

INDBLIK OG UDSYN

Koncernårsrapport 2017

I henhold til årsregnskabslovens § 149, stk. 2 er Koncernårsrapporten et uddrag af Københavns Lufthavns fuldstændige årsrapport. Den fuldstændige årsrapport, inklusive årsrapporten for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S (side 164-177), og den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, kan downloades på www.cph.dk. Efter godkendelse på generalforsamlingen kan den fuldstændige årsrapport også rekvireres hos Erhvervsstyrelsen.

På side 87 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

GENERALFORSAMLING

Ordinær generalforsamling afholdes 11. april 2018 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

REDEGØRELSE FOR SAMFUNDS-ANSVAR

Sektionen "Performance" på side 24-68 redegør for, hvorledes Københavns Lufthavne A/S (CPH) i 2017 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater CPH har opnået i årets løb. Sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør siderne CPH's redegørelse for samfundsansvar, jf. årsregnskabslovens §§ 99a-b.

UDSAGN OM FREMTIDEN – RISICI OG USIKKERHEDER

Denne årsrapport indeholder udtalelser om fremtidige forhold, som omhandlet i US Private Securities Litigation Reform Act of 1995 og tilsvarende love i andre lande vedrørende forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig om-sætning, 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 bl.a. 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 "Risiko-styring og risici" på side 69-74.

KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

Lufthavnsholmen 6
2770 Kastrup
Danmark
Tlf.: 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

BENÆVNELSER

Københavns Lufthavne, CPH, koncernen, selskabet og Københavns Lufthavne A/S konsolideret med dets dattervirksomheder og associerede virksomheder 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.

UDGIVET AF KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

DESIGN OG LAYOUT

kindly.dk

KORREKTUR

Borella projects

ISSN: 1904-2566

Indholdsfortegnelse

LEDELSESBERETNING

Overblik

Perspektiv fra bestyrelsen	6
Årsrapporten på 5 minutter	7
Indblik fra direktionen	13
Forventninger til 2018	17

Vores forretning

CPH's forretningsmodel	19
CPH'S forretningsmiljø	21
CPH's forretningsstrategi	22

Performance

Vores resultater	25
Opdateret CR-strategi	35
Mennesker	38
Miljø	48
Markedsposition	59
Roskilde Lufthavn	65
Beskatning	67

Risiko

Risikostyring og risici	70
-----------------------------------	----

Ledelsesinformation og aktier

Aktierelateret information	76
Selskabsledelse	77
Bestyrelse og direktion	79

KONCERNREGNSKAB

Konsolideret finansiell redegørelse og regnskab	82
Konsolideret ikke-finansielt regnskab (ikke revideret)	128

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

Ledelsespåtegning	156
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	158
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed	162

Ledelsesberetningen, som defineret af den danske årsregnskabslov, fremgår af side 4-80. Denne rapport er udgivet på både dansk og engelsk. I tilfælde af uoverensstemmelser er den danske udgave gældende.

LEDELSESBERETNING

OVERBLIK

Perspektiv fra bestyrelsen	6
Årsrapporten på 5 minutter	7
Indblik fra direktionen	13
Forventninger til 2018	17

Perspektiv fra bestyrelsen

Med vores vitale rolle for det danske samfund følger en naturlig interesse fra politisk hold og fra offentligheden. Efter grundig forberedelse præsenterede regeringen i juli 2017 sin luftfartspolitiske strategi, der sætter fokus på den politiske indsats for at skabe øget tilgængelighed gennem luftfart. CPH spiller en central rolle i strategien, og vi vil gerne kvittere for, at det øgede politiske fokus på luftfartens betydning, som vi har efterspurgt i en årrække, nu er en realitet.

Samtidig med strategien er der i 2017 fastlagt en ny og skærpet regulering af CPH's takster, flyselskabernes betaling for benyttelse af lufthavnen. Vi støtter grundlæggende luftfartsstrategiens mål om at styrke grundlaget for at etablere flere ruter og flere daglige afgang til og fra Danmark såvel som i Danmark.

CPH forstår og respekterer regeringens behov for at sikre en klar regulatorisk ramme for Københavns Lufthavn, som er en vital del af Danmarks infrastruktur. Den nuværende takstafale gælder indtil april 2019. Som en særlig imødekomme af intentionen i regeringens luftfartsstrategi har CPH besluttet allerede fra april 2018 at nedsætte takstbe-

talingen med i gennemsnit 10% og med en særlig stor nedsættelse for de hyppige feederruter, der støtter op om lufthavnens knudepunktsfunktion.

Som en international hub arbejder CPH for at skabe ekstraordinære rejseoplevelser og effektive forbindelser, uanset om det handler om folk fra Jylland, der skal besøge familie i København, eller forretningsfolk på vej til møde i Vilnius, turister, der flyver ind fra Kina, eller sydsvenskere på vej til San Francisco.

Flyruterne til og fra Københavns Lufthavn (CPH) binder Danmark sammen og skaber tilgængelighed mellem Danmark, Sydsverige og resten af verden. CPH er også et knudepunkt for luftfragt for danske eksportvirksomheder inden for bl.a. lægemidler, fødevarer og mode.

I 2017 blev nye markeder åbnet for Danmark gennem 18 nye ruter til bl.a. New Delhi og Agadir. CPH er i skarp konkurrence med lufthavnene i bl.a. Zürich, Amsterdam, Bruxelles og Wien om at tiltrække nye flyruter og skabe øget tilgængelighed til regionen. Derfor samarbejder vi tæt med hele regionen om at løfte Københavns attraktivitet som de-

station. Samtidig bygger vi ny kapacitet til trafikvæksten, vi effektiviserer processer til glæde for flyselskaber og rejsende, og vi skaber gode oplevelser for de rejsende i butikker, lounges og restauranter.



CPH spiller en central rolle i det danske samfund og har et ansvar for fortsat at skabe tilgængelighed. Og vi skal sikre øget vækst, samtidig med at vi viser respekt for mennesker og miljø.



CPH er en travl lufthavn med knap 80.000 rejsende hver dag. Den høje aktivitet i CPH skaber arbejdspladser i lufthavnens mange virksomheder, og den stigende internationale tilgængelighed bidrager til at skabe og fastholde arbejdspladser i hele Danmark og Sydsverige. Passagervæksten kræver mere kapacitet til både fly og rejsende, og derfor har 2017 været et år med intensiv byggeaktivitet, herunder udvidelsen af sikkerhedskontrollen, Terminal 2 airside og Finger E.

CPH spiller en central rolle i det danske samfund og har et ansvar for fortsat at skabe tilgængelighed både fra et CR-perspektiv og fra et økonomisk perspektiv. Vi skal sikre øget vækst, samtidig med at vi viser respekt for mennesker og miljø. Derfor har CPH i 2017 opdateret sin strategi for samfundsansvar, Corporate Responsibility. Den nye CR-strategi sætter langsigtede, ambitiøse mål for vores arbejde med sikkerhed, arbejdsmiljø, støj, samspil med lokalsamfundet og meget mere. Vores fortsatte arbejde med samfundsansvar vil bygge på tankegangen i FN's 17 Verdensmål, og vores ambitioner og indsats beskrives mere udførligt senere i denne årsrapport

Vi ønsker et tillidsfuldt og resultatskabende samarbejde mellem lufthavnen og lufthavnens mange vigtige interessenter i de kommende år. Til glæde for Danmark, vores gæster, medarbejderne, samarbejdspartnerne og vores omverden.

Bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S

KØBENHAVNS LUFTHAVN I TAL

CPH ejer, driver og udvikler Københavns Lufthavn i tæt samarbejde med flyselskaber, groundhandlere, forpagtere og andre vigtige aktører. En kompleks operation i drift døgnet rundt, året rundt.



79.939
PASSAGERER PR. DAG



82
OVERORDNET PASSAGER-
TILFREDSHED
(PÅ EN SKALA 0-100)

710 AFGANGE
OG ANKOMSTER
PR. DAG



INTERNATIONALE 95%



FORRETNING 37%

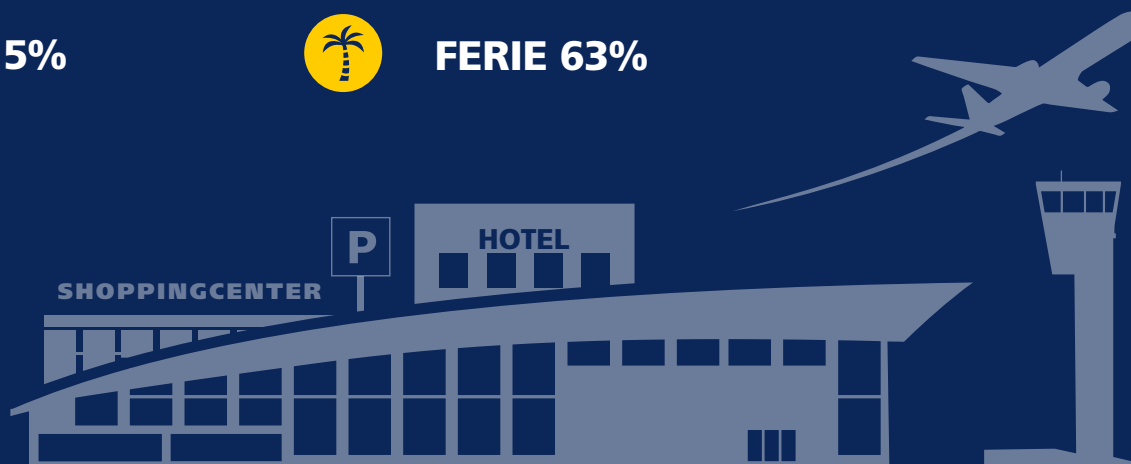
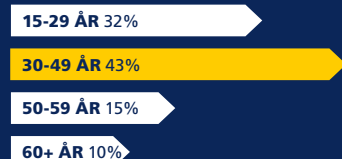


INDENRIGS 5%



FERIE 63%

ALDERSFORDELING

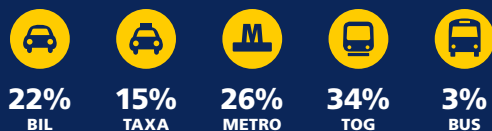


TOP 5 DESTINATIONER

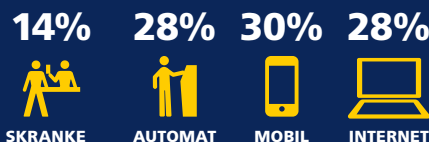


* Gennemsnitligt antal passagerer pr. dag.

ANKOMMET MED



CHECKET IND VIA



PASSAGERERS OVERORDNEDE
OPLEVELSE I ANKOMSTEN



MEDARBEJDERE

2.573
MEDARBEJDERE I CPH
21.029
MEDARBEJDERE I LUFTHAVNEN
1.173
VIRKSOMHEDER I LUFTHAVNEN

FREMTIDENS LUFTHAVN MED PLADS TIL 40 MIO. PASSAGERER OM ÅRET

CPH investerer DKK 20 mia. i at udbygge lufthavnen, så der bliver plads til flere fly, flere ruter og nye rejsemål til både ferie- og forretningsrejsende.



2017 I OVERBLIK

SOCIALE RESULTATER



83/100

ENGAGEMENTSMÅLING

Engagementsmålingen steg fra 81 i 2016 til 83 i 2017. Svarprocenten var 92,77%.



4,65% FRAVÆR

PGA. SYGDOM

Fravær pga. sygdom faldt fra 5,08% i 2016 til 4,65% i 2017.



50% REDUKTION

LUFTKVALITET

Vores indsats for at reducere antallet af ultrafine partikler i 2011-2016 resulterede i en reduktion på mere end 50%. I 2017 har vi fastholdt dette niveau.



1,0 KG CO₂

PR. PASSAGER

Vi fastholdt 1,0 kg CO₂-udledning pr. passager i 2017. I 2017 satte vi også et nyt ambitiøst mål om en maximal udledning på 0,75 kg pr. passager i 2023.

2017 I OVERBLIK

FINANSIELLE RESULTATER

4.439,4 MIO.

OMSÆTNING

Omsætningen steg 0,4% til DKK 4.439,4 mio. (2016: DKK 4.421,9 mio.), hovedsageligt drevet af den samlede stigning i passagerer på 0,5%, flere internationale passagerer samt øget koncessions- og parkeringsomsætning. Dette er delvist modsvaret af et fald i hotelaktiviteten, primært som følge af den nye lejeaftale med Nordic Choice Hotels. Når der korrigeres for effekten af den nye hotelaftale, hvor hoteldriften fra andet kvartal overgik fra en managementkontrakt med Hilton til en minimumbaseret lejeaftale med Nordic Choice Hotels, steg omsætningen 3,5%.

1.477,1 MIO.

INVESTERINGER

I 2017 udgjorde investeringer i alt DKK 1.477,1 mio. CPH har yderligere øget det høje investeringsniveau i forhold til den nuværende takstafale til gavn for passagerer og flyselskaber.

1.661,8 MIO.

RESULTAT FØR SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD

Resultat før skat for 2017 korrigeret for særlige forhold udgjorde DKK 1.661,8 mio., hvilket er på niveau med det udmeldte på side 4 i delårsrapporten for tredje kvartal 2017 af 16. november 2017. Det rapporterede resultat før skat steg til DKK 1.635,6 mio. (2016: DKK 1.620,1 mio.) primært grundet højere omsætning og CPH's fortsatte fokus på omkostningseffektivisering.

1.243,7 MIO.

RESULTAT EFTER SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD OG HOTELAKTIVITET

Korrigeret for særlige forhold og hotelaktiviteten steg resultat efter skat 3,9% til DKK 1.243,7 mio. (2016: DKK 1.196,8 mio. Det rapporterede resultat efter skat udgjorde DKK 1.285,5 mio. (2016: DKK 1.259,0 mio.). Stigningen i resultat efter skat skyldes primært det høje aktivitetsniveau, omkostningseffektivitet, forbedrede lånevilkår samt en lavere effektiv skatteprocent.

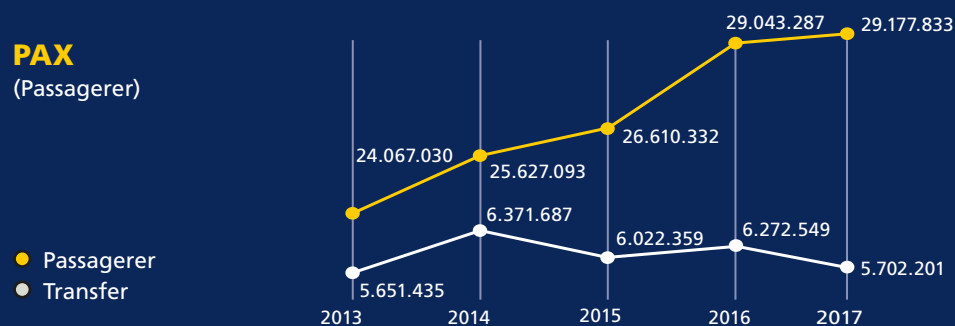
SAMLET UDBYTTE Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 785,6 mio., svarende til DKK 100,10 pr. aktie. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.285,5 mio., svarende til DKK 163,80 pr. aktie efter interimsudbytte ved halvåret på DKK 499,9 mio.

2017 I OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

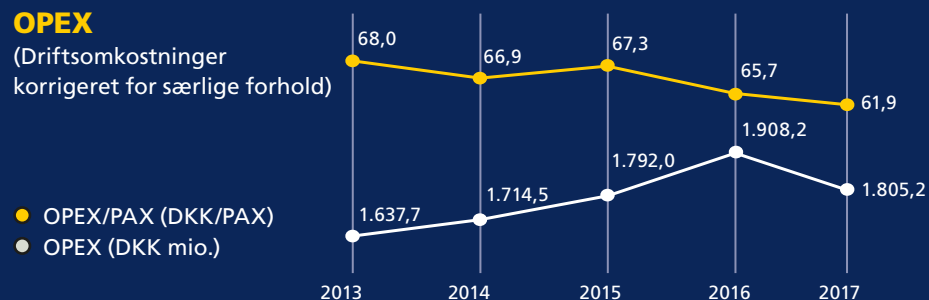
PAX

(Passagerer)



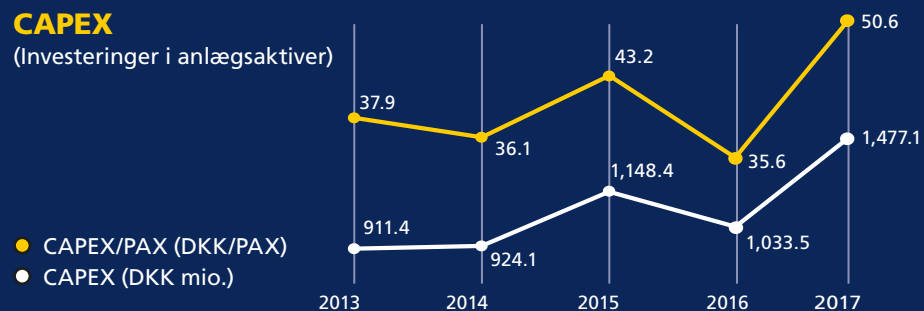
OPEX

(Driftsomkostninger
korrigeret for særlige forhold)



CAPEX

(Investeringer i anlægsaktiver)



OMSÆTNING



EBITDA

(Korrigeret for særlige forhold)



FCF

(Frie pengestrømme)



2017 I OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

DKK mio.	2017	2016	2015	2014	2013
Resultatopgørelse					
Omsætning	4.439	4.422	4.062	3.868	3.645
heraf aeronautisk omsætning	2.667	2.600	2.365	2.250	2.071
heraf ikke-aeronautisk omsætning	1.772	1.822	1.697	1.618	1.574
EBITDA	2.611	2.505	2.259	2.139	1.996
heraf aeronautisk EBITDA	1.231	1.152	1.013	954	834
heraf ikke-aeronautisk EBITDA	1.380	1.353	1.246	1.185	1.163
EBIT	1.823	1.799	1.584	1.461	1.373
heraf aeronautisk EBIT	615	606	483	414	356
heraf ikke-aeronautisk EBIT	1.208	1.193	1.101	1.047	1.017
Nettofinansieringsomkostninger	187	179	180	197	201
Resultat før skat	1.636	1.620	1.404	1.263	1.172
Resultat efter skat	1.286	1.259	1.086	958	976
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	23	-32	54	-57	-3
Totalindkomst	1.308	1.227	1.140	902	973
Balance					
Materielle anlægsaktiver	10.584	9.800	9.403	8.928	8.669
Finansielle anlægsaktiver	7	340	246	1	1
Aktiver i alt	11.590	11.210	10.669	9.888	9.559
Egenkapital	3.152	3.038	2.992	2.845	2.901
Rentebærende gæld	5.934	5.796	5.479	4.735	4.204
Investeringer i materielle anlægsaktiver	1.341	954	995	789	739
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	136	80	154	135	172

	2017	2016	2015	2014	2013
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	2.031	1.967	1.850	1.805	1.384
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.473	-1.023	-1.145	-922	-910
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-623	-949	-668	-874	-1.270
Likvider ultimo	13	78	83	47	37
Nøgletal					
EBITDA-margin	58,8%	56,6%	55,6%	55,3%	54,8%
EBIT-margin	41,1%	40,7%	39,0%	37,8%	37,7%
Aktivernes omsætningshastighed	0,40	0,42	0,40	0,40	0,39
Afkastningsgrad	16,3%	17,0%	15,7%	15,1%	14,7%
Egenkapitalforrentning	41,5%	41,8%	37,2%	33,4%	30,0%
Soliditetsgrad	27,2%	27,1%	28,0%	28,8%	30,3%
Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS)	163,8	160,4	138,4	122,1	124,4
Cash earnings pr. aktie a DKK 100 (CEPS)	264,2	250,3	224,4	208,6	203,7
Indre værdi i DKK pr. aktie a DKK 100	401,7	387,1	381,2	362,5	369,6
Udbytte i DKK pr. aktie a DKK 100	163,8	160,4	138,4	122,1	124,4
NOPAT-margin	32,3%	31,6%	30,1%	28,7%	29,1%
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,44	0,46	0,45	0,45	0,42
ROCE	18,1%	18,6%	17,4%	16,8%	15,6%

De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2015 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af nøgletal fremgår af note 5.10.

Indblik fra direktionen

CPH har altid været kendetegnet af forandringer, udvikling og vækst, og 2017 var bestemt ingen undtagelse. Siden pionértiden i 1925 har CPH udviklet sig til en af Europas mest effektivt drevne lufthavne og oplevet en markant vækst i ruter og passagertal. 2017 var præget af udskiftning i ejerkredsen, nye regulatoriske rammer og den mest omfattende byggeaktivitet siden årtusindskiftet.

Først lidt om resultaterne. Efter en meget kraftig trafikvækst i 2016 steg passagertallet i 2017 mere moderat med 0,5% til 29,2 mio. Air Berlins konkurs og den generelle reduktion af SAS' transfertrafik var hovedårsagerne til den moderate vækst. På de interkontinentale ruter lykkedes det dog at skabe en markant vækst på 6%. Årets resultat viser en vækst i omsætning på 0,4% og en stigning i EBITDA på 4,2%.

Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) blev i slutningen af 2017 ny medejer af Københavns Lufthavne A/S, efter at Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3) besluttede at sælge sin ejerandel i CAD (Copenhagen Airports Denmark ApS), hvorigennem de sammen med den canadiske pensionskasse OTPP har ejet 57,7%

af CPH. Den danske stat opretholder med 39,2% fortsat en høj aktiepost i virksomheden, og vi sætter pris på samarbejdet med Finansministeriet, som administrerer statens ejerandel.



2017 var præget af udskiftning i ejerkredsen, nye regulatoriske rammer og den mest omfattende byggeaktivitet siden årtusindskiftet.



Med danske ATP som langsigtet majoritets-ejer sammen med OTPP er ejerskabsforholdene således afklaret, og virksomheden kan fokusere på at fortsætte udviklingen af lufthavnen og på at skabe resultater til gavn for kunder, samarbejdspartnere samt hele Danmark og Sydsverige.

Som delvist statsejet, privat, reguleret virksomhed er CPH afhængig af de politisk fastlagte regulatoriske rammer. Derfor har diskussionen i forlængelse af regeringens luftfartsstrategi, herunder især om ram-

merne for taksterne, været særlig vigtig for CPH. CPH har som en central aktør givet sine synspunkter til kende om de påtænkte ændringer af reguleringen.

Den nye takstbekendtgørelse er nu trådt i kraft, og der er tale om en regulering, som vil have væsentlig betydning for lufthavnens økonomi. Med den justerede regulering ser vi nu fremad, og vi vil arbejde for at finde solide, langsigtede og ansvarlige løsninger i dialog med flyselskaberne og myndighederne.

Som led i CPH's fokus på konstruktiv dialog og indsatsen for at finde løsninger har vi allerede besluttet to markante initiativer, der vil reducere flyselskabernes takster. Vi vil reducere de generelle takster for flyselskaberne. Og for at styrke hubben i CPH indføres en ny incitamentsordning for højfrekvent feedertrafik fra regionale lufthavne. Samlet set bliver taksterne nedsat med gennemsnitligt 10% fra den 1. april 2018.

Den nye incitamentsordning vil betyde, at taksterne bliver op mod 35% lavere på højfrekvente ruter mellem CPH og regionale lufthavne som Billund, Bornholm, Midtjylland, Sønderborg, Aalborg og Aarhus, men

også Bergen, Gdansk, Göteborg, Stavanger og Vilnius.



Som led i CPH's fokus på konstruktiv dialog og indsatsen for at finde løsninger har vi allerede besluttet to markante initiativer, der vil reducere flyselskabernes takster.



