilgodehavender, bankindeståender og de afledte finansielle instrumenter. Kreditrisikoen vedrørende tilgodehavender opstår, hvor CPH's salg i form af trafikafgifter, koncessionsafgifter, lejeindtægter med videre ikke sker ved forudbetalinger eller hvor betalingsudygtighed hos kunder ikke dækkes ved garantier med videre.

CPH modtager i en række tilfælde sikkerhed for salg på kredit, væsentligst vedrørende de kommercielle aktiviteter, og modtaget sikkerhed indgår i vurderingen af den nødvendige nedskrivning til imødegåelse af tab. Sådanne sikkerheder kan bestå af finansielle garantier. Af det samlede tilgodehavende for salg på DKK 300,6 mio. (2008: DKK 284,9 mio.) er DKK 78,2 mio. (2008: DKK 74,3 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i de regnskabsmæssige værdier af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen, inklusive finansielle derivater.

I CPH's tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2009 indgår tilgodehavender på i alt DKK 68,7 mio. (2008: DKK 93,7 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 4,4 mio. (2008: DKK 22,1 mio.). Der foretages nedskrivning ved objektiv indikation af værdifald såsom manglende betaling af forfaldne beløb, finansielle vanskeligheder hos debitor så som betalingsstandsning, konkurs eller forventede konkurs og lignende.

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december var overforfaldne, men ikke nedskrevet med i alt DKK 44,1 mio. (2008: DKK 11,1 mio.). Intervallet over 90 dage vedrører primært PRM. Forfaldsoversigten er som følgende:

	2009	2008
Forfaldsperiode		
Op til 30 dage	**10,3**	8,2
Mellem 30 og 90 dage	**1,5**	1,5
Over 90 dage	**32,3**	1,4
I alt	**44,1**	11,1

CPH's omsætning består af trafikafgifter fra nationale og internationale flyselskaber samt afgifter for de kommercielle aktiviteter fra nationale og internationale virksomheder i og uden for luftfartsbranchen. Som følge af den finansielle afmatning har CPH oplevet en øget risiko i relation til betalingsdygtighed hos kunderne. Som led i CPH's interne procedurer vedrørende risikostyring overvåges kreditrisikoen hos kunderne månedligt. Overvågningen sker i form af gennemgang af manglende betaling af forfaldne beløb samt en vurdering af finansielle vanskeligheder hos kunden.

CPH's samhandelspartnere SAS og Gebr. Heinemann, der er den største koncessionshaver, udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser udgør omkring 28,1 procent (2008: 32,6 procent). SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B-, Gebr. Heinemann har ikke en offentlig kreditvurdering, men CPH har fået en bankgaranti svarende til fire måneders omsætning. Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPH's mange kunder.

Kreditrisici relateret til bankindeståender og afledte finansielle instrumenter opstår som følge af usikkerheden om, hvorvidt modparten ved forfald vil være i stand til at indfri sine forpligtelser. Kreditrisikoen vedrørende bankindeståender og afledte instrumenter søges begrænset ved diversificering af finansielle kontrakter samt ved udelukkende at indgå kontrakter med finansielle modparter, som har en kreditvurdering svarende til en Standard & Poor's A- rating eller bedre.

23 Finansielle risici (fortsat)

Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2009 opgjort til i alt DKK 450,3 mio. (2008: 46,1 mio.), svarende til værdien af bankindeståender og indskud på pengemarkedet, inklusive påløbne renter. Kreditrisikoen begrænses imidlertid af, at de finansielle modparter, hos hvem risikoen ligger, alle er medlem af Det private Beredskab, som er en to-årig statsgaranti, der udløber i efteråret 2010. CPH har på balancedagen ingen kreditrisiko på sine finansielle instrumenter.

