

CPH



Københavns Lufthavne er det gule bånd, der forbinder passagerer og flyselskaber – og bringer Skandinavien og verden sammen. I år har vi investeret i fremtiden, så rejsen fra din stue til vinduespladsen i flyet blevet endnu hurtigere. **God rejse!**



Der bor flere end fire millioner mennesker inden for en afstand af to timers transporttid fra CPH.



CPH tilbyder moderne, effektiv infrastruktur og faciliteter. Men tiden tilhører passagererne.

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 65 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.



Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6

DK-2770 Kastrup

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 25. marts 2009 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

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.

Ledelsesberetning

2008 i overblik	5
Nordeuropas førende lufthavn	7
Sammenhæng skaber vækst	10
Hoved- og nøgletal for koncernen	13
Regnskabsberetning	16
Trafik	19
Kommerciel	26
International	33
Kommentarer til øvrige regnskabsposter	36
Forventninger til 2009	40
Medarbejderforhold	43
Corporate governance	47
Risici	50
Aktierelateret information	52
Miljøforhold i lufthavnene	54

Koncernregnskab

Indholdsfortegnelse	60
Resultatopgørelse	61
Balance	62
Pengestrømsopgørelse	64
Opgørelser over indregnede indtægter og omkostninger samt egenkapitalopgørelse	65
Noter	67

Påtegninger

Ledelsespåtegning	96
Den uafhængige revisors påtegning	97

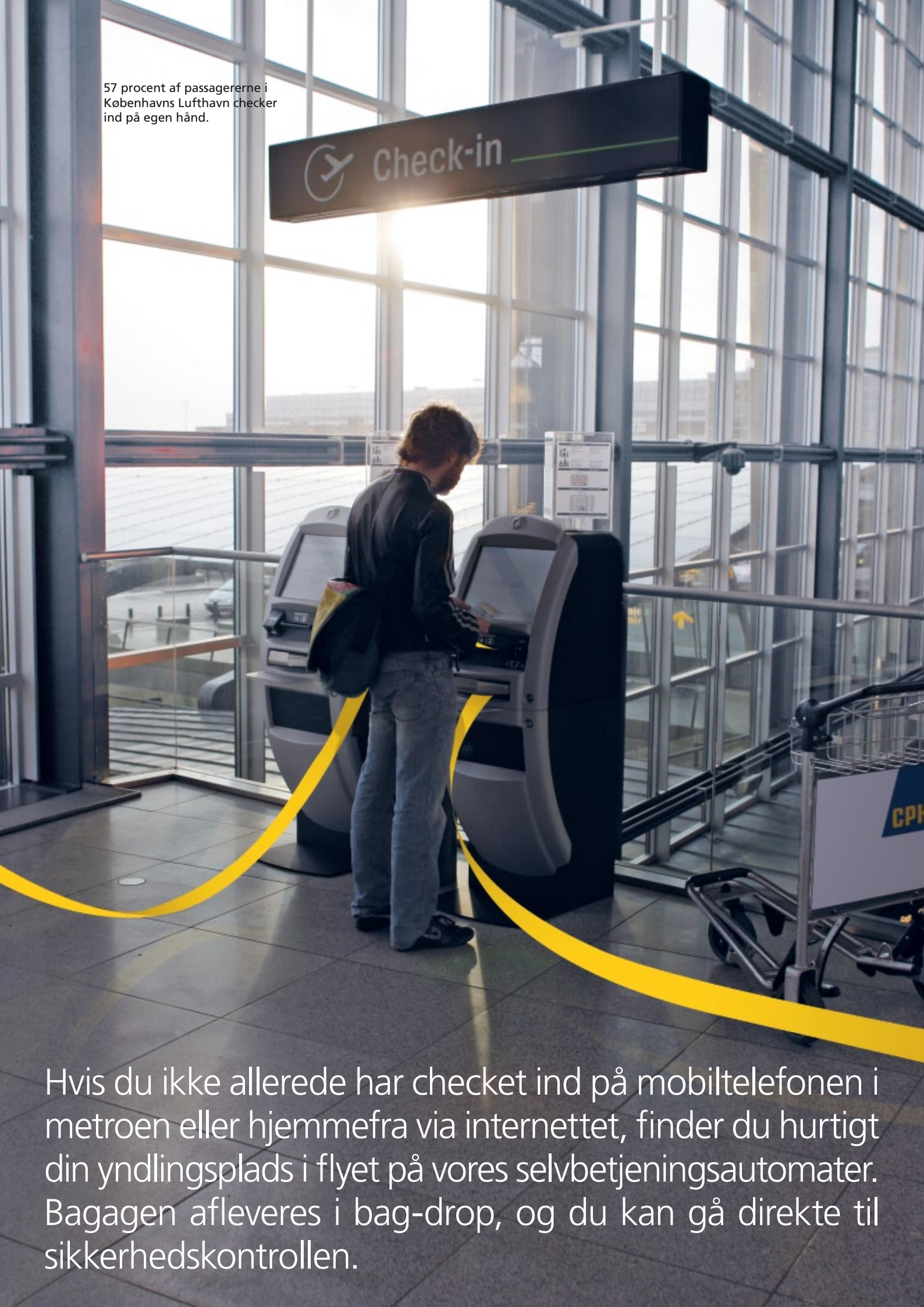
Øvrig selskabsinformation

Bestyrelse	98
Direktion	100
Koncernstruktur	101

Supplerende beretning

Hoved- og nøgletal for koncernen (dagsværdi)	102
--	-----

57 procent af passagererne i Københavns Lufthavn checker ind på egen hånd.



Hvis du ikke allerede har checket ind på mobiltelefonen i metroen eller hjemmefra via internettet, finder du hurtigt din yndlingsplads i flyet på vores selvbetjeningsautomater. Bagagen afleveres i bag-drop, og du kan gå direkte til sikkerhedskontrollen.

2008 i overblik

- Økonomisk afmatning i verdensøkonomien, ændrede rejsemønstre, konkurser og konsolideringer i flybranchen satte sit præg på 2008 for Københavns Lufthavne. Specielt i slutningen af året blev resultatet påvirket i negativ retning, blandt andet som følge af Sterlings konkurs
- Udviklingen i drift og resultat i 2008 svarer til det forventede i forhold til udmeldingen i fondsbørsmeddelelse nr. 7/2008 af 29. oktober 2008, når der tages højde for særlige forhold. Se forklarende tabel på side 74
- Passagerantallet i Københavns Lufthavn steg med 0,6 procent. Lokalt afgående passagerer steg med 0,8 procent, mens transfertrafikken faldt med 1,6 procent
- Omsætningen steg med 6,5 procent til DKK 3.113,5 mio.
- Korrigeret for særlige forhold udgør EBIT DKK 1.299,7 mio. (2007: DKK 1.285,5 mio.). EBIT udgjorde DKK 1.227,6 mio. (2007: DKK 1.430,4 mio.)
- I forbindelse med Sterlings konkurs d. 29. oktober 2008 har CPH foretaget nedskrivning af relaterede tilgodehavender, hvilket udgør en engangsomkostning på DKK 38,9 mio. Når der endvidere tages højde for effekten af den afledte nedgang i antal afgående passagerer på mellem 0,5 procent og 1,0 procent, har Sterlings konkurs haft en samlet negativ påvirkning på resultat før skat i størrelsesordenen DKK 70 mio.
- Korrigeret for særlige forhold udgør resultat før skat DKK 1.144,4 mio., svarende til et fald på DKK 62,3 mio. Faldet er primært forårsaget af øgede omkostninger til serviceforbedringer og myndighedskrav samt nedskrivninger på tilgodehavender. Resultat før skat udgør DKK 1.026,3 mio. (2007: DKK 1.351,6 mio.). Resultat før skat var i 2007 påvirket af særlige indtægter på i alt DKK 229,6 mio. vedrørende salg af internationale aktiver og en bygning
- Korrigeret for særlige forhold faldt resultat efter skat med 14,5 procent til DKK 855,7 mio. Resultat efter skat udgør DKK 755,3 mio.
- De samlede investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde i 2008 DKK 836,9 mio., hvilket er på niveau med det forventede i forhold til i fondsbørsmeddelelse nr. 7/2008 af 29. oktober 2008. Investeringsniveauet er det højeste siden bygningen af Terminal 3 i 1998 og omfatter primært bagagesorteringsfaciliteter, en ny ankomstetage på Finger C, generelle investeringer i udvidelse af ankomstkapaciteten og udvidelse af shoppingcentret
- 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. I lyset af de forretningsmæssige forventninger og behov anbefales det, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 260 mio., eller DKK 33,1 pr. aktie, fra nettoresultatet for 2008. Det forventes, at der vil blive foreslået et tilsvarende beløb som ekstraordinært udbytte i 2009



I gennemsnit har Københavns Lufthavn over 700 starter og landinger hvert døgn.

Nordeuropas førende lufthavn

2008 har været et år med drastiske forandringer i luftfartsbranchen. Økonomisk afmatning i verdensøkonomien har ændret passagerernes rejsemønstre. Vi har oplevet selskaber gå konkurs og konsolideringer i branchen. Alle disse faktorer har påvirket trafikvæksten i negativ retning i slutningen af året.

Vi ved, at vi går en tid med mange udfordringer i møde. Den økonomiske afmatning kommer til at betyde yderligere omvæltninger i branchen, og vi kan se frem til et år, der sandsynligvis byder på faldende passagertal og vigende omsætning. Det er vigtigt, at vi er godt rustet til at komme igennem en nedgangsperiode, og det er lige så vigtigt, at vi er klar til yderligere at styrke vores position, når pilen vender igen.

I en tid med mange forandringer har det større betydning end nogensinde, at CPH er omstillingsparat og handlingsorienteret, hvis uforudsete trafikale ændringer opstår. På trods af den økonomiske situation i branchen og skærpet konkurrence mellem de europæiske lufthavne er CPH godt rustet til at møde de kommende udfordringer.

Københavns Lufthavn er i dag førende på antallet af passagerer og antal ruter i Skandinavien og det nordligste Europa. For at bevare vores position som områdets trafikknudepunkt skal CPH følge med udviklingen og tilbyde de produkter, som kunderne efterspørger. CPH SWIFT er et nyt offensivt tiltag og en integreret del af den udviklingsplan, der skal sikre, at vi også fremover er en lufthavn i verdensklasse, der skaber værdi for både passagerer, flyselskaber, erhvervslivet og det øvrige samfund. Med CPH SWIFT giver vi flyselskaber adgang til nye fleksible faciliteter og halv pris på passagerafgiften. Det vil betyde nye vækstmuligheder for flyselskaberne i en presset tid og flere billige rejser at vælge imellem for passagererne.

Det er veldokumenteret, at CPH klarer sig godt i konkurrencen med andre europæiske lufthavne, men kun ved hjælp af samarbejde kan CPH opnå succes fremover. CPH's visioner og mål, der er til gavn for hele det danske samfund, kan kun nås ved en fælles indsats fra alle parter: Flyselskaber, medarbejdere, regeringen, ministerier, kommuner, organisationer med flere. Sammen kan vi skabe en lufthavn, som fortsat er den førende i Nordeuropa på antallet af direkte ruter og passagerer, hvilket vil give Danmark en konkurrencefordel over for de nordiske lande.



Brian Petersen
Administrerende direktør



Københavns Lufthavn forbinder passagerer og flyselskaber med resten af verden. Den position vil vi styrke de kommende år. Vi vil have flere mennesker til at begynde rejsen i Københavns Lufthavn og gøre det oftere. Vi vil være den bedste lufthavn i verden.

Vores mission: Vi forbinder passagerer og flyselskaber – og bringer Skandinavien og verden sammen.

Vores vision: Vi vil være verdens bedste lufthavn for passagerer og flyselskaber.

Tre strategiske mål skal gøre Københavns Lufthavn til verdensmester:

2010: Top 3 i Europa målt på passagertilfredshed

2012: 'Best in class' på omkostningsniveau

2015: 30 millioner passagerer



Terminal 1

CPH

Tid	Fern.	Fly	Til	Gate	Info
11:25	11:55	SK404	LH9159	Stockholm/Am	B3 Arriv Info
12:00	12:30	SK503	UAB411	London/Heathrow	D103 Boarding
12:05		SK1755		Posnan	C5 Closed
12:15		AEL902		Reykjavik	A14 Closed
12:15		DY904		Stockholm/Am	A12 Closed
12:15		JZ705	SK3138	Karlstad	C2 * Boarding
12:15		SK1456	LH9172	Oslo	B6 * Boarding
12:20	13:45	KL1128		Amsterdam	
12:20		SK1213	LH8008	Aalborg	A31 To gate
12:20		SK1420	TG37144	Stockholm/Am	B2 * Boarding
12:20		SK908	AC9425	Warsaw	C45 * Boarding
12:30		AY888		Helsinki	A21 To gate
12:30		DY927		Oslo	A11 To gate
12:30	15:00	PC453		Faroe Islands	A9
12:30		SK2724	LH9182	Tampere	A27

Tid	Fern.	Fly	Til	Gate	Info
12:35		SK1247		Aarhus	A34
12:45		QI407	SK8339	Bilund	
12:55		LH3083	SK3693	Munich	
13:00		NE2603		Prague	
13:00		BU218		Moscow	C30
13:10		AF1451		Paris De Gaulle	A15
13:10		IR780		Tehran	C32
13:10		SK2746		Palanga	C5
13:15		QI321	SK8311	Karup	
13:20		FI205		Reykjavik	B7
13:20		NE3805		Vienna	
13:20		QI139	SK3429	Aalborg	A25
13:25		TK1784		Istanbul	
13:35		QI623	SK3417	Bornholm	
13:40		BT427	FV4272	Riga Kalina	

Sammenhæng skaber vækst

Københavns Lufthavn er globaliseringens forpost og Danmarks ansigt udadtil. Det er et ansvar, vi står ved. Vi er det bånd, der binder passagerer, flyselskaber og alle 22.000 medarbejderne i lufthavnen sammen og sikrer, at vi arbejder i samme retning og yder vores absolut bedste for at give passagererne en god rejse.

Vores plan er enkel. Tilfredse passagerer gør lufthavnen til den mest attraktive samarbejdspartner for flyselskaberne og dermed den foretrukne adgang til det globale trafiknet. Lavere omkostninger er afgørende for flyselskaberne. Tilsammen skaber dette grundlaget for nye afgang og flere passagerer.

For at blive verdens bedste har vi derfor defineret tre konkrete målepunkter, der er de vigtigste destinationer på vores rejse til succes.

Top 3 lufthavn i Europa i 2010 målt på passagertilfredshed

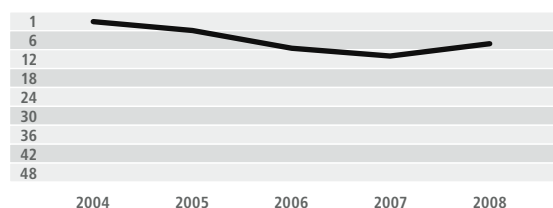
Københavns Lufthavn er passagerernes lufthavn. Derfor har vi spurgt dem, hvad vi kan gøre for at møde deres ønsker og behov. Deres svar er klart. Vi skal bruge deres tid klogt.

Uanset hvor rejsen går hen, og hvem passagererne skal møde, så er Københavns Lufthavn et sted, hvor man kan koble fra og lade batterierne op. De rejsende bestemmer selv, hvordan de vil bruge tiden. Kaffe eller kaviar, burger eller gourmet. Det er vores mål at forvandle opholdet i Københavns Lufthavn til en afslappende oplevelse. Derfor har vi ombygget og moderniseret passagerarealer på 6.800 m², herunder butikker og restauranter med tilbud for enhver smag. I 2008 har vi derudover forbedret forholdene i bagageudleveringen med to ekstra bånd, svarende til en kapacitetsforøgelse på 25 procent. Samtidig er ventetiden i check-in reduceret væsentligt for de mange, der benytter tilbuddet om selv at checke ind hjemmefra, via mobilen eller på check-in automat i lufthavnen. Også i sikkerhedskontrollen arbejdes der løbende med at reducere ventetiden gennem effektivisering og nye tiltag, således var den gennemsnitlige ventetid pr. passager for hele 2008 på blot 3½ minut.

Vi er allerede godt på vej. Københavns Lufthavn er den 7. bedste lufthavn i sin kategori i Europa. Det konkluderer

Passagertilfredshed

CPH's placering blandt 48 europæiske lufthavne



Kilde: ASQ

passagererne i en stor international undersøgelse udarbejdet af Airport Service Quality (ASQ), hvor 48 lufthavne i Europa deltager. Vi stiler efter at blive nummer et i den undersøgelse. I en anden international undersøgelse (SKYTRAX) bedømmer 8,2 mio. passagerer Københavns Lufthavn til at være den næstbedste lufthavn i Europa.

Lavere omkostninger skal gøre os til "best in class" i 2012

CPH har et mål om at være "best in class", når det gælder flyselskabernes samlede omkostninger i Københavns Lufthavn, herunder handlingomkostninger, Airport Traffic Control-omkostninger (ATC) og effektiviteten i fælles arbejdsprocesser.

Samarbejdet med flyselskaberne og de øvrige samarbejdspartnere i lufthavnen fungerer godt. Men det kan blive endnu bedre. Sammen vil vi udvikle nye og smartere arbejdsgange, så effektiviteten stiger, og omkostningsniveauet falder.

Derfor vil vi i de kommende år investere i udvikling af forhold, der skaber værdi for kunderne. Ved at tænke lufthavnen som en helhed, kan vi opnå et markant bedre produkt og et lavere omkostningsniveau til gavn for passagerer, samarbejdspartnere og CPH.

Vi leverer allerede konkurrencedygtige priser. Ifølge det uafhængige analyseinstitut Transport Research Laboratory (TRL) er CPH blandt de ti billigste storlufthavne i Europa.

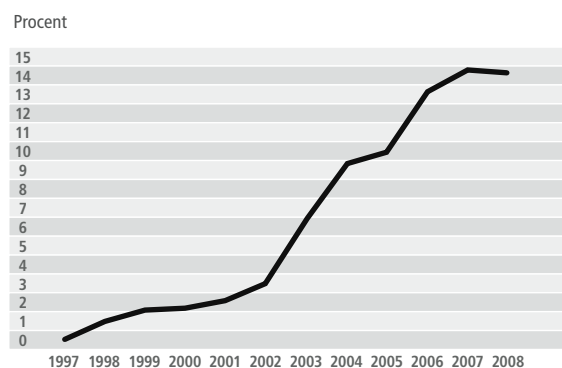
Tid	Fern. Exp.	Fly	To	Gate	Info
13:40		2N334	Linköping/Örebro		
13:45		HV2671	Tenerife	A4	
14:05		WF305	SK3174	Sandefjord	
14:10		QI143	SK3466	Aalborg	
14:10		SK1821	LH8213	Düsseldorf	B4
14:10		SK1872	JK9000	Stavanger	
14:10		SK2888	UA9332	Bergen	A8
14:10		SK458	UA9334	Göteborg	
14:10		SK759	Göteborg		
14:15		SK2889	Kristiansand		
14:15		SK408	UA9334	Stockholm/Arlanda	
14:15		SK460	UA9320	Oslo	B9
14:15		SK633	BA7896	Frankfurt	D2
14:20		SK679	LH8037	Berlin/Tegel	A6
14:25		SK649	LH8069	Hamburg	

Tid	Fern. Exp.	Fly	To	Gate	Info
14:30	15:55	8712355	Milan/Malpensa		
14:30		KL1130	Amsterdam		
14:30		TG851	Bangkok		C29
14:40		HV2735	Alicante		
14:40		LX1271	SK8505	Zürich	
14:40		RC7051	Kaliningrad		
14:45		SK1661	LH8257	München	
14:45		Q325	SK8313	Karup	
14:45		TP905	Lissabon		
14:50		QI409	SK8341	Billund	
14:50		SK1215	JK9128	Aalborg	
14:50		WF355	SK3175	Trondheim	
14:55		QI167	SK3465	Sandefjord	
14:55		SK712	BC9884	Helsinki	B19
15:00		OY144	JK9954	Tallinn	

30 mio. passagerer i 2015

Tilfredse passagerer og lave omkostninger skal føre til flere passagerer samt et øget antal flyselskaber og ruter. Derfor investerer vi fortsat i ny infrastruktur, der skal understøtte passagerstrømmen. Siden 2000 er stort set al vækst i Københavns Lufthavn kommet fra lavprisselskaberne, og i dag står selskaberne for cirka 14 procent af trafikken i Københavns Lufthavn sammenholdt med cirka 1,5 procent i 2000. Det er et klart udtryk for, at flere og flere passagerer foretrækker billigere rejser og et enklere rejseforløb. Derfor fremlagde vi i oktober 2008 vores plan for nye lavprisfaciliteter, CPH SWIFT. Flyselskaberne får adgang til nye fleksible faciliteter og halv pris på passagerafgiften med det formål at skabe nye vækstmuligheder i en tid, hvor branchen er presset af verdensøkonomien. Dette giver passagererne flere billige rejser at vælge imellem.

Lavprisselskabernes andel af den samlede trafik i Københavns Lufthavn



I 2008 har vi opgraderet og udvidet Finger C med en ekstra etage til adskillelse af ankomende og afgangende passagerer. Kvalitetsniveauet i fingeren er samtidig løftet, blandt andet gennem modernisering og udvidelse af loungeområderne, ligesom ombygningen indebærer en bedre udnyttelse af fingerens standpladser, der fortrinsvis benyttes til langdistance fly.

Da Sterling gik konkurs i efteråret 2008, mistede CPH 163 ugentlige afgang. Med løbende planlægning og en proaktiv indsats over for en række attraktive og velkonsoliderede europæiske flyselskaber blev store dele af Sterlings tidligere rutenet hurtigt planlagt genetableret. CPH forventer, at der fra sommerprogrammet 2009 vil være kommet cirka 250 nye ugentlige afgang til efter Sterlings konkurs.

Målet er at blive Nordeuropas førende trafikknudepunkt med flere end 30 mio. passagerer om året. Udfordringer i branchen og den tiltagende finanskrisi i 2008 betød dog, at antallet af passagerer blot steg med 0,6 procent til 21,5 mio. passagerer. Langt de fleste europæiske storlufthavne fulgte den samme tendens med en stigning i trafikken først på året og et fald i slutningen af året.

Danmarks ansigt udadtil

I 2008 har CPH investeret mere end DKK 800 mio. i at skabe en bedre og mere effektiv lufthavn – det højeste beløb siden opførelsen af Terminal 3 for cirka 10 år siden. Vi vil fortsat investere markant i de kommende år for at nå vores mål. Men vi har også andre forpligtelser.

Som Danmarks ansigt udadtil spiller CPH en vigtig rolle for Danmarks og regionens udvikling som internationalt trafikknudepunkt. Med flere end 22.000 medarbejdere samlet inden for et afgrænset geografisk område i over 550 virksomheder er Københavns Lufthavn en af Danmarks største arbejdspladser. Derfor engagerer vi os aktivt i udviklingen af hele Øresundsregionen.

Sammen med andre af Danmarks største virksomheder og Wonderful Copenhagen har vi indledt et samarbejde for at udbrede kendskabet til København som turistattraktion. Og vi arbejder aktivt for at gøre Øresundsregionen til Skandinaviens vækstcentrum.