De lavere priser kommer især til at slå igennem for de flyselskaber, der flyver mange gange dagligt på de kortere ruter mellem CPH og de regionale lufthavne. Intentionen er, at den meget markante prisreduktion på særligt feederruterne skal føre til konsolidering og vækst i hubtrafikken i tråd med den nationale luftfartsstrategi.

Med disse justeringer i vores taktster og incitamentsordninger bliver CPH stadigt mere konkurrencedygtig med lufthavne som Arlanda og Oslo, bl.a. grundet de nuværende og fremtidige lufthavnstakster i Sverige og

Indblik fra direktionen

Norge. Dette understreger den klare forbindelse til CPH's incitament til at være konkurrencedygtig med lignede lufthavne og Danmarks interesse i at skabe international tilgængelighed. Når Danmark har succes, har CPH succes og omvendt. Derfor har CPH en naturlig interesse i at støtte målene i den nationale luftfartsstrategi og bidrage til vækst og jobs i hele Danmark.

I 2017 kom Expanding CPH, vores ambitiøse plan for udbygning af lufthavnens kapacitet, op i meget højt gear. Byggeaktiviteten var den højeste siden årtusindskiftet, og samlet

set blev der gennemført investeringer for knap DKK 1,5 mia. De største igangværende kapacitetsprojekter vil blive færdiggjort i 2018 og 2019, og den nye centrale sikkerhedskontrol, udvidelsen af Terminal 2 airside og den første fase af Finger E blev fuldført i slutningen af 2017.

Det er en udfordring at gennemføre så store udbygningsprojekter midt i en travl lufthavn, men god projektplanlægning, kommunikation og samarbejde med flyselskaber, groundhandlere og passagerer har sikret en stabil drift. Vi anerkender indflydelsen på

passagererne og værdsætter deres tålmodighed, mens vi forbedrer lufthavnen.

I den strategiske udvikling byggede CPH videre på forretningsstrategien, World Class Hub 2.0. Den har særligt fokus på fire tværgående breakthroughs, som skal bidrage til at løfte virksomheden: Et vindende team, Effektive processer, Partnerskaber og fælles fordele samt En digital lufthavn.

Dygtige og engagerede medarbejderne har i høj grad integreret de fire områder i deres daglige arbejde – og i 2017 er der skabt en

række stærke resultater med afsæt i de fire områder.

Vi ser frem til i 2018 fortsat at arbejde målrettet med at løse udfordringer og skabe muligheder – så vi også i fremtiden kan bidrage til at åbne verden, udvide horisonten og levere vores bidrag til samfundet.



Thomas Woldbye
Adm. direktør, Københavns Lufthavne A/S



Thomas Woldbye,
Administrerende direktør



Lars Jønstrup Dollerup,
Finansdirektør



Kristian Durhuus,
Driftsdirektør (COO),
Customer Service &
Operations



Christian Poulsen,
Teknisk direktør,
Assets & Technology



Peter Krogsgaard,
Kommerciel direktør



Kirstine Bergenholtz,
HR-direktør

Indblik fra direktionen



CPH STØTTER FN GLOBAL COMPACT

I 2011 tilsluttede CPH sig FN-initiativet Global Compact for at støtte og udbrede kendskabet til de ti generelle principper for virksomheders arbejde med samfundsansvar. I denne integrerede koncern-årsrapport beskriver vi vores arbejde med ansvarlighed og de resultater, vi har opnået i 2017. Således markerer rapporten vores fortsatte støtte til FN Global Compact og de ti principper.

VORES TILGANG TIL DE TI PRINCIPPER

Menneskerettigheder side 47

1. CPH støtter og respekterer menneskerettighederne.
2. CPH deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder menneskerettighederne.

Arbejdsforhold side 41-43

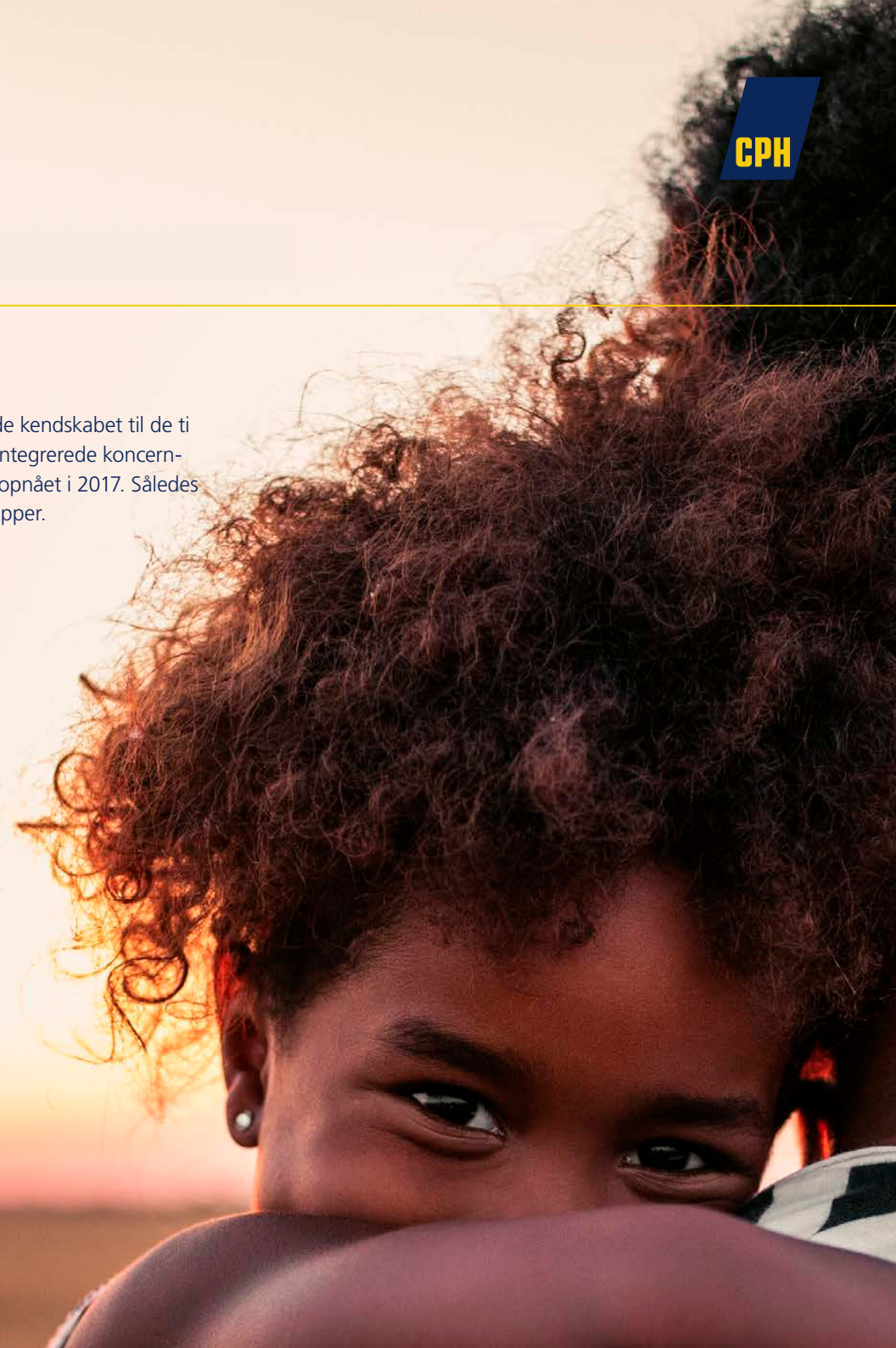
3. CPH's medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed.
4. CPH eliminerer alle former for tvangsarbejde.
5. CPH eliminerer børnearbejde.
6. CPH eliminerer diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold.

Miljø side 48-58

7. CPH støtter en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer.
8. CPH tager initiativ til at styrke den miljømæssige ansvarlighed.
9. CPH fremmer udvikling og indførelse af miljøvenlige teknologier.

Antikorrupcion side 46

10. CPH bekæmper alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning.



Indblik fra direktionen

Verdensmålene

Siden CPH i 2011 tilsluttede sig FN-initiativet Global Compact, er det globale fokus på ansvarlighed intensiveret. FN's 17 Verdensmål (Sustainable Development Goals – SDG) satte i 2015 nye koordinater for ansvarlighed.

Verdensmålene trådte i kraft den 1. januar 2016 og forpligter alle FN's 193 medlemslande til i fællesskab at løse nogle af de største globale udfordringer.

Målene skal anvendes til at formulere politikker, skaffe finansiering og skabe ændringer, som vil bidrage til at skabe en mere retfærdig og mere bæredygtig verden.

De 17 verdensmål har 169 delmål, og i 2017 har vi – som led i opdateringen af vores CR-strategi – indledt arbejdet med at afklare, hvilke mål og delmål vi kan sige, vi arbejder konkret med, og hvilke mål det i fremtiden vil give mening og værdi at arbejde endnu mere med. Det indledende arbejde med verdensmålene forventer vi at have gennemført i første halvår af 2018.

Læs mere om vores opdaterede CR-strategi på side 35.



Forventninger til 2018

	REALISERET 2017	FORVENTNING TIL 2018
Omsætningsvækst	0,4%	fald på 1-2%
Omsætningsvækst korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet	3,5%	fald på 0,5-1,5%
Resultat før skat korrigeret for særlige forhold, DKK mio.	1.661,8	1.350-1.450
Resultat før skat, DKK mio.	1.635,6	
Samlede investeringer, DKK mio.	1.477,1	1.800-2.100

Forventninger til omsætningsvækst

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2018 forventes en vækst i det samlede antal passagerer. Udviklingen i antallet af passagerer er en dynamisk faktor, som kan påvirkes både positivt og negativt af den generelle økonomiske udvikling, rute- og kapacitetsbeslutninger hos flyselskaberne samt enkelthændelser inden for luftfarten. Stigningen i passagertallet forventes at have en positiv effekt på omsætningen, mens væksten mere end opvejes af den udmeldte nedsættelse af lufthavnstakster ultimo 2017. Taksterne sænkes fra april 2018 gennem to konkrete initiativer: Generelt reduceres de takster, som alle flyselskaber betaler for at bruge lufthavnen, samtidig med at der

indføres en særlig incitamentsordning, der gør taksterne 35% lavere på højfrekvente feederflyvninger mellem de regionale lufthavne og CPH. Samlet set bliver CPH's takster i gennemsnit 10% lavere fra april 2018.

Væksten i omsætningen korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet forventes således at være negativ i intervallet 0,5-1,5% som følge af den udmeldte takstnedsættelse.

Forventninger til resultat før skat

Driftsomkostningerne forventes at være højere end i 2017, primært pga. den forventede passagervækst, øgede krav på sikkerhedsområdet og omkostningsinflation. Dette modsvares delvist af et fortsat fokus på effektivisering af driftsomkostningerne.

Afskrivninger og finansieringsomkostninger forventes samlet set at være højere end i 2017, primært som følge af et væsentligt forøget investeringsniveau.

Resultat før skat i 2018 forventes at ligge i et interval mellem DKK 1.350 mio. og DKK 1.450 mio., når der tages højde for særlige forhold. Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) forventes at være lavere i 2018 end i 2017, når der tages højde for særlige forhold som følge af takstnedsættelsen.

Forventning til investeringer i anlægsaktiver

CPH forventer at fortsætte med at investere til gavn for passagerer og flyselskaber og fastholder sin vækstplan, Expanding CPH, hvor CPH vil udvide og udvikle lufthavnen, i takt med at passagertallet stiger.

CPH forventer også i 2018 at øge sine investeringer markant. Investeringerne forventes at udgøre i niveauet DKK 1,8-2,1 mia. for at imødekomme vækstplanen. Investeringer omfatter bl.a. udbygning af den centrale sikkerhedskontrol, widebody-kapacitetsudvidelser, en ny gangbro i Terminal 3, pas-kontrol og udvidelse af Terminal 2 airside (området efter sikkerhedskontrollen). Dertil kommer ikke-aeronautiske investeringer til gavn for flyselskaber og passagerer.



The background of the entire page is a photograph of an airport security officer. The officer is a woman with dark hair tied back, wearing a white short-sleeved uniform shirt with a dark tie. She has two gold stars on each shoulder and a name tag that says 'AIRPORT SECURITY'. She is smiling and looking down at a tablet device she is holding. The image is overlaid with a dark blue gradient.

VORES FORRETNING

CPH's forretningsmodel	19
CPH'S forretningsmiljø.....	21
CPH's forretningsstrategi	22

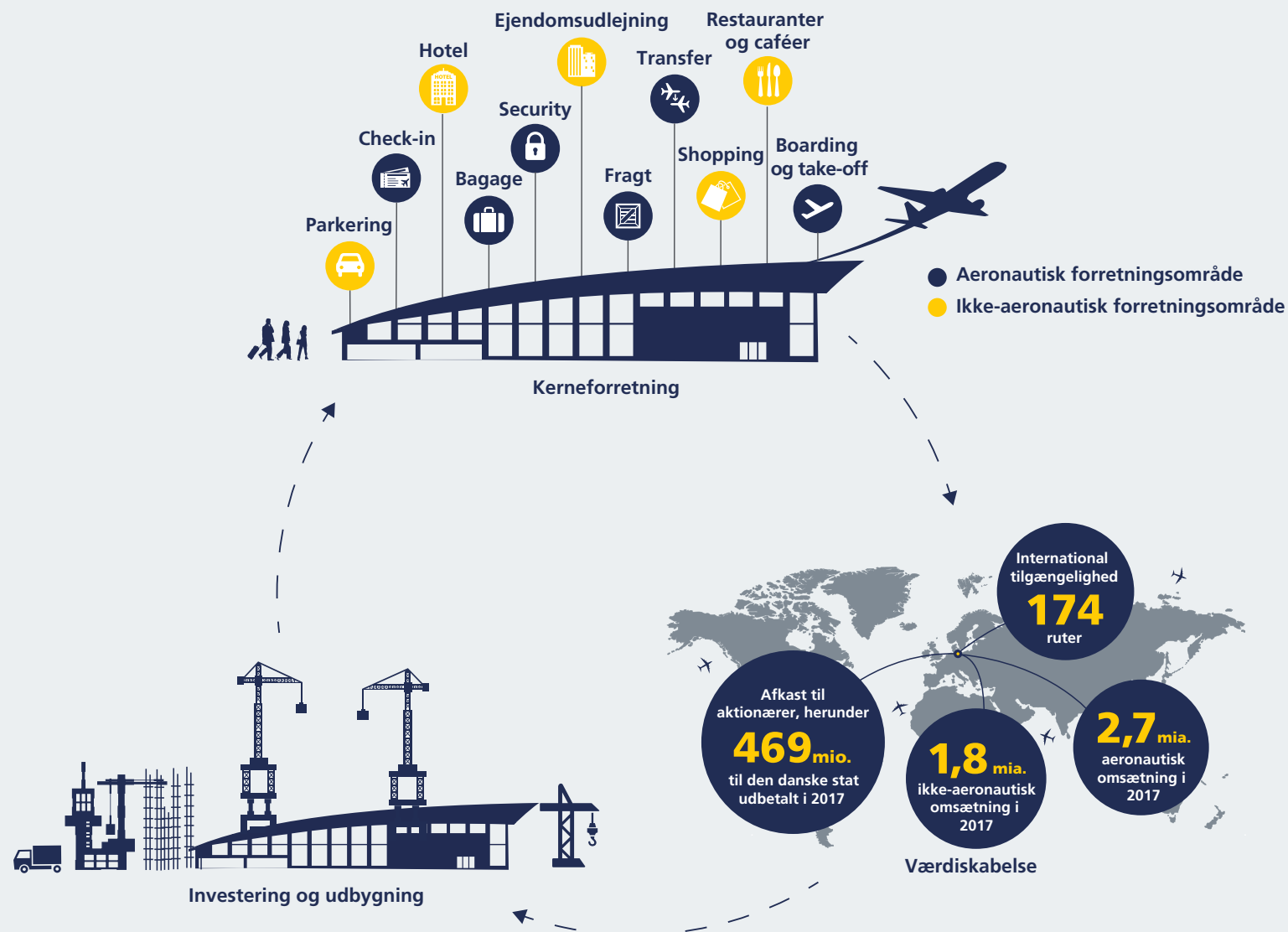
CPH's forretningsmodel

CPH ejer, driver og udvikler Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn. Vi ønsker at skabe international tilgængelighed, vækst og arbejdspladser i hele Danmark.

Vi arbejder på at sikre, at passagererne oplever Københavns Lufthavn som den bedste del af rejsen til og fra deres destination. Vi har et klart ønske om at støtte regeringens ambition i den nationale luftfartsstrategi om at styrke grundlaget for etablering af flere ruter og flere daglige afgang i, til og fra Danmark.

Rammerne for CPH's forretningsmodel er reguleret af dansk lovgivning og EU-lovgivning. CPH's forretningsmodel fokuserer inden for de regulatoriske rammer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv som mulig for kunderne for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnere, medarbejdere og ejere.

CPH har fire kundegrupper: flyselskaber, rejsende, forpagtere i shoppingcentret og lejere. Flyselskaberne betaler for anvendelsen



CPH's forretningsmodel

af faciliteter og processer gennem forhandlede takster, som ifølge reguleringen skal være omkostningsbaserede og ens for alle flyselskaber: fra check-in og sikkerhedskontrol over boarding, håndtering af bagage og til vedligeholdelse af landingsbanerne. Takstfalten skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I forbindelse med takstfalten indgår CPH og flyselskaberne desuden en såkaldt SLA (Service Level Agreement), der beskriver kravene til serviceniveauet på en række udvalgte områder af betydning for de rejsende og flyselskaberne. Dette er med til at sikre en fornuftig sammenhæng mellem kapacitet, pris og kvalitet. Den kommercielle relation til de tre øvrige kundegrupper varetages gennem almindeligt salg af ydelser og gennem kontrakter.

Rejseværdikæden

CPH's forretning omfatter to overordnede forretningsområder: det aeronautiske og det ikke-aeronautiske. Under det aeronautiske forretningsområde ligger alle de aktiviteter og services, der er med til at afvikle flytrafikken fra sikkerhedskontrollen til bagage-

håndtering, fragthåndtering, terminaler, busser, standpladser og baner. Under det ikke-aeronautiske forretningsområde ligger alle de aktiviteter, der i øvrigt er relateret til driften af en lufthavn – fra parkering til restauranter og butikker, hotelvirksomhed og udlejning af lokaler og bygninger på lufthavnens område.

Mere end 700 virksomheder driver forretning i Københavns Lufthavn, og vi driver og udvikler derfor lufthavnen i tæt samarbejde med vores partnere. Det tætte samarbejde er en forudsætning for, at alle dele af rejseværdikæden er velfungerende.

Værdiskabelse

Den samlede værdiskabelse inden for de to forretningsområder er afgørende for, at vi fortsat kan investere i udviklingen og udbygningen af lufthavnen og samtidig sikre et afkast til CPH's aktionærer, herunder den danske stat. Udviklingen, udbygningen og markedsføringen af lufthavnen sikrer nye ruter og flere afgang og dermed flere rejsende. Det øger Danmarks internationale tilgængelighed og bidrager med arbejdspladser og vækst i BNP.



CPH's forretningsmiljø

Et marked i vækst

Den globale luftfart er et marked i vækst. Alene i Europa forventer den internationale interesseorganisation IATA en 50% stigning i antallet af passagerer frem mod 2034.

I takt med passagerudviklingen er konkurrencen for en lufthavn som Københavns Lufthavn spidset til. Københavns Lufthavn er i konkurrence med andre europæiske knudepunktslufthavne som Amsterdam, Bruxelles, Zürich og Wien om at tiltrække nye ruter og flyselskaber. Det afgørende for, om et flyselskab etablerer en rute, er, om den kan opereres på en rentabel måde.

Etablering af en ny rute kræver store investeringer fra et flyselskab. Derfor skal ruten hurtigst muligt gøres rentabel. Det sker både gennem en optimering af indtægterne fra den gennemsnitlige billetpris og sædebelægning. Og det sker gennem en reduktion af omkostninger, hvor groundhandling typisk udgør den store omkostning, men hvor betaling til lufthavnen i form af takster også spiller en rolle.

Andre vigtige faktorer er lufthavns evne til at tilbyde en effektiv drift med flyafgange til tiden, antallet af indbyggere i lufthavns opland, effektiv tilbringertrafik (dvs. den kollektive trafik, der bringer passagererne til lufthavnen) samt erhvervspolitisk opbakning til luftfarten.

På disse parametre ligger Københavns Lufthavn højt, hvilket øger mulighederne for at tiltrække flere flyruter til Danmark. Flyruter, der for de største ruters vedkommende hver bidrager med mere end DKK 700 mio. årligt til dansk BNP.

Rammevilkår

Rammebetingelser og krav fra verden omkring os er af stor betydning for CPH. I sommeren 2017 fremlagde regeringen sin nationale luftfartsstrategi; en vækststrategi, der skal styrke industriens konkurrenceevne og evne til at tiltrække investeringer og skabe jobs i hele landet. CPH støtter fuldt ud målene i denne strategi.

Samtidig med den nye strategi fremlagde Transport-, Bygnings- og Boligministeriet et udkast til ændret bekendtgørelse for lufthavnstaksterne, BL 9-15. Denne lagde bl.a. op til et forhøjet krav om overførsel af overskud fra det ikke-aeronautiske område til det aeronautiske område.

Efter en høringsfase, hvor myndighederne lyttede til en del af CPH's bekymringer og ændringsforslag, blev den nye bekendtgørelse fastlagt med virkning fra 1. januar 2018. Det betyder, at takstforhandlingerne frem mod en ny takstafteale fra april 2019 vil foregå under den nye regulering.

Driften og udviklingen af en lufthavn er præget af kapitalintensive og langsigtede investeringer. CPH sigter efter at investere ansvarligt, maksimere kapacitet og effektivitet og minimere omkostningerne for flyselskaber og samarbejdspartnere.

De regulatoriske rammer for Københavns Lufthavn har dannet grundlag for to takstaftealer, som er indgået på frivillig basis mellem flyselskaberne og CPH.



Den globale luftfart er et marked i vækst. Alene i Europa forventer den internationale interesseorganisation IATA en 50% stigning i antallet af passagerer frem mod 2034.



For at styrke CPH yderligere som nordisk knudepunkt har CPH besluttet at gennemføre to initiativer fra 1. april 2018, som begge reducerer den takst, som flyselskaberne betaler for at bruge lufthavnen. (Læs mere på side 13).

CPH's forretningsstrategi – World Class Hub 2.0

Med afsæt i CPH's tidligere strategi vil forretningsstrategien World Class Hub 2.0 sikre, at Danmark fortsat har en hub i verdensklasse i fremtiden.

Med Københavns Lufthavns forretningsstrategi har vi klare mål for at opnå vores vision. Vi er fokuseret på fem forretningsspor: Infrastruktur og Service, Service Excellence, Commercial Excellence, Expanding CPH og World Class Cost and Operations. De fem forretningsspor suppleres af de fire strate-

giske breakthroughs, der interagerer med strategien. Det fortsatte mål er at skabe effektivitet, kapacitet, ekstraordinære kundeoplevelser og konkurrenceevne. Det er vores mål, at denne strategi vil sikre CPH's konkurrenceevne og position som World Class Hub, så vi kan fortsætte med at understøtte målet for den nationale luftfartsstrategi for at øge Danmarks nationale og internationale forbindelser til gavn for økonomisk vækst, beskæftigelse og sammenhængskraft mellem regioner.