Likviditetsrisiko

Forfaldsoversigt pr. 31. december 2009	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt*	Dagsværdi niveau 2**	Regnskabsmæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter	182,9	2.470,1	2.115,5	4.768,5	3.818,6	3.579,8
Leverandører af varer og tjenesteydelser	217,7	-	-	217,7	217,7	217,7
Anden gæld	286,8	-	-	286,8	286,8	286,8
Total	687,4	2.470,1	2.115,5	5.273,0	4.323,1	4.084,3
Målt til dagsværdi						
Valutaterminskontrakter	0,1	-	-	0,1	0,1	0,1
Andre afledte finansielle instrumenter	24,2	182,3	289,4	495,9	442,9	442,9
Total	24,3	182,3	289,4	496,0	443,0	443,0
Finansielle forpligtelser i alt	711,7	2.652,4	2.404,9	5.769,0	4.766,1	4.527,3
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	450,2	-	-	450,2	450,2	450,2
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	295,9	-	4,7	300,6	300,6	300,6
Andre tilgodehavender	21,5	-	-	21,5	21,5	21,5
Total	767,6	-	4,7	772,3	772,3	772,3
Målt til dagsværdi						
Andre afledte finansielle instrumenter	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Finansielle aktiver i alt	767,6	-	4,8	772,4	772,4	772,4

23 Finansielle risici (fortsat)

Likviditetsrisiko

Forfaldsoversigt pr. 31. december 2008	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt*	Dagsværdi niveau 2**	Regnskabs-mæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter	1.073,2	1.369,7	1.487,4	3.930,3	3.511,8	3.131,2
Leverandører af varer og tjenesteydelser	194,2	-	-	194,2	194,2	194,2
Anden gæld	217,4	-	-	217,4	217,4	217,4
Total	1.484,8	1.369,7	1.487,4	4.341,9	3.923,4	3.542,8
Målt til dagsværdi						
Andre afledte finansielle instrumenter	7,8	159,2	272,6	439,6	262,8	262,8
Total	7,8	159,2	272,6	439,6	262,8	262,8
Finansielle forpligtelser i alt	1.492,6	1.528,9	1.760,0	4.781,5	4.186,2	3.805,6
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	43,1	-	-	43,1	43,1	43,1
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	284,9	-	-	284,9	284,9	284,9
Andre tilgodehavender	17,3	-	-	17,3	17,3	17,3
Total	345,3	-	-	345,3	345,3	345,3
Målt til dagsværdi						
Valutaterminskontrakter	2,9	-	-	2,9	2,9	2,9
Andre afledte finansielle instrumenter	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	2,9	-	0,1	3,0	3,0	3,0
Finansielle aktiver i alt	348,2	-	0,1	348,3	348,3	348,3

* Alle pengestrømme er ikke-diskonterede og omfatter alle forpligtelser ifølge indgåede aftaler. Rentebetalinger på variabelt forrentet gæld, der er sikret, er opgjort til forwardrenten i de respektive perioder, hvorved rentebetalingerne sammen med de estimerede betalinger på de swapkontrakter, der sikrer rentebetalingerne, svarer til den faste rente i henhold til swapkontrakterne. Rentebetalinger på variabelt forrentet gæld, der endnu ikke er sikret, indgår med den faste rente som lånene forventes omlagt til, baseret på den pr. balancedagen gældende rentekurve.

** Dagsværdien af finansielle gældsforpligtelser er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrag og rentebetalinger, dog bortset fra Leverandører af varer og tjenesteydelser, Anden gæld og Tilgodehavender som er opgjort til saldoværdi ultimo året. Som diskonteringsrente ved nutidsværdiberegningerne er anvendt en nulkuponrente med tilsvarende løbetider. Finansielle instrumenter målt til dagsværdi opdeles efter følgende målemæssige hierarki:

Niveau 1: Observerbare markedspriser på identiske instrumenter
Niveau 2: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på observerbare priser eller handlede priser på sammenlignelige instrumenter
Niveau 3: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på ikke observerbare priser

Dagsværdien af CPH's valutaterminskontrakter samt andre afledte finansielle instrumenter (rente- og valutaswaps) anses for en dagsværdimåling på niveau 2, da dagsværdien kan fastsættes direkte ud fra de offentliggjorte valutakurser samt stillede swap- og forwardrente på balancedagen.

23 Finansielle risici (fortsat)

CPH har selv og på dattervirksomhedernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller dattervirksomhedernes aktiver, bortset fra et tilladt maksimumbeløb. Denne forpligtelse omfatter ikke eksisterende sikkerhed i aktiverne eller pant i fast ejendom eller bygninger tilhørende LPK. CPH har ligeledes forpligtet sig til over for sine långivere at overholde en række andre betingelser, herunder finansielle betingelser. Flere af CPH's aftaler om kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2009.