Vores aktiviteter påvirker også vores omgivelser. København er i december 2009 vært for den internationale klimakonference COP 15. En stor opgave for Københavns Lufthavn, der er første stop på rejsen ind i landet for de cirka 18.000 gæster fra hele verden. CPH har som en del af sin miljøpolitik en målsætning om en reduktion i CO₂-udledningen på 21 procent i 2012 i forhold til 1990. Den væsentligste kilde til udledning af CO₂ fra CPH's aktiviteter er elforbruget, hvorfor der er selvstændigt fokus på dette med en målsætning om reduktion i elforbruget på mindst 10 procent i 2012 i forhold til 2007.

Det bliver endnu et vigtigt skridt mod at blive verdens bedste lufthavn for passagerer og flyselskaber.

I 2008 er den gennemsnitlige ventetid i sikkerhedskontrollen reduceret til 3½ minut.



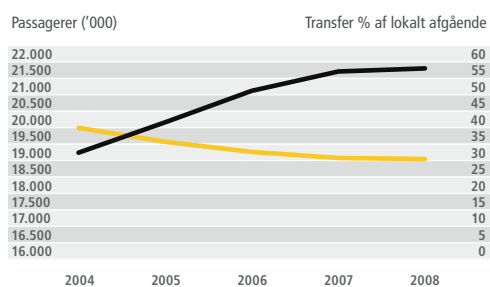
Sikkerhedschecket bliver aldrig en formalitet. Men til gengæld er det hurtigt overstået. I gennemsnit kommer passagererne gennem sikkerhedskontrollen på 3½ minut. Familiesporet gør det nemt for børnefamilierne i ferieperioderne, da de små kommer i første række.



Selv i højsæsonen kommer 98,8 procent af alle passagerer gennem sikkerhedskontrollen på under 10 minutter.

Hoved- og nøgletal for koncernen

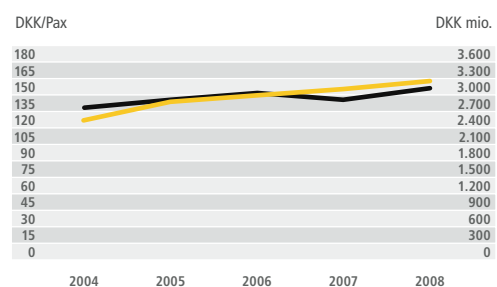
Pax (passagerer)



Passagerer

Transfer %

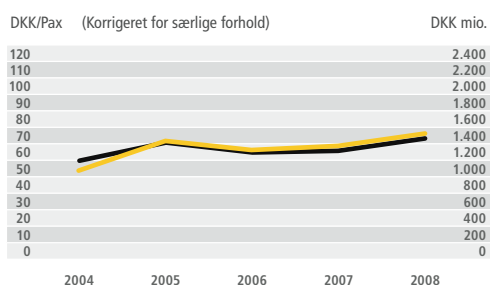
Omsætning



Omsætning/Pax

Omsætning

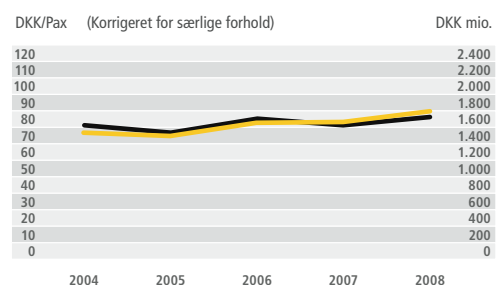
OPEX (driftsomkostninger)



OPEX/Pax

OPEX

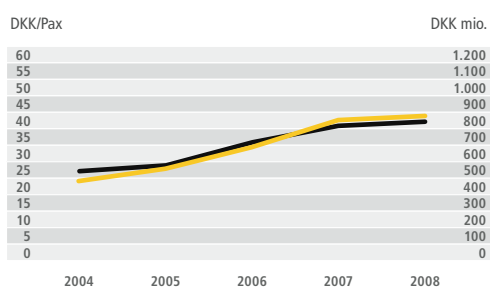
EBITDA (resultat før afskrivninger, renter og skat)



EBITDA/Pax

EBITDA

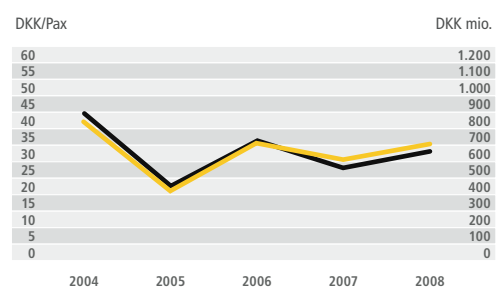
CAPEX (køb af anlægsaktiver)



CAPEX/Pax

CAPEX

FCF (frit cash flow)



FCF/Pax

FCF

CPH er et visitkort for, hvad Danmark og Skandinavien kan tilbyde. I transitområdet findes blandt andet møbelklassikere designet af Arne Jacobsen.



Hoved- og nøgletal for koncernen

	2008	2007	2006	2005	2004
Resultatopgørelse (DKK mio.)					
Omsætning	3.114	2.925	2.884	2.738	2.485
EBITDA	1.620	1.785	1.560	1.329	1.450
EBIT	1.228	1.430	1.234	971	974
Resultat af kapitalandele	-37	50	-21	89	71
Nettofinansieringsomkostninger	164	129	183	207	227
Resultat af kapitalandele og nettofinansieringsomkostninger	-201	-79	-204	-118	-156
Resultat før skat	1.026	1.352	1.030	854	818
Resultat efter skat	755	1.113	728	670	593
Balance (DKK mio.)					
Materielle anlægsaktiver	7.368	6.936	6.665	6.299	6.127
Finansielle anlægsaktiver	161	201	816	1.844	1.584
Aktiver i alt	8.069	7.650	8.058	8.553	8.340
Egenkapital	3.196	3.734	3.437	3.412	3.231
Rentebærende gæld	3.116	2.230	3.011	3.762	3.516
Investeringer i materielle anlægsaktiver	798	720	676	510	450
Investeringer i finansielle anlægsaktiver	0	0	694	103	78
Pengestrømsopgørelse (DKK mio.)					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.332	1.094	1.187	897	1.094
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-824	328	237	-609	-507
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-497	-1.620	-1.224	-581	-771
Likvider ultimo	43	32	229	30	322
Nøgletal					
EBITDA-margin	52,0 %	61,0 %	54,1 %	48,5 %	58,3 %
EBIT-margin	39,4 %	48,9 %	42,8 %	35,5 %	39,2 %
Aktivernes omsætningshastighed	0,41	0,41	0,42	0,42	0,38
Afkastningsgrad	16,1 %	19,8 %	18,0 %	14,8 %	15,1 %
Egenkapitalforrentning	21,8 %	31,0 %	21,3 %	20,2 %	18,5 %
Soliditetsgrad	39,6 %	48,8 %	42,7 %	39,9 %	38,7 %
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	96,2	141,8	92,8	85,5	71,3
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	146,3	186,9	134,4	131,1	128,6
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	407,2	475,8	437,9	434,7	399,6
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	87,1	141,8	105,3	85,4	35,6
NOPAT margin	28,6 %	42,0 %	30,8 %	27,6 %	31,1 %
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,43	0,40	0,37	0,34	0,32
ROCE	12,3 %	16,8 %	11,3 %	9,4 %	10,1 %

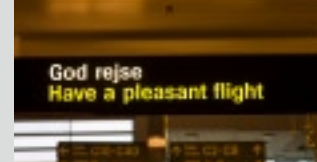
De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2005 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af de anvendte nøgletal er offentliggjort på www.cph.dk.

Der henvises til den supplerende beretning i årsrapporten på side 102 for en præsentation af hoved- og nøgletal for koncernen til dagsværdi. Den supplerende beretning er ikke revideret.

Regnskabsberetning



Rejsende med et handicap kan få assistance på turen gennem Københavns Lufthavn – fra ankomststed til flysæde eller omvendt. Falck yder assistance cirka 300 gange dagligt.



Resultatopgørelse 2008

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Omsætning	3.113,5	2.924,6	188,9	6,5%
Andre driftsindtægter	0,7	227,4	-226,7	-99,7%
Driftsomkostninger	1.886,6	1.721,6	165,0	9,6%
Driftsresultat	1.227,6	1.430,4	-202,8	-14,2%
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	-37,3	50,1	-87,4	-174,5%
Nettofinansieringsomkostninger	164,0	128,9	35,1	27,2%
Resultat før skat	1.026,3	1.351,6	-325,3	-24,1%
Skat af årets resultat	271,0	239,1	31,9	13,3%
Årets resultat	755,3	1.112,5	-357,2	-32,1%

Resultat i forhold til forventning

Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat før skat DKK 1.144,4 mio. (2007: DKK 1.206,7 mio.), svarende til et fald på 5,2 procent, hvilket er på niveau med det forventede i forhold til udmeldingen i fondsbørsmeddelelse nr. 7/2008 af 29. oktober 2008. CPH opnåede i 2008 et resultat før skat på DKK 1.026,3 mio. (2007: DKK 1.351,6 mio.).

Resultat i forhold til 2007

Koncernens omsætning er steget med DKK 188,9 mio. til DKK 3.113,5 mio. i 2008. Trafikindtægterne er steget med 3,1 procent til DKK 1.675,9 mio. Trafikindtægterne er positivt påvirket af passagervæksten på 0,6 procent og en stigning i startvægten på 4,2 procent samt den aftalte takstregulering.

Koncessionsindtægterne er steget med 10,8 procent til DKK 807,0 mio. Investeringen i tax-free butikken har øget salget pr. passager som følge af det forbedrede serviceniveau og produktsortiment. Butiksåbninger i 4. kvartal 2007 og i hele 2008 har ligeledes medvirket til væksten. Resultatet for de første ni måneder i både 2007 og 2008 har været påvirket af et større renoveringsprojekt i shoppingområdet. Januar og februar 2007 var positivt påvirket af en højere garanteret minimumsafgift pr. passager i tax-free butikken under den tidligere kontrakt. 4. kvartal 2008 har været præget af faldende passagervækst samt en afmatning i privatforbruget grundet den finansielle krise.

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, er steget med DKK 175,8 mio. svarende til 10,7 procent, når der korrigeres for særlige forhold. De eksterne omkostninger er steget med DKK 66,5 mio. svarende til 14,4 procent, hvilket hovedsagligt skyldes nedskrivninger på tilgodehavender blandt andet grundet Sterlings konkurs samt øgede omkostninger til serviceforbedringer og myndighedskrav. Afskrivninger steg med DKK 43,7 mio. svarende

Resultatopgørelse 2008 korrigeret for særlige forhold

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Omsætning	3.113,5	2.924,5	189,0	6,5%
Andre driftsindtægter	1,7	0,7	1,0	142,9%
Driftsomkostninger	1.815,5	1.639,7	175,8	10,7%
Driftsresultat	1.299,7	1.285,5	14,2	1,1%
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	8,7	50,1	-41,4	-82,6%
Nettofinansieringsomkostninger	164,0	128,9	35,1	27,2%
Resultat før skat	1.144,4	1.206,7	-62,3	-5,2%
Skat af årets resultat	288,7	205,7	83,0	40,4%
Årets resultat	855,7	1.001,0	-145,3	-14,5%

til 12,5 procent som følge af de omfattende nye investeringer. Personaleomkostninger steg med DKK 65,6 mio. svarende til 7,9 procent, der primært skyldes ansættelse af yderligere 114 medarbejdere hovedsageligt i security for at kunne efterleve skærpede EU-krav.

Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultatet af de internationale investeringer et overskud på DKK 8,7 mio., hvilket er et fald på DKK 41,4 mio. sammenlignet med 2007. Dette skyldes delvist fravær af indtægter fra HMA og reducerede indtægter fra ASUR grundet salget af disse internationale aktiver i juni 2007. Herudover er der et fald i passagerantallet i NIAL på 10,8 procent, som påvirker både trafikindtægter og kommercielle indtægter i NIAL negativt. Dette er delvist modsvaret af en stigning i antal passagerer i ASUR på 7,9 procent.

Korrigeret for særlige forhold er nettofinansieringsomkostningerne steget med DKK 35,1 mio. som følge af en højere gennemsnitlig gældsportefølje.

Koncernens resultat efter skat korrigeret for særlige forhold er i forhold til sidste år faldet med DKK 145,3 mio. til DKK 855,7 mio., hvilket er en reduktion på 14,5 procent. Dette forklares primært af den store stigning i driftsomkostninger.

Internationale regnskabsstandarder

Indvirkningen af vedtagne ændringer til de internationale regnskabsstandarder er nærmere beskrevet i note 1 Regnskabspraksis side 67-73. Ændringerne har ingen påvirkning på indregning, måling eller pengestrømmene.

Gennemgang af driften

Koncernen har valgt at gennemgå udviklingen i driften og resultatet for året med udgangspunkt i segmentafsnittene på side 19-35.

Mens du går ind i transitområdet ankommer dit fly fra sin tidligere destination. Efter klargøring er det klar til at flyve dig ud i verden til en af de 18 interkontinentale, 89 europæiske, 14 nordiske eller 7 danske destinationer, der er direkte forbindelse til fra Københavns Lufthavn.





CPH samarbejder med flere end 550 virksomheder.

Trafik

Strategi

CPH tager udgangspunkt i passagerernes ønsker og behov – og den deraf følgende efterspørgsel – for at skabe en lufthavn, der er attraktiv for de forskellige typer flyselskaber. Målet er at sikre passagererne et bredt udbud af destinationer til attraktive priser. Dette er en væsentlig forudsætning for, at Københavns Lufthavn kan fastholde og udbygge sin position som Skandinaviens største trafikknudepunkt.

Der er en stigende konkurrence mellem de internationale lufthavne, og CPH tilpasser derfor sine produkter og services til kundernes behov. Den øgede kundefokus skal sikre, at Københavns Lufthavn fastholder sin position som Skandinaviens førende lufthavn. Det skal både være muligt at flyve billigt, effektivt og hurtigt – og gerne direkte til slutdestinationen eller via gode forbindelser.

CPH har særligt fokus på at tiltrække yderligere langdistance trafik og skabe vækst i antallet af lokalt afgående passagerer. Herudover arbejdes der målrettet på at forbedre transferproduktet for at styrke Københavns Lufthavns skandinaviske førerposition og dermed være passagerernes naturlige valg.

CPH har iværksat en række initiativer og langsigtede investeringer, der vil imødekomme passagerernes og flyselskabernes behov og ønsker:

- Etablering af nye faciliteter (CPH SWIFT), der giver flyselskaber adgang til nye fleksible faciliteter og halv pris på passagerafgiften. Det vil betyde nye vækstmuligheder for flyselskaberne og flere billige rejser at vælge imellem for passagererne

- Modernisering af Finger C for at imødekomme langdistance passagerernes og flyselskabernes behov
- Et bedre transferprodukt ved at skabe mulighederne for et øget samarbejde mellem flyselskaber og øvrige leverandører til flyrejsen for derved at fastholde positionen som Skandinaviens største trafikknudepunkt
- Automatisering og effektivisering af bagagehåndtering for således at reducere flyselskabernes omkostninger

Udviklingen af rutenettet i København sker i tæt samarbejde med flyselskaberne. Det er CPH's mål at være en attraktiv samarbejdspartner både for flyselskaber med base i København, for flyselskaber, der flyver til Københavns Lufthavn, og for flyselskaber, der potentielt vil gøre det.

Markedet

Passagerernes rejse- og adfærdsmønstre er under forandring forstærket af en tid med økonomisk afmatning. Denne afmatning medfører blandt andet konsolideringer i branchen, som gør det nødvendigt, at CPH agerer hurtigt og handlingsorienteret, hvis uforudsete trafikale ændringer opstår.

Med løbende planlægning og en proaktiv indsats blev store dele af Sterlings tidligere rutenet hurtigt planlagt genetableret af forskellige flyselskaber. Norwegian Air Shuttle og Transavia valgte begge at etablere base i Københavns Lufthavn, og andre flyselskaber har tilføjet nye ruter og afgang, blandt andet easyJet, Cimber Air (Cimber Sterling), SAS, Spanair og airberlin. Genetableringen forventes at få fuld effekt fra sommeren 2009.

Stærk placering i Skandinavien

Det er en konkurrencefordel for CPH, at lufthavnen er placeret midt i Øresundsregionen. Regionen er det tættest befolkede område i Skandinavien med god infrastruktur og en høj koncentration af universiteter, forskningscentre og internationale virksomheder inden for brancher som medicin, biotek, IT og telekommunikation. En velfungerende, international lufthavn er desuden medvirkende til, at mange internationale virksomheder vælger at etablere sig i regionen, og det sætter yderligere skub i regionsudviklingen.

CPH deltager aktivt i udviklingen af regionen og har tætte relationer til danske organisationer som Wonderful Copenhagen, Copenhagen Capacity med flere, der har en fælles interesse i at promovere Danmark og Skandinavien.

Stigende konkurrence

Trods sin attraktive placering oplever Københavns Lufthavn en intensiveret konkurrence fra andre lufthavne og andre transportformer. Derfor er det vigtigere end nogensinde at markedsføre Københavns Lufthavn over for flyselskaber fra hele verden og synliggøre mulighederne for nye ruter til og fra København. CPH har et indgående kendskab til det skandinaviske marked og udarbejder 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 har løbende kontakt til eksisterende og potentielle fremtidige flyselskaber og deltager i internationale luftfartskonferencer rundt om i verden, hvor lufthavnen præsenterer ruteudviklingsmulighederne for de interesserede flyselskaber. Det stigende antal deltagere på disse konferencer er et tydeligt tegn på den skærpede konkurrence mellem lufthavnene.

CPH deltog i 2008 med delegationer på den globale ruteudviklingskonference World Route Development Forum (Routes), samt på Regional Routes konferencer i Asien og Europa. Routes er verdens største mødeforum for beslutningstagere i luftfartsbranchen.

Innovation

Københavns Lufthavn følger konstant udviklingen i passagerernes og flyselskabernes behov og fokuserer på at udvikle Københavns Lufthavn til en lufthavn, der tilbyder produkter, som er på forkant i forhold til konkurrenterne på markedet. En undersøgelse, 'Airlines on Airports', foretaget af analyseinstituttet Research for Travel blandt 55 flyselskaber viser, at selskaberne generelt vurderer Københavns Lufthavn højt blandt europæiske lufthavne, både på faciliteter og på håndteringen af selskabernes afgang og ankomster. Københavns Lufthavn scorer højest på de parametre, der er bestemmende for, hvor flyselskaberne placerer deres ruter. En god belægningsgrad i

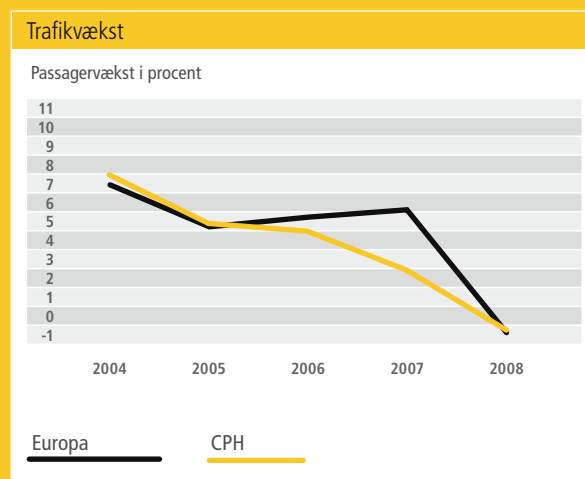
Københavns Lufthavn vurderes også højt i forhold til andre lufthavne. Infrastrukturen i og uden om lufthavnen er ekstraordinært god sammenlignet med andre europæiske lufthavne. Selskaberne har også vurderet prisniveauet i en række lufthavne. Ifølge undersøgelsen ligger Københavns Lufthavn blandt de billigste sammenlignet med andre lufthavne, så længe effektiviteten følger med. Undersøgelsen motiverer CPH til at fortsætte med samme fokus på flyselskaberne.

Udover sammenligningen af niveauet i Københavns Lufthavn kontra andre europæiske lufthavne gennemfører CPH undersøgelser blandt de selskaber, der beflyver lufthavnen. Dette værktøj bruges også til den løbende udvikling af serviceniveauet og produkter i lufthavnen.

Trafikudvikling 2008

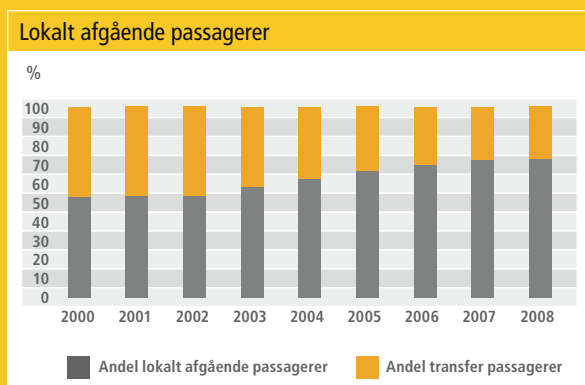
Det samlede passagertal i Københavns Lufthavn steg til 21,5 mio. i 2008, svarende til en vækst på 0,6 procent i forhold til sidste år.

Første halvår af 2008 bød generelt på positive vækstrater, selv når der korrigeres for skudår, bedre vejrforhold end i 2007 med videre. Generel økonomisk afmatning resulterede dog i negativ vækst i andet halvår af 2008. Faldet i antal passagerer blev yderligere forstærket af, at CPH's næststørste kunde, Sterling, gik konkurs i slutningen af oktober 2008.



På trods af Sterlings konkurs var der en lille vækst i lavpristrafikken i forhold til 2007, både hvad angår operationer og passagerer. Lavpristrafikken stod for over 3 mio. passagerer i 2008 og udgør fortsat over 14 procent af CPH's trafik.

I 2008 steg antallet af lokalt afgående passagerer med 0,8 procent, mens antallet af afgående transferpassagerer faldt med 1,6 procent. Væksten drives derfor fortsat af de lokalt afgående passagerer, men faldet i antallet af transferpassagerer er aftaget i forhold til de seneste år. Transferandelen faldt fra 27,8 procent til 27,3 procent i 2008.



Ny reguleringsmodel

CPH's trafikale priser er underlagt regulering af Statens Luftfartsvæsen (SLV) i form af en 'Bestemmelse om luftfart' (BL 9-15). SLV har efter høring af CPH og flyselskaberne ved udgangen af 2008 afsluttet udarbejdelsen af og udsendt en ny BL 9-15, som træder i kraft pr. 1. januar 2009, hvor også den frivillige treårige takstafale udløber.

Den nye reguleringsmodel bygger på det samme forhandlingsprincip, som den gamle model, hvor CPH og dens brugere skal forsøge at nå til enighed om pris og serviceniveau for de ydelser, som CPH leverer. Opnås der ikke enighed, fastsætter SLV priserne ved hjælp af en såkaldt fall-back model. I henhold til fall-back modellen overgår CPH i fremtiden til en indtægtsramme regulering bestående af summen af driftsomkostninger, afskrivning og regulering samt forrentning af investeret kapital fratrukket overførsel af en andel af resultatet fra det kommercielle område. Ud fra den konkurrencemæssige situation foreslog CPH en reduceret stigning i forhold til fall-back modellen. SLV godkendte forslaget med en takststigning, som blev fastsat til 4,2 procent fra 1. april 2009.