Et vindende team

Væsentlig og hurtig vækst stiller nye, endnu hårdere krav til CPH's medarbejdere på alle niveauer. CPH er derfor fokuseret på at udvikle stærke strategiske kompetencer hos både ledere og medarbejdere og på at udvikle en endnu stærkere servicekultur. Og vi arbejder aktivt med innovation og ny teknologi, herunder digitalisering, som

kræver nye kompetencer. Samtidig vil CPH fastholde den høje medarbejdertilfredshed, fællesskabsfølelse og stolthed, som er en vigtig baggrund for rejseglæde, god service, effektivitet og stærke resultater.

Effektive processer

Øget konkurrence på samtlige forretningsområder kræver mere fokus på effektive processer, hvis Københavns Lufthavn fortsat skal være en attraktiv og konkurrencedygtig lufthavn for såvel flyselskaber som passagerer. CPH vil sikre et godt overblik, gennemsigthed og gentagelighed i lufthavns processer. Procesforbedringer bidrager i høj grad til at øge kapaciteten i lufthavnen på en omkostningseffektiv måde.

Partnerskaber og fælles fordele

En reguleret luftfartssektor i et yderst komplekst marked stiller fortsat højere krav til CPH's evne til at skabe partnerskaber med aktørerne i og omkring lufthavnen. Derfor har CPH stort fokus på samarbejdet med forretningspartnere, myndigheder og andre interessenter. Formålet med partnerskaber er at skabe fælles fordele med de mere end 700 virksomheder, der opererer i lufthavnen – til gavn for Danmark, de rejsende, forretningspartnerne og CPH.

En digital lufthavn

Eksponentiel digitalisering, nye forventninger fra rejsende og hurtige ændringer i forbrugeradfærd øger behovet for digitalisering som et centralt element i optimering af driften og en forbedret kundeoplevelse gennem hele rejseværdikæden. CPH skal innovativt udnytte nye teknologier og styrke den digitale infrastruktur og sideløbende sikre effektivitet, sikkerhed og stabilitet i digitale processer og løsninger.



CPH's forretningsstrategi – CR-fokusområder

Vi har opdateret vores CR-strategi i 2017

Arbejdet med ansvarlighed er en integreret del af CPH's forretningsstrategi, og vi måler resultaterne af vores arbejde ud fra en række strategiske mål inden for tre fokusområder:

Mennesker, miljø og markedsposition

CPH har et særligt ansvar for at værne om og udvikle Københavns Lufthavn som en vigtig del af den danske infrastruktur. Derfor arbejder vi med at udvikle Nordeuropas knudepunkt og styrke den internationale tilgængelighed til hele Danmark. Denne vigtige rolle indebærer også et ansvar for at drive og udvikle Københavns Lufthavn med respekt for det miljø og de mennesker, der påvirkes af CPH. Læs mere om vores opdaterede CR-strategi på side 35.



MENNESKER

Vi er et dedikeret team og en ansvarlig og inkluderende arbejdsplads, der arbejder for at skabe rejseglyde i sikre og trygge rammer. Mennesker er vores vigtigste omdrejningspunkt, og vi sætter en ære i at møde det enkelte menneske med respekt og gæstfrihed.



MILJØ

Vi har et ansvar for at beskytte vores miljø, og det ansvar skal fortsat være en integreret del af vores forretning. Vi arbejder hver dag målrettet og innovativt på at udvikle bæredygtige løsninger, så vi også kan bidrage til at skabe et godt miljø for kommende generationer.



MARKEDSPOSITION

Det er vigtigt for os at skabe værdi og vækst for samfundet, og derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i den internationale og nationale tilgængelighed. Vi ønsker at bidrage til at styrke sammenhængskraft og udvikling af lokalsamfundet. Vi kan ikke gøre det alene, men går gerne forrest for at skabe fælles fordele.



PERFORMANCE

Vores resultater	25
Opdateret CR-strategi.....	35
Mennesker.....	38
Miljø.....	48
Markedsposition	59
Roskilde Lufthavn	65
Bekatning	67

Vores resultater

På de følgende sider præsenteres CPH's resultater i løbet af året inden for det aeronautiske og det ikke-aeronautiske segment samt en gennemgang af CPH's resultater i forhold til de strategiske positionsmål.

Det aeronautiske segment omfatter de aktiviteter og funktioner, som stilles til rådighed for, at flyselskaberne kan afvikle flytrafikken, herunder de faciliteter, som passagererne anvender på deres vej gennem lufthavnen.

Det ikke-aeronautiske segment omfatter de faciliteter og services, som passagerer og andre kunder tilbydes i lufthavnen, herunder parkeringsfaciliteter, butikker, restauranter, hvileområder, lounges og hotel. Segmentet omfatter endvidere udlejning af CPH's bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere.

Passagerer i 2017

Med 29,2 mio. rejsende blev 2017 det mest travle år i lufthavnens 92 år lange historie. Årets vækst aftog lidt i de sidste måneder og endte på 0,5%. Det svarer til 135.546 flere passagerer end i det travle 2016, hvor væksten endte på 9,1%.

En række markante tendenser prægede året: Flere passagerer flyver direkte, flere flyver langt, færre flyver indenrigs, og færre er i transfer – altså flyver fra regionale lufthavne via CPH og videre ud i verden.

Antallet af transferpassagerer faldt 8,4% til 2.823.500. SAS står for 82% af transfertrafikken i CPH.

Det seneste årti har tendensen været, at flere passagerer vælger at flyve direkte, når det er muligt, og når prisen er konkurrencedygtig. Det kan også aflæses i CPH's passagertal, hvor antallet af lokalt afgående passagerer voksede til 11.733.107, svarende til en vækst på 2,9%.

Også de lange ruter havde vokseværk. 184.984 flere passagerer rejste på en af de 38 lange, interkontinentale ruter fra CPH direkte ud i verden, en stigning på 6%.

Antal passagerer i 2017

29,2
mio. +0,5% ift. 2016

Inbound
39%

Outbound
42%

Transfer
19%



Internationale
95%



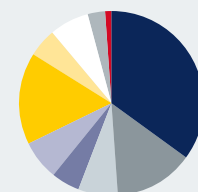
Indenrigs
5%



Forretning 37%



Ferie 63%



Geografisk fordeling af passagerer



Kvinder 47%



Mænd 53%

Aldersfordeling

15-29 år 32%

30-49 år 43%

50-59 år 15%

60+ år 10%

2017

10
JULI

Travleste dag i 2017

104.609
passagerer

Vores resultater

I 2017 åbnede nye ruter til New Delhi og Agadir. Samtidig øgede flere flyselskaber antallet af afgangene til Bangkok, Los Angeles og New York. 2018 byder på flere lange ruter, herunder Hongkong.

Til gengæld faldt antallet af rejsende på indenrigsruterne 5,8% til 1.611.369. CPH ønsker at vende denne udvikling og sluttede året med en stor kampagne i samarbejde med de regionale lufthavne om at øge kendskabet til, hvor hurtigt og nemt det er at flyve rundt i Danmark.

Årets samlede vækst gav også vækst i antallet af udenlandske turister og forretningsrejsende, der kom til Danmark med fly. I Storkøbenhavn voksede antallet af overnatende turister således 3,8% (kilde: Overnatningsstatistik fra Wonderful Copenhagen).

Fortsat høj passagertilfredshed, nye initiativer

Vores ambition er, at passagererne skal opleve Københavns Lufthavn som den bedste del af rejsen til og fra deres destination.

I 2017 lancerede vi en række store ekspansionsprojekter i Københavns Lufthavn, der

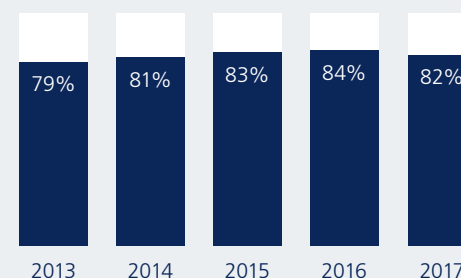
hjælper med at give passagererne mere plads og information samt bedre faciliteter og tjenester i terminalerne. Vi gør passagerflowområderne bredere, så der er mere plads, når folk forbereder sig på at board.

I 2017 faldt den samlede passagertilfredshed fra 84% til 82%. Mens bygningsarbejdet er i gang, stræber vi efter at reducere generne. Vi har fortsat gennemførelsen af en række initiativer med vores partnere for at sikre en komfortabel, effektiv og sikker lufthavn.

Vores medarbejderes evne til proaktivt at identificere forskellige passagerbehov skal fortsat styrkes og også deres evne til at vise empati ved at yde den ekstra støtte og tryghed, der kan gøre en stor forskel for passagererne. Læs mere om vores initiativer på i Passageroplevelsen på side 44.



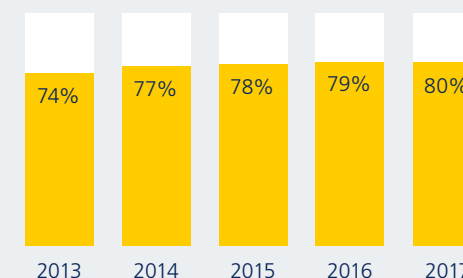
MÅLSTATUS GENEREL PASSAGERTILFREDSHED



Tilfredshed med Security måles som andelen af passagerer, der bedømmer CPH som "4-Very good" og "5-Excellent" på en skala fra 1 til 5. ASQ (Airport Service Quality) omfatter ikke et overordnet mål for Security, men Security vurderes på fire individuelle aspekter af sikkerhedsoplevelsen. Den vægtede tilfredshed med Security er et simpelt gennemsnit af tilfredsheden med de fire aspekter.



MÅLSTATUS TILFREDSHED MED SECURITY



- Høflighed og hjælpsomhed fra sikkerhedspersonalet
- Grundig sikkerhedskontrol
- Ventetid ved sikkerhedsinspektion
- Følelsen af at være sikker og tryk

Tilfredshed i ASQ måles gennem interviews i lufthavnen ved hjælp af papirspørgeskemaer, som passagererne udfylder ved gaten lige før afrejse. Spørgeskemaerne udleveres og indsamles af analyseinstituttet Epinion.

Vores resultater

Høj tilfredshed med sikkerheden og forudsigelige ventetider

2017 har været præget af stabile og forudsigelige ventetider i sikkerhedskontrollen efter et 2016, der bød på udfordringer, bl.a. fordi flere passagerer rejser med mere og ofte tættere pakket håndbagage, og færre rejser med indtjekket bagage.

De forbedrede ventetider skyldes ikke mindst de initiativer, CPH igangsatte sidst i 2016, hvor bl.a. en ombygning af samtlige Security-spor i sikkerhedskontrollen og automatisering af check-in-faciliteter resulterede i en betydelig optimering af procestiden i check-in.

De massive udvidelsesplaner i og omkring sikkerhedskontrollen i sommeren 2016 skabte bl.a. udfordringer omkring smalle og lange gangpassager ind til sikkerhedskontrollen fra både Terminal 2 og Terminal 3. Det var vigtigt at igangsætte initiativer for at gøre adgangen til sikkerhedskontrollen så let og smidig som muligt for at forhindre, at passagererne skulle stå i en længere kø. Indsatsen lykkedes, og Security har leveret stabile, forudsigelige og korte ventetider hen over sommeren 2017.

Indenrigspassagerer

I efteråret 2016 udviklede CPH en løsning for indenrigspassagererne, således at de kunne gå direkte til Security og regne med en ventetid på maksimalt 5 min. for at komme til sikkerhedskontrollen. Tilfredshedsmålinger og møder med pendlerforeninger viser, at indenrigspassagererne gennem 2017 har været meget tilfredse med den hurtige adgang til sikkerhedskontrollen.



Vi har skabt udvidede muligheder for at skabe rammerne omkring fremtidens sikkerhedskontrol.



Fremtidens sikkerhedskontrol

I 2016 og 2017 har der været intens byggeaktivitet for at fordoble arealet i den nye sikkerhedskontrol med forøget køareal og flere Security-spor. Vi har skabt udvidede muligheder for at skabe rammerne omkring fremtidens sikkerhedskontrol.

CPH's udbygningsplan sigter mod 40 mio. årlige rejsende. For at understøtte visionen skal CPH bl.a. udvikle og udvide sikkerhedskontrollen. I februar 2018 åbnede det nye og større areal omkring sikkerhedskontrollen. Der påhviler os en særlig forpligtelse til at

medvirke til, at passagererne får en ekstraordinært god oplevelse med en stressfri, effektiv og servicepræget sikkerhedskontrol af høj, også teknologisk, kvalitet med fokus på passagerernes behov, et højt sikkerhedsniveau og medarbejdernes trivsel.



Åbning af den nye sikkerhedskontrol 7. februar 2018. Adm. direktør Thomas Woldbye og transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Vores resultater

Beredskab

CPH's indsats på beredskabsområdet sker i samarbejde med de aktører, der har beredskabsmæssige opgaver i lufthavnen, herunder ikke mindst politiet, som har ansvaret for at koordinere indsættelser i lufthavnen.

De forskellige beredskabsaktører koordinerer regelmæssigt relevante beredskabsplaner og afprøver dem ved såvel større som mindre øvelser i lufthavnen. Det betyder, at planerne løbende justeres i forhold til risici og de ressourcer, der er til rådighed.

I 2017 er der bl.a. afholdt fire større øvelser med fokus på at træne samarbejdet mellem de forskellige aktører i lufthavnen og beredskabet.

Nye regler om paskontrol

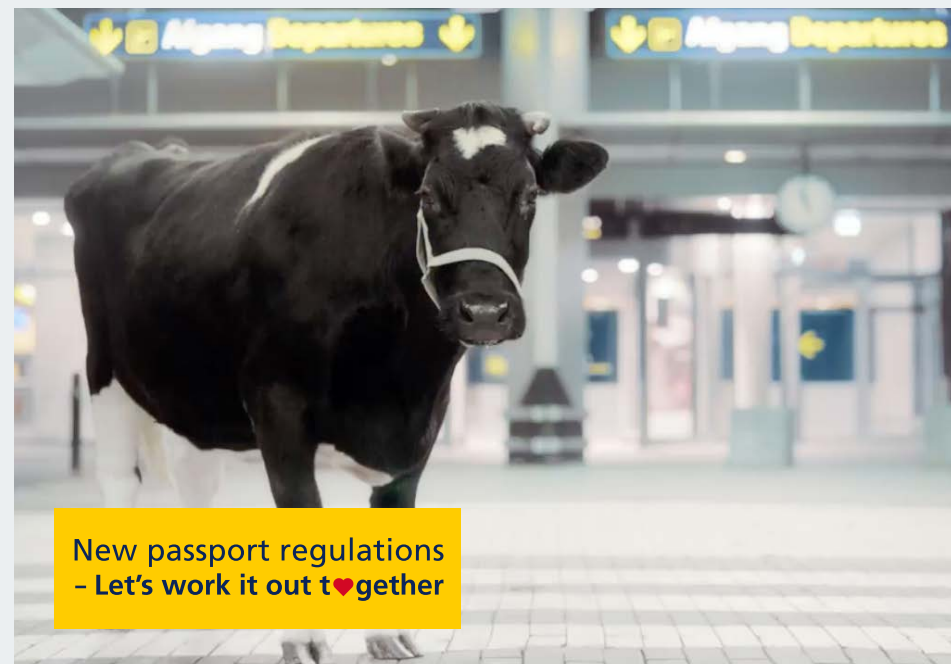
Fra den 7. oktober blev der indført øget paskontrol i Københavns Lufthavn pga. EU's nye regler om systematisk kontrol af alle personer, der rejser ind og ud af Schengen. Københavns Lufthavn støtter naturligvis initiativet, der skal styrke de ydre grænser af hensyn til den indre sikkerhed.

De nye regler gælder også politiets grænsekontrol i Københavns Lufthavn.

Politiets udvidede kontrolindsats medfører således, at mange flere pas skal tjekkes, og at procestiden for hvert pastjek er blevet markant forlænget. I forbindelse med de nye regler er der iværksat en omfattende udbygning af faciliteterne til politiets grænsekontrol i Københavns Lufthavn.

Op til indførelsen af de nye regler, blev der derfor arbejdet på højtryk i lufthavnen for at sikre, at passagererne var godt informeret på forhånd og for, at køerne ikke blev for lange. Bl.a. blev der iværksat en kampagne med budskabet "Let's work it out together" og en film til de sociale medier med titlen "Kør i lufthavnen".

Beslutningen om indførelse af systematisk grænsekontrol med elektronisk læsning af alle pas blev truffet med kort varsel, og det var derfor ikke muligt for CPH at skabe helt nye bygningsmæssige rammer for den nye grænsekontrol. Det var dog muligt at gen-



nemføre en udvidelse af antallet af pasbokse. Samtidig satte politiet ekstra ressourcer ind. I langt de fleste tilfælde forløb passagerernes tur gennem paskontrollen godt og effektivt.

Paskontrolopgaven er et eksempel på, at vi som led i vores forretningsstrategi World

Class Hub 2.0 orkestrerer fælles fordele ved netop at arbejde innovativt sammen på tværs, både i CPH og sammen med bl.a. politiet.

Vores resultater

OPERATIONER

Flere ruter, nye destinationer og større fly

I 2017 faldt antallet af operationer 2,5% til 259.243 starter og landinger, mens der blev åbnet 18 ruter til nye destinationer og 20 ruter til allerede servicerede destinationer.

USA-trafikken alene voksede i 2017 2%, og CPH fortsatte dermed udviklingen som Nordeuropas knudepunkt med et støt stigende antal passagerer til andre verdensdele.

Inden for Europa åbnede ruter til en række nye destinationer som f.eks. Ryanair til Napoli, Pescara, Thessaloniki, Valencia, Zadar, Air France til Bordeaux, Blue Air til Bukarest og Torino, SAS til Riga, Malta og Olbia samt Norwegian til Lefkas.

Antallet af europæiske ruter voksede fra 110 til 119 (definition af en rute: planlagt flyvning og minimum én afgang i minimum otte sammenhængende uger pr. lufthavn).

Uden for Europa åbnede en ny rute til Delhi med Air India, en helt særlig ruteåbning med historisk betydning (læs mere på side 60).

Norwegian åbnede sin tidligere annoncerede rute til Oakland i Californien, en vigtig rute, som tilføjer kapacitet til et marked med høj efterspørgsel, og som åbner plads til endnu flere indgående turister fra USA. Dette har hjulpet Norwegian til at vokse til mere end 18% af den samlede trafik i CPH i 2017.

SAS er det største flyselskab i CPH med 34% af trafikken i 2017. Ryanair tegner sig for 7% og easyJet for 5%.

Af andre ruteåbninger i 2017 kan nævnes: Air Arabia Maroc til Agadir, Ryanair til London Stansted og SAS til Vágar (Færøerne).

Fra maj 2018 følger Air Cairo til Sharm el Sheikh og Cathay Pacific til Hongkong.



Vores resultater



Vores resultater

Cargo

Mængden af cargo via Københavns Lufthavn lå i 2017 på 365,431 tons.

I 2017 blev lokalplanen for den kommende Airport Business Park godkendt, og det muliggør, at CPH nu kan igangsætte udviklingen at et areal på 150.000 m² til logistikpark, og dermed kan lufthavns fragtkapacitet med tiden fordobles fra 500.000 til 1.000.000 tons årligt.

Airport Business Park vil betyde flere jobs, mere luftfragt og bedre muligheder for eksport af højværdivarer, som fragtes med fly. Samtidig vil det give globale virksomheder mulighed for en attraktiv placering lige ved lufthavnen. Som en vigtig del af planen udvikles det lokale vejnet, så infrastrukturen omkring området kan følge væksten ift. udbygningen af lufthavns østområde.

Logistikparken skal tiltrække investeringer fra nye og eksisterende samarbejdspartnere, f.eks. e-handelslagre og temperaturregulerede lagre til farma- og biotekindustrien, der ofte benytter fly som transportmiddel. Airport Business Park støtter CPH's ambition om at vokse til 40 mio. passagerer årligt, da

en stor del af indtjeningen på langdistanceruterne kommer fra fragt i passagerflyenes lastrum – såkaldt belly cargo.



Airport Business Park vil betyde flere jobs, mere luftfragt og bedre muligheder for eksport af højværdivarer, som fragtes med fly.



CPH indgik i november 2017 en aftale med den tyske developer AXXUS Capital om at udvikle en helt ny cargoterminal på den sidste ledige grund i lufthavns eksisterende cargoområde med mulighed for airside-adgang. Den nye terminal bliver på ca. 20.000 m², og byggeriet forventes færdigt inden for de næste to år.

I 2018 vil CPH have fuldt fokus på implementeringen af den nye cargostrategi, hvor vi arbejder med videreudvikling af de cargoпродукter, som vi skal kunne håndtere sammen med vores samarbejdspartnere.

INVESTERINGER I 2017

CPH er godt i gang med at gennemføre Expanding CPH – den ambitiøse vækstplan om at udvide lufthavnen og skabe plads til flere fly, rejsemål og passagerer. Når lufthavnen har nået målet om 40 mio. passagerer om året, vil CPH have investeret samlet omkring DKK 20 mia. i, hvad der vil være et af de største danske privatfinansierede anlægsprojekter i nyere tid. Med Expanding CPH vil vi skabe flere end 12.500 byggejobs i anlægsperioden og lægge fundamentet til flere end 9.000 nye permanente jobs, når planen er gennemført. De seneste år har CPH holdt et investeringsniveau i størrelsesordenen DKK 1 mia. om året, og i 2017 udgjorde investeringerne knap DKK 1,5 mia.

En af de væsentligste investeringer i 2017 var udvidelsen af den centrale sikkerhedskontrol. Projektet koster mere end DKK 400 mio. Det fordobler arealet i sikkerhedskontrollen og skaber yderligere fem kontrolspor og giver 1.500 nye m² til passagererne i stueplan i Terminal 2.

I 2017 har vi igangsat projekter med det fælles formål at modernisere og udbygge Terminal 3 landside (dvs. området før sikkerhedskontrollen). I 2017 flyttede vi toldslusen og udgangen fra bagageudleveringen for at forbedre flowet for de ankomne passagerer. Midt i 2018 indvier vi en bro, hvor passagerer, som ankommer med metro, kan gå direkte over til den centrale sikkerhedskontrol eller til check-in i Terminal 2 uden at skulle ned på gulvet i Terminal 3, hvor der i forvejen er mange passagerer.



Med Expanding CPH vil vi skabe flere end 12.500 byggejobs og lægge fundamentet til flere end 9.000 nye permanente jobs.



I 2017 har vi desuden forberedt og gennemført implementeringen af de nye EU-regler for 100% elektronisk tjek af pas ved Schengen-grænsen. Reglerne blev indført med virkning fra oktober 2017 og øger efter-

Vores resultater

spørgslen efter checkpoints og faciliteter til de mange nye grænsevagter, som skal arbejde i lufthavnen.

Desuden har vi planlagt nye og ændret i eksisterende byggeplaner for at kunne øge antallet af check-in-steder. Læs mere om de nye paskontrolregler på side 28.

I løbet af 2017 er der bl.a. også udbygget standpladser, bagageanlæg, renoveret bænke og rulleveje samt opgraderet diverse IT-systemer. Arbejdet fortsætter i 2018:

- Første fase af en ny Finger E på 22.000 m² med syv standpladser til både narrow- og widebody-fly. Dette projekt er planlagt færdigt i 2019.
- En markant udvidelse på 4.000 m² af det travle passagerområde i Terminal 2 mellem Finger A og Finger B. Størstedelen af denne udbygning er planlagt færdig i løbet af 2018.
- Samtidig er vi ved at ombygge pladsen foran CSC (Security-området). Den ombyggede plads kommer til at byde på et trafikfrit område med et bedre flow og sikker færdsel samt plads til udendørs aktiviteter.