CPH's likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 450,2 mio. og uudnyttede langfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 1.200,0 mio. (2008: DKK 517,7 mio.), hvoraf DKK 100,0 mio. fungerer som en fuld fleksibel kassekredit, DKK 500,0 mio. relaterer sig til en working capital facilitet, og den resterende del dækker over en investeringsfacilitet med nærmere fastlagte trækningsvilkår. Ud over en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre uudnyttede garanteret likviditet i størrelsesordenen DKK 325,0 mio., således at CPH til enhver tid kan opfylde sine forpligtelser og samtidig have kapitalberedskab til at foretage fornødne forretningsrelaterede dispositioner.

Markedsrisiko

Renterisici

Det er CPH's politik at afdække renterisici på CPH's lån, når det vurderes, at rentebetalingerne kan sikres på et tilfredsstillende niveau. Afdækningen foretages normalt ved indgåelse af renteswapkontrakter, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

På balancedagen er der udestående renteswapkontrakter med en samlet hovedstol på henholdsvis DKK 800,5 mio. og EUR 64,3 mio., som relaterer sig til Bank Club lån optaget i marts (2008: Ingen udestående renteswapkontrakter).

For at reducere den samlede rentefølsomhed tilstræbes det, at CPH's gæld har en varighed, som i et vist omfang tager hensyn til den økonomiske levetid på selskabets aktiver. Varigheden på CPH's lån er pr. 31. december 2009 opgjort til 5,3 år (2008: 4,2 år) inklusive effekten af indgåede renteswaps.

Udsving i renteniveau vil potentielt have en indflydelse på både CPH's resultatopgørelse og balance. En generel renteændring på et procentpoint vil med den nuværende låneportefølje betyde en markedsværdiændring af den rentebærende gæld på i alt DKK 140,1 mio. (2008: DKK 134,0 mio.), men da gælden måles til amortiseret kost vil en markedsværdiændring af gælden ikke påvirke den indregnede gæld og dermed påvirke resultat og egenkapital.

Hovedparten af CPH's låneportefølje er fastforrentet eller omlagt til fast rente, men CPH har ved årsskiftet langfristede lån, som er variabelt forrentet, og udsving i renteniveau vil derfor have indflydelse på CPH's resultatopgørelse og egenkapital. En stigning i DKK renten på et procentpoint vil med den nuværende låneportefølje (eksklusive swapkontrakter) betyde en negativ påvirkning på resultatopgørelsen og egenkapitalen på DKK 3,2 mio. CPH forventer at afdække renterisikoen på størstedelen af de variabelt forrentede lån i 1. kvartal 2010.

Som følge af sikring af valutakurs- og renterisikoen på USD denomineret gæld ved brug af USD/DKK swapkontrakter samt sikring af renterisikoen på både DKK og EUR denomineret gæld vil en renteændring påvirke egenkapitalen. En stigning i USD renten på et procentpoint vil med den nuværende portefølje af swapkontrakter betyde en negativ påvirkning på egenkapitalen på DKK 86,5 mio. (2008: negativ effekt på DKK 111,0 mio.), hvor et fald i USD renten på et procentpoint vil påvirke egenkapitalen positivt med DKK 92,8 mio. (2008: positiv effekt på DKK 120,2 mio.). En stigning i DKK renten på et procentpoint vil med den nuværende portefølje af swapkontrakter medføre en positiv effekt på egenkapitalen på DKK 127,7 mio. (2008: positiv effekt på DKK 126,4 mio.), hvor et fald i DKK renten på et procentpoint vil medføre en negativ påvirkning på egenkapitalen

23 Finansielle risici (fortsat)

på DKK 136,4 mio. (2008: negativ effekt på DKK 136,7 mio.). En stigning i EUR renten på et procentpoint vil med den nuværende portefølje af swapkontrakter betyde en positiv påvirkning på egenkapitalen på DKK 9,2 mio. (2008: ingen effekt), hvor et fald i EUR renten på et procentpoint vil påvirke egenkapitalen negativt med DKK 9,5 mio. (2008: ingen effekt).