For yderligere information henvises til note 22.

Cargo

Fragtmængden i Københavns Lufthavn faldt i 2008 med 12,2 procent i forhold til året før. Faldet skyldes både de høje oliepriser først på året og den efterfølgende økonomiske krise. Det er specielt mængden af transferfragt, der er faldet. På trods af faldet udgjorde transferfragten i 2008 cirka 70 procent af den samlede fragtmængde, hvilket understreger, at Københavns Lufthavn er et trafikknudepunkt. På trods af, at fragtmængden samlet set faldt i 2008, var antallet af cargo fly stort set uændret i Københavns Lufthavn.

Også på landjorden i Københavns Lufthavns cargoområde mod øst mærkes udviklingen i form af en helt ny fragtterminal, som tager form. Det er verdens største ekspres fragtvirksomhed FedEx, der i foråret 2009 kan tage en helt ny terminal i brug. Byggeriet på i alt 2.370 m², der rummer såvel fragtterminal som kontorfaciliteter, er blevet til i et tæt samarbejde mellem FedEx og CPH.

Københavns Lufthavn arbejder desuden på at udvikle hele cargoområdet i et projekt kaldet "Cargo Village", der skal skabe konkurrencefordele for aktørerne, bidrage positivt til udviklingen af det skandinaviske erhvervsliv og derved øge trafikken. Det samlede areal er på mere end 200.000 m², og i første omgang er det intentionen at opføre 1.500 m² lager og 1.500 m² kontorer til brug for mindre og mellemstore speditører. En ny lokalplan for området forventes godkendt af Tårnby Kommune i slutningen af 2009.

Københavns Lufthavn kom ligeledes på landkortet i maj 2008, da CPH og SAS Cargo var værter for den årlige The International Air Cargo Association (TIACA) Executive Conference and Annual General Meeting, der anses for at være en af de mest betydningsfulde begivenheder i luftfragtindustrien. Cirka 200 af de førende beslutningstagere inden for luftfragtindustrien var fløjet ind fra hele verden for at deltage i konferencen.

Roskilde Lufthavn: Business aviation i København

Roskilde Lufthavn er en vigtig brik i lufthavnssystemet, som CPH består af. Ved at tage den største del af den stigning, der har været inden for business aviation – det vil sige forretningsrejser med mindre forretningsfly (business jets) – aflaster Roskilde Lufthavn ikke blot Københavns Lufthavn, men tilbyder kunderne et effektivt produkt i tråd med det, markedet efterspørger.

Det er CPH's strategi at fortsætte udviklingen af de ydelser og faciliteter, som understøtter businesssegmentet, da det er inden for dette område, at Roskilde Lufthavns smidige proces giver mest værdi. Planen er at udvikle både lufthavnsprocesser, terminalfaciliteter og områder til supporterende nichevirksomheder i takt med, at markedet for business aviation udvider sig og kan supportere disse investeringer og serviceløft.

3½ min.

- gennemsnitlig ventetid i sikkerhedskontrollen

Aktiviteter 2008

Security

CPH må i stigende grad gennemføre ændringer på sikkerhedsområdet – ofte med kort varsel – som følge af nye EU-regler og andre myndighedskrav. De mange nye tiltag medførte ansættelse af cirka 80 nye Security medarbejdere i 2008 og et øget pres på ressourcer og faciliteter, og CPH's sikkerhedskostninger er som følge heraf betydeligt højere end forudsat i taksttalen for 2006-2008.

Som noget nyt tog CPH to nye familiespor i Security i brug i slutningen af juni 2008 med det formål at give særligt børnefamilierne en roligere start på rejsen. I familiesporene tager medarbejderne sig ekstra tid til at hjælpe børn og forældre gennem check-stedet. Samtidig har det vist sig at være en gevinst for de øvrige passagerer, der kommer hurtigere og nemmere gennem sikkerhedskontrollen. Familiesporene åbnes i børnenes skoleferier.

CPH's investeringer i en central sikkerhedskontrol har betydet, at ventetiden er blevet væsentligt reduceret siden sommeren 2006. Der er løbende blevet arbejdet på at reducere ventetiden gennem effektivisering og nye tiltag, således var den gennemsnitlige ventetid pr. passager for hele 2008 kun 3½ minut.

CPH har samtidig konstant fokus på at optimere sikkerhedsprocedurerne. Foruden investeringen i nye faciliteter har CPH rekrutteret yderligere medarbejdere for at kunne opfylde kravene til såvel sikkerhed som service. Det gennemsnitlige antal ansatte på sikkerhedsområdet udgjorde i 2008 cirka 850.

Ny serviceordning for rejsende med et handicap

Den 26. juli 2008 trådte lufthavnens nye serviceordning for rejsende med et handicap (PRM-ordningen) i kraft. CPH overtog ansvaret for at levere denne service på vegne af flyselskaberne som et led i EU's beslutning, der skal sikre, at rejsende med et handicap får en god service uanset hvilket selskab, de rejser med. Omkostninger forbundet med servicen er fremover inkluderet i flyselskabernes billetpris, ligesom de er omkostningsneutrale for CPH. Serviceordningen, der i praksis varetages af Falck, er udviklet i tæt samarbejde mellem CPH, Danske Handicaporganisationer, flyselskaberne og Falck, der alle er kommet med anbefalinger til udformningen af serviceydelsen. Som led i etableringen af serviceordningen har Københavns Lufthavne i 2008 lanceret en ny sektion på hjemmesiden, hvor de rejsende kan få information om alt lige fra ankomst til lufthavnen til handicapfaciliteter og bestilling af ordningen. Falck yder assistance cirka 300 gange dagligt.

Populært at foretage check-in på egen hånd

Kigger man få år frem i tiden, vil størstedelen af lufthavnens passagerer foretage check-in på egen hånd. Det kan enten være på automat, via internettet eller på mobiltelefonen. CPH har i mange år bakket op om selvbetjenings-teknologierne for at mindske presset ved check-in pultene og imødekomme passagerernes ønsker om selvbetjening. Københavns Lufthavne har blandt andet stillet check-in automater til rådighed for de flyselskaber, der har ønsket at tilbyde passagererne en mulighed for check-in på egen hånd. I 2004 blev de første automater introduceret. I 2008 havde Københavns Lufthavn 54 automater med 27 selskaber opkoblet.



Finnair introducerede som det første udenlandske selskab mobil check-in i Københavns Lufthavn i 2008. Det er blandt andet resultatet af CPH's løbende investeringer i moderne, passagervenlige check-in teknologier, som CPH og flyselskaberne har foretaget i tæt samarbejde. Flere selskaber ventes at blive koblet op på denne teknologi i begyndelsen af 2009. De seneste tal fra 2008 viser, at 11 procent af passagererne i Københavns Lufthavn foretager check-in via internettet eller mobilen.

CPH's løbende investeringer i moderne check-in teknologier lønner sig i dag, hvor passagererne er blevet mere trygge ved selvbetjeningsteknologi. Airports Council International's (ACI) tal fra 4. kvartal 2008 viser, at 57 procent af passagererne i Københavns Lufthavn foretog check-in på egen hånd, hvor gennemsnittet i branchen lå på 39 procent.

I 2008 har Københavns Lufthavn taget initiativ til etablering af check-in automater uden for lufthavnsområdet. Foreløbig er der etableret check-in automater ved metrostationen og på Hilton Copenhagen Airport, og fremover vil der også blive etableret automater i udvalgte parkeringshuse i lufthavnen og på Københavns Hovedbanegård.

Krydstogtsæsonen 2008

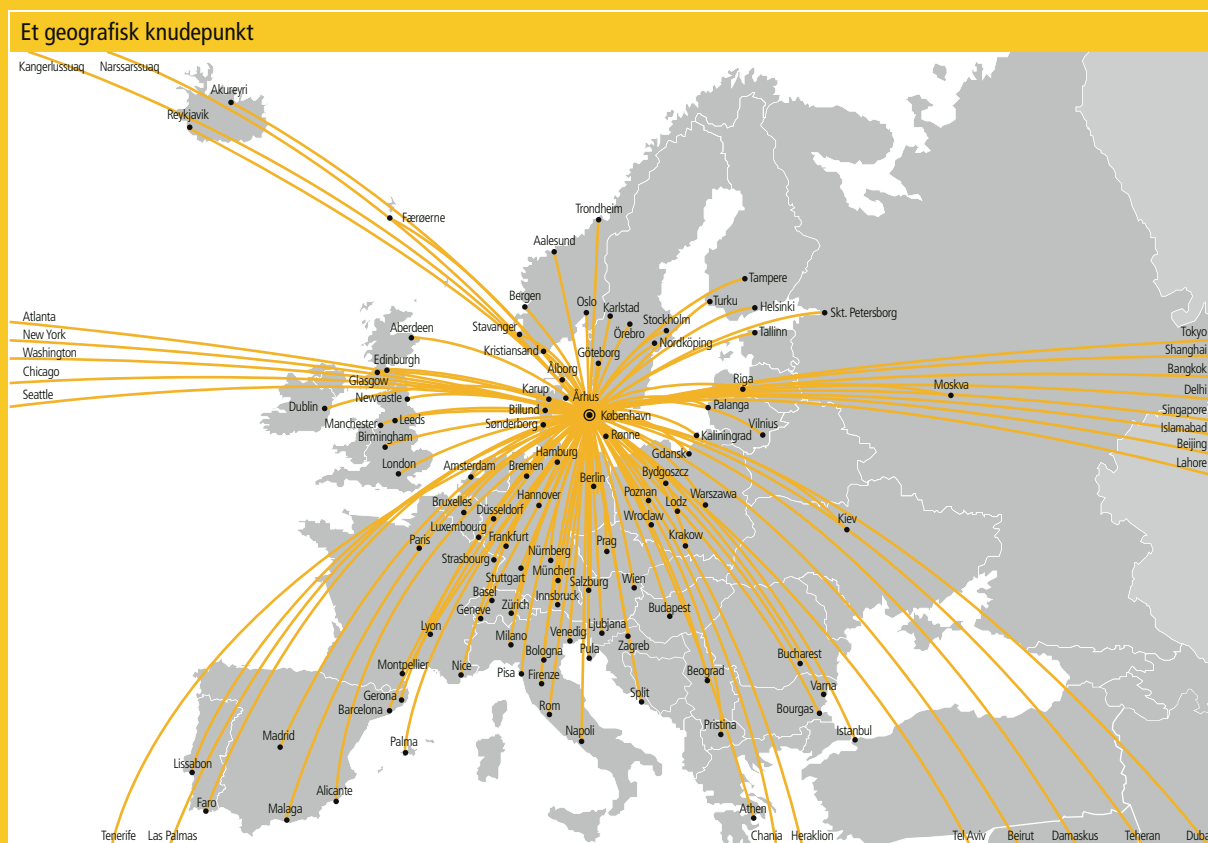
Da det første krydstogtskib lagde til kaj i Københavns Havn i midten af april 2008, var det indledningen på et rekordår for antallet af krydstogtpassagerer, der skifter fra skib til fly. Da krydstogtsæsonen blev rundet af, havde cirka 173.000 krydstogtpassagerer rejst gennem Københavns Lufthavn. Heraf oplevede 68.000 passagerer check-in faciliteterne i Hangar 145, som var i brug på de 38 største afrejsedage for krydstogtpassagerer.

Det var andet år i træk, at den nyrenoverede hangar fra krigens tid var i brug. I 2007 blev der etableret 16 nye check-in pulte og et mindre bagagesorteringsanlæg. I 2008 blev faciliteterne udvidet med et separat bagageanlæg, så kufferterne slipper for den lange tur forbi lufthavnens centrale bagageanlæg, samt nyt X-ray udstyr til screening af bagage. Det har medvirket til, at trafikafviklingen i sommeren 2008 er forløbet hurtigt og smidigt både for krydstogtpassagererne og de øvrige passagerer i terminalerne.

Forberedelserne til næste års krydstogtsæson er godt i gang. Som et led i projekterne for sommeren 2009 arbejder CPH i samarbejde med SLV og Cruise Copenhagen Network blandt andet på at få implementeret check-in faciliteter om bord på udvalgte krydstogtskibe.

Forretningsgrundlag

Indtægterne fra forretningsområdet "trafik" består af de indtægter, som flyselskaberne betaler for brug af faciliteterne i lufthavnene i København og Roskilde i form af passager-, security-, start- og opholdsafgifter samt øvrige indtægter, herunder handling og CUTE (IT-teknologi der anvendes i forbindelse med check-in). En positiv trafikvækst forudsætter en fortsat udvikling af antal flyruter og -frekvenser.



Københavns Lufthavn er knudepunkt for flytrafik til og fra Skandinavien. Lufthavnens trafikale status er forankret i placeringen som den sydligste storlufthavn i Skandinavien 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 2009. Liste over nye ruter og frekvenser findes på www.cph.dk.

Finansielle resultater 2008

Omsætning

Segmentets omsætning er steget med 3,1 procent.

Startafgifterne er steget med 5,1 procent, hvilket hovedsagligt skyldes en stigning i startvægten på 4,2 procent på trods af den finansielle krise og Sterlings konkurs samt den aftalte takstregulering på 1,0 procent pr. 1. januar 2008.

Passager- og securityafgifter er samlet steget med DKK 21,5 mio. svarende til 2,2 procent. Stigningen skyldes primært en ændring i passagersammensætning i retning af relativt flere lokalt afgående passagerer, for hvem afgiften er højere, samt en mindre stigning i passagervæksten. Stigningen er delvist modsvaret af et fald i securityafgifter pr. passager i overensstemmelse med aftalen vedrørende securityafgifter for 2006-2008 på trods af en væsentlig stigning i omkostninger til security grundet de skærpede EU-krav.

Resultat før renter (EBIT)

Resultat før renter faldt med 24,1 procent set i forhold til en vækst i omsætningen på 3,1 procent. Forholdet er primært forårsaget af nedskrivning på tilgodehaven der særligt vedrørende Sterling. Endvidere er resultat før renter negativt påvirket af øgede personaleomkostninger, der skyldes ansættelse af yderligere 80 security-medarbejdere. De øgede personaleomkostninger modsvares delvist af reducerede eksterne omkostninger som følge af effektivitetsforbedringer.

Finansielle resultater

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Omsætning	1.675,9	1.626,2	49,7	3,1 %
Resultat før renter	261,3	344,2	-82,9	-24,1 %
Segmentaktiver	5.152,9	4.794,6	358,3	7,5 %

Omsætning

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Startafgifter	517,5	492,3	25,2	5,1 %
Passagerafgifter	708,1	679,8	28,3	4,2 %
Securityafgifter	300,5	307,3	-6,8	-2,2 %
Handling	103,1	100,8	2,3	2,3 %
Opholdsafgifter/CUTE mv.	46,7	46,0	0,7	1,5 %
I alt	1.675,9	1.626,2	49,7	3,1 %

Tiden suser af sted for hele familien i transitområdet, hvor du finder legefaciliteter, restauranter og shoppingmuligheder for enhver smag. Udvalget er bredt: Fra østers og Chanel til spaghetti og hverdagstøj.



Københavns Lufthavn satte rekord
med 21,5 mio. passagerer i 2008.

I 2008 har CPH udvidet og moderniseret 6.800 m² passagerarealer, herunder butikker og restauranter med tilbud for enhver smag i tidens trend.



Kommerciel

Strategi

At opnå en placering blandt Europas bedste lufthavne kræver et nøje kendskab til, hvad passagererne forbinder med en god rejse. Ved at lytte til kunderne har CPH opnået viden om, hvad der kendetegner en god rejse til og fra Københavns Lufthavn. Forretningsmanden lægger hovedsagelig vægt på effektive faciliteter som et nemt check-in forløb, flerstrengede parkeringsmuligheder tæt på terminalerne og et hurtigt sikkerhedscheck. Den fritidsrejsende derimod giver sig god tid til opholdet i lufthavnen og ønsker et varieret udbud af shopping- og spisemuligheder og god infrastruktur til og fra lufthavnen.

I det forgangne år har de kommercielle aktiviteter primært handlet om at imødekomme og videreudvikle passagerområdet, parkeringsfaciliteter og andre kommercielle aktiviteter, så de i højere grad imødekommer de forskellige passagergrupperes behov og ønsker til en moderne lufthavn.

For at leve op til en stor del af passagerernes ønsker om et varieret varesortiment, større rummelighed i shoppingområdet og bedre lysindfald har CPH i 2008 ombygget i alt 6.800 m², hvoraf de 2.000 er nye m² ud mod standpladserne.

Således er det gennemgående passagerstrøg blevet bredere, og der er etableret store ovenlysvinduer og glasfacader. Desuden er der skabt plads til flere forretninger, som har øget valgmulighederne for passagererne.

Udover at skabe gode handelsmuligheder for passagererne er det ligeledes væsentligt for CPH, at atmosfæren og stemningen i lufthavnen afspejler dansk og skandinavisk kultur og design. Derfor sørger CPH løbende for at modernisere og forny det arkitektoniske og designmæssige udtryk, så lufthavnen fremstår som et visitkort for, hvad Danmark og Skandinavien har at tilbyde. Samtidig er den skandinaviske atmosfære med til at skabe en attraktiv lufthavn, der skaber værdi for passagererne og flyselskaberne.

Prisstrategi: Konkurrencedygtig

En væsentlig forudsætning for høj passagertilfredshed er, at CPH fortsat kan levere konkurrencedygtige priser og en bred vifte af servicedelers, der kan matche andre lufthavne og butikkerne i centrum af København. Blandt andet derfor forpligter forpagterne i Københavns Lufthavn sig kontraktligt til ikke at sælge varerne dyrere end i centrum af København. CPH foretager løbende pristjek for at sikre, at butikkerne lever op til dette løfte.



CPH har desuden valgt at have en prisstrategi om altid at ligge minimum 20 procent under den vejledende udsalgspris ved køb af parfume og kosmetik.

Markedet

Antallet og andelen af lokalt afgående passagerer, der indleder rejsen i Københavns Lufthavn, er steget gennem de seneste år, ligesom antallet af passagerer, der rejser med lavprisselskaberne, også er vokset. Butiks-, restaurant- og barkoncepter i shoppingcentret tilrettelægges og sammen sættes blandt andet med udgangspunkt i trafikudviklingen og passagerernes rejsemønstre.

Koncessionsindtægter

Shoppingcentret i Københavns Lufthavn bestod ved udgangen af 2008 af ti tax-free butikker, 71 specialbutikker/serviceenheder samt 18 restaurant- og barenheder. Uden for transitområdet havde Københavns Lufthavn ni specialbutikker/serviceenheder, en tax-free butik, fem biludlejningsselskaber samt ti restaurant- og barenheder, inklusive "Cirklen" med dagligvarebutik, fastfood-restaurant og tankstation, som findes ved motorvejstilkørslen til Sverige.

Indtægter fra tax-free salg steg med 13,4 procent i 2008. Året var det første hele driftsår for den nye tax-free forpagter Gebr. Heinemann. Fremgangen skyldes hovedsageligt, at man i perioden fra marts til maj 2007 opererede fra en midlertidig butik, mens den nye hovedbutik var under opbygning.

Indtægterne i specialbutikkerne steg med 31,3 procent, hvilket skyldes en løbende forbedring i service- og produktsortimentet hos de eksisterende forpagtere samt introduktion af nye koncepter og brands i forbindelse med udbygningen af shoppingcentret.

På restaurant- og barområdet steg indtægterne med 5,7 procent både som følge af en fremgang i lavprisrejser med mindre eller intet udbud af mad og drikke om bord og åbningen af flere nye bar- og restaurantenheder i 2008.

De kommercielle indtægter udgjorde tilsammen 44,5 procent af CPH' samlede indtægter i 2008.

Aktiviteter 2008

Shoppingcentret

CPH har en målsætning om, at tilbyde et bredt varesortiment, der passer til enhver smag. Der skal være balance i forretningskoncepterne, så passagererne har mulighed for både at handle eksklusivt og samtidig kan finde mere prisbillige alternativer. Med den seneste modernisering af shoppingsområdet er segmenteringen af forretningskoncepterne blevet mere eksplicit og synlig.

Som led i ombygningen af shoppingcentret er der i 2008 blevet etableret en række nye forretninger og restaurantkoncepter. Københavns Lufthavn introducerede nye områder i Terminal 3 på Airside (efter security) samt i Terminal 2 på Airside (efter security) ved den store tax-free shop. De nye butikskoncepter i disse områder har bragt mange førende danske og internationale brands til Københavns Lufthavn.

Nemmere at orientere sig i lufthavnen

Som led i ombygningen af shoppingområdet blev der i slutningen af 2008 etableret et nyt informationstov, som giver passagererne bedre mulighed for at orientere sig i lufthavnen. Torvet ligger i Terminal 3 umiddelbart efter sikkerhedskontrollen. På torvet er der blandt andet opført en ny, større informationsskranke med servicemedarbejdere, der står klar til at hjælpe og guide. Desuden er lufthavnens største informationstavle bestående af 16 fladskærme etableret. Det giver passagererne mulighed for nemt at få et overblik over boarding- og afgangstidspunkter selv på lang afstand.

Forud for sommeren 2008 arbejdede CPH på at forbedre og optimere skiltningen for at gøre det nemmere og mere overskueligt for passagererne at orientere sig og derudover sikre en bedre udnyttelse af kapaciteten. Desuden har det bevirket, at terminalerne er blevet mere ryddelige, og skiltningen mere strømlinet.

I front med ny trådløs teknologi

Københavns Lufthavn begyndte i 2008 arbejdet på at implementere en ny trådløs teknologi til gavn for flyelskaber og samarbejdspartnere. Den trådløse teknologi kombinerer RFID tracking (Radio Frequency Identification er en trådløs teknologi, som bruger radiobølger til at identificere mennesker og ting) med Bluetooth tracking. Det betyder, at den deltagende rejsende via mobiltelefonen sender et signal, når han/hun bevæger sig ind i en ny zone. På den måde får lufthavnen et præcist billede af, hvordan passagererne bevæger sig rundt.

DKK 299

Prisen på den billigste skjorte i Københavns Lufthavn

Teknologien skal på sigt give passagererne mulighed for at tilmelde sig en række nye gratis tjenester på www.cph.dk. Det kan blandt andet være information om, hvornår det er tid til at gå til gate eller turistinformation om destinationen. Teknologien kan samtidig bruges til at give passagererne en mere rolig og afslappende start på rejsen, fordi de rejsende får en sms, når de skal begive sig ud til gaten afhængig af, hvor de befinder sig i lufthavnen. Flyelskaberne derimod kan bruge informationerne til at mindske antallet af forsinkelser, idet de får at vide, hvor passagererne opholder sig i lufthavnen, og om de kan nå flyet.