Hotelplaner

Ud over lokalplanen, der giver mulighed for etablering af Airport Business Park, har Tårnby Kommune også vedtaget en lokalplan, der skaber mulighed for opførelsen af et nyt hotel i lufthavnens nordområde og som nabo til det eksisterende Clarion Hotel.

Hotellet giver muligheder for overnatning tæt på offentlig transport og med gode tilkørselsforhold og for konferencer af international standard. Derudover skabes der sammenhæng i opholds- og færdselsarealerne med opholdszoner og et grønt og attraktivt miljø. Byggeriet forventes påbegyndt i 2018.

Det nye hotel bliver en del af den nordiske hotelkoncern Nordic Choice Hotels og bliver en del af Comfort Hotel-kæden. Hotellet bliver direkte forbundet med både metro, tog og lufthavn. Det nye hotel vil ud over 600 værelser også indeholde et nyt, moderne møde- og conferencecenter på 3.000 m². Petter Stordalens ejendomsselskab, Strawberry Fields, vil opnå en ejerandel på 47% af de to hoteller og conferencecentret. CPH ejer den øvrige andel.

ROSKILDE LUFTHAVN

I 2017 steg antallet af operationer i Roskilde Lufthavn 3,1%, mens passagertallet faldt 16,8%.

Roskilde Lufthavns handlingsevne, Roskilde Executive Handling, ligger igen i år helt i top ift. flyoperatørernes oplevelse af den service, de får.

For sjette år i træk er Roskilde Lufthavn placeret i top 10 for bedste lufthavn til at håndtere Business Aviation af European Business Air News i dets undersøgelse af mere end 450 Fixed-Base Operators i Europa, Afrika, Mellemøsten og Rusland. Der bedømmes på faciliteter, service, personale og værdi for pengene. Roskilde Lufthavn er nr. et i Skandinavien og kun lige slået af London og Geneve.

Læs mere om Roskilde Lufthavn på side 65-66.



Vores resultater

AERONAUTISK SEGMENT

Omsætning

Den samlede aeronautiske omsætning steg 2,6%, primært drevet af stigningen i antal passagerer på 0,5% og især stigningen i antallet af internationalt afgående passagerer på 2,9%. Stigningen er også præget af den årlige prisindeksregulering på 0,23% af samtlige aeronautiske afgifter pr. 1. april 2017.

Startafgifterne var på niveau med sidste år. Startvægten for passagerrelaterede flyoperationer faldt 1,6%, mens startvægten for cargooperationer faldt 16,9%. Antallet af passagerrelaterede operationer faldt 4,6%, mens cargorelaterede operationer faldt 13,1%. Indtægten på startafgifterne opvejes delvist af den årlige regulering af taksterne for startafgifter og lavere rabatter i startafgifterne i forhold til sidste år.

Passagerafgifterne steg 3,6%, hvilket hovedsageligt skyldes et ændret passagermix, hvor stigning i antallet af lokalafgående passagerer til internationale afgang var større.

Security-, Explosives Trace Detection (ETD)- og handlingafgifterne steg samlet DKK 18,5 mio. til DKK 888,0 mio., svarende til 2,1%, primært grundet ændret passagermix med flere lokalafgående passagerer til internationale afgang. Ligeledes har flere passagerer benyttet CPH Express-sporene i sikkerhedskontrollen.

Driftsresultat (EBIT)

EBIT steg 1,5% i 2017 i forhold til 2016. Dette skyldes hovedsageligt en stigning i omsætningen på 2,6%. Dette var delvist modsvaret af højere afskrivninger som følge af fortsat øgede aeronautiske investeringer og højere driftsomkostninger.

DKK mio.	2017	2016	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	2.666,8	2.600,2	66,6	2,6%
Driftsresultat (EBIT)	615,1	605,9	9,2	1,5%
Segmentaktiver	8.238,1	7.701,6	536,5	7,0%

DKK mio.	2017	2016	Udv.	Pct.
OMSÆTNING				
Startafgifter	460,9	459,7	1,2	0,3%
Passagerafgifter	1.242,2	1.199,2	43,0	3,6%
Security-afgifter	629,2	621,0	8,2	1,3%
ETD-afgifter	48,2	39,5	8,7	22,0%
Handling	210,6	209,0	1,6	0,7%
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	75,7	71,8	3,9	5,4%
I alt	2.666,8	2.600,2	66,6	2,6%

Vores resultater

IKKE-AERONAUTISK SEGMENT

Omsætning

Den totale ikke-aeronautiske omsætning faldt 2,7% i 2017, primært pga. ændringer i hoteldriften. Koncessionsindtægterne fra shoppingcentret steg 6,0% i 2017. De primære drivere er stigningen i afgående passagerer, TAX FREE, bank og valutaveksling, et forbedret butik- og brandmix og åbning af et nyt område ved den udvidede sikkerhedskontrol.

Specialbutikkonceptet er blevet optimeret med et udvidet produktmix med åbning af butikker som Copenhagen Souvenir & Design, Excess Baggage samt Wally and Whiz, hvilket giver passagererne flere attraktive valgmuligheder. Restaurantsegmentet er blevet udvidet med nye enheder i form af ReTreat, Riccos Kaffe, 42Raw, Bar Jacobsen og endnu et Lagkagehuset.

Omsætningen fra parkering steg 4,1%. Væksten skyldes øget kapacitet (P19), fortsat styrket online- og medieindsats samt vækst i lokalafgående passagerer. De øvrige indtægter steg 6,7%, hovedsageligt som følge af fortsat vækst i reklamekontrakten med Airmagine.

Omsætningen fra udlejning af lokaler er på et højere niveau end i 2016, hvilket primært skyldes indgåelse af nye kontrakter samt konvertering af øvrige lejeindtægter fra udlejning af lokaler. Faldet i omsætning fra udlejning af arealer kan primært tilskrives mistede lejeindtægter grundet nedrivning af en hangar i forbindelse med udvidelse af lufthavnen samt modtagelsen af et større engangsbeløb for byggerettigheder i januar 2016.

Omsætningen fra hotelaktiviteten faldt, hovedsageligt som følge af at hoteldriften fra andet kvartal overgik fra en management-kontrakt med Hilton til en minimumbaseret lejeaftale med Nordic Choice Hotels. I den nye aftale indregnes driften af hotellet derfor ikke i CPH-koncernen som tidligere. Øvrige indtægter indeholder primært stigende PRM-omsætning og omsætningen fra Taxi Management Services (TMS). PRM og TMS er non-profit for CPH.

Driftsresultat (EBIT)

EBIT steg 1,2% i 2017 i forhold til 2016. Stigningen skyldes hovedsageligt fremgangen i shoppingcentret og i parkeringsindtægterne samt effektiv omkostningsstyring. Dette blev delvist modsvaret af effekten af den nye hotelaftale.

DKK mio.	2017	2016	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	1.772,6	1.821,7	-49,1	-2,7%
Driftsresultat (EBIT)	1.207,8	1.193,0	14,8	1,2%
Segmentaktiver	3.332,1	3.089,9	242,2	7,8%
Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4	-	-

DKK mio.	2017	2016	Udv.	Pct.
KONCESSIONSINDTÆGTER				
Shoppingcenter	840,5	793,0	47,5	6,0%
Parkering	378,5	363,7	14,8	4,1%
Øvrige indtægter	61,7	57,8	3,9	6,7%
I alt	1.280,7	1.214,5	66,2	5,4%

LEJEINDTÆGTER				
Udlejning af lokaler	120,8	115,2	5,6	4,9%
Udlejning af arealer	47,4	56,4	-9,0	-16,0%
Øvrige lejeindtægter	5,7	6,5	-0,8	-12,2%
I alt	173,9	178,1	-4,2	-2,3%

SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.				
Hotelaktivitet – Hilton	50,7	227,5	-176,8	-77,7%
Hotelaktivitet – Clarion	49,5	-	49,5	-
Øvrige	217,8	201,6	16,2	8,0%
I alt	318,0	429,1	-111,1	-25,9%

Opdateret CR-strategi

I 2017 har vi i CPH opdateret vores CR-strategi. Fordi vi vil, og fordi vi ved, det skaber værdi og "licence to operate". Vi er ambitiøse i vores ansvarsarbejde og ønsker at skabe endnu bedre resultater til gavn for vores forretning og ikke mindst vores omverden. Og fordi vi i endnu højere grad vil integrere CR-indsatsen i den måde, vi driver og udvikler lufthavnen på.

Arbejdet med CR-strategien har været værdifuldt på mange måder. Vi har stillet os selv spørgsmålene: Hvor ambitiøse vil vi være – og hvor realistiske skal vi være?

Meget af CR-arbejdet er allerede i fuld gang ude i organisationen, men opdateringen af CR-strategien har sat en endnu bedre struktur, mening og retning på arbejdet.



CR er vigtig i en vækststrategi. Vi vil vokse ansvarligt. Og vi ønsker at arbejde endnu mere forpligtende med ansvarlighed ved også at koble os på og bidrage til den internationale dagsorden om ansvarlighed. Derfor indledte vi i 2017 arbejdet med FN's 17 Verdensmål (se også side 16).

Det ligger dybt i vores DNA at måle stort set alt, hvad vi foretager os. Men vi har også valgt, at vi godt kan formulere en ambitiøs CR-vision med langsigtede mål uden nødvendigvis at have alle KPI'er (Key Performance Indicators) på plads fra starten. Og det har vi en plan for.

Vi har under de tre områder Mennesker, Miljø og Markedsposition valgt 11 emner, der får særlig opmærksomhed, og som vi prioriterer ekstra i de kommende år.

Nogle af de 11 emner er i forvejen tæt knyttet til forretningsstrategien, f.eks. International tilgængelighed og Sammenhængskraft, og måden at måle på er mere "klassisk", mens andre områder kræver lidt mere tid og viden (f.eks. nulpunktsanalyser). Nogle områder og KPI'er er derfor nye (f.eks. Lokal samfundsudvikling og Ressourcer) og afspejler, at vi har gentænkt vores ansvarsindsats og måde at måle den på. Derfor er det heller ikke alle områder, der er klar til at blive målt og komme i noterne bagest i årsrapporten med konkrete tal på KPI'erne. Læs mere i Note 1 "Sammendrag af væsentlig regnskabspraksis" på side 134. Den opdaterede CR-strategi gik vi i gang med at realisere i efteråret 2017.

Og de første indsatser tegner lovende. Læs mere om vores arbejde med Mennesker, f.eks. Attraktiv arbejdsplads på side 42, vores

arbejde med Miljø, f.eks. Luftkvalitet på side 53, og vores arbejde med Position, f.eks. Lokal samfundsudvikling på side 63.



I 2017 har vi i CPH opdateret vores CR-strategi. Fordi vi vil, og fordi vi ved, det skaber værdi og "licence to operate". Vi er ambitiøse i vores ansvarsarbejde og ønsker at skabe endnu bedre resultater til gavn for vores forretning og ikke mindst vores omverden.



Opdateret CR-strategi: Vision, områder og emner



Under hvert af de 11 CR emner er der defineret KPI'er, som skal være styrende for indsatsen de næste fem år.
Se de konkrete mål for KPI'er i KPI-træerne på side 45, 58 og 64.

Opdateret CR-strategi: Vision statements og målformuleringer

VISION STATEMENTS	 MENNESKER Vi er et dedikeret team og en ansvarlig og inkluderende arbejdsplads, der arbejder for at skabe rejseglyde i sikre og trygge rammer. Mennesker er vores vigtigste omdrejningspunkt, og vi sætter en ære i at møde det enkelte menneske med respekt og gæstfrihed.	 MILJØ Vi har et ansvar for at beskytte vores miljø, og det ansvar skal fortsat være en integreret del af vores forretning. Vi arbejder hver dag målrettet og innovativt på at udvikle bæredygtige løsninger, så vi også kan bidrage til at skabe et godt miljø for kommende generationer.	 MARKEDSPOSITION Det er vigtigt for os at skabe værdi og vækst for samfundet, og derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i den internationale og nationale tilgængelighed. Vi ønsker at bidrage til at styrke sammenhængskraft og udvikling af lokalsamfundet. Vi kan ikke gøre det alene, men går gerne forrest for at skabe fælles fordele.
	SIKKERHED Vores mål er fortsat at være en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Vi arbejder hver dag proaktivt og systematisk for, at vores passagerer fortsat skal føle sig sikre og trygge på deres rejse.	CO₂ Vores langsigtede mål er at være CO₂-neutrale. Som en lufthavn i vækst er vores holdning, at vi har et særligt ansvar for at nedbringe vores CO₂-udledning. At mindske vores klimapåvirkning er en vigtig og integreret del af vores handlinger, og vi arbejder dagligt på innovative løsninger, der optimerer vores energiforbrug.	INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED Vi fortsætter målrettet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden for at skabe endnu flere vækstmuligheder. Vi involverer os engageret i at skabe fordele i verdensklasse – for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turismen.
	ARBEJDSMILJØ Vi ved, at et sikkert og sundt arbejdsmiljø betaler sig og skaber arbejdslyde og kvalitet. Derfor arbejder vi dedikeret og innovativt med at dele viden og sikre trivsel – hver dag.	LUFTKVALITET Det er vigtigt for os, at luftkvaliteten er så god som muligt, både nu og i fremtiden. Vi arbejder hele tiden på nye, smarte løsninger til at minimere forbruget af fossile brændstoffer i lufthavnen.	SAMMENHÆNGSKRAFT Det er vigtigt for os at skabe værdi for samfundet; derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i at binde Danmark endnu bedre sammen. Med stærke produkter og effektive løsninger ønsker vi også i fremtiden at give gode rejseoplevelser og bidrage til at styrke vækst og sammenhængskraft i Danmark.
MÅLFORMULERINGER	ATTRAKTIV ARBEJDSPLADS Vi arbejder i alle dele af vores virksomhed på at fastholde et højt engagement og fortsat være en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads, hvor alle medarbejdere kan udvikle og udnytte deres potentiale.	RESSOURCER Vi vil udvikle vores lufthavn ansvarligt med respekt for klodens begrænsede ressourcer. Vi arbejder på at gennemføre den cirkulære tankegang i den daglige drift og løbende udbygning af lufthavnen for at skabe de bedste bæredygtige løsninger for fremtiden.	LOKAL SAMFUNDSUDVIKLING Vi ønsker at være en handlekraftig og involverende aktør, der med lokalpolitisk opbakning skaber langsigtede løsninger. Vi vil bidrage til værdifuld udvikling og vækst i lokalområdet – til gavn for den lokale økonomi og naboerne og med respekt for mennesker og miljø.
	PASSAGEROPLEVELSEN Vi skaber hver dag et trygt og behageligt miljø i lufthavnen; vi er den imødekommende vært, der møder mennesker med respekt og omtanke for deres individuelle behov, så vi også i fremtiden er en af de bedste lufthavne i verden til at skabe rejseglyde og give gode rejseoplevelser.	STØJ Vi ønsker at udvikle lufthavnen, samtidig med at vi håndterer støj ansvarligt. Vi kan ikke gøre det alene, og vi arbejder derfor på at styrke dialogen og engagementet med vores naboer og operatører om fremtidens bæredygtige løsninger.	



Mennesker



MENNESKER

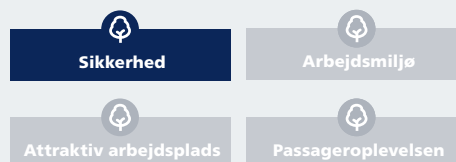
Vi er et dedikeret team og en ansvarlig og inkluderende arbejdsplads, der arbejder for at skabe rejseglyde i sikre og trygge rammer. Mennesker er vores vigtigste omdrejningspunkt, og vi sætter en ære i at møde det enkelte menneske med respekt og gæstfrihed.

Mennesker

CPH er en af Danmarks største arbejdspladser og trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende, og vi har et ansvar for de mange mennesker, der påvirkes af CPH – bl.a. passagerer, naboer, medejere, medarbejdere og samarbejdspartnere.

Omkring 21.000 mennesker går hver dag på arbejde i de flere end 700 virksomheder, som opererer i Københavns Lufthavn. 2.573 af disse personer er ansat i CPH. Vi tager vores samfundsansvar alvorligt og arbejder dedikeret inden for fire fokusområder:

- Sikkerhed
- Arbejdsmiljø
- Attraktiv arbejdsplads
- Passageroplevelsen



SIKKERHED

Vores mål er fortsat at være en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Vi arbejder hver dag proaktivt og systematisk for, at vores passagerer fortsat skal føle sig sikre og trygge på deres rejse.

SIKKERHED

Flyvesikkerhed og adfærd

Vores mål er at blive en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Flyvesikkerhed og adfærd går hånd i hånd. Som lufthavn tager vi ansvar for at orchestre, at alle virksomheder og medarbejdere, der til dagligt arbejder på airside, tager del i at højne sikkerheden i lufthavnen.

Det er et fælles ansvar at forstå og respektere hinandens roller. CPH faciliterer en række initiativer, som handler om konstant at forbedre kulturen på airside.

Safety Management

Via godt partnerskab opfordrer CPH alle medarbejdere og samarbejdspartnere til at indberette flyvesikkerhedsmæssige hæn-

delser og forbedringsforslag og udveksle viden, så vi konstant lærer af vores erfaringer. Tilliden til indberetning af hændelser er afgørende for at fastholde vores høje flyvesikkerhed.

Indberetningssystemet sikrer, at personer, der fortæller om deres eller andres involvering i flyvesikkerhedsmæssige begivenhe-





Mennesker

der, friholdes fra sanktioner, ligesom deres personoplysninger beskyttes. Dog tolereres grov uagtsomhed ikke.

I de seneste år har CPH's afdeling for sikkerhed og krisestyring i gennemsnit fået omkring 1.000 sikkerhedsrelaterede rapporter om året fra groundhandlere, flyveledere, piloter, CPH-medarbejdere og andre. Det er meget positivt, at lufthavnens brugere rapporterer om observationer og hændelser, og det forholdsvis høje antal rapporter indikerer, at lufthavnens ambition om at skabe en "Just Culture" virker. At opnå denne mængde information er vigtig for at forstå, hvad der fører til potentielle farer, og giver os mulighed for at iværksætte korrigerende handlinger baseret på viden i stedet for antagelser.

I 2017 har vi opnået, at 95% af de indberetningspligtige rapporter kom fra personer, der selv har forårsaget de flyvesikkerhedsmæssige episoder. Den høje indberetningsprocent vidner om, at vi har skabt en moden sikkerhedskultur.

CPH monitorerer og analyserer den samlede datamængde af indsamlede rapporter og bruger den aktivt til forbedring af flyvesikkerheden i CPH.

Ud over at lære af indberetninger benytter CPH også forskellige fora til at diskutere, kommunikere og arbejde med flyvesikkerhed. Safety performance måles løbende og præsenteres for bl.a. CPH's bestyrelse og ledelse, til flyselskaber, samarbejdspartnere og tillidsrepræsentanter m.fl.



Den høje indberetningsprocent vidner om, at vi har skabt en moden sikkerhedskultur.



CPH's deltagelse i internationalt arbejde med fokus på flyvesikkerhed og kapacitet

International Instrument Flight Procedure Panel er et panel under ICAO (International Civil Aviation Organisation), der står for opdatering af selve grundlaget for instrument-proceduredesign, og hvor der udveksles erfaringer, herunder implementering af resultatbaserede procedurer PBN (Performance Based Navigation Programme) og modernisering af nuværende proceduredesign.

CPH deltager aktivt i dette panel og bidrager til udviklingen af procedurer og sikrer lokal implementering af nye myndighedskrav på området.

SESAR

I EU blev der for 10-15 år siden lavet prognoser, som viste, at flytrafikken ville vokse meget kraftigt. Derfor vedtog man en række initiativer, der skulle sikre, at afviklin-

gen af lufttrafik fortsat ville foregå sikkert og effektivt på trods af massiv vækst: SESAR (Single European Sky ATM Research).

CPH har som en del af implementeringen af disse initiativer i SESAR udrullet A-CDM (Airport Collaborative Decision Making). A-CDM går ud på, at alle involverede parter i en flyvning fra A til B digitalt opdaterer, hvor langt de er i processen, via tidsstempler.



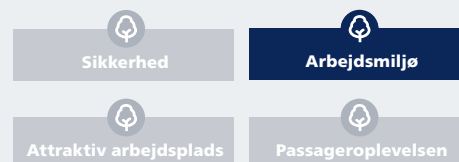
Mennesker

CPH har samtidig opgraderet sit ground-radarsystem i samarbejde med Naviar, så det kan indgå i en integreret arbejdsposition hos flyvelederne. I denne forbindelse arbejdes der bl.a. på at skabe automatiserede funktioner som ruteplanlægning med tilhørende sikkerhedsnet.

Mange af disse tiltag handler om at effektivisere den IT-mæssige infrastruktur gennem indførelse af nye databasesystemer, kommunikationsprincipper og koncepter, som understøtter cybersikkerhed.

Med denne indsats i 2017 er vi godt på vej mod vores mål om at blive en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. I 2018 ser vi frem til at fortsætte med at dele viden, finde nye løsninger og måle vores indsats, så vi hele tiden holder os skarpe og på forkant. Rejseglæde bygger også på sikkerhed i verdensklasse.

Læs mere om vores mål for Sikkerhed i KPI-træet på side 45.



ARBEJDSMILJØ

Vi ved, at et sikkert og sundt arbejdsmiljø betaler sig og skaber arbejdsglæde og kvalitet. Derfor arbejder vi dedikeret og innovativt med at dele viden og sikre trivsel – hver dag.

ARBEJDSMILJØ

I CPH ved vi, at vi gennem høj trivsel skaber bedre forretningsmæssige kvaliteter. Gennem en række indsatser arbejder vi for at fastholde et højt engagement, og vi sikrer, at sygemeldte medarbejdere hurtigst muligt kommer tilbage på arbejde, og at medarbejderne ikke kommer til skade på arbejdet. For at øge trivslen og sundhedstilstanden blandt

medarbejderne tilbyder vi sundhedstjek og rådgivning om motion, stress, kost og misbrug samt gratis fysioterapi og adgang til motionsfaciliteter.

Øget trivsel og målrettede indsatser betyder mindre sygefravær

I 2017 fastholdt vi vores fokus på at holde kontakten med langtidssygemeldte medarbejdere og udarbejde handlingsplaner, som kan hjælpe dem med at vende godt tilbage til arbejdspladsen. Desuden har vi igangsat en række konkrete initiativer i de afdelinger, der har udfordringer med trivsel og det psykiske arbejdsmiljø.

CPH har udarbejdet et målrettet samtalemodel, hvor lederen hyppigt har kontakt til den sygemeldte for at sikre en lettere tilbagevenden. Modellen er afprøvet med 300 medarbejdere i slutningen af 2017 og forventes at blive rullet ud i hele CPH i løbet af 2018. For at reducere sygefraværet i forbindelse med arbejdsulykker lancerede CPH i 2015 initiativet "Early Recovery Programme". De målrettede indsatser for at sikre raske medarbejdere på jobbet har haft stor effekt.

Sygefraværet er faldet fra 5,08% i 2016 til 4,65% i 2017. I 2023 er målet højst 4,4%.

Intensiveret fokus fører til markant fald i antal arbejdsulykker

CPH arbejder målrettet på at undgå arbejdsulykker; det gælder både i vores egen drift og som bygherre på byggepladserne. Det har særligt været en udfordring at skabe sikre byggepladser i de områder af lufthavnen, hvor byggeriet foregår tæt på den daglige drift.