Valutarisiko

Valutakursudsving vil have en beskeden indflydelse på CPH's driftsresultat, idet hovedparten af indtægterne og omkostningerne bliver afregnet i DKK. Dog vil eventuelle afdækningstransaktioner relateret til salg af kapitalandele i udenlandske virksomheder kunne få en vis effekt på driftsresultatet grundet indregning af tidligere sikringstransaktioner på egenkapitalen. Balancen påvirkes ved valutakursregulering af kapitalandele i de udenlandske virksomheder.

CPH har valgt en strategi, hvor der løbende søges afdækning af valutaeksponeringer 12 måneder frem. Valutaeksponeringen opstår primært via internationale kapitalinteresser (udbytte, konsulenthonorarer samt ved eventuelt salg), og sekundært via øvrige mellemværender i udenlandsk valuta (debitor- og kreditorbetalinger med videre).

Sikringstransaktioner

Nettodagsværdien på udestående swapkontrakter pr. 31. december 2009 er på i alt DKK -442,9 mio. (2008: DKK -262,8 mio.), hvoraf DKK 433,7 mio. kan tilskrives valutaswapkontrakter, mens den resterende del kan tilskrives renteswapkontrakter pr. 31. december 2009 (2008: Ingen udestående renteswapkontrakter).

Swapkontrakter

Swapkontrakterne er indgået med henblik på sikring af fremtidige pengestrømme i CPH's funktionelle valuta, DKK.

Der er anvendt valutaswapkontrakter til sikring af fastforrentede USD obligationslån, således at valutaeksponeringen på såvel renter og hovedstol konverteres fra faste USD betalinger til faste DKK betalinger i hele de respektive låns løbetid. Den beregningsmæssige hovedstol på udestående USD valutaswapkontrakter er på i alt USD 300 mio. pr. 31. december 2009 (2008: USD 300 mio.).

Der er anvendt renteswapkontrakter til sikring af 92 procent af CPH's variabelt forrentede Bankclub lån i henholdsvis DKK og EUR. Sikringen udgør henholdsvis DKK 800 mio. og EUR 64 mio. Dermed konverteres de variable renter til faste DKK og EUR renter. Grundet den danske fastkurspolitik over for euro har CPH besluttet ikke at sikre valutakursrisikoen på EUR lånene, da denne anses for begrænset i lånenes løbetid.

Der henvises til note 18 for yderligere oplysning om de respektive lån.

Den anførte nettodagsværdi vil blive overført fra Reserve for sikringstransaktioner til resultatopgørelsen i takt med, at de sikrede rentebetalinger finder sted. Restløbetiden på såvel valutaswapkontrakterne som renteswapkontrakterne matcher restløbetiden på de respektive lån som afdækkes.

Visse afledte finansielle instrumenter, der ikke klassificeres som sikring

Der henvises til note 10 og 11 Finansielle indtægter og omkostninger.

DKK mio.	2009	2008
Note		

24 Indbetalt fra kunder

Omsætning	**2.922,8**	3.113,5
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	**-50,8**	-56,9
I alt	**2.872,0**	3.056,6

25 Udbetalt til personale, leverandører med videre

Driftsomkostninger	**-1.405,6**	-1.493,3
Ændring i andre tilgodehavender med videre	**-16,4**	3,5
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld med videre	**101,7**	-4,7
I alt	**-1.320,3**	-1.494,5

26 Renteindbetalinger med videre

Renteindtægter med videre	**4,2**	2,9
Realiserede valutakursgevinster	**4,8**	8,3
Øvrige renteindtægter	**-**	0,3
I alt	**9,0**	11,5

27 Renteudbetalinger med videre

Renteudgifter med videre	**-170,9**	-147,7
Realiserede valutakurstab	**-1,4**	-3,2
Øvrige finansieringsomkostninger	**-109,2**	-0,4
Øvrige renteomkostninger	**-10,2**	0,0
I alt	**-291,7**	-151,3

28 Efterfølgende begivenheder

Der har ikke været væsentlige begivenheder efter balancedagen.

29 Kapitalforhold og EPS

Der henvises til afsnittet Aktierelateret information side 48-49 i ledelsesberetningen.