Med i projektgruppen bag den nye teknologi sidder blandt andet IT-Universitetet, Risø DTU, BLIP Systems, Lyngsoe Systems og Københavns Lufthavn. Samarbejdspartnerne har gennem de seneste to år arbejdet på at udvikle teknologien, der er blevet testet af frivillige i 2008. Teknologien skal hjælpe CPH såvel som flyelskaber til at kortlægge passagerstrømmene for derved at forbedre lufthavnens kapacitet og betjeningen af kunderne. Teknologien forventes at blive taget i brug i løbet af 2009.

Copenhagen Airport Shopping Center Academy

Omdrejningspunktet for shoppingcentrets succes er den positive købsoplevelse hos passagererne, og derfor har det afgørende betydning, at de mange medarbejdere hos centrets forpagtere betjener passagererne i overensstemmelse med CPH's værdier. Derfor har Københavns Lufthavn udviklet uddannelsesprogrammet "Copenhagen Airport Shopping Center Academy", som en stor del af shoppingcentrets medarbejdere gennemgår. Formålet med uddannelsen er blandt andet at øge forståelsen for og håndteringen af kunder med forskellig national baggrund og købsadfærd samt øge fokus på service og salg til kunderne.

DKK 1.799

Prisen på den dyreste skjorte i Københavns Lufthavn

Metro

Københavns Lufthavn har en helt unik infrastruktur, som betyder, at passagererne nemt og hurtigt kan komme til og fra lufthavnen. De rejsende har en mulighed for at komme til centrum af København på bare 14 minutter - en transportform som mange passagerer benytter sig af. De seneste tal fra slutningen af 2008 indikerer, at 14 procent af alle internationalt lokalt afgående passagerer ankommer til lufthavnen med metroen. Metrostationens ideelle placering som en integreret del af Terminal 3 er med til at gøre rejsen fra gadedør til flysæde enkel og effektiv.

Parkering

En anden mulighed for at komme hurtigt og nemt til lufthavnen er at tage bilen. CPH arbejder løbende på at udvikle og forbedre parkeringsfaciliteterne, så de opfylder passagerernes forskellige behov. Det kan være den forretningsrejsende, der ønsker at parkere helt tæt på terminalen, eller den fritidsrejsende, der foretrækker et mere prisbilligt parkeringsprodukt. Der er parkeringspriser fra DKK 360 pr. uge afhængig af afstanden til terminalen og typen af parkeringsanlæg. Der går transitbus hver 10. – 15. minut mellem terminalerne og de parkeringsanlæg, der ikke ligger direkte ved terminalerne.

I 2007 lancerede CPH i samarbejde med Lufthavnsparkeringen København A/S (LPK), et online reservationssystem på www.cph.dk hvor passagerer kan forhåndsreservere en p-plads i lufthavnen. Passagererne kan derved sikre sig en parkeringsplads i det parkeringsanlæg og den priskategori, de ønsker. Ved online reservation får passageren desuden adgang til specielle sæsontilbud på parkering. For at endnu flere passagerer kan se en fordel i at benytte reservationssystemet, samarbejder CPH med blandt andre SAS, så de rejsende i dag kan bestille parkeringsplads som led i rejsebestillingen.

I 2008 blev der oprettet et specielt parkeringsområde for handicappede. Området er indrettet i et parkeringshus i kort afstand fra både Terminal 2 og 3 og med mulighed for assistance fra Falck. Som noget nyt kan handicap p-pladser nu også forhåndsreserveres på www.cph.dk.

CPH samarbejder med Storebælt A/S og Øresundsbron, hvor BroBizz kan bruges til nem betaling i udvalgte p-anlæg i lufthavnen.

Københavns Lufthavn havde ved udgangen af 2008 en samlet kapacitet på cirka 12.000 parkeringspladser.

Ejendomsudvikling

CPH leverer lejemål til lufthavnsrelaterede lejere inden for områderne logistik, kontor, hotel og parkering. I København er der potentiale til etablering af mere end 350.000 m² lejemål og i Roskilde mere end 40.000 m².

Visionen for den østlige del af lufthavnen er at skabe en ny logistik bydel, Airport Business Park, da området har en logistisk god beliggenhed i forhold til den eksisterende infrastruktur tæt på motorvej og Øresundsbron samt let adgang til godstog og fly. Området har derfor et betydeligt udviklingspotentiale som transportcenter i Øresundsregionen. Flere store virksomheder som FedEx, WFS, Spirit og DHL har valgt at placere sig i området.

Der er desuden mulighed for at etablere flere større kontorejendomme i lufthavnens terminalområder, alle med en central placering i forhold til tog, metro og parkeringsfaciliteter.

Lejeindtægter

Lejeindtægter består af udlejningsaktiviteter af lejemål, bygninger, 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.

Salg af tjenesteydelser med videre

Salg af tjenesteydelser vedrører primært lufthavnens hotelaktiviteter. Hilton Copenhagen Airport har i 2008 opnået hotellets historisk højeste omsætning på DKK 212,6 mio., hvilket er en fremgang på DKK 4,8 mio. I 2008 har Hilton haft stærk fokus på kvalitet, gæsteservice og kontinuitet, og der er ligeledes blevet investeret i vedligeholdelse af bygningen såvel som i et nyt stort køkken. Desuden modtog Hilton Copenhagen Airport i 2008 endnu engang prisen som "Bedste hotel i hovedstadsområdet 2008" ved Danish Travel Awards.



Forretningsgrundlag

Omsætningen i shoppingcentret og dermed indtægterne er afhængige af trafikvæksten samt af udbuddet af produkter og services tilpasset de forskellige passagerer, der rejser gennem lufthavnen. 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 reklamевirksomhed, som oftest afregnes med en procentdel af den opnåede omsætning. Desuden består indtægterne af betaling fra Hilton Copenhagen Airport, parkeringsvirksomheden, husleje, arealleje samt den nye serviceordning for rejsende med et handicap (PRM-ordningen). Se side 22 for yderligere information.

Finansielle resultater 2008

Omsætning

Omsætningen er steget med 10,4 procent i forhold til 2007 primært på grund af stigende koncessionsindtægter.

Koncessionsindtægter

Koncessionsomsætningen er steget 10,7 procent. Dette skyldes investeringen i tax-free butikken, hvilket har øget salget pr. passager som følge af det forbedrede serviceniveau og produktsortiment. Butiksåbninger i 4. kvartal 2007

og i hele 2008 har ligeledes medvirket til væksten. Resultatet for de første ni måneder i både 2007 og 2008 har været påvirket af et større renoveringsprojekt i shoppingområdet. Januar og februar 2007 var positivt påvirket af en højere garanteret minimumsafgift pr. passager i tax-free butikken under den tidligere kontrakt. 4. kvartal 2008 har været præget af faldende passagervækst samt en afmatning i privatforbruget grundet den finansielle krise.

Primært på grund af den øgede konkurrence fra den nye Metro til lufthavnen, der åbnede i september 2007, er omsætningen på parkering faldet med 3,8 procent. Nye produkter og services til parkanter er ved at blive udviklet.

Især blandt ferie- og fritidsrejsende har der været en stigende positiv modtagelse af muligheden for at forhåndsreservere en parkeringsplads via internettet.

Lejeindtægter

Stigningen i udlejning af lokaler skyldes hovedsagligt nye lejemål og i mindre grad lejereguleringer af eksisterende kontrakter.

Stigningen i udlejning af arealer skyldes nye parkeringsfaciliteter og nye kontrakter.



Salg af tjenesteydelser med videre

Hotellet har opnået en højere gennemsnitlig værelsespris i 2008 samt et bedre resultat i restaurantaktiviteterne som følge af opgraderingen af køkkenet i 4. kvartal 2007.

Øvrige indtægter er steget med DKK 34,3 mio., hvilket primært kan henføres til indtægter fra den nye serviceordning for rejsende med et handicap (PRM).

Andre driftsindtægter

I 1. kvartal 2007 solgte CPH en bygning, Kystvejen 18, hvilket medførte en engangsindtægt på DKK 114,9 mio.

Resultat før renter (EBIT)

Korrigeret for engangsindtægten i 2007 vedrørende salget af Kystvejen 18 steg resultat før renter med DKK 95,2 mio. hovedsagligt grundet investeringen i den nye tax-free butik samt åbningen af nye butikker.

Finansielle resultater

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Omsætning	1.386,5	1.255,7	130,8	10,4 %
Resultat før renter	930,9	950,6	-19,7	-2,1 %
Andre driftsindtægter	1,5	112,7	-111,2	-98,7 %
Segmentaktiver	2.711,7	2.607,6	104,1	4,0 %

Koncessionsindtægter

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Shoppingcenter	554,0	470,6	83,4	17,7 %
Parkering	196,5	204,2	-7,7	-3,8 %
Øvrige indtægter	56,5	53,9	2,6	4,8 %
I alt	807,0	728,7	78,3	10,7 %

Lejeindtægter

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Udlejning af lokaler	167,4	159,5	7,9	5,0 %
Udlejning af arealer	67,4	61,7	5,7	9,2 %
Øvrige lejeindtægter	8,3	8,5	-0,2	-2,4 %
I alt	243,1	229,7	13,4	5,8 %

Salg af tjenesteydelser med videre

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Hotelaktivitet	212,6	207,8	4,8	2,3 %
Øvrige	123,8	89,5	34,3	38,3 %
I alt	336,4	297,3	39,1	13,1 %

Mens du nyder livet i transithallen klargøres flyet til din næste rejse. Bagagen lastes, og teknikerne tjekker flyets mekaniske dele. Brændstoffet fyldes på, mens kaptajnen godkender de sidste detaljer. Flyet er klar til boarding.



CPH vil være 'best in class', når det handler om flyselskabernes samlede omkostninger i Københavns Lufthavn.



CPH har internationale ejerandele i Mexico og Storbritannien.

International

Strategi

CPH har investeret i Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR) med ni lufthavne i Mexico og Newcastle International Airport Ltd., UK (NIAL), hvor CPH gennem aktivt ejerskab bidrager med strategiske og operative kompetencer til at udvikle og drive de nævnte lufthavne. Herudover tilbydes udviklingsmæssige kompetencer til andre internationale lufthavne.

Aktiviteter 2008

CPH's internationale aktiviteter udføres gennem datterselskabet Copenhagen Airports International A/S, der har en specialiseret organisation (syv fuldtidsmedarbejdere) til at udføre de nævnte opgaver.

Igennem hele 2008 har International intensiveret støtten til ledelsen i de associerede selskaber i Storbritannien og Mexico på både strategisk og operationelt niveau og vil fortsat have skarpt fokus på udviklingen i Newcastle og ASUR i 2009.

Gennem 2008 fortsatte CPH leverancen af rådgivningsydelser til opførelsen af to nye lufthavne i Oman i samarbejde med COWI-Larsen. Herudover har International leveret rådgivningsydelser på markedsvilkår til Macquarie koncernen i forbindelse med lufthavnsprojekter.

Mexico

CPH ejer 49 procent af Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S.A. de C.V. (ITA). Selskabet har status som strategisk partner med særlige rettigheder og forpligtigelser vedrørende driften af ASUR. ITA ejer 7,65 procent af ASUR. CPH's indirekte ejerskab af ASUR er derfor 3,75 procent.

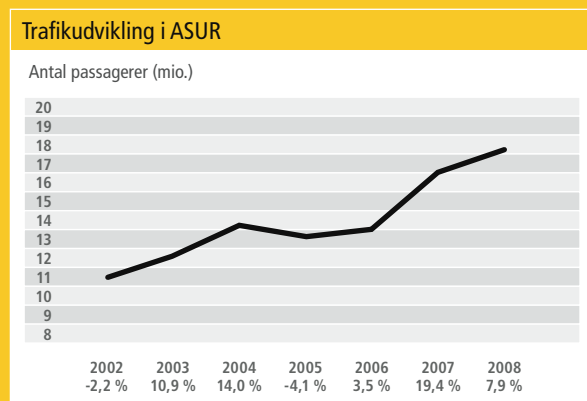
ASUR har i en 50-årig koncessionsperiode indtil 2048 ret til at drive og udbygge en gruppe på ni lufthavne beliggende i den sydøstlige del af Mexico. Området tiltrækker mange internationale turister på grund af kulturrigdom, arkæologiske attraktioner og ikke mindst den caribiske kyststrækning, hvor blandt andre de populære turistdestinationer Cancún og Cozumel ligger.

De ni ASUR lufthavne i Mexico



Trafikudvikling

Siden CPH indtrådte som partner i ASUR, er trafikken vokset tilfredsstillende. Siden 1998 er antallet af passagerer i de ni lufthavne vokset fra 9,8 mio. om året til 17,8 mio. i 2008, hvilket er en gennemsnitlig årlig vækst på 6,1 procent.



I 2008 fortsatte udbygningen af hotel kapaciteten i Cancún og Cozumel regionen og var sammen med en svækkelse af den mexicanske peso over for USD samt en omprioritering af rejsemål for amerikanske turister medvirkende til stærk vækst i den internationale trafik i ASUR. Indenrigstrafikken var i årets første måneder positivt påvirket af vækst i lavpristrafikken. Påvirkningen fra finanskrisen og dårlig økonomi hos de mexicanske flyselskaber har dog vendt denne udvikling til et fald i årets sidste måneder. Samlet set steg antallet af passagerer sammenlignet med 2007 med 11,3 procent for den internationale trafik og med 3,8 procent for indenrigstrafikken. Den totale stigning i antallet af passagerer var 7,9 procent sammenlignet med året før.

Drifts- og kapacitetsudvikling

Siden CPH's indtræden i ASUR er der gennemført omfattende renoveringer og udbygninger i hovedparten af de ni lufthavne med det formål at øge kapaciteten samt styrke serviceniveauet og det kommercielle udbud i lufthavnene. I 2008 har fokus været på at bygge en startbane nr. 2 i lufthavnen i Cancún.

Kommerciel udvikling

CPH har i samarbejde med ASUR's ledelse arbejdet målrettet mod at øge de kommercielle indtægter. Gennem udskiftning og forbedring af de kommercielle koncepter, introduktion af internationale operatører på nye kommercielle vilkår samt bedre udnyttelse af lufthavnens arealer til kommercielle formål har ASUR forøget de kommercielle indtægter betragteligt. De kommercielle indtægter i 2008 udgør 30,4 procent af de samlede indtægter mod cirka 9,0 procent i 2000. Åbningen af Terminal 3 i Cancún Lufthavn i 2007 har givet endnu et betydeligt løft i niveauet for de kommercielle indtægter. Således steg de kommercielle indtægter fra 2006 til 2008 med gennemsnitlig 31,8 procent.

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.

Newcastle International Airport (NIAL) har gennemgået en turnaround-proces med fokus på omstrukturering og tilpasning af omkostningerne, forbedrede kapacitets- og passagerforhold, trafikvækst samt indtjening inden for det kommercielle område. Dette har medført en markant forbedring af EBITDA.

I 2008 har udviklingen i NIAL været præget af generel økonomisk afmatning i Storbritannien i årets første måneder samt den finansielle krise i årets sidste måneder, som har forværret den nedadgående trend. Således faldt EBITDA i NIAL fra GBP 31,6 mio. i 2007 til GBP 30,4 mio. i 2008.

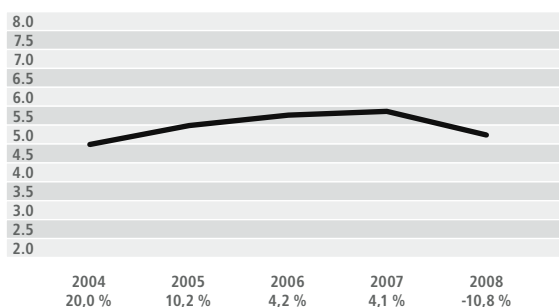


Trafikudvikling

I 2008 var flytrafikken specielt i de regionale lufthavne i Storbritannien negativt påvirket af en række faktorer. Regeringen forhøjede i 2007 en skat på flybilletter, økonomien var i de første måneder af året præget af faldende huspriser, der skete en konsolidering i charterbranchen, hvilket resulterede i lavere udbud, og i årets sidste måneder ramte finanskrisen Storbritannien. Dette påvirkede trafikken i NIAL kraftigt, og således faldt antallet af passagerer med 10,8 procent i forhold til 2007. Denne udvikling var specielt drevet af indenrigstrafikken og chartertrafikken, som faldt med henholdsvis 10,0 procent og 14,8 procent. Udenrigstrafikken var på trods af det første fulde år med ruten til Dubai ligeledes stærkt påvirket og faldt således med 11,1 procent i forhold til 2007.

Trafikudvikling i NIAL

Antal passagerer (mio.)

**Kommerciel udvikling**

Som i de foregående år har CPH og NIAL i 2008 fokuseret på forbedringer inden for de vigtigste kommercielle forretningsområder: Parkering, tax-free salg, restaurationsdrift og specialbutikker. Således åbnede en ny "walk-through" tax-free butik i sidste halvdel af 2008. Der er foretaget justeringer og forbedringer på de andre områder.

Disse tiltag har, på trods af faldet i antallet af passagerer, medvirket til, at det lykkedes at opnå en stigning i de samlede kommercielle indtægter fra GBP 27,7 mio. i 2007 til GBP 28,9 mio. i 2008.

Finansielle resultater 2008

Omsætningen er steget med 19,8 procent som følge af højere konsulentindtægter fra ITA og øvrige projekter, som delvist er modsvaret af et lavere performance-baseret honorar fra NIAL.

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.

EBIT

EBIT er faldet med DKK 100,2 mio. hovedsagligt på grund af salget af aktier i HMA og salget af de direkte og en del af de indirekte ejede aktier i ASUR i juni 2007, som resulterede i en engangsindtægt på DKK 114,7 mio. Dette er delvist modsvaret af højere konsulentindtægter samt lavere personaleomkostninger. De højere konsulentindtægter skyldes flere konsulenttydelser til ITA. Faldet i personaleomkostninger skyldes en reduktion i antallet af medarbejdere fra 12 til 7 som følge af CPH's internationale strategi.

Finansielle resultater

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Omsætning	51,1	42,7	8,4	19,8 %
Andre driftsindtægter	-1,0	114,7	-115,7	-100,9 %
EBIT	35,4	135,6	-100,2	-73,9 %
Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder	-37,3	50,1	-87,4	-174,5 %
Resultat før renter	-1,9	185,7	-187,6	-101,0 %
Segmentaktiver	0,0	1,7	-1,7	-100,0 %
Kapitalandele i associerede virksomheder	158,3	199,8	-41,5	-20,8 %

Resultat af kapitalandele efter skat

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
NIAL, ITA, ASUR, HMA mv.	-37,3	50,1	-87,4	-174,5 %
Total	-37,3	50,1	-87,4	-174,5 %

Resultat af kapitalandele efter skat

Faldet i resultat af kapitalandele efter skat skyldes hovedsageligt effekten af ændrede skatteregler i UK (engangsomkostninger på DKK 46,0 mio. i 2008) samt fravær af indtægter fra solgte aktier i ASUR og HMA i juni 2007.

Kommentarer til øvrige regnskabsposter

Nettofinansieringsomkostninger

Nettofinansieringsomkostninger				
DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Renter	170,6	147,9	22,7	15,3 %
Kursreguleringer mv.	-6,1	-18,6	12,5	67,2 %
Øvrige	-0,5	-0,4	-0,1	-25,0 %
I alt	164,0	128,9	35,1	27,2 %

Stigningen i renteomkostninger skyldes primært en højere gennemsnitlig gældsportefølje.

Kursreguleringer i 2008 relaterer sig til en mindre nettogevinst på valutaterminsforsætninger. Den forholdsvis større nettogevinst i 2007 skyldtes hovedsageligt afvikling af renteswaps i forbindelse med indfrielse af tilknyttede lån.

CPH's bestyrelse er forpligtet til at have kreditvurderingen "investment grade" hos Standard & Poor's.

CPH er i gang med at refinansiere sin kortfristede gæld og har allerede udpeget fire banker gennem et underskrevet mandadbrev. Det forventes, at refinansieringen kan gennemføres inden udgangen af 1. kvartal 2009.

Pengestrømsopgørelse				
DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Pengestrømme fra:				
Driftsaktivitet	1.332,1	1.094,3	237,8	21,7 %
Investeringsaktivitet	-824,0	328,0	-1.152,0	-351,2 %
Finansieringsaktivitet	-496,8	-1.619,9	1.123,1	69,3 %
Nettopengestrømme	11,3	-197,6	208,9	105,7 %
Likvider pr. 1. januar	31,8	229,4	-197,6	-86,1 %
Likvider pr. 31. december	43,1	31,8	11,3	35,5 %

Skat af årets resultat

Skat af årets resultat udgør DKK 271,0 mio. Den effektive skatteprocent er beregnet til 25,5 procent.

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Stigningen i pengestrømme fra driftsaktivitet skyldes hovedsageligt udskydelse af betaling af skat for 2008 samt en stigning i aktiviteter.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde i 2008 DKK 836,9 mio. Investeringsniveauet er det højeste siden bygningen af Terminal 3 i 1998 og omfatter primært bagagesorteringsfaciliteter, en ny ankomstetage på Finger C, generelle investeringer i udvidelse af ankomstkapaciteten og udvidelse af shoppingcentret.

CPH har i 2008 modtaget udbytte fra investeringer i associerede virksomheder på DKK 10,4 mio.

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet

Finansieringsaktiviteten relaterer sig til udbetalte udbytter med fradrag af nettoprovener af gæld med kort løbetid.

Likvider

Pr. 31. december 2008 udgjorde uudnyttede kreditfaciliteter DKK 517,7 mio.



Egenkapitaludvikling

DKK mio.	2008	2007	Udv.	Pct.
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	3.734,3	3.436,8	297,5	8,7 %
Årets resultat	755,3	1.112,5	-357,2	-32,1 %
Valutakursreguleringer af kapitalandele i associerede virksomheder	-12,3	161,5	-173,8	-107,6 %
Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner og aktuarmæssige gevinster/tab mv.	18,5	9,3	9,2	98,9 %
Regulering af værdipapirer	0,0	-0,9	0,9	100,0 %
Værdireguleringer på sikringstransaktioner i forbindelse med salg af investeringer i associerede virksomheder overført til andre driftsindtægter i resultatopgørelsen	0,0	-39,2	39,2	100,0 %
Værdireguleringer på sikringstransaktioner	47,7	107,7	-60,0	-55,7 %
Skat af poster indregnet direkte på egenkapitalen	-11,9	-27,0	15,1	55,9 %
Udbetaling af udbytte	-1.336,1	-1.026,4	-309,7	-30,2 %
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	3.195,5	3.734,3	-538,8	-14,4 %

Året der gik



Store rejsedag

For at markere sommerens begyndelse – og dermed lufthavnens travleste periode – afholdt CPH sammen med SAS, Sterling, Star Tour og Thomas Cook "Store rejsedag" den 23. juni 2008. Udover at dagen havde et informativt formål og blandt andet skulle give passagererne gode råd til en hurtigere og smidigere rejse, bød "Store rejsedag" også på underholdning og overraskelser. Sommeren 2008 var en rekordsommer med over seks millioner passagerer i juni, juli og august måned.