Det kan ses ved, at selv om andelen af arbejdsulykker er faldet markant, er den steget inden for byggeri. I 2017 har vi derfor intensiveret samarbejdet med eksterne entreprenører, så vi i fællesskab kan sikre, at udvidelsen af Københavns Lufthavn kan foregå på en sikker måde på trods af den store grad af kompleksitet og byggeaktivitet tæt på driften.

Læs mere om vores mål for Arbejdsmiljø i KPI-træet på side 45.

Mennesker



Sikkerhed



Arbejds miljø



Attraktiv arbejdsplads



Passageroplevelsen



ATTRAKTIV ARBEJDSPLADS

Vi arbejder i alle dele af vores virksomhed på at fastholde et højt engagement og fortsat være en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads, hvor alle medarbejdere kan udvikle og udnytte deres potentiale.

ATTRAKTIV ARBEJDSPLADS

Vi har igangsat en række initiativer, som motiverer og inkluderer nye og kommende medarbejdere på en måde, så de er engagerede og kan udnytte og udvikle deres kompetencer.

CPH støtter og tiltrækker unge gennem praktik- og mentorforløb

En mangfoldig arbejdsstyrke bidrager til at skabe gode relationer til passagerer, samarbejdspartnere og andre interessenter – grupper, som i høj grad er præget af mangfoldighed. Samtidig fører mangfoldighed blandt medarbejdere og ledere til mere innovation, større effektivitet og flere motiverede medarbejdere.

CPH har derfor igangsat en række initiativer, som dels løfter et socialt ansvar i samfundet ved at hjælpe grupper, der har svært ved at komme tilbage på sporet, dels skal fastholde og tiltrække de nødvendige kompetencer gennem større mangfoldighed.

Forskellige personalegrupper i CPH har en stadigt stigende gennemsnitsalder, hvor mange medarbejdere i de kommende år forlader virksomheden for at gå på efterløn eller pension. CPH vil derfor øge antallet af lærlinge og andre yngre medarbejdere for at få en større aldersspredning.

I 2017 har vi sat rammerne for to initiativer, der fokuserer på de unge:

1. Et samarbejde med Talentspejderne, hvor fire medarbejdere fra CPH bliver mentorer, som hjælper unge, der ikke er uddannelsesparate, så de får øje på deres evner og talenter.
2. Et samarbejde med Dragør og Tårnby Kommune, hvor unge fra 2018 tilbydes et praktikforløb i lufthavnen, 10 uger for de 12-15-årige og to år for unge på 18 år eller derover.

Bedre kønsfordeling styrker ledelseskraften

I 2017 har CPH påbegyndt et mentorprogram for medarbejdere, der ønsker at blive ledere. Initiativet skal styrke mangfoldigheden i ledelseslagene ved, at der gøres en særlig indsats for at få kvindelige medarbejdere med i programmet. Programmet understøtter CPH's mål om, at andelen af kvindelige ledere skal svare til andelen af kvindelige medarbejdere. Andelen var i 2017 henholdsvis 30% og 35%.

Veteranerne får en hjælpende hånd tilbage på arbejdsmarkedet

CPH gør en aktiv indsats for at stoppe stigmatisering og arbejdsløshed blandt soldater,



Mikkel Hove, afdelingsleder i CPH's Project Excellence-afdeling, er mentor for veteranen Richard som led i samarbejdet med organisationen Velkommen Hjem.

"Jeg har mødt en person med et enormt kompetenceniveau, som jeg også kan spejle mig i. Det gode er, at Richard og jeg er på lige fod i forhold til ledelseskompeterer. Jeg er mentor for ham, fordi han kommer fra den militære verden og gerne vil ind i den forretningsmæssige verden."



Mennesker

som er vendt hjem fra verdens brændpunkter. Det sker gennem organisationen Velkommen Hjem, som CPH støtter, og hvor CPH's adm. direktør, Thomas Woldbye, er bestyrelsesformand.

Vi er stolte over at bidrage til at tage samfundsansvar med Velkommen Hjem. På den måde er CPH med til at føre veteraner og erhvervsliv tættere på hinanden. Samtidig gør initiativet CPH mere synlig som en attraktiv arbejdsplads for veteranerne.



Vi er stolte over at bidrage til at tage et samfundsansvar med Velkommen Hjem.

Thomas Woldbye, adm. direktør, CPH og bestyrelsesformand i Velkommen Hjem



Lead the Way løfter ledelse til et nyt niveau

Lead the Way har fokus på at styrke den helhedsorienterede ledelsestænkning og

empowerment blandt alle CPH's 213 ledere og er en del af vores strategiske fokusområde Vindende team. Alle ledere i CPH vil have gennemført programmet senest i foråret 2018. Virkningen af ledelsesprogrammet kan ses i den årlige engagementsmåling, hvor ledelsesindekset er steget fra 80 til 83.

Gennem et nyt e-læringsforløb kaldet "Forretningen CPH" udvikler vi desuden medarbejdernes forretningsmæssige kompetencer, ligesom vi også udvikler de procesmæssige og sproglige kompetencer.

Kreativ idéstrøm blandt medarbejderne

Gennem initiativet CPH Airdeas inviteres medarbejdere til at komme med gode idéer til, hvordan lufthavnen kan udvikles, og idéstrømmen og kreativiteten er stor. Idéerne bliver vurderet af et nyt Innovation Board, som går i dialog med idéstillerne og sikrer de rigtige rammer for at teste ideerne.

I 2017 er 16 medarbejdere desuden udpeget som "digital lighthouse", der skal være med til at sikre, at vi tænker digitalt og innovativt.

Spotlight på innovation og digitalisering optimerer processerne

Med robotteknologi kan vi frigøre tid fra rutineopgaver til udvikling. Medarbejderne kan fokusere kræfterne på mere komplekse og udviklende opgaver, samtidig med at CPH kan vokse på en lønsom måde. I sommeren 2017 har CPH kørt to pilotforsøg med automatisering af administrative opgaver for at få erfaringer med, hvordan robotter ved styring af bemanding og ID-kortprocesser kan effektivisere vores processer. Robotteknologi kan ikke alene spare ressourcer, men også øge kundetilfredshed og skabe hurtigere leveringstider. I 2018 vil CPH integrere robot-

teknologien, ligesom vi med andre initiativer arbejder på at effektivisere processer og på at gøre lufthavnen mere digital – to af de strategiske fokusområder i vores World Class Hub 2.0-strategi. Læs mere om vores mål for Attraktiv arbejdsplads i KPI-træet på side 45.



Robotteknologi kan ikke alene spare ressourcer, men også øge kundetilfredshed og skabe hurtigere leveringstider.



I sommeren 2017 har Security Access & Logistics-afdeling som pilotforsøg automatiseret processen med at tilføje en særlig færdselsklasse til medarbejdernes ID-kort.

"Det betyder, at robotten tager over, når medarbejderen har bestået e-læringskurset, og indtil han eller hun får et nyt ID-kort. Der kan være mange forskellige forløb, men alle processer har været ret lette at få kodet," fortæller assistent Dorthe Sander.

Mennesker



Sikkerhed



Arbejds miljø



Attraktiv arbejdsplads



Passageroplevelsen



PASSAGEROPLEVELSEN

Vi skaber hver dag et trygt og behageligt miljø i lufthavnen; vi er den imødekomende vært, der møder mennesker med respekt og omtanke for deres individuelle behov, så vi også i fremtiden er en af de bedste lufthavne i verden til at skabe rejseglyde og give gode rejseoplevelser.

PASSAGEROPLEVELSEN

I 2017 har vi gennemført en række initiativer, der er med til at sikre en behagelig, effektiv, sikker og tryk lufthavn. Sammen med vores samarbejdspartnere i lufthavnen har vi udviklet en række digitale, selvbetjente løsninger

for check-in og boarding. I 2017 øgede vi antallet af selvbetjente bagagepulte med 19 til 50 pulte og selvbetjente gates fra 29 til 31.

Vi har som den første lufthavn i verden udarbejdet et system, hvor bagagen videokodes. Systemet betyder, at langt færre kufferter sendes til manuel håndtering, og det gavner både arbejdsmiljøet, omkostningsniveauet og kapaciteten på bagagebåndet. Bagagen skal kun sorteres én gang, og dermed kommer den hurtigere ud til flyet. Videokodningen er en forbedring for flyselskaber, handlere, passagerer og medarbejdere. Initiativet forbedrer en proces, som i det normale arbejde er skjult for passagerer og mange andre, men som har rigtig stor betydning for rejseglyden.

I CPH har vi igangsat en række større udbygningsprojekter i 2017, som skal være med til at give passagererne mere plads og bedre faciliteter og services i terminalerne. Vi gør gangarealerne bredere, så der er bedre plads, når rejsende skal ud til deres fly. Vi etablerer et nyt familie- og legeområde, flere siddepladser og flere stik til opladning af mobiler mv.

I byggeperioden arbejder vi på at mindske gener ved at sikre, at passagererne er i bevægelse og forberedt på, hvad der kommer til at ske, og hvor lang tid de forskellige processer tager, f.eks. i paskontrollen.

Som lufthavn skal vi både have fokus på en præcis, sikker og punktlig operation, der overholder tid og alle regler, og vi skal samtidig have et vågent og imødekomende øje på det enkelte menneskes behov.

Vi vil fortsat arbejde på at sikre, at lufthavnens faciliteter er rettet mod forskellige passagergruppers behov – både dem, de har nu, og dem, de endnu ikke kender til. Vores medarbejders evne til proaktivt at identificere forskellige passagerbehov skal styrkes, ligesom deres indlevelsessevne til at skabe det ekstra nærvær og tryghed, som betyder noget helt særligt for passagererne på vej ud i verden – og hjem igen.

For at vi kan måle indsatsen, vil vi i 2018 undersøge, hvordan vi kan udvikle en række tilfredshedsmålninger. Og vi vil undersøge, hvordan vi bedst uddanner vores personale,

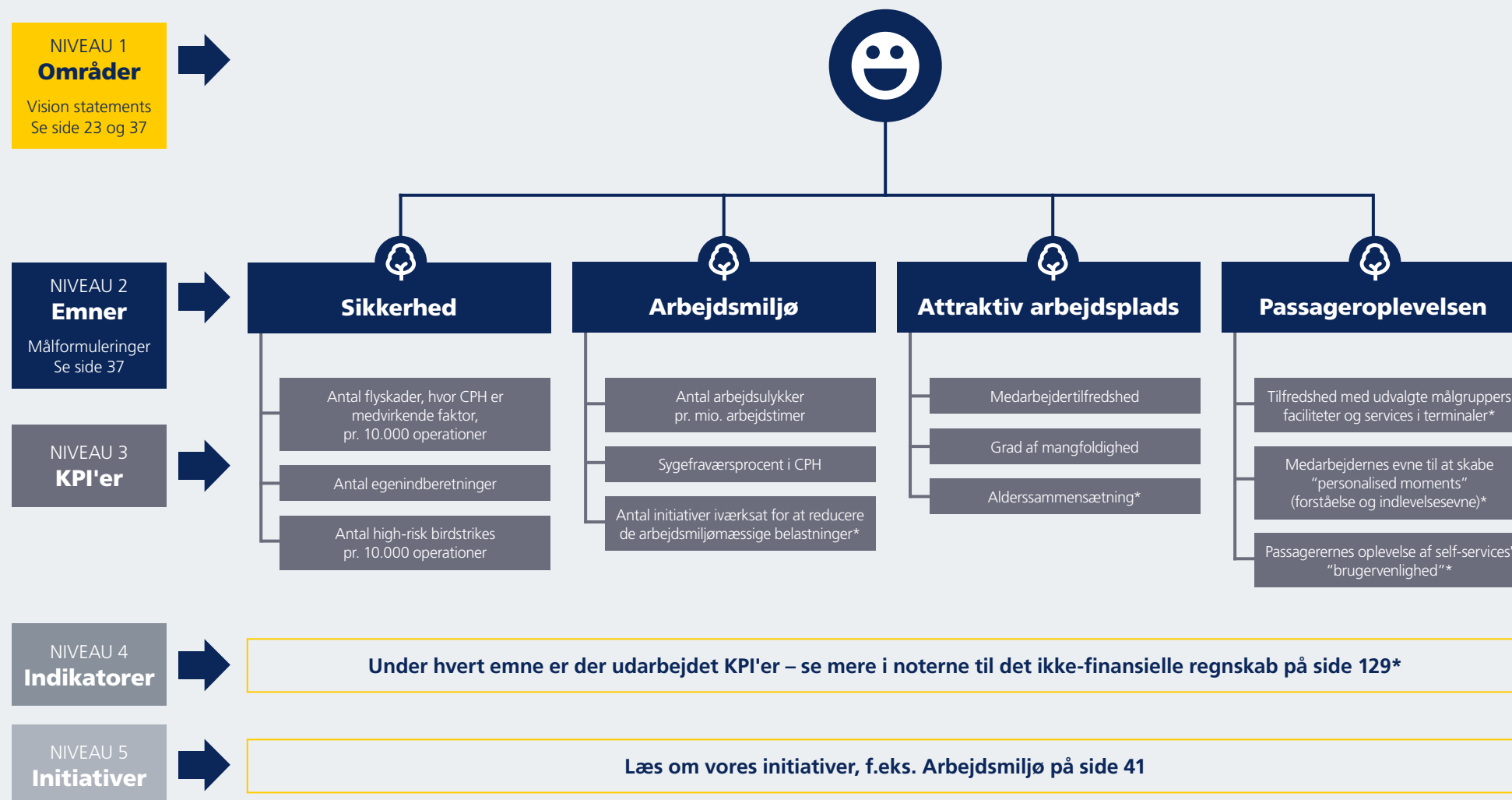
så passagererne mødes med respekt og omtanke for deres individuelle behov.

Læs mere om Passageroplevelsen i KPI-træet på side 45.



En familie godt på vej igennem Security.

KPI-træ for Mennesker



* Ikke alle områder var klar til at blive målt og rapporteret på i 2017. Der skal bl.a. gennemføres nulpunktsanalyser inden for en række områder med henblik på at opnå flere data. Læs mere om emnerne på de foregående sider (Sikkerhed på side 39, Arbejdsmiljø på side 41, Attraktiv arbejdsplads på side 42 og Passageroplevelsen på side 44).

Mennesker

FORRETNINGSETIK

Vi ser det som en meget vigtig opgave at fortsætte arbejdet med at udbrede vores ansvarlighed. Vi køber varer og tjenester hos over 3.000 leverandører for mere end DKK 2 mia. årligt.

Som en af Danmarks største arbejdspladser og trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende har vi et ansvar for at beskytte miljø og klima og de mennesker, vi påvirker gennem vores værdikæde. Vi tager ansvar for bedst muligt at sikre, at vores samarbejdspartnere lever op til vores krav.

Antikorrupption

Det kan have alvorlige konsekvenser for CPH og den enkelte medarbejder, hvis en medarbejder er involveret i korrupption eller bestikkelse, og vi har derfor opsat en række værn for at minimere risikoen for korrupption og bestikkelse. I CPH tolererer vi ikke korrupption og bestikkelse.

CPH's Code of Conduct, "Retningslinjer for etisk adfærd for medarbejdere", blev introduceret i 2013 og har til formål at støtte

vores medarbejdere i de situationer, hvor der opstår dilemmaer, og sikre, at vores samspil med omverdenen og hinanden er baseret på sunde etiske principper.

Ud over at sammenfatte de forventninger og krav, CPH har til medarbejdernes håndtering af forhold som afpresning, bestikkelse og korrupption, beskriver kodeksen også CPH's forventninger til medarbejdernes adfærd i forhold til bl.a. flyvesikkerhed, arbejdsmiljø, fortrolig information, IT-sikkerhed, ekstern kommunikation, miljø og energi.

Medarbejdernes troværdighed i forhold til at håndtere kunder, leverandører eller samarbejdspartnere professionelt er helt central, og i CPH har vi uddybet retningslinjerne for modtagelse af gaver samt deltagelse i arrangementer og rejser i en detaljeret gavepolitik.

Gennem CPH's interne kontrolsystemer overvåges bl.a. virksomhedens eksponering mod bestikkelse, brud på etiske politikker og andre risici. Den samlede risikoeksponering vurderes for at sikre, at eventuelle svagheder identificeres og håndteres på et så tidligt tidspunkt som muligt. For at styrke

effektiviteten af risikostyring, compliance og interne kontroller er CPH organiseret efter modellen "three lines of defense".

For at sikre en klar ansvars- og rollefordeling i beslutningsprocesser har CPH implementeret en række politikker af generel og bindende karakter. Herved sikres:

- gennemsigtige beslutningsprocesser
- inddragelse af relevante afdelinger
- styrket samarbejde mellem forretningsområder
- beslutningstagning på rette organisatoriske niveau
- bedre risikostyring.

Politikkerne vedrører projekter, kontrakter, betalinger, regler og CPH's eksterne kommunikation. Det er klart defineret, hvem der har myndighed til at forpligte CPH, når der indgås aftaler, og hvem der skal inddrages inden. Politikken i forhold til betaling definerer, hvem der har beføjelse til at godkende betalingstransaktioner på bestemte niveauer, og er baseret på "fire øjne"-godkendelse.

For at fremme en åben virksomhedskultur,

hvor alle frit kan ytre sig, ikke mindst hvis de oplever uregelmæssigheder eller ulovligheder, lancerede CPH i 2012 en whistleblowerordning. Her kan medarbejdere og andre interessenter foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold.

Portalen drives af en uafhængig part, Human Time, og er et anonymt, sikkert og brugervenligt system. Der findes yderligere information om brugen af whistleblower-ordningen og vores procedurer for håndtering af indberetninger i vores whistleblowerpolitik. på whistleblowerportalen på www.cph.dk



Mennesker

I 2017 har CPH fortsat ordningen og fastholdt de gældende procedurer, og vores løbende kontroller har ikke givet anledning til bemærkninger eller ændringer.

Ansvarlig samarbejdspartner

Tilbage i 2012 konkretiserede vi vores krav til leverandører i en Supplier Code of Conduct, der med udgangspunkt i principperne i FN's

Global Compact forpligter vores leverandører til at efterleve generelt anerkendte etiske regler, bekæmpe korruption, arbejde for et godt arbejdsmiljø og beskytte miljøet. CPH's Supplier Code of Conduct har siden været fast tillæg til alle standardkontrakter, og over 95% af vores leverandører har forpligtet sig til at overholde den. CPH's Code of Conduct er offentligt tilgængelig på www.cph.dk

For også at fremme ansvarlig adfærd hos vores samarbejdspartnere indarbejdede vi i 2015 FN's Global Compact-principper i standardlejekontrakten for forpagtere i lufthavns shoppingcenter med effekt fra 2016. I 2017 blev mere end 95% af aftalerne indgået med Global Compact-klausul.

I 2017 har vi ligeledes påbegyndt vores indledende arbejde med FN's 17 Verdensmål. Læs mere om Verdensmålene på side 16.

Respekt for menneskerettigheder

CPH støtter og respekterer menneskerettighederne og deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder disse rettigheder. Konkret arbejder vi bl.a. på at sikre overholdelse af menneskerettighederne i forbindelse

med sikkerhedstjek af passagerer og håndtering af personoplysninger. Overholdelse af passagerernes menneskerettigheder er en integreret del af uddannelsen af alle CPH's vagtfunktionærer, der arbejder i lufthavns sikkerhedskontrol.

Alle nyansatte Security-medarbejdere gennemgår den obligatoriske uddannelse, som bl.a. indeholder forhold vedrørende religion, etnicitet, mangfoldighed og kulturel forskellighed.

Personeftersyn gennemføres altid af en Security-medarbejder af samme køn som passageren.



Overholdelse af passagerernes menneskerettigheder er en integreret del af uddannelsen af alle CPH's vagtfunktionærer, der arbejder i lufthavns sikkerhedskontrol.

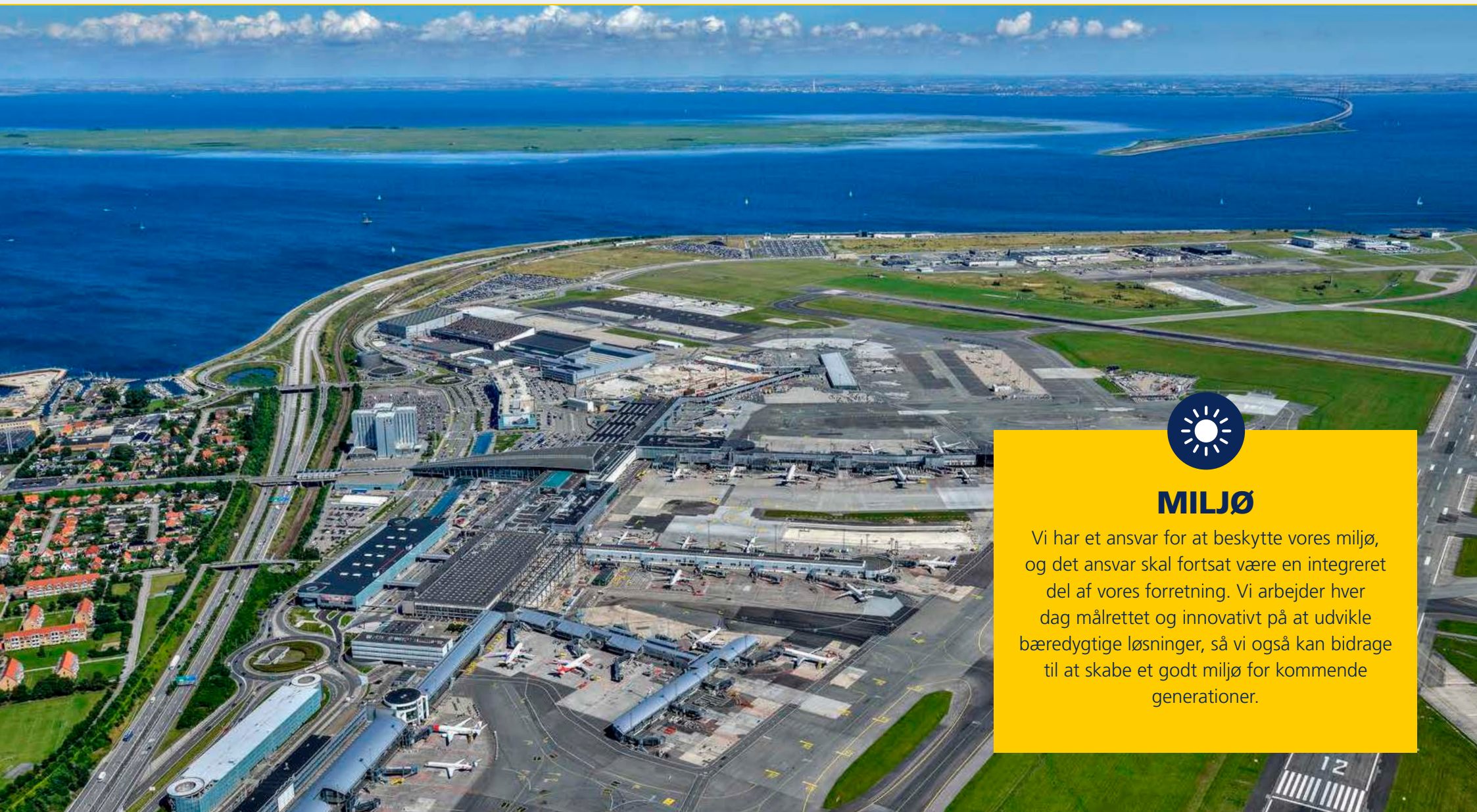


I forhold til håndteringen af de data, der indsamles i forbindelse med overvågningen af Københavns Lufthavns område, er der fastsat klare procedurer for CPH's behandling af de optagne billeder. Dette indebærer, at kun et begrænset antal medarbejdere har adgang til overvågningsbillederne, og adgangen til brugen af billederne, samt hvor længe de opbevares, er underlagt restriktioner. Området er reguleret dels af TV-overvågningsloven, dels af persondataloven.