EPS = $\frac{\text{Årets resultat}}{\text{Antal aktier}}$	**614,3** / **7,848**	755,3 / 7,848
EPS (diluted) = $\frac{\text{Årets resultat}}{\text{Gennemsnitlige antal udvandede aktier}}$	**614,3** / **7,848**	755,3 / 7,848

Note

30 Dattervirksomheder og associerede virksomheder

Dattervirksomheder

- Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsselskab A/S, Tårnby, Danmark – 100 procent ejet af CPH
- Copenhagen Airports International A/S, Tårnby, Danmark – 100 procent ejet af CPH
- Lufthavnsparkeringen København A/S, Tårnby, Danmark – 100 procent ejet af CPH (fra 31.12.2009)

Associerede virksomheder

- Airport Coordination Denmark A/S, Tårnby, Danmark – 50 procent ejet af CPH
- NIAL Group Ltd., Newcastle upon Tyne, UK – 49 procent ejet af CPH
- Inversiones y Technicas Aeroportuarias S.A. de C.V. (ITA), Mexico D.F., Mexico – 49 procent ejet af CPH
  - Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR), Mexico D.F., Mexico – 7,65 procent ejet af ITA

Påtegninger

Koncernårsrapporten – som i henhold til årsregnskabslovens §149 er et uddrag af selskabets årsrapport – indeholder ikke årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S. Årsregnskabet for moderselskabet Københavns Lufthavne A/S er udarbejdet i en separat publikation, der kan rekvireres ved henvendelse til Københavns Lufthavne A/S, ligesom den er tilgængelig på www.cph.dk.

Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er en integreret del af den samlede årsrapport. Den samlede årsrapport, inklusive årsregnskabet for moderselskabet Københavns Lufthavne A/S, vil blive sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, hvor et kopi også kan rekvireres. Følgende påtegninger er afgivet af ledelsen og revisor til den samlede årsrapport.

På side 67 fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

Ledelsespåtegning
Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009 for Københavns Lufthavne A/S.

Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsesberetningen udarbejdes ligeledes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Koncernregnskabet og årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og selskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet står over for i henhold til danske oplysninger for fondsbørsnoterede selskaber.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 24. februar 2010

Direktionen

Brian Petersen
Adm. direktør

Peter Rasmussen
Vicedirektør

Bestyrelsen

Henrik Gürtler
Formand

Max Moore-Wilton
Næstformand

Kerrie Mather

Luke Kameron

Martyn Booth

Martin Stanley

Keld Elager-Jensen

Stig Gellert

Ulla Thygesen

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S
Vi har revideret koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen for Københavns Lufthavne A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009. Koncernregnskabet og årsregnskabet omfatter resultatopgørelse, aktiver, passiver, egenkapitalopgørelse og noter og for koncernen endvidere totalindkomstopgørelse og pengestrømsopgørelse. Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsesberetningen udarbejdes ligeledes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Ledelsens ansvar
Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med ovenfor nævnte lovgivning og oplysningskrav. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ansvaret omfatter endvidere valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Ledelsen har herudover ansvaret for at udarbejde en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse i overensstemmelse med danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Revisors ansvar og den udførte revision
Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandarder. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede samt for udarbejdelse af en ledelsesberetning, der indeholder en retvisende redegørelse, med henblik på at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af koncernregnskabet, årsregnskabet og ledelsesberetningen.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Den uafhængige revisors påtegning

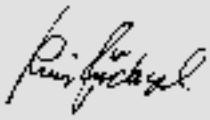
Konklusion
Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2009 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Det er vores opfattelse, at ledelsesberetningen indeholder en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og selskabets finansielle stilling, samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet står over for i overensstemmelse med danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

København, den 24. februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionsaktieselskab



Kim Füchsel
Statsautoriseret revisor



Jens Otto Damgaard
Statsautoriseret revisor

Udgivet af Københavns Lufthavne A/S

Ide og design:
Burson-Marsteller

Fotos:
Ernst Tobisch
Vilhelm Lauritzen Arkitekter
Arne V. Petersen
Lars Mikkelsen
Per Morten Abrahamsen

Produktion og tryk:
bDirect

ISSN papirform: 1901-3884
ISSN online: 1904-2558