CPH og FedEx indgår samarbejdsaftale

I juli måned 2008 indgik CPH en aftale med verdens største ekspres fragtvirksomhed, FedEx, om at opføre en fragtterminal og et kontorhus skræddersyet til FedEx. Partnerskabet er et led i lufthavnens strategi om at investere i projekter, der skaber værdi for kunderne, og sikrer et bedre produkt udformet specielt til kunden. Samarbejdet med FedEx løber frem til og med år 2023 med mulighed for forlængelse.



Metroen fylder 1 år

Metrostationen Københavns Lufthavn kunne i oktober 2008 fejre 1 års fødselsdag. Med en transporttid på 14 minutter fra Nørreport til Lufthavnen er Metroen en hurtig og bekvem transportløsning til og fra centrum af København. 14 procent af de lokalt afgående passagerer ankommer til lufthavnen med metroen, og det tal er støt stigende.

Flere billige flybilletter

I oktober 2008 offentliggjorde CPH et nyt koncept, CPH SWIFT, der skal give flyselskaberne nye fleksible faciliteter og halv pris på passagerafgiften. Det vil betyde nye vækstmuligheder for selskaberne i en presset tid og flere billige billetter at vælge imellem for danskere, der ønsker et mere effektivt rejseforløb. Første spadestik til CPH SWIFT blev taget i begyndelsen af 2009, og de første passagerer forventes at kunne flyve billigt og enkelt på sommerferie fra CPH SWIFT i sommeren 2010.



Vellykket krydstogtsæson

Da krydstogtsæsonen blev rundet af i oktober 2008 havde cirka 173.000 krydstogtpassagerer rejst gennem lufthavnen, hvoraf cirka 68.000 passagerer oplevede check-in faciliteterne i Hangar 145. Forud for krydstogtsæsonen 2008 blev faciliteterne i krydstogtterminalen udvidet med et separat bagageanlæg og nyt X-ray udstyr til screening af bagage. Forberedelserne til næste års sæson er allerede godt i gang, og der arbejdes intensivt på at få implementeret check-in faciliteter om bord på udvalgte krydstogtskibe.

Topmøde i Danmark om luftfragt

I midten af maj 2008 mødtes 200 af verdens førende beslutningstagere inden for air cargo industrien til den anerkendte TIACA-konference, som SAS Cargo og Københavns Lufthavne var værter for. Den betydningsfulde konference var et vigtigt led i lufthavnens strategi om at videreudvikle cargoområdet i tæt samarbejde med kunderne.



Europas mest effektive

København har igen Europas mest effektive lufthavn. Den internationale organisation Air Transport Research Society (ATRS) har for fjerde gang kåret Københavns Lufthavn som den mest effektive i Europa.

Forventninger til 2009

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2009 forventes et fald i det samlede antal passagerer. Reetableringsfasen efter Sterlings konkurs forventes at have negativ effekt på antallet af passagerer for 1. halvår 2009, og den nuværende finansielle krise forventes at have en negativ effekt for hele året.

Faldet i antal passagerer forventes at få negativ effekt på omsætningen. Driftsomkostningerne forventes holdt på samme niveau som i 2008 på grund af fokuseringen på effektivitet, mens afskrivningerne forventes at stige på grund af CPH's store investeringsprogrammer i de senere år. Finansieringsomkostningerne forventes desuden at stige som følge af et højere gennemsnitligt gældsniveau. På baggrund af de samlede forventninger forventes resultat før skat at blive lavere end i 2008, når der tages højde for særlige forhold.

Investeringerne forventes også i 2009 at være på et meget højt niveau. På trods af de finansielle udfordringer i 2009 har CPH besluttet at investere et betydeligt beløb i henhold til en kommercielt fleksibel investeringsplan til gavn for luftfartsselskaberne og passagererne.

Forventningerne for 2009 betragtes som mere usikre end normalt på grund af den finansielle krise.

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 50-51.

I fremtiden får du flere billige billetter og et øget antal destinationer at vælge imellem. Med **CPH SWIFT**, der forventes at stå færdig i 2010, bliver rejseforløbet enkelt og effektivt for både passagerer og flyselskaber.



CPH SWIFT tegnes af Vilhelm Lauritzen Arkitekt, ligesom den første lufthavnsterminal blev det i 1939. Derved bliver lufthavnens stil og historie ført videre i tidssvarende arkitektur.

Hvis du har brug for hjælp er det nemt at få øje på de "grønne hjælpere", der står klar til at gøre din rejseoplevelse endnu bedre. Vi hjælper gerne, hvis du har brug for en hånd til at guide dig gennem check-in på automaten eller, hvis du ikke kan finde det, du søger.



CPH's "grønne hjælpere" står klar til at hjælpe og guide passagererne i terminalerne.



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 takt med CPH's forretningsmæssige mål og udfordringer.

En god leder planter frø til stor arbejdsglæde og engagement hos medarbejderne. Derfor har CPH en vision om proaktivt og konstruktivt at udfordre og støtte CPH's ledere i at realisere det forretningsmæssige mål og derved skabe et CPH med stor medarbejdertilfredshed.

Kulturrejse

I 2008 har CPH implementeret fire nye værdier, der er det fundament, som virksomhedskulturen skal bygge på fremover. Værdierne skal sætte kursen i hverdagen, så medarbejderne er bevidste om og arbejder ud fra en fælles forståelse, der på sigt skal bringe CPH tilbage blandt verdenseliten.

Værdiprogrammet er med succes blevet implementeret i flere tempi og konkretiseret på afdelingsniveau, og værdierne indgår ofte i medarbejdernes sprogbrug i hverdagen.

Værdierne er kundefokus, respekt, ansvarlighed og værdiskabende - i hverdagen kaldet KRAV.

Værdierne er udsprunget af en intern kulturrejse, der begyndte i marts 2008. Formålet med kulturrejsen eller forandringsprocessen er blandt andet at understøtte og udbrede virksomhedens strategi i organisationen gennem medarbejderinvolvering. Samtidig er forandringsprocessen med til at skabe grobund for en ny organisationskultur, som gennemføres i tæt dialog mellem ledelsen og medarbejderne. Kulturrejsen tog afsæt i 10 workshops, hvor i alt 800 medarbejdere og ledere på alle niveauer debatterede virksomhedskulturen på godt og ondt. Med udgangspunkt i de mange workshops blev der udviklet et katalog over værdihistorier, der skabte grobund for CPH's fire KRAV-værdier, som blev introduceret i juni 2008.

Kulturrejsen har fået navnet 'One Team One Dream', der symboliserer rejsen, der skal bringe CPH tættere på visionen om at blive verdens bedste lufthavn for passagerer og flyselskaber.

one
team
one
dream



Medarbejderudvikling og medarbejdertilfredshed

I de sidste to år har CPH gennemført en medarbejdertilfredshedsundersøgelse efter et nyt koncept, der sikrer, at undersøgelsens resultater udgør en integreret del af strategiarbejdet. CPH vil i de kommende år arbejde på at styrke tilfredsheden blandt medarbejderne yderligere.

CPH arbejder systematisk med undersøgelsens resultater i alle grene af virksomheden for yderligere at få implementeret ændringer og øget medarbejdertilfredsheden.

CPH ønsker fortsat at være en attraktiv arbejdsplads med engagerede, ansvarlige og ambitiøse medarbejdere. Målet er at skabe en forretningsorienteret kultur drevet af et innovativt samarbejde med virksomhedens samarbejdspartnere. CPH ønsker at tiltrække de bedste medarbejdere, løbende at udvikle deres kompetencer samt at udvikle og fastholde talenter.

Der er endvidere en politik for medarbejderudviklingssamtaler, hvor medarbejderen har mulighed for i en

struktureret form at drøfte trivsel og udvikling med sin nærmeste leder.

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 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 forbun-



det med ventetid på diagnose og behandling. Herudover tilbyder virksomheden gratis anvendelse af moderne motionsfaciliteter og deltagelse i en række motionsarrangementer og andet, som kan opmuntre den enkelte til at leve et sundt og aktivt liv.

Lige efter årsskiftet blev lufthavnen røgfri for passagererne indendørs. Rygefaciliteterne for medarbejderne inden for lufthavnens område med høje sikkerhedsrestriktioner er dog stadig bevaret, idet størstedelen af medarbejderne ikke umiddelbart har mulighed for at gå udendørs. Der tilbydes gratis rygestopvejledning til alle medarbejdere.

Intern kommunikation

CPH lægger vægt på kommunikationen til medarbejderne, som primært formidles gennem CPH Intranet og nyhedsbrevet ZOOM. I 2008 har CPH iværksat en række tiltag for at forny kommunikationen og i højere grad involvere medarbejderne. For at få medarbejderne i tale på en ny måde har CPH blandt andet indført en CPH webblog, hvor ledelsen blogger om begivenheder, nye værdier eller andre

aktuelle tiltag. Medarbejderne kommenterer efterfølgende på indlæggene og giver deres besyv med til fordel for kollegaer og ledelsen. Bloggen er et godt eksempel på den mere åbne og direkte dialog mellem ledelse og medarbejdere, der i stigende grad præger virksomheden. Der er også foretaget andre kommunikationsmæssige tiltag for at forny kommunikationsstilen og inddrage medarbejderne. Blandt andet bruges dynamiske videoer med det formål at gøre kommunikationen mere humoristisk, nærværende og letforståelig.

Den overordnede strategi med den interne kommunikation er at sikre et højt informationsniveau, der øger medarbejdernes viden og forståelse for virksomheden. En god forståelse af virksomhedens mål stimulerer den enkeltes motivation og medvirker til at gøre medarbejderne til gode ambassadører for virksomheden.

Transitområdet har tilbud til alle. Mens ungerne leger eller spiller videospil i børneområdet, kan du slappe af i hvileområdet, reflektere over tilværelsen i "Silent Lounge" eller tjekke de sidste mails fra kontoret gennem lufthavnens trådløse netværk.



Det nyrenoverede legeområde har legetøj til de små børn og videospil til de lidt større børn.



Ny trådløs teknologi skal sikre CPH og flyselskaberne en endnu bedre betjening af passagererne.

Corporate governance

Selskaber noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S skal forholde sig til anbefalingerne fra Komiteen for god Selskabsledelse i Danmark ved anvendelse af "følg eller forklar"-princippet og EU's initiativer inden for corporate governance.

Corporate governance redegørelse

I det følgende redegøres for hvordan CPH forholder sig til de enkelte hovedafsnit i Komiteens anbefalinger.

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.

Aktionæernes 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. Selskabet offentliggør særskilt en præsentation i forbindelse med offentliggørelsen af årsrapporten. Denne præsentation er tilgængelig på selskabets hjemmeside. Endvidere er CPH's 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

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 rapportering til bestyrelsen følger bestyrelsens instruks til direktionen, der også gennemgås en gang årligt.

Bestyrelsens sammensætning

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

CPH har en målsætning om at reducere CO₂ udledningen 21 procent i 2012 i forhold til 1990.



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

Efter Macquarie Airports' køb af 53,4 procent af aktiekapitalen i CPH og det efterfølgende valg af fem Macquarie repræsentanter til CPH's bestyrelse i januar 2006 udgøres selskabets bestyrelse af disse medlemmer og af formanden, der er uafhængig, samt af de tre medarbejdervalgte medlemmer.

I valget af bestyrelsesmedlemmer har Macquarie Airports som hovedaktionær været opmærksom på anbefalingerne fra Komitéen for god selskabsledelse og 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 bestyrelsesmedlemmers særlige kompetencer, hvilket fremgår ved indstilling af nye bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsen er særligt opmærksom på, at de øvrige aktionærers interesser varetages på lige fod med majoritetsaktionærers.

Selskabet har ikke en fast aldersgrænse for bestyrelsesmedlemmer. Aldersgrænsen beror på en konkret vurdering. I februar 2009 havde bestyrelsen en gennemsnitsalder på 49 år, som spændte fra 35 år til 66 år. Alle generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer vælges for et år ad gangen. Formanden og næstformanden vælges direkte af generalforsamlingen hvert år.

Bestyrelsen har nedsat fire udvalg: Et strategiudvalg, et udvalg vedrørende revision og corporate governance, et HR-udvalg og et udvalg vedrørende sikkerhed, miljø og helbred. Kommissorium for de enkelte udvalg og sammensætning af udvalgene er beskrevet på selskabets hjemmeside under Investor/Corporate Governance.

Udvalgene har i 2008 afholdt følgende antal møder: Strategiudvalg (ni møder), Udvalg vedrørende revision og corporate governance (seks møder), HR-udvalg (et møde) og Udvalg vedrørende sikkerhed, miljø og helbred (to møder).

Bestyrelsen foretager årligt en selvevaluering. Evalueringen sker på baggrund af de forventede bidrag til bestyrelsesarbejdet, som de enkelte bestyrelsesmedlemmer har fremlagt. Bestyrelsen evaluerer direktionen i forhold til direktionens incitamentsprogram. Derudover evalueres direktionen løbende af bestyrelsesformanden.

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 for direktionen eller bestyrelsen.

Vederlagspolitikken for bestyrelsen og direktionen er overordnet beskrevet i lønnoten i årsrapporten, således at aktionærerne på generalforsamlingen kan forholde sig hertil. Selskabet offentliggør det samlede vederlag til de enkelte bestyrelsesmedlemmer og direktionsmedlemmer. Selskabet 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

Selskabet har valgt at strukturere arbejdet med risikostyring efter de internationale anbefalinger fra COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), 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 2008 valgte bestyrelsen at anbefale generalforsamlingen at lade selskabet blive revideret af PricewaterhouseCoopers. Revisionsplan og -honorar drøftes mellem bestyrelse, direktion og revisor.

Udvalget for revision og corporate governance 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 bestyrelsen.

De interne kontrolsystemer i selskabet samt ledelsens retningslinier herfor evalueres kontinuerligt og eventuelle væsentlige afvigelser herfra og ændringer hertil behandles i udvalg for revision og corporate governance.

Social ansvarlighed

I december 2008 godkendte bestyrelsen CPH's nye Corporate Social Responsibility (CSR) strategi. Virksomheden skal i de første år arbejde på udviklingen af handlingsplaner og realisering af konkrete CSR initiativer. CSR strategien skal sikre, at social ansvarlighed gennemsyrrer CPH's drift, udviklingstiltag og den kultur, som kendetegner arbejdspladsen. Strategien er en måde, hvorpå CPH kan systematisere virksomhedens sociale, miljømæssige og økonomiske ansvar og derved lægge en overordnet kurs for vejen frem mod visionen om at blive verdens bedste lufthavn for passagerer og flyselskaber.

Som et led i CPH's nye CSR strategi vil der i de kommende år være et særligt fokus på fire områder, hvor CPH kan skabe en synlig effekt samtidig med, at der opbygges læring og erfaring. De fire fokusområder er medarbejderforhold, energi og klima, leverandørforhold samt samfundsengagement.

Risici

Risikostyring

Arbejdet med risikostyring i Københavns Lufthavn baserer sig på såvel danske som internationale anbefalinger omkring god selskabsledelse, herunder anbefalingerne fra COSO og Komiteen for god Selskabsledelse.

Gennem identifikation og kvantificering af en række strategiske, finansielle og operationelle risici samt en vurdering af hændelsernes konsekvenser for CPH har det været muligt at identificere de risici, der er kritiske i relation til værdiskabelsen i CPH.

Væsentlige risici efter implementering af kontroller og risikoafdækning



Risikoprofil

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

Mens de strategiske risici er de væsentligste for CPH's langsigtede performance, vurderes de 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 46,0 procent af trafikindtægterne i Københavns Lufthavn i 2008 (2007: 46,0 procent). SAS' tætte rutenet ud af København primært til europæiske destinationer har således en ikke uvæsentlig betydning for Københavns Lufthavns status som trafikalt knudepunkt i Nordeuropa. SAS har primo februar 2009 offentliggjort en omfattende nedskæringsplan, ny kapital tilførsel og en ny

strategiplan "Core SAS" blandt andet med fokus på forretningsrejsende og det skandinaviske hjemmemarked. SAS vil i de kommende måneder meddele, hvorledes at dette vil påvirke SAS' rutenet i Skandinavien, Europa med videre.

Samtidig med SAS' nedskæringer, som i et eller andet omfang vil påvirke SAS' tilførsel af passagerer fra Norge, Sverige og SAS' destinationer ud af København, ses en række andre flyselskaber, som øger deres aktiviteter i Københavns Lufthavn og i flere tilfælde etablerer fast base i København. Således øger blandt andet Norwegian, Cimber Sterling, Transavia, easyJet og airberlin betydeligt deres aktiviteter, hvilket delvist kompenserer for Sterlings konkurs i 4. kvartal 2008.

Mange flyselskaber opererer i øjeblikket med lave belægningsprocenter samtidig med at mange flyvninger/rejser udbydes i 2009 i forhold til 2008. Dette indikerer, at flyselskaberne fortsat anser Københavns Lufthavn for at være en attraktiv destination og i flere tilfælde base for opbygning af forretning. Set fra passagerernes side betyder dette fortsat attraktive rejser og priser.

CPH arbejder med mange flyselskaber og samarbejdspartnere for at etablere de bedst mulige rammer for alle flyselskaber og alle passagerer med henblik på at tilbyde såvel et fleksibelt trafikknudepunkt, et attraktivt sæt af europæiske og oversøiske destinationer såvel som faciliteter, der er attraktive for alle rejsetyper. Dette sker under indtryk af en fortsat forventning om en reduceret trafik i 2009 og 2010 i forhold til 2008. Herefter forventes en mere normal vækst igen.

Det er således en stor udfordring for flyselskaber, samarbejdspartnere og CPH at få de bedste resultater ud af den nuværende krisepåvirkede situation til glæde for passagerer og alle andre parter i de kommende år.

Samfundsøkonomiske og politiske ændringer

Aktivitetsniveauet i CPH er afhængigt af de generelle samfundsøkonomiske konjunkturer. Faldende samfundsøkonomisk aktivitet vil derfor også påvirke passagertallet i lufthavnene negativt, jævnfør omtalen ovenfor.

Trafikindtægter udgør 53,8 procent af de samlede indtægter i CPH i 2008 (2007: 55,6 procent). For perioden 2006-2008 har flyselskaberne og CPH indgået en frivillig aftale om takster. I henhold til denne aftale blev CPH's takster samlet



set reduceret med 1 procent over de tre år, og CPH har båret alle omkostninger til nye myndighedskrav på sikkerhedsområdet over den treårige aftaleperiode.

Taksterne fortsætter uændret i de første tre måneder af 2009. Med virkning fra 1. april 2009 er taksterne reguleret af Statens Luftfartsvæsen (SLV) for en etårig periode frem til 31. marts 2010. Taksterne stiger generelt 4,2 procent pr. 1. april 2009. Under den nye reguleringsmodel skal flyelskaberne og CPH (under tilsyn af SLV) forhandle indtægtsrammerne vedrørende takstfastsættelsen for en flerårig periode fra 1. april 2010. Taksterne bliver herefter fastsat ud fra en prognose for udviklingen i trafikken for den kommende reguleringsperiode. Risikoen for trafikindtægterne vil således primært hidrøre fra udviklingen i trafikken (passagermængden) i forhold til den for reguleringsperioden anvendte prognose.

Internationale investeringer

I forbindelse med CPH's internationale aktiviteter i Mexico og Storbritannien har CPH søgt at maksimere det risikojusterede afkast ved at påtage sig risici på de områder, hvor det 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 en vis 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

Det er centralt for passagerernes tilfredshed med lufthavnen, at der fra CPH's side er gjort alt for at hindre alle former for driftsforstyrrelser. På trods af indsatsen må visse driftsafbrud betegnes som uundgåelige, herunder vejrrelaterede driftsforstyrrelser. Beredskabet er dimensioneret med henblik på, at aflysninger og forsinkelser holdes på et minimum. Passa-

gerernes sikkerhed er en ultimativ prioritet. Af samme årsag består en væsentlig del af ressourceindsatsen i CPH af opgaver relateret til sikkerhed og kontrol. Til trods herfor eksisterer risikoen for flyulykker og terror. CPH's indsats på sikkerheds- og kontrolområdet er imidlertid særdeles stor, hvorfor sandsynligheden for sådanne hændelser vurderes at være meget lille.

I forlængelse af terrorhandlingerne i 2001 har CPH tegnet en selvstændig lufthavnsansvarsforsikring og en forsikring vedrørende skader på bygninger og løsøre. Forsikringssummerne i de tegnede forsikringer er de maksimalt opnåelige.

Passagerflowet

En effektiv og serviceorienteret afvikling af passagerflow er vigtig for passagerernes oplevelse af brugervenlighed og for de kommercielle aktiviteter i lufthavnen. Trods en fokuseret planlægning vil der i bestemte perioder være flaskehalse ved blandt andet check-in og sikkerhedskontrollen, sidstnævnte hovedsageligt som følge af betydeligt skærpede sikkerhedskrav i de forgangne år.

CPH er bevidst om betydningen for passagerernes oplevelse af lufthavnen samt det ikke ubetydelige indtjeningspotentiale for det kommercielle segment, der ligger i at minimere kødannelser.

Ventetid ved check-in søges begrænset gennem planlægning og et løbende samarbejde med handlingselskaberne og flyelskaberne blandt andet om øget anvendelse af elektronisk check-in. Samtidig søges bagageflowet optimeret ved løbende forbedring af 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 kontraktstyring og juridisk bistand ved indgåelse, styring og opsigelse af kontrakter.

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 89-94 vedrørende finansielle risici.



CPH er Skandinaviens førende trafikknudepunkt med direkte forbindelse til 18 interkontinentale, 89 europæiske, 14 nordiske og 7 danske destinationer.

Aktierelateret information

CPH's aktie indgik i hele 2008 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. Informationen skal medvirke til at sikre forståelsen for CPH's nuværende og forventede, fremtidige situation.

Aktien

Pr. 31. december 2008 udgjorde aktiekapitalen i CPH nominelt DKK 784.807.000, fordelt på 7.848.070 aktier à DKK 100 pr. stk. Der er kun en 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 2008 36 tusinde stk., hvilket svarer til 0,5 procent af den samlede aktiekapital eller gennemsnitligt 144 aktier pr. børsdag. Omsætningsens samlede kursværdi svarede til DKK 65,9 mio.

Københavns Lufthavns markedsværdi var DKK 8,8 mia. ved regnskabsårets udløb mod DKK 18,2 mia. året før. Faldet i markedsværdien afspejler den generelle afmatning i den danske økonomi.

Aktionærer

CPH havde pr. 31. december 2008 i alt 3.629 navnenoterede aktionærer. Ved udgangen af året ejede Den Danske Stat 39,21 procent og Macquarie Airports Copenhagen

ApS 53,73 procent af aktiekapitalen (vedrørende aftaler omkring ejerforhold se note 21 Nærtstående parter). Den resterende del af aktierne var ejet af private og institutionelle investorer i Danmark og udlandet. 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.

Ledelsens aktiebeholdning pr. 31. december 2008

Bestyrelse

Keld Elager-Jensen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2007)
Stig Gellert: 15 aktier (15 aktier ultimo 2007)
Ulla Thygesen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2007)

Direktion

Brian Petersen: 0 aktier (0 aktier ultimo 2007)
Peter Rasmussen: 15 aktier (15 aktier ultimo 2007)

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 16. februar 2009: Macquarie Airports Copenhagen ApS og Den Danske Stat.