I forbindelse med udstedelse af ID-kort til alle, der arbejder på lufthavns område, får CPH oplyst personlige data. Disse oplysninger behandles og opbevares i et separat system i henhold til persondataloven, hvormed der sikres fuld fortrolighed. CPH har i 2017 ikke modtaget klager relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data.

I CPH har vi i 2017 arbejdet med at sikre, at den nye persondataforordning kan overholdes, når den træder i kraft i maj 2018.





MILJØ

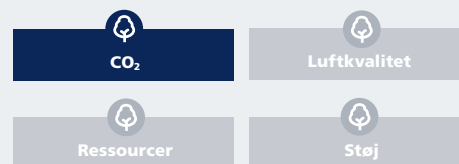
Vi har et ansvar for at beskytte vores miljø, og det ansvar skal fortsat være en integreret del af vores forretning. Vi arbejder hver dag målrettet og innovativt på at udvikle bæredygtige løsninger, så vi også kan bidrage til at skabe et godt miljø for kommende generationer.



CPH's arbejde på energi- og miljøområdet sikrer, at Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn drives og udvikles ansvarligt, så der opnås fortsat forbedrede resultater på energi- og miljøområdet. Dette gælder både det globale klima, hvor vi arbejder målrettet for at mindske udledningen af CO₂, og det nære miljø på områder som støj, luft, affald, jord, vand og natur.

CPH er underlagt detaljeret regulering på miljøområdet, og udgangspunktet for vores arbejde er altid overholdelse af miljø-, klima- og energikrav i lovgivningen. Selv om vores ansvar først og fremmest omfatter de aktiviteter, som er under CPH's direkte kontrol, søger vi tillige i videst mulig udstrækning at påvirke aktiviteter, som er uden for vores direkte kontrol, herunder partners og kunders.

Vi har for emnerne CO₂, luftkvalitet, ressourcer og støj sat strategiske mål, som bidrager til ansvarlig vækst. I det følgende beskrives status på de strategiske mål samt øvrige relevante miljømæssige tiltag og resultater i 2017.



CO₂

Vores langsigtede mål er at være CO₂-neutrale. Som en lufthavn i vækst er vores holdning, at vi har et særligt ansvar for at nedbringe vores CO₂-udledning. At mindske vores klimapåvirkning er en vigtig og integreret del af vores handlinger, og vi arbejder dagligt på innovative løsninger, der optimerer vores energiforbrug.

CO₂

CPH har som mål i 2020 maksimalt at udlede 1 kg CO₂ pr. passager. I 2016 nåede vi vores 2020-mål fire år før tid. Vi har formået at fastholde niveauet i 2017, hvor udledningen var 1,0 kg CO₂ pr. passager. Samtidig har vi i

2017 sat et nyt ambitiøst mål om maksimalt at udlede 0,75 kg CO₂ pr. passager i 2023. CPH's CO₂-mål omfatter den udledning, som CPH har direkte kontrol over (scope 1 og 2 i Greenhouse Gas Protocol). Ca. 93% af den CO₂-udledning stammer fra forbrug af energi (el, fjernvarme og gas). CPH's arbejde

med energioptimering og energibesparelser har derfor afgørende betydning for indfrielsen af CO₂-målet.

Læs mere om vores CO₂-mål i KPI-træet på side 58.



CPH-medarbejdere ved CPH's solcelleanlæg, som årligt producerer ca. 120.000 kWh.



CPH vandt Energi- og Miljøprisen 2017

Københavns Lufthavne satte i 2012 det mål at skære 20% af energiforbruget inden 2020. Allerede med udgangen af 2015 var lufthavnen mere end halvt i mål, med besparelser på i alt 12 GWh. Seneste skud på stammen er en investering på DKK 20 mio. i to nye varmepumper til grundvandskøling på i alt 2 MW, og energibesparelsen er næsten 9 GWh. Det betyder, at vi har nået det ambitiøse 2020-mål – tre år før tid. Dette var en af årsagerne til, at CPH vandt Energi- og Miljøprisen 2017 fra Energiforum Danmark.

Vores nye varmepumper er installeret sammen med vores ATES (grundvandskølesystem) og er med til både at levere mere miljøvenlig køling og fjernvarme til vores interne varmenet. Se også figuren på side 52.

Øget brug af sekundavand til køling af serverrum

Sekundavand er vand, som bliver pumpet op fra en afværgedoring, men ikke kan drikkes, dvs. at det er vand, som vi alligevel har tilgængeligt, og som vi nu udnytter endnu bedre.

Der er tre store serverrum i CPH, i daglig tale kaldet maskinstue 1, 2 og 3. I 2015 begyndte vi at køle maskinstue 1 med sekundavand i stedet for traditionel, dyr kompressorkøling (som stadig er back-up).

I 2017 har vi så taget skridtet videre og forsynet maskinstue 3 med køl fra sekundavand. Det betyder en årlig besparelse på 450.000 kWh køling samt øget forsyningsikkerhed.

Nye ladestationer til elbiler i CPH

CPH har i 2017 installeret vores første kommercielle elbilladere som et pilotprojekt.

Derfor er ladning også gratis i det første stykke tid. Vi har besluttet at have vores egen ladeinfrastruktur, da vi ejer vores eget højspændingsnet og dermed på sigt kan styre forbruget til elbilladere sammenholdt med det øvrige forbrug – kort sagt hele tiden udnytte den eksisterende el-infrastruktur optimalt.

Vores fælles ansvar

CO₂-udledning fra partneres aktiviteter (scope 3 i Greenhouse Gas Protocol), som f.eks. flytrafik og passagerernes transport til og fra lufthavnen, håndteres bl.a. gennem klimacertificeringen Airport Carbon Accreditation (ACA), som vi i 2017 fik fornyet på niveau 3, optimering. Det er vores mål fortsat at fastholde certificeringen på minimum niveau 3 frem til 2023.

Klimacertificeringen kræver en årlig CO₂-opgørelse af udledninger inden for scope 1, 2 og 3, et mål for CO₂-reduktion samt løbende dialog med interessenter inden for alle tre scopes.





Med fornyelsen af akkrediteringen er målet for 2017 således opfyldt. Se mere om ACA i nedenstående figur. I forbindelse med CO₂-udledning, som CPH ikke har direkte kontrol over, er vores arbejde med flyselskaber og handlingvirksomheder afgørende. CPH's engagement i Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA) er også vigtig. CPH er medstifter af NISA, og spiller en aktiv rolle i NISA, som arbejder for indførelse af bæredygtigt flybrændstof på det nordiske marked på kommercielle vilkår. CPH var i oktober 2017 vært for konferencen "Nordic Leadership in Aviation Remissions Reduction".



CPH er medstifter af NISA og spiller en aktiv rolle i NISA, som arbejder for indførelse af bæredygtigt flybrændstof på det nordiske marked på kommercielle vilkår.

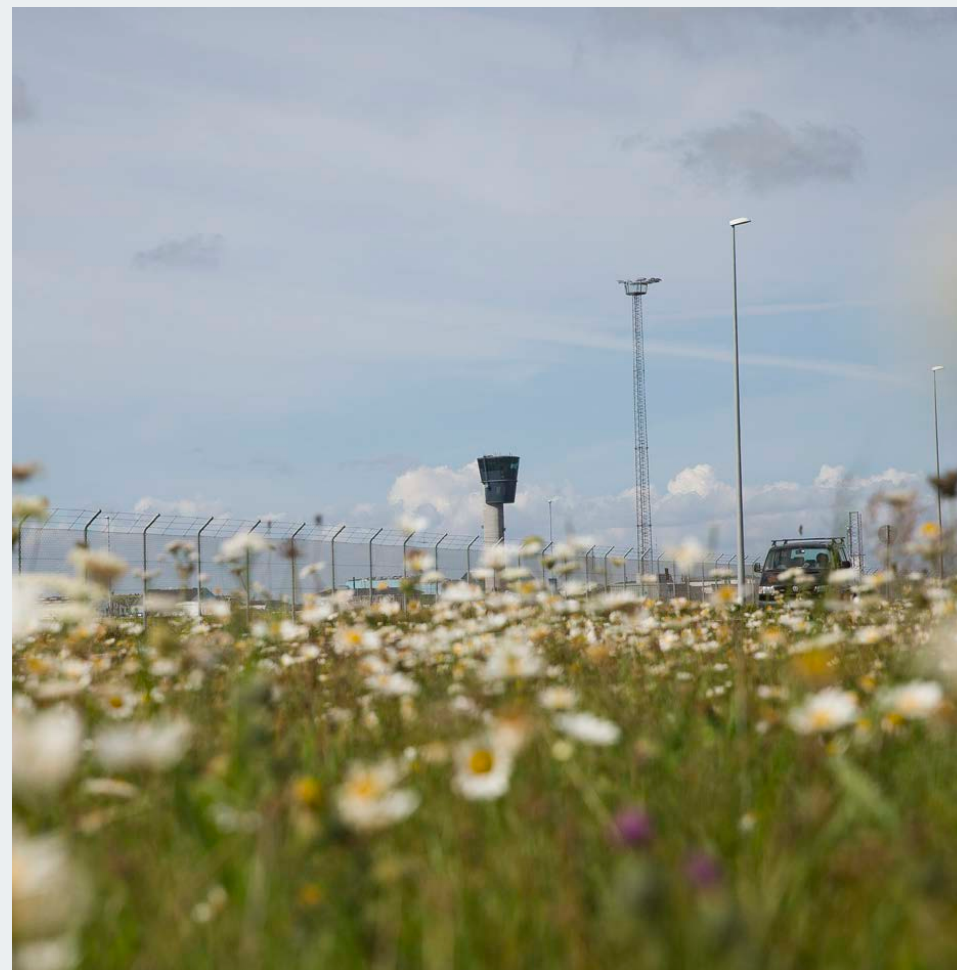


+ KORTLÆGNING
Måling af CO₂-aftryk

+ REDUKTION
CO₂-politik til reduktion af udledning

+ OPTIMERING
Trediepartsengagement i reduktion af udledning

+ NEUTRALITET
CO₂-neutralitet ved direkte udledning ved offseting



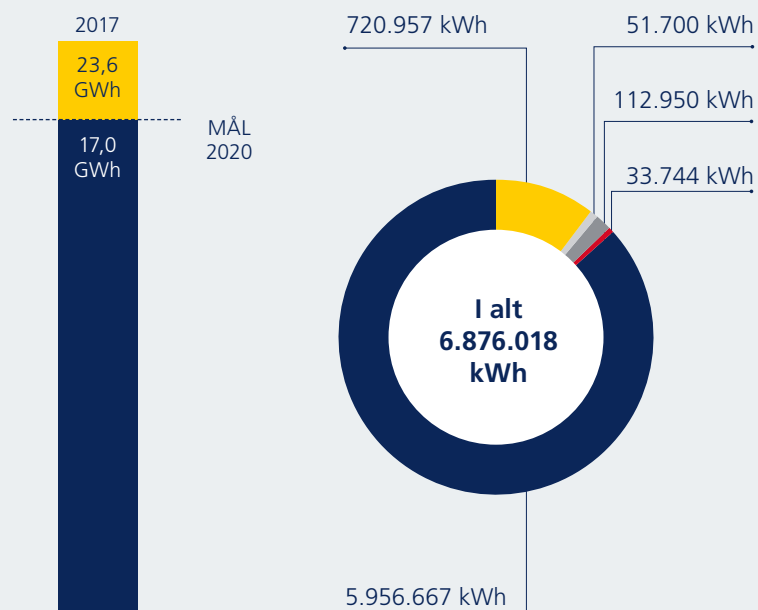


I 2017 har vi gennemført energibesparelser for 6,88 GWh og dermed nået vores 2020-mål tre år før tid.

I alt har vi gennemført energibesparelser siden 2013 på 23,6 GWh i forhold til målet på 17,0 GWh.

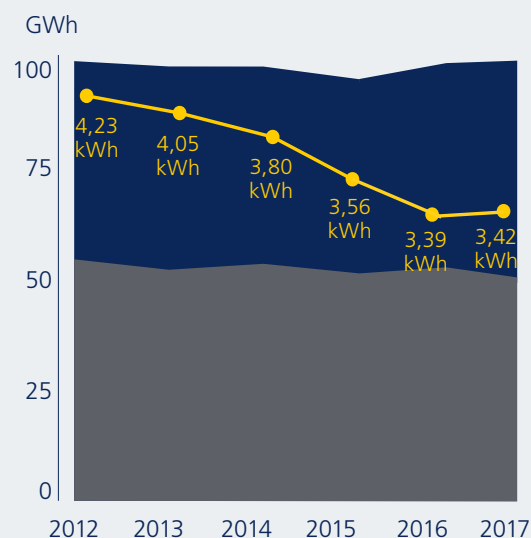
SAMLET ENERGI-BESPARELSE I 2017: 6.876.018 KWH

- Varmepumper
- Almen belysning
- Køling (inkl. ATES)
- Udendørs belysning
- Diverse



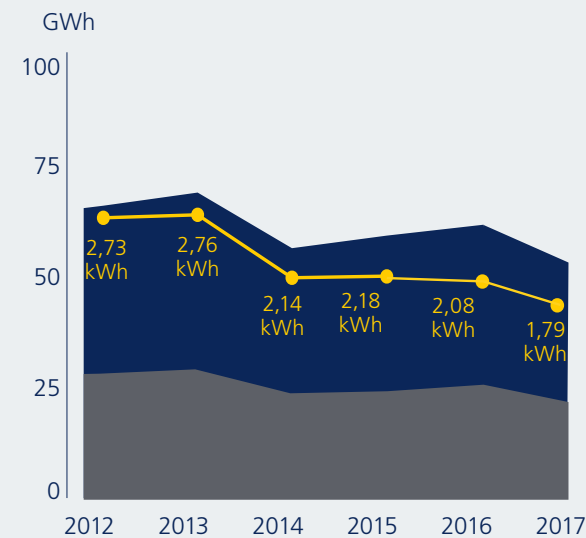
ELFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2012-2017

- Samlet elforbrug i Københavns Lufthavn
- Elforbrug, CPH's andel
- Elforbrug pr. passager



VARMEFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2012-2017

- Samlet varmeforbrug i Københavns Lufthavn
- Varmeforbrug, CPH's andel
- Varmeforbrug pr. passager





LUFTKVALITET

Det er vigtigt for os, at luftkvaliteten er så god som muligt, både nu og i fremtiden. Vi arbejder hele tiden på nye, smarte løsninger til at minimere forbruget af fossile brændstoffer i lufthavnen.

LUFTKVALITET

CPH har igennem vores luftkvalitetsprogram i en årrække taget ansvar for en aktiv indsats for en bedre luftkvalitet i lufthavnen og for de mennesker, der arbejder på lufthavns område.

Centralt i dette arbejde er vores indsats for at nedbringe antallet af ultrafine partikler,

en indsats, der i perioden 2011-2016 har medført en reduktion på mere end 50% på den centrale del af lufthavns forplads. Målinger for 2017 viser, at reduktionen fastholdes. De gode resultater skyldes, at vi løbende søger nye innovative løsninger til at reducere brugen af fossile brændstoffer, som oftest er den direkte årsag til ultrafine partikler.

Denne reduktion er bl.a. opnået ved indførelsen af et sæt regler for flyselskaberne, hvor der er sat begrænsninger for brug af APU (en lille jetmotor, der fungerer som generator, når flyet er på jorden) og hovedmotorer, sådan at der er krav om, at disse slukkes umiddelbart efter ankomst til gaten.

Herudover opfordres flyselskaberne generelt set til at spare brændstof, bl.a. ved at køre på én motor, når de taxi'er, dvs. når de kører på landjorden i lufthavnen.

Vi har også et skarpt fokus på de køretøjer, der bruges til forskellige supportopgaver i lufthavnen. I CPH's luftkvalitetsprogram er der et samarbejde med alle partnere, der har køretøjer på lufthavns område.

Samarbejdet fokuserer på at omstille specielt dieselkøretøjer til mere miljøvenlige alternativer. Det har for CPH resulteret i, at det ved hver udskiftning af et køretøj nøje vurderes, om der er mulighed for et mere miljøvenligt alternativ end diesel, f.eks. gas- eller elbil.

Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø har taget initiativ til et nyt forskningsprojekt. CPH har bidraget aktivt til, at der kunne indsamles ultrafine partikler fra fly, således at deres kemiske sammensætning kan undersøges og sammenlignes med

partikler fra dieselmotorer. Meningen er, at denne undersøgelse skal bidrage til yderligere viden om luftforurening og ultrafine partiklers påvirkning af miljø og mennesker. CPH's banebrydende arbejde med luftkvalitet har fået bevågenhed i branchen.

Læs mere om luftkvalitetsprogrammet på www.cph.dk/luftkvalitet.

Læs mere om vores mål for Luftkvalitet i KPI-træet på side 58.





RESSOURCER

Vi vil udvikle vores lufthavn ansvarligt med respekt for klodens begrænsede ressourcer. Vi arbejder på at gennemføre den cirkulære tankegang i den daglige drift og løbende udbygning af lufthavnen for at skabe de bedste bæredygtige løsninger for fremtiden.

RESSOURCER

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med CPH's vækstplan er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt. Vi har derfor sat som 2020-mål, at mindst 50% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns

Lufthavn skal gå til genanvendelse. I 2017 gik 28% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse, hvilket er en stigning på 3 procentpoint i forhold til 2016. Den samlede affaldsmængde var 4.887 tons, en stigning på 2%, mens antal passagerer steg 0,5%.

I 2016 implementerede vi et nyt logistik- og affaldskoncept i lufthavnens shoppingcenter, som giver forpagterne bedre muligheder for at sortere affaldet og aflevere det så tæt på deres butikker som muligt. Der er bl.a. skabt mulighed for, at restauranter og caféer kan frasortere bioaffald, som samles og efterfølgende anvendes i biogasanlæg.

Konceptet fungerer allerede godt i shoppingcentret airside, og vi arbejder på også at kunne stille en løsning til rådighed for vores forpagtere landside. På sigt kommer det til at betyde, at alt bioaffald fra hele terminalområdet vil blive frasorteret og genanvendt til produktion af biogas. I 2017 blev 646 tons bioaffald således indsamlet under ordningen. Vi fortsætter med at udvikle og udbrede affaldskonceptet, herunder også til de nye butikker og restauranter, som vi planlægger at åbne i 2018 i forbindelse med udvidelsen af Terminal 2 airside.

Det samlede vandforbrug steg 2,4% i 2017. De samlede vandtab steg 3% i 2017 i forhold til 2016. De store tab skyldes øget byggeriaktivitet relateret til byggeprojekter i 2017, som ikke er blevet målt. I 2018 vil der blive gennemført et initiativ til at forbedre registreringen af bygningsrelateret forbrug. CPH's eget forbrug var 1% lavere i 2017 end i 2016.

Læs mere om vores mål for Ressourcer i KPI-træet på side 58.



CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med CPH's vækstplan er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt.



STØJ

Vi ønsker at udvikle lufthavnen, samtidig med at vi håndterer støj ansvarligt. Vi kan ikke gøre det alene, og vi arbejder derfor på at styrke dialogen og engagementet med vores naboer og operatører om fremtidens bæredygtige løsninger.

STØJ

Vi overvåger støj fra flyaktiviteterne hele døgnet, hele året, i 12 målestationer, hvoraf seks er placeret i boligområderne omkring lufthavnen og seks på lufthavnens område. Derudover kontrolleres støjen efter en række forskellige beregningsmetoder, herunder TDENL-metoden (Total Day-Evening-Night



Level), som er en kontrolmetode, der ved ét tal beskriver udviklingen i støjbelastningen for flytrafikken.

For 2017 er TDENL beregnet til 144,9 dB, hvilket ligger pænt inden for den grænse, som er fastsat i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik. I 2016 var TDENL-værdien 145,1 dB. Faldet i støjbelastningen skyldes flere forhold. Bl.a. er antallet af operationer faldet. Endvidere er andelen af starter i nat-



En af CPH's seks støjmålestationer, som er placeret i boligområderne omkring lufthavnen.

perioden faldet, hvilket har stor betydning, da natoperationer vægtes relativt højt ved beregning af støjbelastningen.

Historisk lavt antal registrerede støjhændelser

På trods af en stigning i antallet af passagerer de senere år har CPH i 2017 registreret det laveste antal støjhændelser over 80 dB(A) i natperioden (23-06) i boligområderne, siden lufthavnen har foretaget støjmålinger. Årsagen skal ses i udfasningen af gamle flytyper som MD80 til fordel for nye flytyper, et fald af antal starter i natperioden, operationer med nye flytyper samt FUNA (forhåndsgodkendelsesudvalget for nattrafik, der godkender lufthavnens natoperationer).

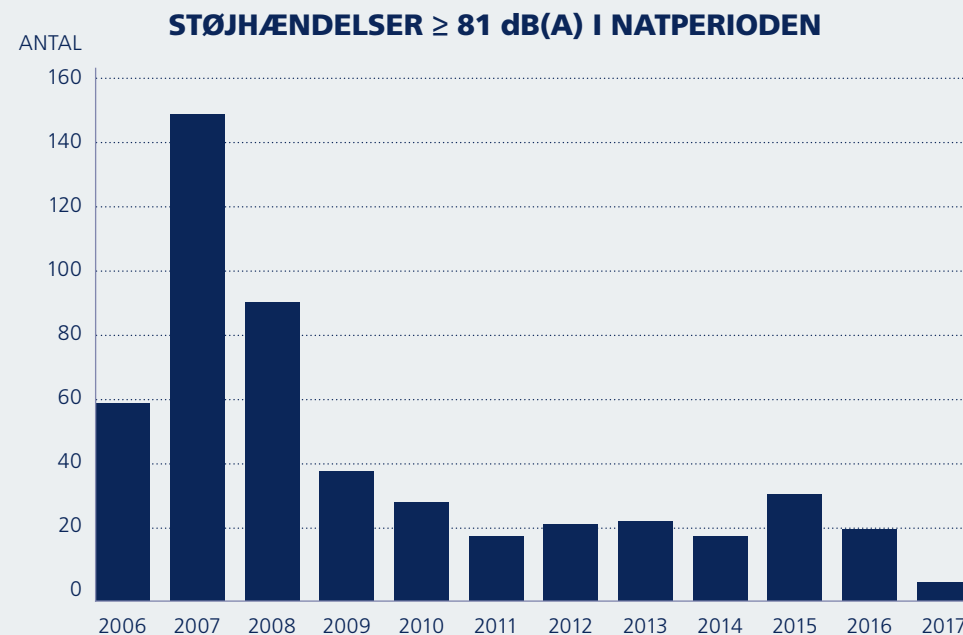
Læs mere om Støj i KPI-træet på side 58.

Håndtering af ældre forurening

CPH ønsker, at driften og udviklingen af lufthavnen sker med respekt for både det globale og det lokale miljø. Derfor har vi skarpt fokus på jordforurening på lufthavnens areal og fører altid tilsyn med eventuel forekomst af forurening, når der gennemføres anlægsprojekter.

I 2017 har vi fastholdt vores fokus på håndtering af forurening, som stammer fra tidligere tiders anvendelse af brandskum, der indeholdt perfluorerede stoffer, som ikke er tilladt i dag. CPH's mål med arbejdet med denne type forureninger er at håndtere dem

på en måde, så spredning til drikkevandsressourcer undgås. Vi håndterer altid sådanne forureningssager i overensstemmelse med miljølovgivningen og i tæt dialog og samarbejde med miljømyndighederne og øvrige relevante interessenter.





Miljørigtig ukrudtsbekæmpelse

CPH besluttede i 2016 at udfase brugen af glyfosatbaserede ukrudtsbekæmpelsesmidler både af hensyn til miljøet omkring os og arbejdsmiljøet.

I 2017 har vi arbejdet videre med at finde gode, alternative løsninger til ukrudtsbekæmpelse. Dette arbejde har resulteret i investering i en "Heatweed". Med en temperatur på 98°C dræber det varme vand

ukrudtet. Forbruget af glyfosatbaserede ukrudtsbekæmpelsesmidler har været 0 liter i 2017 – ligesom i 2016.

Investeringen i Heatweed understøtter, at CPH er en ansvarlig lufthavn, der arbejder fokuseret og innovativt på at udvikle en stadig mere miljøvenlig lufthavn og et godt arbejdsmiljø.



I 2017 har vi arbejdet videre med at finde gode, alternative løsninger til ukrudtsbekæmpelse.



Hensyn til natur i nye lokalplaner

I området, hvor Airport Business Park skal udvikles, lever en større koloni af grønbrogede tudser, som er en fredet dyreart, og derfor er der indarbejdet hensyn til tudsernes levevilkår i lokalplanen og dermed udviklingen af området.



CPH's medarbejdere ser frem til at tage den nye investering i brug. Henrik Boye Mortensen (tv.), teamleder, Markservice: "Heatweed skåner både miljøet og medarbejderne, så det er på alle måder et stærkt arbejdsredskab."



Det er denne lille tudse, der har spillet en relativt stor rolle i lokalplanen.



Stengærdet er et eksempel på, hvordan hensyn til tudser integreres i området: Stengærdet er opført omkring P19 for at skabe gode gemmesteder til tudserne, og som samtidig forskønner P-pladsen. P19 blev færdiggjort og taget i brug i foråret 2017.



Baneanvendelse i 2017

Baneanvendelsen i 2017 afviger ikke fra de øvrige år.

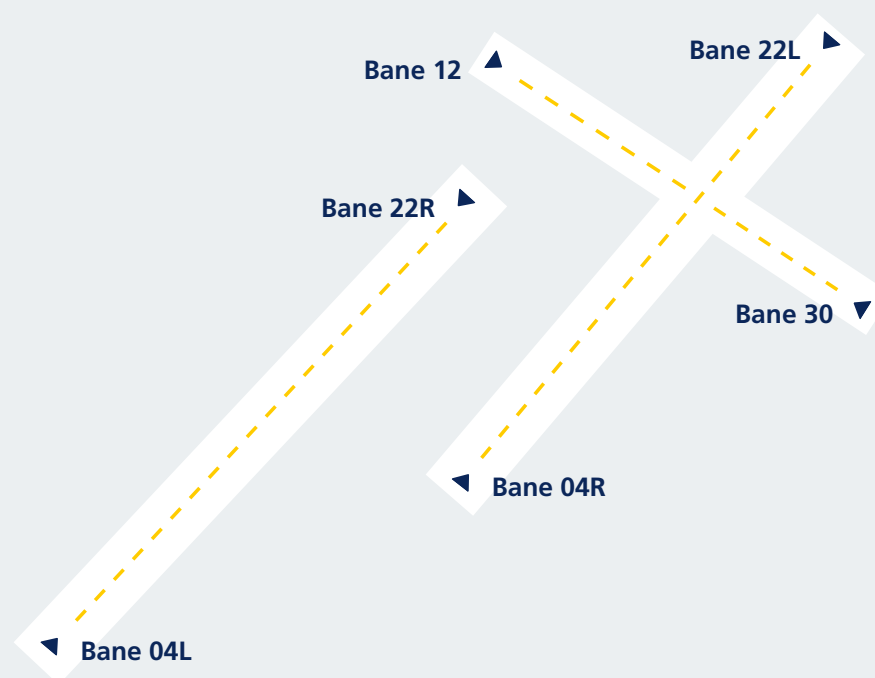
START / LANDING

Bane 04L	Bane 22R
✈ 0,0% (0,3%*)	✈ 68,0% (60,4%*)
🛬 26,6% (33,1%*)	🛬 0,3% (0,7%*)

Bane 04R	Bane 22L
✈ 27,7% (35,3%*)	✈ 4,1% (3,5%*)
🛬 1,4% (2,3%*)	🛬 67,5% (60,5%*)

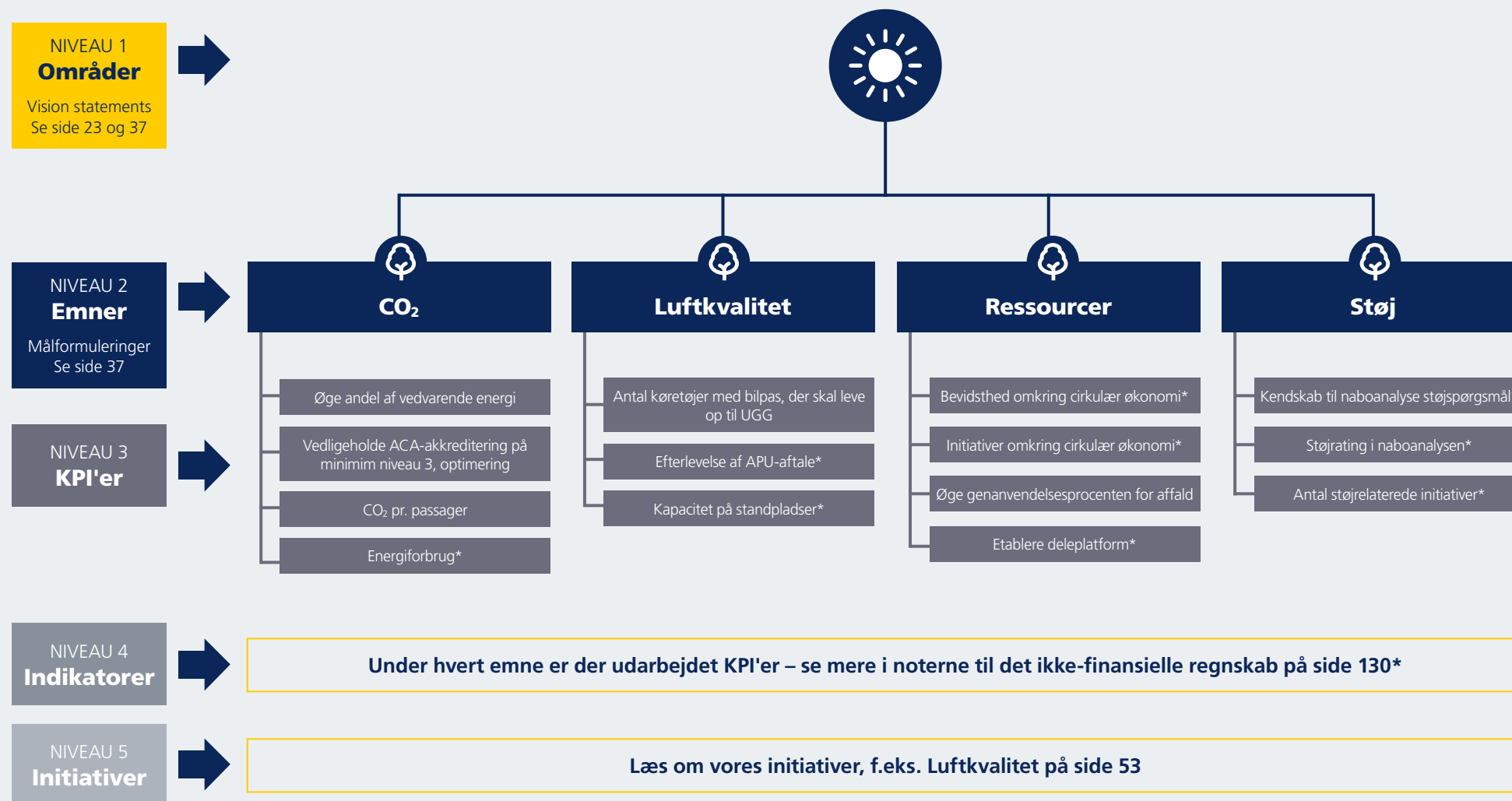
Bane 12	Bane 30
✈ 0,0% (0,4%*)	✈ 0,2% (0,1%*)
🛬 0,1% (0,8%*)	🛬 3,9% (2,6%*)

BANEANVENDELSE I 2017



*Baneanvendelse i 2016.

KPI-træ for Miljø



* Ikke alle områder var klar til at blive målt og rapporteret på i 2017. Der skal bl.a. gennemføres nulpunktsanalyser inden for en række områder med henblik på at opnå flere data. Læs mere om emnerne på de foregående sider (CO₂ på side 49, Luftkvalitet på side 53, Ressourcer på side 54 og Støj på side 54).

Markedsposition



MARKEDSPOSITION

Det er vigtigt for os at skabe værdi og vækst for samfundet, og derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i den internationale og nationale tilgængelighed. Vi ønsker at bidrage til at styrke sammenhængskraft og udvikling af lokalsamfundet. Vi kan ikke gøre det alene, men går gerne forrest for at skabe fælles fordele.

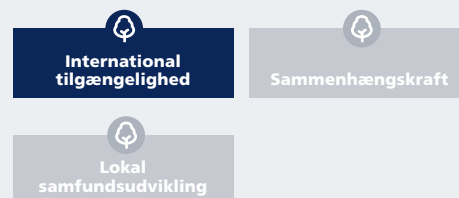
Markedsposition

Markedsposition handler ikke alene om forretning og placering i markedet.

Det handler i høj grad også om at lytte og til sammen med vores omverden at skabe nye forbindelser og langsigtede muligheder og løsninger.

Vi arbejder fremover især med disse tre emner:

- **International tilgængelighed**
- **Sammenhængskraft**
- **Lokal samfundsudvikling**



**INTERNATIONAL
TILGÆNGELIGHED**

Vi fortsætter målet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden for at skabe endnu flere vækstmuligheder. Vi involverer os engageret i at skabe fordele i verdensklasse – for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turismen.

INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED

En helt central del af CPH's virke handler om at skabe international tilgængelighed. Tilgængelighed er tæt forbundet med vækst og Danmarks niveau af globalisering. Det handler om ruter og rejseglyde for mange millioner rejsende hvert år. Og det handler i

høj grad også om bedre vilkår for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turistindustrien, og det handler om at gøre Danmark attraktivt, når internationale virksomheder skal vælge placering af deres aktiviteter. Vi er meget enige i regeringens nationale luftfartsstrategi; det er afgørende for Danmark, at vi fortsat øger vores forbindelse til verden omkring os. Fordi international tilgængelighed påvirker Danmarks niveau af globalisering og derfor er en vigtig parameter for Danmarks erhvervssektor, jobmarked og evne til at tiltrække turister.

I CPH fortsætter vi målet med at udbygge den internationale tilgængelighed sammen med flyselskaberne for at skabe endnu flere

vækstmuligheder. Det handler ikke alene om transport af mennesker og gods, men også om muligheder for at bringe idéer tættere på deres mål – mellem f.eks. et sted i Jylland og en provins i Indien, så nye samarbejder og potentialer kan blive virkelighed.

Da Danmark og Indien blev genforenet ad luftvejen

I september fik vi en Delhi-rute takket være Air India. I CPH er der stor glæde over ruten, hvor Danmark og Indien blev genforenet ad luftvejen – et historisk gennembrud efter otte og et halvt års pause. Ruten med det statsejede indiske flyselskab er blevet til i et tæt samarbejde mellem myndighederne i både Danmark og Indien. Antallet af udrej-



Air India Boeing 787-8 Dreamliner ved første ankomst i Københavns Lufthavn.

Markedsposition

sende indere er fordoblet på verdensplan i løbet af få år. Med ruten er der kommet hul igennem til et kæmpe marked, som hele Danmark og Sydsverige kan få gavn af. Og det er ikke alene turister fra Indien til Danmark, det handler om. Der ventes mange danske erhvervsrejsende på ruten, da der er mange relationer mellem dansk og indisk erhvervsliv. Den danske samhandel med Indien har i dag en årlig værdi på DKK 10 mia., og det beløb ventes at stige fremover. Med omkring 1,3 mia. indbyggere og en årlig økonomisk vækst på 7%, er det indiske marked til stadighed særdeles attraktivt.

Vi ser frem til i 2018 fortsat sammen med flyselskaberne at gøre vores for at øge den internationale tilgængelighed. Læs mere om vores mål for International tilgængelighed i KPI-træet på side 64.

Tilgængelighed handler også om sammenhængskraft; det skal være nemt at komme fra A til B i Danmark. Læs mere om Sammenhængskraft i det næste afsnit, hvor vi beskriver, hvordan vi fortsat binder Danmark sammen.



SAMMENHÆNGSKRAFT

I CPH spiller vi en aktiv rolle i at skabe værdi for samfundet ved at styrke indenrigstrafikken, da det er en vigtig forudsætning for at binde Danmark sammen og sikre, at hele Danmark får gavn af den internationale

tilgængelighed, der tilbydes i Københavns Lufthavn.

Indenrigstrafikken er særligt vigtig for Danmark, da den sikrer, at virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere i hele landet har en høj national og international tilgængelighed. Samtidig er en velfungerende indenrigstrafik med til at sikre passagergrundlaget for flere ruter og frekvenser fra Københavns Lufthavn og videre ud i verden.

Indenrigstrafikken kan bl.a. styrkes ved et godt samspil med de regionale lufthavne og flyselskaberne, og ved at parterne leverer stærke produkter, smarte løsninger og effektiv kommunikation til de rejsende om mulighederne for at flyve indenrigs i Danmark.

Vi har fokus på at sikre, at indenrigsflyene så vidt muligt altid parkeres på de samme prioriterede standpladser, så pendlerne og





Markedsposition

de øvrige indenrigsrejsende har en høj grad af forudsigelighed frem til deres flyafgang, og så de rejsende sikres en hurtig vej gennem sikkerhedskontrollen. Vi er derfor glade for, at de rejsende har taget så godt imod det såkaldte indenrigsspor, der er en særlig passage gennem sikkerhedskontrollen for rejsende med kort flyvetid.

Vi vil arbejde for, at de rejsende finder det mere attraktivt at flyve indenrigs, og derigennem bidrage til, at antallet af indenrigsrejsende stiger fremover.

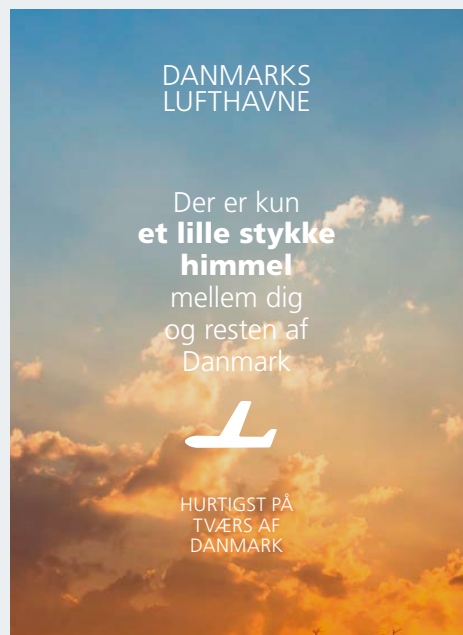
Antallet af indenrigsrejsende er faldet siden 2010, men vi tror på, at der er potentiale for at øge antallet af indenrigsrejsende til gavn

for vækst og beskæftigelse i hele Danmark. Derfor har Københavns Lufthavn i 2017 arbejdet målrettet på at styrke det strategiske samarbejde med de regionale danske lufthavne, politikere og erhvervslivet i alle regioner af Danmark. Det har bl.a. resulteret i en fælles markedsføringskampagne for indenrigsruterne i Danmark, som vi begyndte på i 2017, og som vil fortsætte i 2018.

Initiativet er resultatet af en god og vigtig dialog med de regionale samarbejdspartnere og en inspirerende indenrigskonference på Christiansborg. Med stærke produkter og effektive løsninger ønsker vi også i fremtiden at give gode rejseoplevelser og bidrage til at styrke vækst og sammenhængskraft i Danmark.

At investere ansvarligt og langsigtet er en integreret del af vores måde at tænke og agere på.

Læs mere om vores mål for Sammenhængskraft i KPI-træet på side 64.



Eksempler på budskaber fra indenrigskampagnen.



Ann Hartl, lektor ved Leisure Managementuddannelsen, Professionshøjskolen Absalon, og formand for Bornholms Passagerforening.

Som formand for Bornholms Passagerforening, og som pendler i arbejdssammenhæng, er en velfungerende lufthavn og en jævnlig lydhør kontakt med ledelsen i Københavns Lufthavn af stor betydning. I Passagerforeningen er vi glade for den tillidsfulde dialog, vi har fået opbygget, som betyder, at vi kan finde gode løsninger for de bornholmske flypassagerer. Gode flyforbindelser og en problemfri vej gennem lufthavnen i Kastrup er altafgørende for det bornholmske samfund.



Markedsposition



International
tilgængelighed



Sammenhængskraft



Lokal
samfundsudvikling



LOKAL SAMFUNDSUDVIKLING

Vi ønsker at være en handlekraftig og involverende aktør, der med lokalpolitisk opbakning skaber langsigtede løsninger. Vi vil bidrage til værdifuld udvikling og vækst i lokalområdet – til gavn for den lokale økonomi og naboerne og med respekt for mennesker og miljø.

LOKAL SAMFUNDSUDVIKLING

I CPH ønsker vi at være levende i vores dialog, vi skal ud til folk, hvor de er, vi skal vise åbenhed, vi skal lytte, og så skal CPH transformeres til en velkendt lokal destination: Lokale kan besøge CPH, også selv om de ikke skal rejse. Det er vores ambition

med CPH's styrkede, lokale indsats: Lokal Samfundsudvikling.

CPH bliver mere synlig i lokalmiljøet, vi inviterer til åben-dør-arrangementer, vi arbejder på at tilgodese den vigtige lokalpresse og på en generel indsats for, at lokalbefolkningen skal føle sig velinformeret – også når vi gør os klar til at byde velkommen til 40 mio. passagerer årligt.

I 2017 indledte vi vores indsats med at styrke dialogen med de lokale borgere, både ved at invitere vores naboer ud i lufthavnen og ved at mødes med dem i lokalområdet. Vi lancerede også vores nabosite, hvor dialogen med borgerne kan fortsætte.

Vi prioriterer tætte forbindelser med lokal-samfundet og vil fortsætte med at opretholde og styrke fælles fordele, løsninger og dialog. Det er vigtigt ikke kun for vores naboer, men også for CPH's fremtid.

De nye lokalplaner, som Tårnby Kommune i 2017 har vedtaget, er et eksempel på, at vi med lokalpolitisk opbakning skaber langsigtede løsninger og nye muligheder.

Planerne om Airport Business Park understøtter netop vores ønske om at bidrage til værdifuld udvikling og vækst i lokalområdet.

Forholdet til lokalområdet går helt tilbage til 1925, og det er fortsat vigtigt, at vi er i dialog med naboerne.

Læs mere om vores mål for Lokal samfundsudvikling i KPI-træet på side 64.



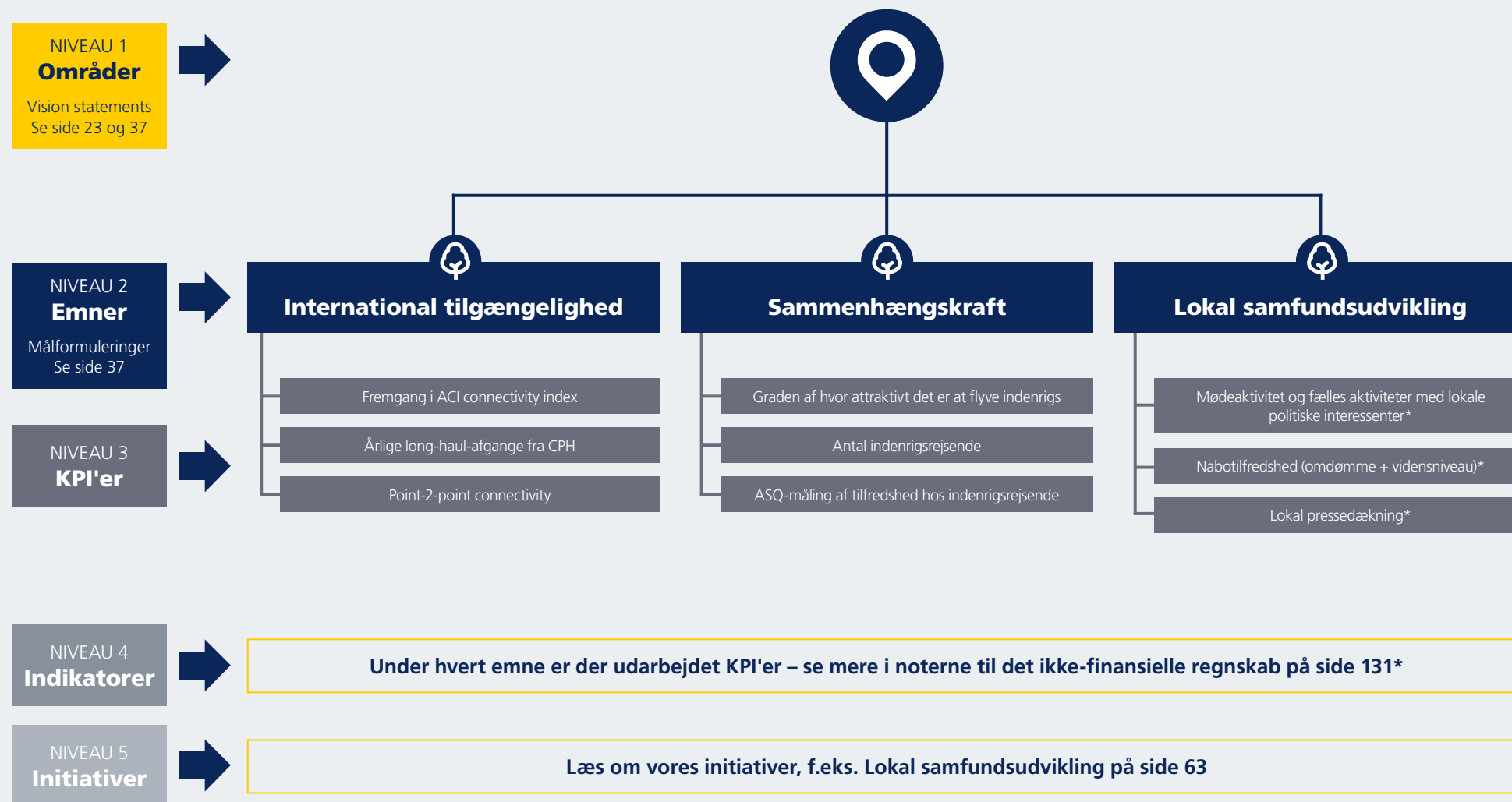
Forholdet til lokalområdet går helt tilbage til 1925, og det er fortsat vigtigt, at vi er i dialog med vores naboer.



Dialog med
borgere ved
Amager Centret.