Opkøbsprogram

CPH har ikke erhvervet egne aktier siden generalforsamlingen i marts 2008. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.



Udbyttepolitik

Det er CPH's mål at skabe værdi for aktionæerne. 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 2008

I 2008 kunne aktionæerne og andre interesserede finde opdateret information om CPH's finansielle udvikling på www.cph.dk. I 2008 udkom der desuden to numre af CPH's aktionærnyhedsbrev CPH News. I lighed med 2008 vil årsrapporten i 2009 være tilgængelig digitalt på www.cph.dk sammen med en præsentation af årsrapporten.

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.

Fondsbørsmeddelelser 2008/2009

- 11-11-2008 (11): Meddelelse vedrørende konsekvenserne af Sterlings konkurs
- 06-11-2008 (10): Meddelelse i henhold til værdipapirhandelslovens § 29
- 29-10-2008 (9): Finanskalender 2009
- 29-10-2008 (8): Tillæg til delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S (CPH) for perioden 1. januar til 30. september 2008
- 29-10-2008 (7): Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S (CPH) for perioden 1. januar - 30. september 2008
- 05-08-2008 (6): Beslutning om udlodning af ekstraordinært udbytte
- 04-08-2008 (5): Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S (CPH) for perioden 1. januar - 30. juni 2008
- 30-04-2008 (4): Delårsrapport for Københavns Lufthavne A/S (CPH) for perioden 1. januar - 31. marts 2008
- 28-03-2008 (3): Ordinær generalforsamling afholdt i Københavns Lufthavne A/S
- 13-03-2008: Indkaldelse til Københavns Lufthavne A/S' ordinære generalforsamling
- 18-02-2008 (2): Meddelelse om koncernårsrapport for 2007
- 16-01-2008 (1): Københavns Lufthavne planlægger at investere en milliard i 2008

Finansielle aktiviteter 2009

- 16-02-2009: Regnskabsmeddelelse for 2008
- 25-03-2009: Ordinær generalforsamling 2009
- 31-03-2009: Udbetaling af udbytte for 2008
- 27-04-2009: Regnskabsmeddelelse for 1. kvartal 2009
- 13-08-2009: Regnskabsmeddelelse for 1. halvår 2009
- 29-10-2009: Regnskabsmeddelelse for 3. kvartal 2009

Miljøforhold i lufthavnene

Strategi

2009 bliver i miljø- og klimasammenhæng et skelsættende år for Danmark. Under klimatopmødet i december 2009 er Københavns Lufthavn for de fleste deltageres vedkommende døren til København. Denne begivenhed har sat sit præg på miljøarbejdet i 2008, hvor forberedelserne til topmødet har været prioriteret højt og fortsat vil være det gennem hele 2009. Udover at arbejde intensivt med områder som logistik og sikkerhed, har CPH samtidig fokuseret på at gøre lufthavnens miljøprofil skarpere. Med afsæt i CPH's klima- og energipolitik, som blev vedtaget ultimo 2007, er der arbejdet med udbredelsen og implementeringen heraf, og der er identificeret en række energibesparende tiltag, der enten er under implementering eller skal implementeres i nærmeste fremtid. Hvad byggeprojekter angår, projekterer CPH energirigtigt, hvilket har givet anledning til nye, innovative løsninger, for eksempel i forbindelse med CPH SWIFT – det nye koncept for effektive flyselskaber.

Miljøpolitik

CPH skal som miljøansvarlig virksomhed drives og udvikles, så der opnås et fortsat forbedret miljømæssigt resultat. Forbedringer tilvejebringes gennem inddragelse af miljøhensyn i alle beslutninger, forebyggende handlinger og anvendelse af renere teknologi, øget miljøbevidsthed blandt medarbejdere og partnere samt en åben dialog om virksomhedens miljøforhold.

Klimapolitik

CPH vil reducere sin CO₂-udledning fra aktiviteterne i København med 21 procent i 2012 i forhold til 1990. Klimapolitikken er sammenfaldende med Danmarks nationale forpligtelse efter Kyotoprotokollen og den europæiske byrdefordelingsaftale, da virksomheden som internationalt trafikknudepunkt og nationalt afgørende infrastructurelement ønsker at bære sin del af ansvaret.

Energi politik

CPH vil minimere forbruget af ikke vedvarende energi mest muligt under hensyntagen til udviklingen i trafikken. Minimeringen skal tilvejebringes og fastholdes gennem:

- en reduktion i elforbruget på mindst 10 procent i 2012 i forhold til 2007
- løbende overvågning af energiforbruget
- evaluering af ny teknologi med henblik på eventuel implementering
- evaluering af effekten af energipolitikken

Styrket kommunikation

CPH har arbejdet med miljøområdet i mange år og har også en lang tradition for ekstern rapportering om miljøforhold. Den første miljørapport udkom i 1998.

På årsdagen før FN's Klimatopmøde lancerede CPH et dedikeret miljøsite på www.cph.dk. Formålet er at sætte fokus på lufthavnens miljøarbejde, samtidig med at de løbende forbedringer og progressive tanker på miljøområdet synliggøres. Det skal i sidste ende føre til et endnu bedre miljø.

Den interne kommunikation er også blevet styrket. Gennem kampagner er medarbejderne blevet bedt om idéer fra deres hverdag til, hvordan CPH kan bidrage mere til at forbedre miljøet. Miljøpolitikken blev i 2007 udvidet med delpolitikker for klima og energi, som indeholder selvstændige reduktionsmål. En forudsætning for at kunne arbejde operationelt efter disse politikker, inklusive målene er, at de er kendte i organisationen. I 2008 og 2009 er der derfor også særlig fokus på at kommunikere de nye mål internt, og mange af de idéer, medarbejderne er kommet med, tager sigte på energibesparende tiltag.

CPH med i front på miljøområdet

Miljøarbejdet i Københavns Lufthavn er kendetegnet ved et nært samarbejde mellem CPH og de øvrige virksomheder i lufthavnen. Dette samarbejde sikrer sammen med en løbende dialog med myndighederne, at lufthavnen drives miljømæssigt forsvarligt.

Mødet mellem passager og fly udløser en række aktiviteter, som alle påvirker miljøet. Disse miljøpåvirkninger stammer fra terminalaktiviteter, baneaktiviteter og flyaktiviteter. CPH overvåger en del af påvirkningerne, herunder støjpåvirkning og luftkvalitet, mens ansvaret påhviler den enkelte virksomhed. CPH's overvågning rapporteres til miljø- og luftfartsmyndighederne, som foretager den videre myndighedsbehandling over for den enkelte virksomhed.

Miljøarbejdet foregår ikke blot på lokalt og nationalt plan. Også på internationalt niveau er CPH engageret i forskellige former for arbejde for at kunne følge udviklingen på miljøområdet generelt og for lufthavne i særdeleshed. På denne måde er CPH hele tiden med i front på miljøområdet samtidig med, at CPH bidrager til udviklingen af miljøpolitik internationalt.



CPH overvåger og kontrollerer løbende støjen for at sikre, at lufthavns miljøgodkendelse af blandt andet støjbelastning, maksimal flyvestøj om natten og terminalstøj overholdes.

Gennem deltagelse i Airports Council International's (ACI) miljøarbejde har CPH været med til at påvirke standarderne og politikken særligt omkring støj på internationalt niveau. Således har CPH opbygget et stærkt, internationalt netværk, som bidrager med inspiration til at udvikle miljøområdet – til gavn for både miljøet og lufthavnen.

Miljøpåvirkninger fra en lufthavn

Ved aktiviteterne i lufthavnen udsendes forskellige stoffer til luften. Nogle af disse stoffer påvirker luftkvaliteten og dermed miljøet. Påvirkningerne kan ses i forhold til det globale klima, befolkningens sundhedstilstand og arbejds-miljøet i lufthavnen.

CPH's påvirkning af det globale klima i form af CO₂-emission beregnes ud fra forbruget af el, fjernvarme, naturgas, fyringsolie, diesel og benzin. I CPH er det elforbrug og energiforbrug til opvarmning, der udgør langt den største kilde til CO₂-udledning. Med afsæt i de nye delpolitikker for klima og energi er CPH i løbet af 2008 gået i gang med at identificere og implementere egnede energibesparende projekter. Fokus er både på den daglige drift og energirig-tig projektering ved byggeprojekter.

En af de mest markante miljøpåvirkninger fra lufthavnen er støj. Flyene udsender både støj, når de opererer til og fra lufthavnen, samt når de opererer på jorden i lufthavns-området. På jorden kommer støjen fra flyenes taxikørsel, brug af flyets hjælpemotorer (APU) og fra afprøvning af

motorer. Der er etableret en række værksteds- og motoraf-prøvningsfaciliteter til dette formål.

Selv om motorafprøvninger foretages på særligt indrettede pladser, kan aktiviteten påvirke lokalområdet støjmæssigt. CPH overvåger og kontrollerer støjen for at sikre, at lufthav-nens miljøgodkendelse af blandt andet støjbelastning, maksimal flyvestøj om natten og terminalstøj overholdes.

I 2008 har den samlede støjbelastning været på 146,0 dB udregnet efter TDENL-metoden (Total-Day-Evening-Night-Level), som udtrykker den samlede støjbelastning fra lufthavnens flytrafik. Dette ligger væsentligt under den referenceværdi på 147,4 dB, som lufthavnen ifølge miljø-godkendelsen skal overholde.

Overfladevand fra lufthavnens område ledes til Øresund via en række udløb. Også her overvåger CPH kvaliteten af vandet med henblik på at sikre, at Øresund ikke forurenes. I lufthavnen foregår der en række aktiviteter, der poten-tielt kan påvirke kvaliteten af overfladevandet. Ud over værkstedsaktiviteter kan nævnes afisning af fly og baner om vinteren. Fly afises med en væske, der indeholder glykol, primært for at undgå isdannelse på vingerne. Flyselskaber-ne har ansvaret for afisningsprocessen, mens det er CPH's ansvar, at overskydende væske efterfølgende opsamles. CPH har ansvaret for afisning af baner og rulleveje, og til dette formål bruges formiat, som er det mest miljøvenlige blandt mulige afisningsmidler.

København er i december 2009 vært for den internationale klimakonference COP 15. En stor opgave for Københavns Lufthavn, der er første stop på rejsen ind i landet for de cirka 18.000 gæster fra hele verden.



Lovgrundlag og myndigheder

Københavns Lufthavns placering følger af Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, som blev vedtaget af Folketinget i 1980 og revideret i 1992. Loven indeholder en samfundsmæssig afvejning mellem på den ene side hensynet til miljøet og på den anden side lufthavnens status som internationalt trafikknudepunkt.

Miljøpåvirkningerne fra lufthavnene i København og Roskilde reguleres af myndighederne gennem en række miljøgodkendelser, som gives efter miljøbeskyttelsesloven. Miljøgodkendelserne sætter grænser for påvirkningen af det eksterne miljø og er således med til at sikre, at aktiviteterne i lufthavnen foregår uden væsentlige gener for omgivelserne.

Miljøcenter Roskilde er miljømyndighed for Københavns Lufthavn, hvad angår støj- og luftforurening fra lufttrafikken, mens Tårnby Kommune har kompetencen som miljømyndighed for øvrige forureningsforhold. Roskilde Kommune er miljømyndighed for Roskilde Lufthavn. CPH opretholder en løbende dialog med de myndigheder, som har godkendelses- og tilsynskompetence på miljøområdet.

Københavns Lufthavn

Rammegodkendelsen af støj- og luftforurening fra lufttrafikken i Københavns Lufthavn, som blev meddelt i 1997 og stadfæstet af Miljøklagenævnet i 1999, er under revision. Den del af godkendelsen, der handler om luftforurening, er revurderet, og Miljøcenter Roskilde meddelte den revurderede miljøgodkendelse i juli 2008. Med baggrund i revurderingen har CPH i 2008 etableret et nyt anlæg til overvågning af luftkvaliteten, hvilket er sat i drift 1. januar 2009. Målingerne foretages i samarbejde med Danmarks Miljøundersøgelser og er direkte sammenlignelige med de målinger, som foretages i det landsdækkende måleprogram. Der måles på NO_x og partikler to steder ved lufthavnens hegn for at kontrollere luftkvaliteten i forhold til grænseværdierne for beskyttelse af befolkningssundheden. Luftkvaliteten svarer til en forstad, hvor der er en blanding af beboelse og let industri.

21%

CPH vil reducere CO_2 -udledningen i 2012 med 21 procent i forhold til 1990



Arbejdet med revisionen af den del af rammegodkendelsen, der handler om støj fra flytrafik er endnu ikke afsluttet, men det er CPH's forventning, at de afsluttende faser gennemføres i løbet af 2009. Arbejdet foregår i dialog mellem Miljøcenter Roskilde, Statens Luftfartsvæsen og CPH.

Tårnby Kommune har som miljømyndighed for de øvrige områder ført tilsynsvirksomhed med både CPH og en række andre virksomheder i lufthavnen. Som et led i tilsynsvirksomheden har Tårnby Kommune særlig fokus på affald og spildevand.

Roskilde Lufthavn

I 2006 gav myndighederne med henholdsvis et regionplantillæg med VVM (Vurdering af Virkningerne på Miljøet) og en ny miljøgodkendelse Roskilde Lufthavn tilladelse til en udvidet beflyvning samt en forlængelse af bane 11/29. Begge afgørelser blev påklaget. I 2008 blev begge afgørelser ophævet og hjemvist til fornyet behandling hos de respektive myndigheder.

Regionplantillægget med VVM blev i 2006 vedtaget af HUR (Hovedstadens Udvalgte Råd), som blev nedlagt ved udgangen af 2006 på grund af kommunalreformen. Det blev ophævet af Naturklagenævnet med den begrundelse, at det var omfattet af miljøvurderingsloven, og at kravene efter denne lov skulle have været opfyldt udover de krav,

der følger af planloven og VVM-reglerne. Naturklagenævnet fandt, at HUR's manglende iagttagelse af miljøvurderingsloven var en klar retlig mangel, som måtte anses som væsentlig, og som derfor førte til ophævelsen.

Miljøgodkendelsen blev meddelt af det ligeledes nedlagte Roskilde Amt. Miljøklagenævnet ophævede miljøgodkendelsen med den begrundelse, at der med Naturklagenævnets ophævelse af regionplantillægget med VVM ikke længere forelå de nødvendige planmæssige retningslinjer for miljøgodkendelsens indhold.

Afgørelserne betyder, at Roskilde Lufthavn fortsat lever efter en miljøgodkendelse, der oprindeligt blev givet af Roskilde Amt i 1992 og stadfæstet af Miljøklagenævnet i 1995. Miljøgodkendelsen er suppleret og ændret på enkelte punkter, men udgangspunktet for reguleringen af Roskilde Lufthavn er fortsat antallet af årlige operationer, frem for støjbelastning, hvilket ellers er den almindelige reguleringsform for lufthavne i dag.

Vil du vide mere om CPH og miljøet?

I den årlige miljørapport kan man læse mere detaljeret om miljøarbejdet i lufthavnene i København og Roskilde. Miljørapporten kan rekvireres ved henvendelse til CPH eller læses på www.cph.dk, hvor man også har mulighed for at følge med i miljøarbejdet.



Boarding tager i fremtiden kun få minutter i Københavns Lufthavn, hvis det står til os. Vores nye trådløse system sender en sms til din mobiltelefon, når du skal gå til gaten, og dit fingeraftryk er identifikation, når du skal boarde flyet. Vi ønsker dig en god rejse!



Indholdsfortegnelse

Koncernregnskab

Resultatopgørelse	61
Balance	62
Pengestrømsopgørelse	64
Opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger samt egenkapitalopgørelse	65

Noter

1 Regnskabspraksis	67
2 Særlige forhold	74
3 Segmentoplysninger	75
4 Omsætning	76
5 Andre driftsindtægter	77
6 Eksterne omkostninger	77
7 Personaleomkostninger	77
8 Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver	78
9 Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	79
10 Finansielle indtægter	79
11 Finansielle omkostninger	79
12 Skat af årets resultat	80
13 Immaterielle anlægsaktiver	81
14 Materielle anlægsaktiver	82
15 Finansielle anlægsaktiver	84
16 Andre finansielle anlægsaktiver	85
17 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	85
18 Kreditinstitutter	86
19 Anden gæld	87
20 Økonomiske forpligtelser	87
21 Nærtstående parter	87
22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	88
23 Finansielle risici	89
24 Indbetalt fra kunder	95
25 Udbetalt til personale, leverandører med videre	95
26 Renteindbetalinger med videre	95
27 Renteudbetalinger med videre	95
28 Efterfølgende begivenheder	95
29 Kapitalforhold og EPS	95

Resultatopgørelse

1. januar - 31. december

DKK mio.	2008	2007
Note		
Trafikindtægter	1.675,9	1.626,2
Koncessionsindtægter	807,0	728,7
Lejeindtægter	243,1	229,7
Salg af tjenesteydelser med videre	387,5	340,0
3, 4 Omsætning	3.113,5	2.924,6
5 Andre driftsindtægter	0,7	227,4
6 Eksterne omkostninger	582,1	478,8
7 Personaleomkostninger	911,7	888,3
8 Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	392,8	354,5
Driftsresultat	1.227,6	1.430,4
9 Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	-37,3	50,1
10 Finansielle indtægter	20,7	40,7
11 Finansielle omkostninger	184,7	169,6
Resultat før skat	1.026,3	1.351,6
12 Skat af årets resultat	271,0	239,1
Årets resultat	755,3	1.112,5
29 Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS basic and diluted) EPS er udtrykt i DKK	96,2	141,8

Balance

Aktiver pr. 31. december

DKK mio.	2008	2007
Note		
ANLÆGSAKTIVER		
13 Immaterielle anlægsaktiver i alt	153,3	143,3
14 Materielle anlægsaktiver		
Grunde og bygninger	3.586,6	3.671,7
Investeringsjendomme	164,3	164,3
Tekniske anlæg og maskiner	2.334,4	2.338,6
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	368,3	348,9
Materielle anlægsaktiver under udførelse	914,4	412,6
Materielle anlægsaktiver i alt	7.368,0	6.936,1
15 Finansielle anlægsaktiver		
Kapitalandele i associerede virksomheder	158,3	199,8
16 Andre finansielle anlægsaktiver	3,0	1,3
Finansielle anlægsaktiver i alt	161,3	201,1
Anlægsaktiver i alt	7.682,6	7.280,5
OMSÆTNINGSAKTIVER		
17 Tilgodehavender		
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	284,9	262,7
Andre tilgodehavender	17,3	22,2
12 Tilgodehavende selskabsskat	0,0	12,9
Periodeafgrænsningsposter	41,0	39,6
Tilgodehavender i alt	343,2	337,4
Likvide beholdninger	43,1	31,8
Omsætningsaktiver i alt	386,3	369,2
Aktiver i alt	8.068,9	7.649,7

Balance

Passiver pr. 31. december

DKK mio.	2008	2007
Note		
EGENKAPITAL		
Aktiekapital	784,8	784,8
Reserve for sikringstransaktioner	89,8	54,0
Reserve for valutakursregulering	-33,8	-21,5
Overført overskud	2.354,7	2.917,0
Egenkapital i alt	3.195,5	3.734,3
LANGFRISTEDE FORPLIGTELSE		
12 Udskudt skat	809,4	798,2
18 Kreditinstitutter	2.159,2	2.130,4
23 Anden gæld	262,8	373,4
Langfristede forpligtelser i alt	3.231,4	3.302,0
KORTFRISTEDE FORPLIGTELSE		
18 Kreditinstitutter	957,2	100,0
Modtagne forudbetalinger fra kunder	104,7	94,2
Leverandører af varer og tjenesteydelser	194,2	217,1
12 Skyldig selskabsskat	168,5	0,0
19 Anden gæld	209,5	188,4
Periodeafgrænsningsposter	7,9	13,7
Kortfristede forpligtelser i alt	1.642,0	613,4
Forpligtelser i alt	4.873,4	3.915,4
Egenkapital og forpligtelser i alt	8.068,9	7.649,7
20 Økonomiske forpligtelser		
21 Nærtstående parter		
22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering		
23 Finansielle risici		
28 Efterfølgende begivenheder		
29 Kapitalforhold og EPS		

Pengestrømsopgørelse

1. januar - 31. december

DKK mio.	2008	2007
Note		
PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET		
24 Indbetalt fra kunder	3.056,6	2.875,0
25 Udbetalt til personale, leverandører med videre	-1.494,5	-1.365,2
Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	1.562,1	1.509,8
26 Renteindbetalinger med videre	11,5	31,3
27 Renteudbetalinger med videre	-151,3	-140,4
Pengestrømme fra ordinær drift før skat	1.422,3	1.400,7
Betalt selskabsskat	-90,2	-306,4
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.332,1	1.094,3
PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET		
Betalinger for køb af immaterielle og materielle anlægsaktiver	-836,9	-825,7
Indbetalinger fra salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver	2,5	221,9
Indbetalinger fra salg af værdipapirer	0,0	6,6
Indbetaling fra salg af finansielle anlægsaktiver	0,0	904,1
Udlodning fra associerede virksomheder	10,4	21,1
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-824,0	328,0
PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET		
Afdrag på gæld med lang løbetid	0,0	-500,0
Afdrag på gæld med kort løbetid	-1.676,3	-778,8
Optagelse af gæld med kort løbetid	2.515,6	685,3
Betalt udbytte	-1.336,1	-1.026,4
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-496,8	-1.619,9
Nettopengestrømme	11,3	-197,6
Likvide beholdninger pr. 1. januar	31,8	229,4
Likvide beholdninger pr. 31. december	43,1	31,8

Pengestrømsopgørelsen kan ikke direkte udledes af det øvrige regnskabsmateriale.

Opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger
samt egenkapitalopgørelse 2008

1. januar - 31. december

DKK mio.

Note

		Aktie- kapital	Reserve for sikringstrans- aktioner	Reserve for valutakurs- regulering	Overført overskud	I alt
Opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger:						
	Årets resultat				755,3	755,3
15	Valutakursregulering af kapitalandele i associerede virksomheder			-12,3		-12,3
15	Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner				18,5	18,5
23	Årets værdiregulering af sikringstransaktioner		110,6			110,6
11	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen		-62,9			-62,9
	Skat af poster indregnet direkte på egenkapitalen		-11,9			-11,9
	Nettoindtægt indregnet direkte på egenkapitalen		35,8	-12,3	18,5	42,0
	Årets indregnede indtægter og omkostninger		35,8	-12,3	773,8	797,3
Egenkapitalopgørelse:						
	Egenkapital pr. 1. januar 2008	784,8	54,0	-21,5	2.917,0	3.734,3
	Årets indregnede indtægter og omkostninger		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 nøgletaloversigten side 15. 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. 52-53.

Opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger samt egenkapitalopgørelse 2007

1. januar - 31. december

DKK mio.

Note

		Aktie- kapital	Reserve for sikringstrans- aktioner	Reserve for valutakurs- regulering	Overført overskud	I alt
Opgørelse over indregnede indtægter og omkostninger:						
	Årets resultat				1.112,5	1.112,5
15	Valutakursregulering af kapitalandele i associerede virksomheder			-22,9		-22,9
	Tilbageførsel af valutakursreguleringer i forbindelse med salg af investeringer i associerede virksomheder overført til andre driftsindtægter i resultatopgørelsen			184,4		184,4
15	Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner				-10,0	-10,0
15	Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende aktuarmæssige gevinster/tab				19,3	19,3
	Årets værdiregulering af værdipapirer				2,6	2,6
	Værdireguleringer af værdipapirer overført til finansielle poster i resultatopgørelsen				-3,5	-3,5
	Andre reguleringer		-2,5		2,5	0,0
	Værdireguleringer på sikringstransaktioner i forbindelse med salg af investeringer i associerede virksomheder overført til andre driftsindtægter i resultatopgørelsen		-39,2			-39,2
	Årets værdiregulering af sikringstransaktioner		-68,1			-68,1
11	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen		175,8			175,8
	Skat af poster indregnet direkte på egenkapitalen		-27,0			-27,0
	Nettoindtægt indregnet direkte på egenkapitalen		39,0	161,5	10,9	211,4
	Årets indregnede indtægter og omkostninger		39,0	161,5	1.123,4	1.323,9
Egenkapitalopgørelse:						
	Egenkapital pr. 1. januar 2007	784,8	15,0	-183,0	2.820,0	3.436,8
	Årets indregnede indtægter og omkostninger		39,0	161,5	1.123,4	1.323,9
	Udbetaling af udbytte				-1.026,4	-1.026,4
	Egenkapitalbevægelser i alt		39,0	161,5	97,0	297,5
	Egenkapital pr. 31. december 2007	784,8	54,0	-21,5	2.917,0	3.734,3

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 15. I overført overskud indgår forslag til udbytte DKK 912,5 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 116,3. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 14. august 2007 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 200,0 mio., svarende til DKK 25,5 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2007 bestod af udbytte vedrørende 2006 på DKK 826,4 mio. samt udlodningen i august 2007 på DKK 200,0 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktielateret information s. 52-53.

1. Regnskabspraksis

Grundlag for regnskabsaflæggelsen

CPH er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark og noteret på OMX Nordic Exchange Copenhagen.

Koncernregnskabet for CPH er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), som 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 OMX Nordic Exchange Copenhagen udstedte regler.

Koncernregnskabet overholder tillige IFRS, som udstedt af IASB.

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

Ændring i anvendt regnskabspraksis og præsentation

Den anvendte regnskabspraksis og præsentation er uændret i forhold til sidste år undtagen segmentoplysninger. 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. Segmentinddelingen svarer således til den segmentinddeling, som er foreskrevet i IFRS 8. Øvrige krav i forhold til IFRS 8 undersøges nærmere i forbindelse med implementeringen af denne i 2009.

Vedtagne nyeste regnskabsstandards

IASB har den 31. januar 2009 udsendt følgende nye regnskabsstandards og fortolkningsbidrag, som vurderes at have relevans for CPH:

- IFRS 8 om segmentoplysninger og relaterede ændringer i IAS 34, som er trådt i kraft pr. 1. januar 2009.
- IFRIC 12 om visse typer af koncessioner, som trådte i kraft pr. 1. januar 2008.
- Ændringer til IAS 23 som medfører, at låneomkostninger skal indgå i kostprisen for visse materielle anlægsaktiver og er trådt i kraft pr. 1. januar 2009.
- Ændringer til IAS 1 som medfører ændringer i præsentation i regnskabet og træder i kraft pr. 1. januar 2009.

- Ændringer til IFRS 3 om virksomhedssammenslutninger og IAS 27 om koncernregnskab og separate regnskaber. Ændringerne har blandt andet betydning for beregning af kostpris for dattervirksomheder og koncerngoodwill samt den regnskabsmæssige behandling af ændringer i minoritetsinteressen. Standarderne træder i kraft for regnskabsår, som begynder 1. juli 2009 eller senere.
- De årlige forbedringer til gældende IFRS som medfører en mindre ændringer til en række standarder, og er trådt i kraft 1. januar 2009.

IFRS 3 og IAS 27 samt IFRIC 12 er endnu ikke godkendt af EU. IFRIC 12 vil ikke have nogen effekt for CPH. IFRS 8, IAS 23, IAS 1, IFRS 3, IAS 27 og de årlige forbedringer til IFRS vil blive analyseret nærmere for at afgøre hvilke ændringer, der er krævet.

De øvrige af IASB udsendte men for CPH irrelevante standardændringer omfatter: IFRS 1, 2, 4, 7 samt IAS 32 og 39 samt fortolkningsbidragene IFRIC 13-17. Alene de af finanskrisen affødte ændringer i IAS 39 og IFRS 7 er 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 nyhvervede 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 på egenkapitalen.

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 på egenkapitalen under Reserve for sikringstransaktioner. Resultater den forventede fremtidige transaktion i indregning af aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som er udskudt under egenkapitalen, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Øvrige beløb, som er udskudt under egenkapitalen, 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 udenlandske datter- eller associerede virksomheder med en anden præsentationsvaluta end CPH, indregnes direkte på egenkapitalen for så vidt angår den effektive del af sikringen, medens den ineffektive del resultatføres.

Opgørelse af dagsværdi for finansielle instrumenter

Dagsværdien af rente- og valutawaps 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 saldobærdi 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 på egenkapitalen med den del, der kan henføres til posteringer direkte på egenkapitalen. 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 gælds- metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende urealiserede koncern- interne 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 koncessions- indtægter 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 samt parkeringsanlæg med videre og indregnes i takt med koncessionshavernes omsætning.

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, som indtægtsføres i takt med, at levering af ydelserne finder sted.

Andre driftsindtægter

Andre driftsindtægter indeholder regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til koncernens 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 leasingydelse. 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.

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 ikke i kostprisen.

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 m.v.)	40 år
Bygninger	80 år
Leasede bygninger	30-40 år
Aptering	5-10 år

Investeringsjendomme

Grundforbedringer (kloak m.v.)	40 år
Bygninger	40-80 år
Aptering	5-10 år
Tekniske anlæg (elevatore m.v.)	20 år
Tekniske installationer i bygninger	25 år

Tekniske anlæg

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

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar

Edb-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer m.v.	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

Lån såsom 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 hovedsagelig 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 indestående 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 finansieringsaktiviteten 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. I forhold til 2007 koncernårsrapporten har CPH 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. Segmentinddelingen svarer således til den segmentinddeling, som er foreskrevet i IFRS 8.

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, restauranter, hvileområder, lounges og hotel. Aktiviteterne er i langt de fleste tilfælde koncessioneret til private 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, PRM services 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 leasing eller operationel baseres på en helhedsvurdering. Ved finansiel leasing indregnes et materielt aktiv og en gældsforpligtelse. Ved klassifikation som operationel leasing indregnes de løbende betalinger af lejer. 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 instrumenter.

Noter

DKK mio.

Note

2	Særlige forhold	Inklusive særlige forhold	Engangs- poster	Reguleringer til tidligere år	Korrigeret for særlige forhold
	2008				
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 på 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
	2007				
4	Omsætning	2.924,6	-0,1	-	2.924,5
5	Andre driftsindtægter	227,4	-229,6	2,9	0,7
6	Eksterne omkostninger	478,8	-13,3	-3,0	462,5
7	Personaleomkostninger	888,3	-40,4	-19,8	828,1
	EBITDA	1.784,9	-176,0	25,7	1.634,6
8	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	354,5	-	-5,4	349,1
	EBIT	1.430,4	-176,0	31,1	1.285,5
9	Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat	50,1	-	-	50,1
	Resultat før renter og skat	1.480,5	-176,0	31,1	1.335,6
10, 11	Nettofinansieringsomkostninger	128,9	-	-	128,9
	Resultat før skat	1.351,6	-176,0	31,1	1.206,7
12	Skat af årets resultat	239,1	-41,2	7,8	205,7
	Årets resultat	1.112,5	-134,8	23,3	1.001,0

Noter

DKK mio.

Note

3	Segmentoplysninger	Trafik	Kommerciel	International	I alt
	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	137,3	-	343,3
	Kapitalandele i associerede virksomheder			158,3	158,3
	Ikke fordelte aktiver				46,0
	Aktiver i alt	5.152,9	2.711,7	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
	2007				
	Omsætning	1.626,2	1.255,7	42,7	2.924,6
	Driftsresultat	344,2	950,6	135,6	1.430,4
	Resultat af associerede virksomheder			50,1	50,1
	Resultat før renter	344,2	950,6	185,7	1.480,5
	Segmentanlægsaktiver	4.600,0	2.477,8	1,7	7.079,4
	Øvrige segmentaktiver	194,7	129,8	-	324,5
	Kapitalandele i associerede virksomheder			199,8	199,8
	Ikke fordelte aktiver				46,0
	Aktiver i alt	4.794,6	2.607,6	201,5	7.649,7
	Segmentforpligtelser	242,8	266,6	4,0	513,4
	Ikke fordelte forpligtelser				3.402,0
	Forpligtelser i alt	242,8	266,6	4,0	3.915,4
	Anlægsinvesteringer	663,4	153,9	-	817,3
	Afskrivninger	257,7	96,8	-	354,5
	Væsentlige ikke-pengestrømsfrembringende poster, salg af internationale aktiver	-	-	39,2	39,2

I forhold til 2007 koncernårsrapporten har CPH 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. Segmentinddelingen svarer således til den segmentinddeling, som er foreskrevet i IFRS 8. Sammenligningstal for 2007 er tilpasset.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		

4 Omsætning

Trafikindtægter		
Startafgifter	517,5	492,3
Passagerafgifter	708,1	679,8
Security afgifter	300,5	307,3
Handling	103,1	100,8
Opholdsafgifter, CUTE med videre	46,7	46,0
Trafikindtægter i alt	1.675,9	1.626,2

Koncessionsindtægter		
Shoppingcenter	554,0	470,6
Parkering	196,5	204,2
Øvrige koncessionsindtægter	56,5	53,9
Koncessionsindtægter i alt	807,0	728,7

Lejeindtægter		
Lejeindtægter fra udlejning af lokaler	167,4	159,5
Lejeindtægter fra udlejning af arealer	67,4	61,7
Øvrige lejeindtægter	8,3	8,5
Lejeindtægter i alt	243,1	229,7

Salg af tjenesteydelser med videre		
Hotelaktivitet	212,6	207,8
Øvrige salg af tjenesteydelser	123,8	89,5
Kommercielle aktiviteter	336,4	297,3
Internationale aktiviteter	51,1	42,7
Salg af tjenesteydelser med videre i alt	387,5	340,0

Omsætning i alt	3.113,5	2.924,6
------------------------	----------------	----------------

Som omtalt i note 3 er omsætning reklassificeret i forhold til 2007 koncernårsrapporten. Handlingindtægter (2007: DKK 100,8 mio.) er overført fra Koncessionsindtægter til Trafikindtægter. CUTE indtægter (2007: DKK 12,6 mio.) er overført fra Salg af tjenesteydelser med videre til Trafikindtægter.

Lejeindtægter vedrørende uopsigelige kontrakter fra lejers side		
Indenfor 1 år	152,4	150,6
Mellem 1 og 5 år	318,6	244,7
Efter 5 år	224,0	226,0
I alt	695,0	621,3

CPH indregnede i 2007 en engangsindtægt på DKK 0,1 mio. vedrørende lejeindtægter, se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

Forpagtningsafgift vedrørende visse parkeringsanlæg (Lufthavnspareringen København A/S) samt minimumsafgift vedrørende shoppingcentret, handling med videre er afhængig af aktiviteten og det er derfor ikke muligt at opgøre en nutidsværdi heraf. Se i øvrigt note 20 vedrørende Lufthavnspareringen København A/S.

DKK mio.	2008	2007
Note		

5 Andre driftsindtægter

Salg af materielle anlægsaktiver	0,7	112,7
Salg af aktier vedrørende HMA, ASUR og ITA	0,0	114,7
Andre driftsindtægter i alt	0,7	227,4

CPH har i 2008 realiseret et engangstab på DKK 1,0 mio. vedrørende salg af en ejerlejlighed. CPH havde i 2007 realiseret engangsindtægter på DKK 114,7 mio., vedrørende salg af internationale aktiver og DKK 114,9 mio. vedrørende salg af en bygning. Endvidere havde CPH i 2007 indregnet reguleringer til tidligere år på DKK 2,9 mio., relateret til salg af aktiver. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

6 Eksterne omkostninger

Drift og vedligeholdelse	318,3	303,0
Energiomkostninger	56,5	52,6
Administrationsomkostninger	107,9	95,7
Øvrige omkostninger	99,4	27,5
Eksterne omkostninger i alt	582,1	478,8

Revisionshonorar til generalforsamlingsvalgt revisor PricewaterhouseCoopers udgør DKK 1,4 mio. (2007: DKK 1,4 mio.). Honorar for andre ydelser end revision til PricewaterhouseCoopers udgør DKK 0,7 mio. (2007: DKK 0,9 mio.).

CPH har i 2008 realiseret engangsomkostninger vedrørende Sterlings konkurs på DKK 38,9 mio. samt omkostninger på DKK 14,2 mio. (2007: DKK 13,3 mio.) primært vedrørende omstrukturering og takstregulering. Endvidere havde CPH i 2007 indregnet reguleringer til tidligere år på DKK 3,0 mio. relateret til nedskrivning af reservedele. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

7 Personaleomkostninger

Gager og lønninger	877,7	822,2
Pensioner	69,6	66,0
Andre omkostninger til social sikring	4,8	4,3
Øvrige personaleomkostninger	54,0	54,3
	1.006,1	946,8
- Aktiveret som anlægsaktiver	94,4	58,5
I alt	911,7	888,3

Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil med videre	11,9	22,1
Treårig incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	2,1	1,1
Vederlag til bestyrelsen	1,7	2,2

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 1,5 mio. (2007: DKK 1,3 mio.).

Vederlag til bestyrelsen i 2009 består af et fast årligt honorar på DKK 600.000 til bestyrelsesformand Henrik Gürtler samt DKK 185.658 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer. Pr. 30. juni 2008 har næstformanden Max Moore-Wilton og øvrige bestyrelsesmedlemmer som ikke er medarbejdervalgte besluttet at afstå deres bestyrelshonorar.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		

7 Personaleomkostninger (forsat)

Bestyrelsesvederlag i 2008 består af DKK 600.000 til bestyrelsesformanden, DKK 200.000 til næstformanden, DKK 185.658 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer samt DKK 90.125 til de øvrige bestyrelsesmedlemmer.

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

Der er i 2007 blevet indført en incitamentsordning for direktørerne. For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en treårig ordning. 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.

Det samlede vederlag i 2008 til direktionen består af DKK 8,8 mio. til adm. direktør Brian Petersen og DKK 3,1 mio. til vicedirektør Peter Rasmussen. Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensions-selskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

I 2008 har der i gennemsnit været 1.956 fuldtidsbeskæftigede i CPH (2007: 1.842 fuldtidsbeskæftigede). Heri er inkluderet 54 statstjenestemænd, der i henhold til Lov om Københavns Lufthavne A/S har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten (2007: 64 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 2008 (2007: 21,2 procent). Pensionsbidraget udgjorde for 2008 DKK 3,0 mio. (2007: DKK 3,4 mio.).

CPH har i 2008 realiseret engangsomkostninger på DKK 18,0 mio. (2007: DKK 40,4 mio.), vedrørende omkostninger til omstrukturering herunder fratrædelsesomkostninger. Endvidere indregnede CPH i 2007 reguleringer til tidligere år på DKK 19,8 mio. vedrørende personaleomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

8 Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver

Software	41,6	23,3
Grunde og bygninger	150,5	146,7
Tekniske anlæg og maskiner	136,5	123,9
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	64,2	60,6
Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	392,8	354,5

CPH har i 2007 indregnet reguleringer til tidligere år på DKK 5,4 mio. relateret til afskrivninger på materielle anlægsaktiver. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		

9 Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat

NIAL Group Ltd., England
Hainan Meilan Airport Company Ltd., Kina
Inversiones y Tecnicas Aeroportuarias S.A. de C.V. (ITA), Mexico
Grupo Aeroportuario del Sureste S.A.B. de C.V. (ASUR), Mexico

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat i alt	-37,3	50,1
--	--------------	-------------

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	2,9	6,0
Renter af øvrige tilgodehavender	3,3	4,2
Valutakursgevinster	2,2	11,5
Gevinster på valutaterminskontrakter	12,3	0,0
Realiseret ved indfrielse af swaps	0,0	19,0
Finansielle indtægter i alt	20,7	40,7

11 Finansielle omkostninger

Renter af gæld til kreditinstitutter med videre	173,5	153,9
Valutakurstab	4,1	7,4
Tab på valutaterminskontrakter	4,3	4,5
Øvrige finansieringsomkostninger	2,2	2,2
Amortisering af låneomkostninger	0,6	1,6
Finansielle omkostninger i alt	184,7	169,6

I valutakurstab indgår i 2008 et urealiseret valutakurstab vedrørende langfristede USD lån på i alt DKK 62,9 mio. (2007: urealiseret valutakursgevinst på DKK 175,8 mio.), der modsvares af urealiserede valutakursgevinster på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 62,9 mio. (2007: urealiseret valutakurstab på DKK 175,8 mio.).

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		

12 Skat af årets resultat

Omkostningsført skat

Årets aktuelle skat	271,7	246,7
Ændring i udskudt skat	11,2	19,4
I alt	282,9	266,1

Der fordeler sig således:

Skat af årets resultat	271,0	239,1
Skat af egenkapitalbevægelser	11,9	27,0
I alt	282,9	266,1

Selskabsskat

Regnskabsmæssig værdi 1. januar	-12,9	41,1
Regulering vedrørende tidligere år	-0,1	0,0
Betalt acontoskat indeværende år	-108,3	-277,8
Modtaget overskydende skat tidligere år	18,1	20,0
Betalt restskat tidligere år	0,0	-16,6
Udenlandske kildeskat	0,0	-0,4
Betalt mexicansk skat vedrørende avance ved salg af aktier i ASUR	0,0	-25,9
Årets aktuelle skat	271,7	246,7
Regnskabsmæssig værdi 31. december	168,5	-12,9

Københavns Lufthavne A/S er sambeskattet med Macquarie Airport Copenhagen Holding ApS (MACH) og Macquarie Airport Copenhagen ApS (MAC) samt de to 100 procent ejede datterselskaber Copenhagen International A/S (CAI) og Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsadministrationselskab A/S (KLHE). MACH er administrationselskab for de sambeskattede selskaber og står for afregning af selskabsskatter overfor skattemyndighederne. CPH, CAI og KLHE indbetaler acontoskatter til MACH og afregner restskat/overskydende skat med MACH, når årsopgørelser fra skattemyndighederne foreligger.

Hensatte forpligtelser til udskudt skat

Regnskabsmæssig værdi 1. januar	798,2	778,8
Ændring i udskudt skat	11,2	19,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	809,4	798,2

Hensatte forpligtelser til udskudt skat kan specificeres således:

Materielle anlægsaktiver	804,7	786,6
Andre tilgodehavender	-17,9	-1,7
Anden gæld	22,6	13,3
I alt	809,4	798,2

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
12 Skat af årets resultat (fortsat)		
Skat af årets resultat kan forklares således:		
Beregnet 25 procent af resultat før skat	256,6	343,3
Skatteeffekt af:		
Indtjening i associerede virksomheder	9,3	-12,5
Ikke skattepligtige indtægter	0,0	-30,4
Ikke fradragsberettigede udgifter	5,1	0,8
Reduktion af hensættelse til udskudt skat som følge af nedsættelse af selskabsskatteprocenten	0,0	-88,0
Mexicansk skat vedrørende avance ved salg af aktier i ASUR med videre	0,0	25,9
I alt	271,0	239,1
I 2008 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 17,7 mio. (2007: DKK 41,2 mio.). Skatteeffekten vedrørende reguleringer til tidligere år udgjorde i 2007 DKK 7,8 mio. Der er ingen reguleringer vedrørende tidligere år i 2008.		
13 Immaterielle anlægsaktiver		
Software		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	272,2	166,3
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	39,0	105,9
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	311,2	272,2
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	133,4	110,1
Årets afskrivninger	41,6	23,3
Samlede afskrivninger 31. december	175,0	133,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	136,2	138,8
Software under udførelse		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	4,5	0,0
Tilgang i året	51,6	110,4
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	-39,0	-105,9
Regnskabsmæssig værdi 31. december	17,1	4,5
Immaterielle anlægsaktiver, i alt	153,3	143,3

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
14 Materielle anlægsaktiver		
Grunde og bygninger		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	5.491,8	5.194,4
Afgang i året	-1,8	-83,6
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	67,1	381,0
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	5.557,1	5.491,8
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	1.820,1	1.678,5
Årets afskrivninger	150,5	146,7
Samlede afskrivninger på årets afgang	-0,1	-5,1
Samlede afskrivninger 31. december	1.970,5	1.820,1
Regnskabsmæssig værdi 31. december	3.586,6	3.671,7
Heraf LPK aktiver	419,9	436,1
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 199,9 mio. pr. 31. december 2008 (2007: DKK 199,9 mio.). Opgørelsen af markedsværdien er baseret på opgørelser fra eksterne valuarer fra 2006. Markedsværdiopgørelsen understøttes af sammenlignelige arealpriser med videre.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
14 Materielle anlægsaktiver (fortsat)		
Tekniske anlæg og maskiner		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	4.654,1	4.389,2
Afgang i året	0,0	-24,9
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	132,3	289,8
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	4.786,4	4.654,1
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	2.315,5	2.193,3
Årets afskrivninger	136,5	123,9
Samlede afskrivninger på årets afgang	0,0	-1,7
Samlede afskrivninger 31. december	2.452,0	2.315,5
Regnskabsmæssig værdi 31. december	2.334,4	2.338,6
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	1.285,3	1.228,0
Afgang i året	-8,8	-9,5
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	83,8	66,8
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	1.360,3	1.285,3
Afskrivninger		
Samlede afskrivninger 1. januar	936,4	882,3
Årets afskrivninger	64,2	60,6
Samlede afskrivninger på årets afgang	-8,6	-6,5
Samlede afskrivninger 31. december	992,0	936,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	368,3	348,9
Materielle anlægsaktiver under udførelse		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	412,6	443,3
Tilgang i året	785,0	706,9
Årets færdigmeldelse af anlægsaktiver under udførelse	-283,2	-737,6
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	914,4	412,6

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
15 Finansielle anlægsaktiver		
Kapitalandele i associerede virksomheder		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	973,5	1.600,2
Afgang i året	0,0	-626,7
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	973,5	973,5
Op- og nedskrivninger		
Samlede op- og nedskrivninger 1. januar	-773,7	-789,1
Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende aktuarmæssige gevinster/tab	0,0	19,3
Udbytte	-10,4	-21,1
Regulering af investering i associerede virksomheder vedrørende sikringstransaktioner	18,5	-10,0
Årets valutakursreguleringer	-12,3	-22,9
Resultat efter skat	-37,3	50,1
Samlede op- og nedskrivninger 31. december	-815,2	-773,7
Regnskabsmæssig værdi 31. december	158,3	199,8

ITA/ASUR

CPH ejer 49,0 procent af ITA og gennem ITA's ejerandel af ASUR giver dette en samlet indirekte ejerandel heraf på 3,75 procent (2007: 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 2008 i april 2009.

Børskurser

ASUR (USD)(NYSE)	37,4	61,2
------------------	------	------

CPH's investering opgjort til børskurser pr. 31. december (DKK mio.)

ASUR (investering via ITA)	274,0	354,0
----------------------------	-------	-------

NIAL

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

NIAL Group Ltd. forventes at offentliggøre årsrapport for 2008 i februar 2009.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
16 Andre finansielle anlægsaktiver		
Andre værdipapirer og kapitalandele		
Anskaffelsesværdi		
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	0,1	0,8
Afgang i året	0,0	0,7
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	0,1	0,1
Op- og nedskrivninger		
Samlede op- og nedskrivninger 1. januar	0,0	3,4
Kursreguleringer til dagsværdi	0,0	2,6
Tilbageførsel af op- og nedskrivninger i forbindelse med salg af aktier	0,0	-6,0
Samlede op- og nedskrivninger 31. december	0,0	0,0
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	0,7	0,0
Kursreguleringer til dagsværdi	1,7	0,7
Regnskabsmæssig værdi 31. december	2,4	0,7
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	2,9	1,2
Andre finansielle anlægsaktiver i alt	3,0	1,3
17 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser		
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	356,5	269,7
Nedskrivning	71,6	7,0
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	284,9	262,7
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning 1. januar	7,0	7,2
Årets nedskrivning	64,6	-0,2
Samlet nedskrivning 31. december	71,6	7,0

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

Af årets nedskrivning på DKK 64,6 mio. udgør tab vedrørende konkursen i Sterling DKK 35,8 mio. Herudover er der hensat en forpligtelse på DKK 3,1 mio. Det samlede tab vedrørende konkursen i Sterling er DKK 38,9 mio.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		

18 Kreditinstitutter

Gæld til kreditinstitutter er indregnet således i balancen:

Langfristede forpligtelser	2.159,2	2.130,4
Kortfristede forpligtelser	957,2	100,0
I alt	3.116,4	2.230,4

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

Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
				2008	2007	2008	2007
Kassekredit	DKK	Variabel	-	-	63,3	-	63,3
Danske Bank	DKK	Variabel	30. jun 2009	32,3	-	32,3	-
Danske Bank	DKK	Variabel	30. jun 2009	400,0	-	400,8	-
Nykredit Bank	DKK	Variabel	29. dec 2009	500,0	-	500,6	-
RD (DKK 100 mio.)	DKK	Fast	30. sep 2009	8,3	20,2	8,3	20,2
RD (DKK 151 mio.)	DKK	Fast	31. mar 2020	121,2	129,6	124,2	125,5
RD (DKK 64 mio.)	DKK	Fast	23. dec 2032	64,0	64,0	69,3	66,4
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug 2013	528,5	507,5	615,1	538,1
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug 2015	528,5	507,5	645,4	544,0
USPP bond issue	USD	Fast	27. aug 2018	528,5	507,5	695,9	558,3
Total				2.711,3	1.799,6	3.091,9	1.915,8
LPK gæld, se note 20	DKK	-	30. jun 2010	419,9	436,1	419,9	436,1
Amortisering af låneomkostninger	DKK	-	-	-14,8	-5,3	-14,8	-5,3
Total				405,1	430,8	405,1	430,8
I alt				3.116,4	2.230,4	3.497,0	2.346,6

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

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

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

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
19 Anden gæld		
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	164,9	146,9
Skyldige renter	34,3	34,1
Øvrige skyldige omkostninger	10,3	7,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	209,5	188,4

20 Økonomiske forpligtelser

CPH har indgået aftaler vedrørende bygninger og andre anlægsaktiver for parkeringsanlæg med Lufthavns-parkeringen København A/S (LPK). Ved aftalernes ophør overgår disse aktiver til Københavns Lufthavne A/S til netto regnskabsmæssig værdi på ophørstidspunktet. Aftalerne er uopsigelige fra Københavns Lufthavne A/S' side indtil den 30. juni 2010, hvor den sidste aftale ophører uden opsigelse. Modparten kan opsigte aftalerne med seks måneders varsel. Såfremt aftalerne ophørte pr. 31. december 2008, ville købsforpligtelsen udgøre DKK 419,9 mio. (2007: DKK 436,1 mio.) jævnfør note 14 og 18.

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

CPH har pr. 31. december 2008 indgået kontrakter om opførelse af anlæg og øvrige forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 30,7 mio. (2007: DKK 254,3 mio.).

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

21 Nærtstående parter

CPH's nærtstående parter er Macquarie jævnfør dens ejerandel, de udenlandske associerede virksomheder jævnfør koncernoversigten samt bestyrelse og direktion. Se i øvrigt note 7.

CPH yder rådgivning til de udenlandske associerede virksomheder primært bestående af overførsel af viden og erfaring vedrørende effektiv lufthavnsdrift, omkostningsbevidst udbygning af infrastrukturen, fleksibel kapacitetsudnyttelse og optimering af kommercielle muligheder. Indtægterne i 2008 fra disse rådgivningsaktiviteter udgør DKK 50,5 mio. (2007: DKK 41,4 mio.).

Samhandelen mellem nærtstående parter er foretaget på markedsvilkår.

Det ultimative moderselskab for CPH er Macquarie Airports (Europe) No. 2 S.A. (MAESA2), Luxembourg. MAESA2's koncernårsrapport, hvori CPH indgår som datterselskab kan rekvireres fra sekretæren i MAESA2, 5 rue Guillaume Kroll, L-1882, Luxembourg, Grand-Duchy of Luxembourg.

MAESA2 ejer (via underliggende holdingselskaber) 100 procent af aktiekapitalen i Macquarie Airports Copenhagen ApS (MAC). MAC ejer 53,73 procent af aktiekapitalen og stemmerne i CPH.

Note

21 Nærtstående parter (fortsat)

50 procent af aktiekapitalen i MAESA2 er ejet af Macquarie Airport Limited, Bermuda (MAEL), mens de øvrige 50 procent er ejet af Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3), som er et UK Limited Partnership via underliggende holdingselskaber.

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

MAEL rådgives på daglig basis af Macquarie Capital Funds (Europe) Limited, som er et indirekte helejet datterselskab af Macquarie Group Limited. MEIF3 ledes af Macquarie Capital Funds (Europe) Limited, der også er rådgiver for MAESA2.

Der er ingen mellemværender mellem nærtstående parter.

22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves særlig tilladelse af trafikministeren for 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 foreskrifter om indretning, drift, anlæg m.v.

Takstregulering for Københavns Lufthavne er 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 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 Statens Lufthavnsvesen 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 4 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 Statens Lufthavnsvesen. BL 9-15 indeholder forskellige regler for opgørelse af disse indtægtsrammer.

Note

22 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering (fortsat)

Den eksisterende model (frivillig aftale mellem flyselskaberne og lufthavnen) for fastsættelse af takster for Københavns Lufthavne udløber den 31. december 2008. I henhold til BL 9-15 gælder de eksisterende takster dog til den 31. marts 2009, således at disse takster fastsættes uændret i forhold til de takster, der gælder den 31. december 2008. Ifølge overgangsbestemmelsen i bilag 1 til BL 9-15 vil bestemmelserne om takstfastsættelse ved forhandling ikke finde anvendelse for den første reguleringsperiode. Takstfastsættelsen for den første reguleringsperiode (som kun omfatter et år) vil ske efter bestemmelserne i fall-back modellen eller på anden måde med henblik på at opfylde Statens Luftfartsvæsens formål med takstreguleringen.

Statens Luftfartsvæsen har i en meddelelse af 15. januar 2009 fastlagt luftfartstaksterne for reguleringsperioden 1. april 2009 til 31. marts 2010, og Københavns Lufthavn har udarbejdet et takstregulativ i overensstemmelse hermed til SLV's godkendelse.

Forhandlingerne mellem flyselskaberne og lufthavnen vedrørende den efterfølgende reguleringsperiode, som starter den 1. april 2010, påbegyndes i foråret 2009 i henhold til bestemmelserne i BL 9-15.

23 Finansielle risici

Koncernens 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.

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 284,9 mio. er 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 2008 indgår tilgodehavender på i alt DKK 93,7 mio. (2007: DKK 14,3 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 22,1 mio. (2007: DKK 6,9 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.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
23 Finansielle risici (fortsat)		
Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december var overforfaldne, men ikke nedskrevet, som følger:		
Forfaldsperiode		
Op til 30 dage	8,2	1,5
Mellem 30 og 90 dage	1,5	2,3
Over 90 dage	1,4	0,3
I alt	11,1	4,1

CPH's omsætning består af trafikafgifter til 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 markedssituation 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 samhandelspartner SAS og Gebr. Heinemann, der er den største koncessionshaver, udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne udgør omkring 32,6 procent (2007: 43,2 procent). SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B, Gebr. Heinemann har ikke en offentlig kreditvurdering, men CPH har fået en bankgaranti svarende til seks 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.

Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2008 opgjort til i alt DKK 3,0 mio. (2007: DKK 1,2 mio.), svarende til markedsværdien af indgåede valutaafdækningskontrakter.

DKK mio.

Note

23 Finansielle risici (fortsat)

Likviditetsrisiko

Forfaldsoversigt pr. 31. december 2008	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt*	Dagsværdi**	Regnskabs- mæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter	1.073,2	1.369,7	1.487,4	3.930,3	3.497,0	3.116,4
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	3.908,6	3.528,0
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	4.171,4	3.790,8
Målt til amortiseret kostpris						
Tilgodehavender						
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	0,0	-	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

Noter

DKK mio.

Note

23 Finansielle risici (fortsat)

Forfaldsoversigt pr. 31. december 2007	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt*	Dagsværdi**	Regnskabs- mæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter	199,1	506,8	2.398,1	3.104,0	2.346,6	2.230,4
Leverandører af varer og tjenesteydelser	217,1	-	-	217,1	217,1	217,1
Anden gæld	202,1	-	-	202,1	202,1	202,1
Total	618,3	506,8	2.398,1	3.523,2	2.765,8	2.649,6
Målt til dagsværdi						
Andre afledte finansielle instrumenter	11,5	46,5	483,5	541,5	373,4	373,4
Total	11,5	46,5	483,5	541,5	373,4	373,4
Finansielle forpligtelser i alt	629,8	553,3	2.881,6	4.064,7	3.139,2	3.023,0
Målt til amortiseret kostpris						
Tilgodehavender						
Likvider	31,8	-	-	31,8	31,8	31,8
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	262,7	-	-	262,7	262,7	262,7
Andre tilgodehavender	22,2	-	-	22,2	22,2	22,2
Total	316,7	-	-	316,7	316,7	316,7
Målt til dagsværdi						
Valutaterminskontrakter	1,2	-	-	1,2	1,2	1,2
Andre afledte finansielle instrumenter	0,0	-	0,1	0,1	0,1	0,1
Total	1,2	-	0,1	1,3	1,3	1,3
Finansielle aktiver i alt	317,9	-	0,1	318,0	318,0	318,0

* Alle pengestrømme er ikke-diskonterede og omfatter alle forpligtelser ifølge indgåede aftaler.

** 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 saldværdi ultimo året. Som diskonteringsrente ved nutidsværdiberegningerne er anvendt en nul kuponrente med tilsvarende løbetider.

Note

23 Finansielle risici (fortsat)

I 2007 havde CPH en ugaranteret kassekredit i Danske Bank på DKK 100 mio. Pr. 31. december 2008 er denne kreditfacilitet blevet garanteret, men fungerer i praksis fortsat som en kassekredit.

CPH har selv og på datterselskabernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller datterselskabernes 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 ikke at optage mere gæld end maksimalt 4,5 gange CPH's EBITDA samt til at opretholde en soliditetsgrad på minimum 30 procent. Endvidere må CPH's nettofinansieringsomkostninger ikke overstige halvdelen af EBIT eller en tredjedel af EBITDA. En række af CPH's aftaler om kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af at ejerforholdene og kontrollen med selskabet ændres.

CPH råder over uudnyttede kortfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 517,7 mio. (2007: DKK 1.686,7 mio.). 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 renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

På balancedagen er der ingen udestående renteswap (2007: Ingen udestående renteswap kontrakter)

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 2008 opgjort til 4,2 år (2007: 6,5 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 (langfristede) betyde en markedsværdiændring af den rentebærende gæld på i alt DKK 134,0 mio. (2007: DKK 139,0 mio.), men da gælden måles til amortiseret kost vil en markedsværdiændring af gælden ikke påvirke den indregnede gæld og dermed påvirke resultat og egenkapital. Som følge af sikring af valutakursrisikoen på gælden ved brug af USD/DKK swapkontrakter vil en renteændring påvirke egenkapitalen.

En stigning i USD renten på et procentpoint vil med den nuværende låneportefølje (langfristede) betyde en negativ påvirkning på egenkapitalen på DKK 111,0 mio. (2007: negativ effekt på DKK 98,5 mio.), hvor et fald i USD renten på et procentpoint vil påvirke egenkapitalen positivt med DKK 120,2 mio. (2007: positiv effekt på DKK 107,2 mio.). En stigning i DKK renten på et procentpoint vil med den nuværende låneportefølje medføre en positiv effekt på egenkapitalen på DKK 126,4 mio. (2007: positiv effekt på DKK 123,1 mio.), hvor et fald i DKK renten på et procentpoint vil medføre en negativ påvirkning på egenkapitalen på DKK 136,7 mio. (2007: negativ effekt på DKK 134,1 mio.).

CPH's kortfristede lån 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 (kortfristede) betyde en negativ påvirkning på resultatopgørelsen og egenkapitalen på DKK 6,3 mio.

Note

23 Finansielle risici (fortsat)

Valutarisiko

Valutakursudsving vil som udgangspunkt 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 2008 er på i alt DKK -262,8 mio. (2007: DKK -373,4 mio.). Denne værdi kan udelukkende tilskrives valutaswapkontrakter, da der ikke er udestående renteswapkontrakter pr. ultimo 2008 (2007: Ingen udestående renteswapkontrakter).

Swapkontrakter

Swapkontrakterne er indgået med henblik på sikring af fremtidige pengestrømme i basisvaluta 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 valutaswap kontrakter er på i alt USD 300 mio. pr. 31. december 2008 (2007: USD 300 mio.).

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 valutaswapkontrakterne 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.

Noter

DKK mio.	2008	2007
Note		
24 Indbetalt fra kunder		
Omsætning	3.113,5	2.924,6
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	-56,9	-49,6
I alt	3.056,6	2.875,0
25 Udbetalt til personale, leverandører med videre		
Driftsomkostninger	-1.493,3	-1.387,5
Ændring i andre tilgodehavender med videre	3,5	-12,2
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld med videre	-4,7	34,5
I alt	-1.494,5	-1.365,2
26 Renteindbetalinger med videre		
Renteindtægter med videre	2,9	6,2
Realiserede valutakursgevinster	8,3	6,1
Realiseret ved indfrielse af swaps	0,0	19,0
Øvrige renteindtægter	0,3	0,0
I alt	11,5	31,3
27 Renteudbetalinger med videre		
Renteudgifter med videre	-147,7	-131,8
Realiserede valutakurstab	-3,2	-7,4
Øvrige finansieringsomkostninger	-0,4	-0,6
Øvrige renteomkostninger	0,0	-0,6
I alt	-151,3	-140,4
28 Efterfølgende begivenheder		
Der har ikke været væsentlige begivenheder efter balancedagen.		
29 Kapitalforhold og EPS		
Der henvises til afsnittet Aktierelateret information side 52-53 i ledelsesberetningen.		
EPS = $\frac{\text{Årets resultat}}{\text{Antal aktier}}$	$\frac{755,3}{7,848}$	$\frac{1.112,5}{7,848}$

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 en kopi også kan rekvireres. Den samlede årsrapport har den efterfølgende ledelses- og revisionspåtegning.

På side 65 fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for 2008 for Københavns Lufthavne A/S, omfattende ledelsesberetning, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse, noter og ledespåtegning for såvel koncernen som for moderselskabet.

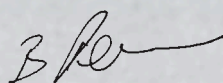
Koncernregnskabet aflægges efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet for moderselskabet aflægges efter årsregnskabsloven. Årsrapporten aflægges herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, de regnskabsmæssige skøn for forsvarlige og den samlede præsentation af årsrapporten for dækkende. Ledelsens beretning giver endvidere et retvisende billede af udviklingen af koncernens og moderselskabets aktiviteter og finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og moderselskabet står over for. Det er vor opfattelse, at årsrapporten indeholder et retvisende billede af henholdsvis koncernens og moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008, resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for perioden 1. januar – 31. december 2008 samt den supplerende beretning.

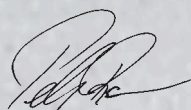
Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 16. februar 2009

Direktionen

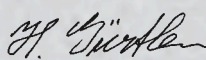


Brian Petersen
Adm. direktør

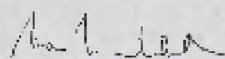


Peter Rasmussen
Vicedirektør

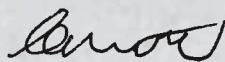
Bestyrelsen



Henrik Gürtler
Formand



Max Moore-Wilton
Næstformand



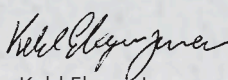
Kerrie Mather



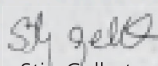
Luke Kameron



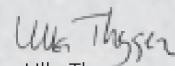
Andrew Cowley



Keld Elage-Jensen



Stig Gellert



Ulla Thygesen

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

Vi har revideret årsrapporten for Københavns Lufthavne A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 side 1-101, omfattende ledelsesberetning, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse, noter og ledelsespåtegning for såvel koncernen som for moderselskabet. Koncernregnskabet aflægges efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet for moderselskabet aflægges efter årsregnskabsloven. Årsrapporten aflægges herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Ledelsens ansvar for årsrapporten

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU for koncernen, årsregnskabsloven for moderselskabet samt yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udførelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale og danske revisionsstandards. 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 årsrapporten ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsrapporten.

De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl. Ved denne risikovurdering overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for selskabets udarbejdelse og aflæggelse af en årsrapport, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af selskabets interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, og de af ledelsen udførte regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af årsrapporten.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

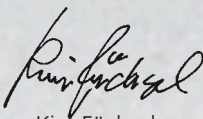
Konklusion

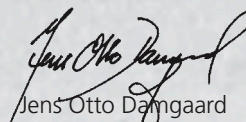
Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Det er endvidere vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af moderselskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 samt af resultatet af moderselskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

København, den 16. februar 2009

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionsaktieselskab


Kim Füchsel
Statsautoriseret revisor


Jens Otto Damgaard
Statsautoriseret revisor

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 administrerende 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

Næstformand, Chairman, Macquarie Airports – født 1943

- Administrerende direktør og formand for Sydney Airport Corporation Limited siden 2006
- Formand for Macquarie Airports (MAP) siden 2006
- Formand for Airport Council International (ACI), Region Asia Pacific
- Næstformand for bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 28. marts 2007
- Næstformand for bestyrelsen i ACI Global

Kerrie Mather

CEO, Macquarie Airports – født 1960

- Direktør i Macquarie Capital siden 1998
- Adm. direktør i Macquarie Airports siden 2002
- Medlem af bestyrelsen i Sydney Airport Corporation Limited
- Medlem af bestyrelsen i the Brussels Airport Company
- Medlem af bestyrelsen i Macquarie Airports Copenhagen Holding ApS
- Medlem af bestyrelsen i Macquarie Airports Copenhagen ApS
- Næstformand for bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S fra 26. januar 2006 til 27. marts 2007
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S

Andrew Cowley

Executive Director, Macquarie Group – født 1963

- Medlem af bestyrelsen i Brussels Airport Company
- Medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S siden 28. marts 2007

Luke Kameron

Associate Director, Macquarie Airports – 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

Medarbejdervalgte repræsentanter i bestyrelsen

Keld Elager-Jensen

Elektriker – født 1955

- Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1996
- Tillidsrepræsentant for elektrikerne i Teknisk Terminals-service 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 vagtfunktionærene 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



Andrew Cowley



Luke Kameron



Keld Elager-Jensen



Stig Gellert



Ulla Thygesen



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 A/S' 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 Lufthavne A/S' Hotel- og Ejendomsselskab A/S
- Medlem af bestyrelsen i Copenhagen Airports International A/S

Københavns Lufthavne A/S



Supplerende beretning

I nedenstående hoved- og nøgletal er anlægsaktiverne målt til dagsværdi. Dagsværdien af anlægsaktiverne er væsentligt højere end de regnskabsmæssige værdier og vurderes at være mere pålidelige redskaber i forbindelse med økonomiske analyser.

HOVED- OG NØGLETAL FOR KONCERNEN KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD (DAGSVÆRDI) - IKKE REVIDERET

	2008	2007	2006	2005	2004
Resultatopgørelse (DKK mio.)					
Omsætning	3.114	2.925	2.884	2.738	2.485
EBITDA	1.692	1.635	1.633	1.438	1.450
EBIT	1.012	997	1.019	796	826
Resultat af kapitalandele	9	50	104	89	71
Nettofinansieringsomkostninger	164	129	210	207	227
Resultat af kapitalandele og nettofinansieringsomkostninger	-155	-79	-106	-118	-156
Resultat før skat	856	919	912	679	670
Resultat efter skat	640	785	671	545	489
Balance (DKK mio.)					
Materielle anlægsaktiver	16.424	16.280	16.297	16.220	13.151
Finansielle anlægsaktiver	161	201	816	1.844	1.584
Aktiver i alt	17.125	16.994	17.690	18.474	15.364
Egenkapital	11.139	11.894	11.662	11.844	9.448
Rentebærende gæld	3.116	2.230	3.011	3.762	3.516
Investeringer i materielle anlægsaktiver	798	720	676	510	450
Investeringer i finansielle anlægsaktiver	0	0	694	103	78
Pengestrømsopgørelse (DKK mio.)*					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.332	1.094	1.187	897	1.094
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-824	328	237	-609	-507
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-497	-1.620	-1.224	-581	-771
Likvider ultimo	43	32	229	30	322
Nøgletal					
EBITDA-margin	54,4%	55,9%	56,6%	52,5%	58,3%
EBIT-margin	32,5%	34,1%	35,3%	29,1%	33,2%
Afkastningsgrad	6,0%	6,0%	6,1%	5,3%	6,1%
Egenkapitalforrentning	5,6%	6,7%	5,7%	5,1%	5,2%
NOPAT margin	22,5%	28,3%	26,7%	20,1%	25,1%
ROCE	4,3%	4,9%	4,4%	3,3%	4,1%

* CPH benytter hovedtal for pengestrømsopgørelsen inklusive særlige forhold i den interne rapportering, hvormed der ikke er korrigeret for særlige forhold.



Udgivet af Københavns Lufthavne A/S

Ide og design:
Burson-Marsteller

Fotos:
Per Morten Abrahamsen, Simon Ladefoged,
Lars Mikkelsen, Lars Møller, Ernst Tobisch,
Vilhelm Lauritzen Arkitekter, Arne V. Petersen, Knuth

Produktion og tryk:
bDirect

ISSN 1901-3892