KPI-træ for Markedsposition



* Ikke alle områder var klar til at blive målt og rapporteret på i 2017. Der skal bl.a. gennemføres nulpunktsanalyser inden for en række områder med henblik på at opnå flere data. Læs mere om emnerne på de foregående sider (International tilgængelighed på side 60, Sammenhængskraft på side 61 og Lokal samfundsudvikling på side 63).

Roskilde Lufthavn

Roskilde Lufthavn

Roskilde Lufthavn blev indviet 1. april 1973. Planen var, at Roskilde skulle varetage trafikken af små og mellemstore fly samt en del af indenrigstrafikken. I stedet blev Roskilde hjemsted for private fly, taxifyvning og flyveskoler.

Indtil 1990 var lufthavnen ejet af staten, og driften blev varetaget af Københavns Lufthavnsvæsen, som hørte under Trafikministeriet.

I oktober 1990 overtog Københavns Lufthavne A/S driften af både Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn, Kastrup.

Roskilde Executive Handling er kåret til at være bedst i Skandinavien. Roskilde Lufthavn vandt for tredje år i træk "HSSE Gold Award" af Shell Aviation/Danske Fuels for sit fokus på håndtering af flybrændstof (Health, Safety, Security and Environment).

En privat investor har i 2017 påbegyndt opførelsen af en større hangar, der, når den er færdigbygget, kan håndtere de største forretningsfly på markedet. Hangaren forventes færdig primo andet kvartal 2018.

Flyvedligeholdelsesvirksomheden DAO har påbegyndt etablering af en motortestcelle, som forventes færdigetablet i midten af 2018. Når testcellen står færdig, vil en del af de motorafprøvninger, vi i dag udfører i det fri, kunne afvikles i næsten lukkede omgivelser. Dette vil resultere i en begrænsning af støjforureningen.

I Roskilde Lufthavn blev der i efteråret 2017 afholdt en større øvelse med Midt- og Vestsjællands Politi samt Roskilde Brandvæsen med det formål at øve elementer af beredskabsplanen.

Igen i år blev det populære Roskilde Airshow afholdt. I showet vises og informeres om de forskellige uddannelsesmuligheder i Roskilde Lufthavn inden for civil- og militærflyvning.

Læs mere om Roskilde Lufthavn på side 32 og i noterne på side 153.



Roskilde Lufthavn

Baneanvendelse i 2017

Mønsteret for baneanvendelsen i 2017 blev påvirket af en øget sydvestlig vindretning året igennem og et stort genopbygningsarbejde i den vestlige del af Bane 11-29, som blev lukket for trafik i fire uger (uge 36-39), så kun Bane 03-21 var operationel i perioden. Det anslås, at ca. 5.000 operationer blev flyttet fra Bane 11/29 til 03/21 på grund af dette. Samlet set var Bane 21 den mest brugte bane for afgang og ankomster i 2017, og næsten halvdelen af alle afgangene startede fra Bane 21, hvilket er mere end i de foregående år.

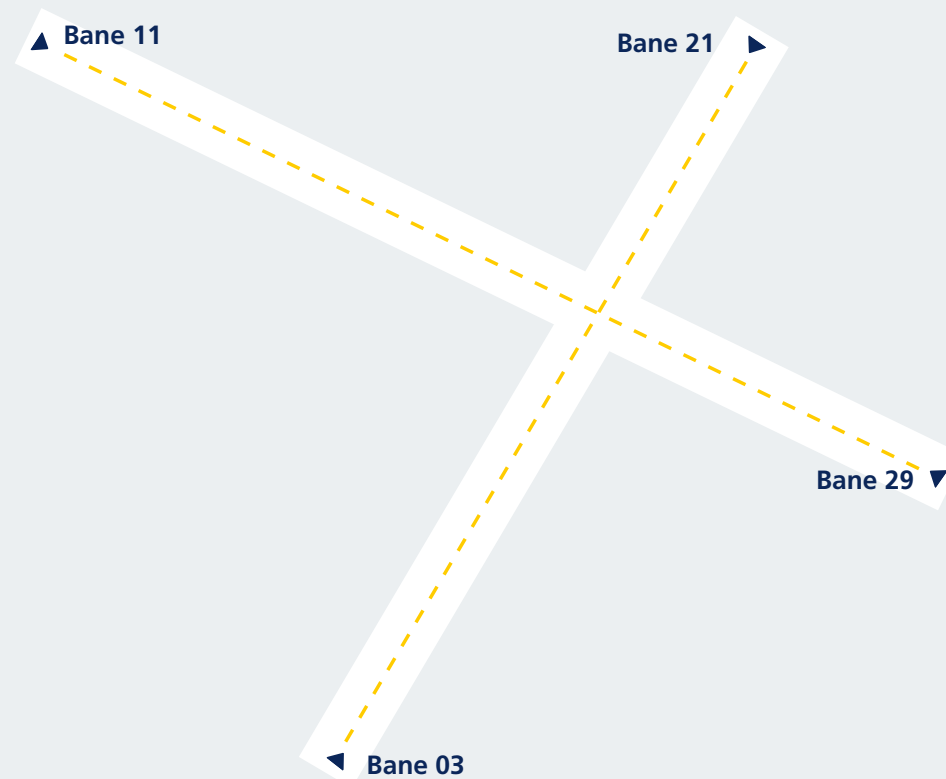


START / LANDING



Bane 11		Bane 29	
	17,3% (29,4%*)		32,0% (24,3%)
	19,6% (31,9%*)		32,1% (25,5%)
Bane 03		Bane 21	
	5,5% (7,6%*)		45,3% (38,6%*)
	5,5% (7,6%*)		42,8% (36,0%*)

BANEANVENDELSE I 2017



* Baneanvendelse i 2016.

Beskatning

Med sine omtrent 2.600 ansatte er CPH en væsentlig bidragsyder af skat i Danmark. Dette gælder såvel for skatter udgiftsført af CPH som skatter opkrævet (i transit) af CPH. CPH's skattebidrag var i alt DKK 1.338 mio. i 2017, inklusive selskabsskat, miljø- og energiskat, skat på løn m.v., skat på omsætning og ejendomsskatter. I 2016 var CPH sammen med administrationsselskabet KAP blandt de 25 største bidragsydere af selskabsskat i Danmark.

Koncernstruktur, ejerskab, skattestrategi

CPH driver med sine dattervirksomheder to lufthavne i Danmark og ejer et hotel i Danmark og er således primært skattepligtig i Danmark. 57,7% af aktierne i CPH ejes af Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), der er det øverste danske holdingselskab, som CPH er sambeskattet med. KAP er som administrationsselskab i sambeskatningen ansvarlig for indlevering af selvangivelser og for kommunikationen med de danske skattemyndigheder, for så vidt angår selskabsskat.

CPH rapporterer i denne forbindelse til KAP. CPH's skattepolitik vedrørende selskabsskat gælder udelukkende Københavns Lufthavne A/S og dets dattervirksomheder – ikke holdingselskaberne.

Overholdelse af skattelovgivningen

CPH har en klar compliance-strategi, der sigter mod, at både selskabsskat og andre skatter betales rettidigt og indberettes i henhold til lovgivningen. Dette gælder også opkrævede skatter (i transit).

Samlet skattebidrag

I 2017 bidrog CPH med DKK 1.338 mio. i skat (2016: DKK 1.273 mio.), hvoraf DKK 387 mio. blev udgiftsført af CPH (2016: DKK 341 mio.). CPH opkrævede DKK 951 mio. (2016: DKK 932 mio.) i form af skatter (i transit) såsom moms på omsætning, skat på lønninger og miljø- og energiskatter. Størstedelen af den udgiftsførte skat for CPH er skat af selskabets overskud (selskabsskat¹). I 2017 udgjorde selskabsskatten 91% af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2016: 90%). De øvrige udgiftsførte skatter er miljø- og energiskatter², sociale bidrag (skat på

løn m.v.³), moms⁴ og ejendomsskatter. Skat på løn betales fortrinsvis af CPH's medarbejdere. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

Selskabsskat

Selskabsskattesatsen i Danmark er 22%. CPH's effektive skattesats i 2017 udgør 21,4% (2016: 22,3%) pga. fremførsel og udnyttelse af tidligere tab på finansielle in-

strumenter under rentebeskæringen. CPH maksimerer den skattemæssige afskrivning af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres, mens udskudt skat tilsvarende forøges. Omkring halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillæg på restskatten. Se note 2.5 i det finansielle regnskab for yderligere information.



¹ Selskabsskat – betalbar selskabsskat.

² Miljø- og energiafgifter opkrævet i CPH/opkrævet fra lejere.

³ Tilbageholdt skat på løn m.v./skat m.v. betalt af arbejdsgiver.

⁴ Ikke afregnet moms/moms betalt af kunderne.

Beskatning

DKK mio.	2017				2016				2015			
	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %
Skattebidrag												
Selskabsskat ¹	351	-	351	26%	306	-	306	24%	281	-	281	24%
Miljø- og energiskatter ²	4	48	52	4%	3	46	49	4%	1	43	44	4%
Skat på løn m.v. ³	20	461	481	36%	19	442	461	36%	19	408	427	36%
Skat på omsætning ⁴	1	436	437	33%	1	450	451	35%	1	418	419	35%
Ejendomsskatter ⁵	11	6	17	1%	12	-6	6	1%	22	-6	16	1%
I alt	387	951	1.338	100%	341	932	1.273	100%	324	863	1.187	100%
I %	29%	71%	100%		27%	73%	100%		27%	73%	100%	

¹ Selskabsskat – betalbar selskabsskat.

² Miljø- og energiafgifter opkrævet i CPH/opkrævet fra lejere.

³ Tilbageholdt skat på løn m.v./skat m.v. betalt af arbejdsgiver.

⁴ Ikke afregnet moms/moms betalt af kunderne.

⁵ Ejendomsskatter.



RISIKO

Risikostyring og risici 70

Risikostyring og risici

Beskyttelse af den langsigtede værdiskabelse til gavn for rejsende, medarbejdere og omverden.

2017 var et år, hvor regulatoriske risici dominerede risikobilledet i CPH. Både den nationale luftfartsstrategi og EU's grænsekontrol har haft økonomiske og operationelle konsekvenser for CPH.

CPH er eksponeret over for et bredt spænd af generiske og særegne risici – og muligheder. Anvendelsen af helhedsorienteret risikostyring er således et vigtigt ledelsesværktøj for CPH. I CPH har vi de seneste år arbejdet med at udvikle vores Enterprise Risk Management-model (ERM), og vi har nu et setup for risikostyring, som vi er stolte af, og som anses for bedste praksis af vores internationale sparringspartnere.

Finansielle risici

CPH's finansielle risici styres fra virksomhedens finansafdeling. Principperne og rammerne for den finansielle risikostyring godkendes som minimum en gang årligt

af bestyrelsen. Læs mere om styring af de finansielle risici i note 4.3 i det finansielle regnskab på side 116.

VÆSENTLIGSTE RISICI

Følgende afsnit beskriver hovedtyperne af de risici, som vi har vurderet særligt væsentlige i relation til vores kerneforretning, og som potentielt kan påvirke os i forhold til vores overordnede mål om at nå 40 mio. årlige rejsende.

- Regulering
- CPH's status som knudepunkt
- Sikkerhed
- Kapacitet
- Takster
- Omdømme
- Brud på IT-sikkerhed
- Miljø og klima

Læs mere om miljø på side 48-58.

SANDSYNLIGHED

Forebyggelse & optimering

KONSEKVENNS

Udnyttelse & genoprettelse



FOREBYGGENDE FORANSTALTNINGER

- Regler
- Politikker
- Procedurer

REAKTIVE FORANSTALTNINGER

- Beredskabsplaner
- Business continuity-planer
- Contingency-planer
- Krisehåndtering
- Kommunikation
- Forsikring

"Bow-Tie"-modellen anvendt i CPH.

Risikostyring og risici

	 BESKRIVELSE	 PÅVIRKNING	 TILTAG
Regulering	CPH er underlagt omfattende regulering både fra national side og fra EU.	Nye og ændrede regler kan have væsentlig indvirkning på CPH's økonomi og daglige operation.	CPH følger relevante myndigheder med henblik på at været informeret om ny og ændring af eksisterende lovgivning. Hvor det er relevant, giver CPH hørringssvar og er involveret i relevante interesseorganisationer. CPH er i løbende dialog med relevante interessenter, herunder både danske myndigheder og EU.
CPH's status som knudepunkt	CPH har i dag et rutenet, der på grund af vores status som knudepunkt langt overstiger, hvad optageområdet understøtter. CPH arbejder målrettet for at udbygge tilgængeligheden til hele verden.	Skulle feedertrafik og/eller oversøiske ruter falde fra, risikerer det at få en negativ påvirkning på CPH's kundepunktsstatus og dermed på rutenettet over en periode, hvorved CPH risikerer at komme i en situation med midlertidig overkapacitet.	CPH er i kontinuerlig dialog med de flyselskaber, der understøtter CPH's hubstatus, og følger flyselskabernes planer, resultater og risici i relation til ruteudviklingen for CPH med fokus på at fastholde og udvikle CPH's knudepunktstatus.
Sikkerhed	Sikkerhed kommer først på en arbejdsplads som CPH. Medarbejderes og passagerers sikkerhed er derfor kernen i vores risikostyring, og i overensstemmelse med vores risikovillighed har det højeste prioritet og fokus i de daglige aktiviteter. Vores ambition er fortsat at være en af de bedste lufthavne til at styre flyvesikkerhed.	Ulykker eller overtrædelser af regler kan have meget alvorlige konsekvenser på en arbejdsplads som CPH, hvor ca. 21.000 mennesker går på arbejde, og mere end 80.000 rejsende går igennem hver dag. Som lufthavn holder vi fokus på at levere præcise, punktlige og pålidelige operationer uden at bryde nogen regler, samtidig med at medarbejderes og passagerernes behov er i fokus.	CPH's indsats er omfattende for i størst muligt omfang at overvåge, forebygge og agere i forhold til sikkerhedshændelser, og vi har i den forbindelse udviklet målrettede beredskabsplaner for med kort varsel at kunne reagere på mulige hændelser. CPH følger op, måler og rapporterer hver måned på hændelser ud fra givne KPI'er. Se mere i noterne på side 136. På sikkerhedsområdet er CPH desuden underlagt en lang række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Kapacitet	CPH har en vækstplan om at nå 40 mio. passagerer om året. En så ambitiøs vækststrategi kræver investeringer i øget kapacitet.	De mest kritiske kapacitets- og procesområder er sikkerhedskontrol, bagagehåndtering og paskontrol, da de er afgørende for, at passagererne kan nå frem til afgang. Disse områder vurderes således at have stor påvirkning på vores daglige operation og omdømme.	Planlægning og udførelse af udbygningsprojekterne i Københavns Lufthavn foretages ud fra en balance mellem forventet udvikling hos flyselskabskunder og i passagerantallet, aftalte serviceniveauer samt sikring af operationel fleksibilitet og effektivitet. Kapacitetsinvesteringsinitiativerne har til formål at imødekomme den fremtidige efterspørgsel fra både flyselskabskunder og passagerer.

Risikostyring og risici

	 BESKRIVELSE	 PÅVIRKNING	 TILTAG
Takster	Takstniveauet, der aftales i en reguleret proces, har direkte indvirkning på CPH's konkurrenceevne og evne til fortsat at investere i vækst.	I 2017 har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedtaget ny regulering på området, som vil danne grundlag for takstforhandlingerne, som er planlagt til at starte primo 2018. Den endelige konsekvens og økonomiske påvirkning af reguleringen og de kommende takstforhandlinger vil vi først kende senere i 2018.	CPH arbejder med at forudsige og forstå reguleringernes indvirkning på takstforhandlingerne og sørger hele tiden for at have tilstrækkelige midler til at finansiere fremtidige investeringer.
Omdømme	Det har stor betydning for CPH's legitimitet til at drive forretning, at CPH er og opfattes som en ansvarlig virksomhed, der skaber sammenhæng og driver forretning med fokus på etik og overholdelse af lovkrav, samtidig med at der skabes værdi og vækst for samfundet og vores aktionærer. CPH har derfor forpligtet sig over for passagerer, medarbejdere, samarbejdspartnere, interessenter, ejere og hele vores omgivende samfund til at leve op til vores sociale ansvar.	Som trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende og hundreder af virksomheder varetager vi en samfundsmæssig opgave med stor lokal, regional og national betydning. Den løbende relation til og dialog med vores interessenter og deres opfattelse af os er altafgørende for CPH's "licence to operate" og "licence to grow." Som lufthavn påvirker vi også vores omgivelser, og det er vigtigt, at vi når de mål, vi sætter som virksomhed, på en ansvarlig måde.	I CPH er vi bevidste om det ansvar, der følger med at drive og udvikle Københavns Lufthavne, og vi ønsker at kombinere det med målet om at bevare og styrke positionen som Nordeuropas foretrukne trafikknudepunkt. CPH er derfor bevidst om vigtigheden af et godt omdømme og samspillet med det at være en ansvarlig virksomhed. CPH søger således i sin risikostyring at sikre, at CPH's omdømme ikke lider skade, men derimod løbende forbedres blandt interessenterne. F.eks. har vi i 2017 opdateret vores CR-strategi (læs mere på side 35). Ved at integrere CR i forretningsstrategien og den daglige drift tager vi denne forpligtelse alvorligt.
Brud på IT-sikkerhed	Et af CPH's strategiske fokusområder er digitalisering og Københavns Lufthavn som digital lufthavn. Det omfatter bl.a. at være innovative og udnytte digitaliseringsbølgen som løftestang for vækst, og der er som følge heraf særligt fokus på at sikre, CPH's IT-strategi understøtter dette. Læs eksempler på vores arbejde med digitalisering på side 43.	CPH er meget afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, som gør det muligt for CPH at drive lufthavnen effektivt og varetage passagerernes sikkerhed. Cyberkriminalitet udgør en konkret trussel, da hackere kan skabe forstyrrelser langt ud over selve hændelsen.	CPH har et naturligt fokus på at beskytte sine IT-systemer mod hacking, cyberkriminalitet og virus. Vi har derfor vedtaget en IT-sikkerhedsstrategi for at mindske risikoen for kompromittering og beskadigelse af CPH's IT-systemer.
Miljø og klima	CPH tager sit miljøansvar alvorligt og arbejder langsigtet og systematisk med at minimere miljøpåvirkningen og med at sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og bæredygtig udvikling af lufthavnen.	Drift af en lufthavn kan påvirke miljøet på flere forskellige måder, f.eks. i form af støj, luftkvalitet, overfladevand, spildevand og grundvand. På samme måde kan byggeri i lufthavnen påvirke miljøet.	I overensstemmelse med CPH's risikoappetit arbejder CPH med innovative metoder og løsninger på miljømæssige udfordringer, og vi arbejder altid i overensstemmelse med relevante miljøregler. CPH arbejder systematisk med at sikre, at både drift og udvikling af lufthavnen sker ansvarligt i forhold til miljø og klima. Hensynet hertil er integreret i CPH's aktiviteter og beslutningsprocesser. Identifikation og reduktion af potentielle miljømæssige risici er desuden et lovkrav ved store projekter.

Risikostyring og risici

Metode og tilgang til risikostyring

Vores tilgang til risikostyring er proaktiv og konsistent, hvilket sikrer, at alle risici håndteres systematisk og med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH. Risikostyring er således integreret i alle vores forretningsaktiviteter og har til formål at forebygge og forberede virksomheden på hændelser, reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af virksomhedens strategiske mål.

Det aktuelle risikobillede integreres i beslutningsprocesserne på tværs af organisationen og bidrager til, at CPH, i overensstemmelse med den fastsatte risikoappetit, kan træffe beslutninger, der påvirkes af en eller flere risici.

Den løbende identifikation, vurdering og overvågning af interne og eksterne risici gør det muligt tidligt at identificere ændringer i risikobilledet og sikre rettidig risikohåndtering. Det gør det samtidig muligt at igangsætte løbende forbedringer af både forebyggende og reaktive foranstaltninger. Endelig øger det muligheden for at udnytte de muligheder, der måtte opstå.

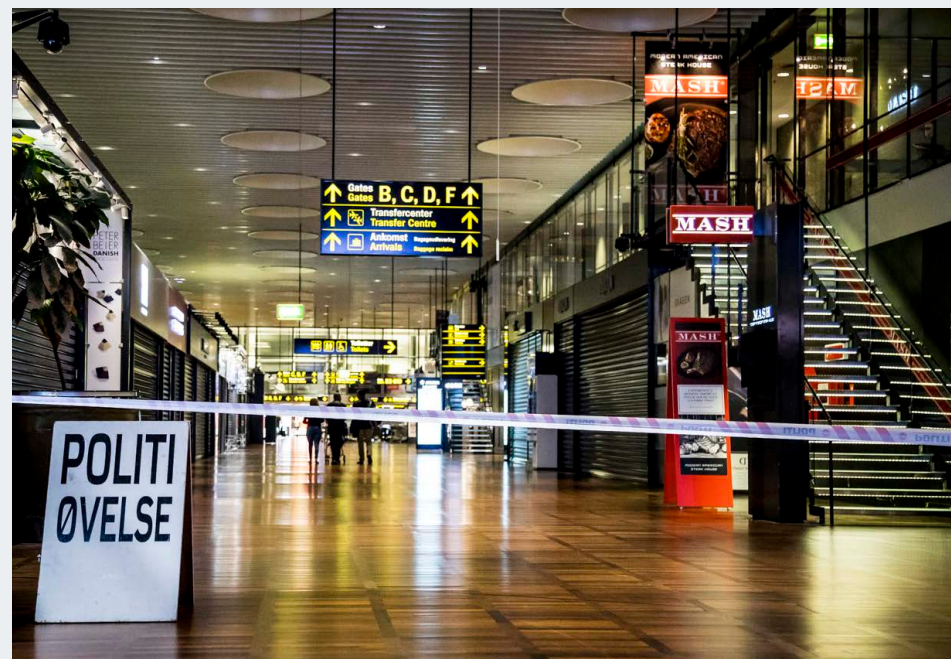
For at styrke CPH's evne til at modstå og reagere på en uønsket hændelse eller krise samt begrænse de negative konsekvenser heraf, har CPH indført et Business Continuity Management-program. Formålet med programmet er at sikre en struktureret tilgang til at vedligeholde en række reaktive foranstaltninger, herunder beredskabsplaner og contingencyplaner. Som andre virksomheder har CPH endvidere i relevant omfang mindsket sin eksponering i forhold til negative hændelser gennem forsikringsmæssig af-dækning. I 2017 har vi gennemført en forsikringsgennemgang af vores risikobillede med henblik på at undersøge mulighederne for at nedbringe vores risikoeksponering yderligere gennem forsikringsdækning, hvor dette er muligt og omkostningseffektivt.

Risikovurdering af CPH's koncernstrategi

Hvert andet år gennemfører vi en større risikovurdering af CPH's koncernstrategi med henblik på at udfordre de centrale forudsætninger og antagelser, der implicit og eksplicit understøtter CPH's strategi for de kommende år. I processen formulerer vi risikoscenarier og gennemfører analyser

af udvalgte forudsætninger for at vurdere den individuelle og samlede effekt heraf for således at kunne træffe beslutning om eventuelle yderligere forebyggende eller reaktive foranstaltninger og/eller en justering af CPH's strategi.

I 2016 introducerede CPH sin reviderede koncernstrategi, World Class Hub 2.0. Det er planlagt at foretage en risikovurdering heraf i 2018, når den nationale luftfartsstrategi og de nye reguleringer er faldet endeligt på plads og indarbejdet i CPH's strategi.



Risikostyring og risici

//

Vores tilgang til risikostyring er proaktiv og konsistent, hvilket sikrer, at alle risici håndteres systematisk og med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH.

//

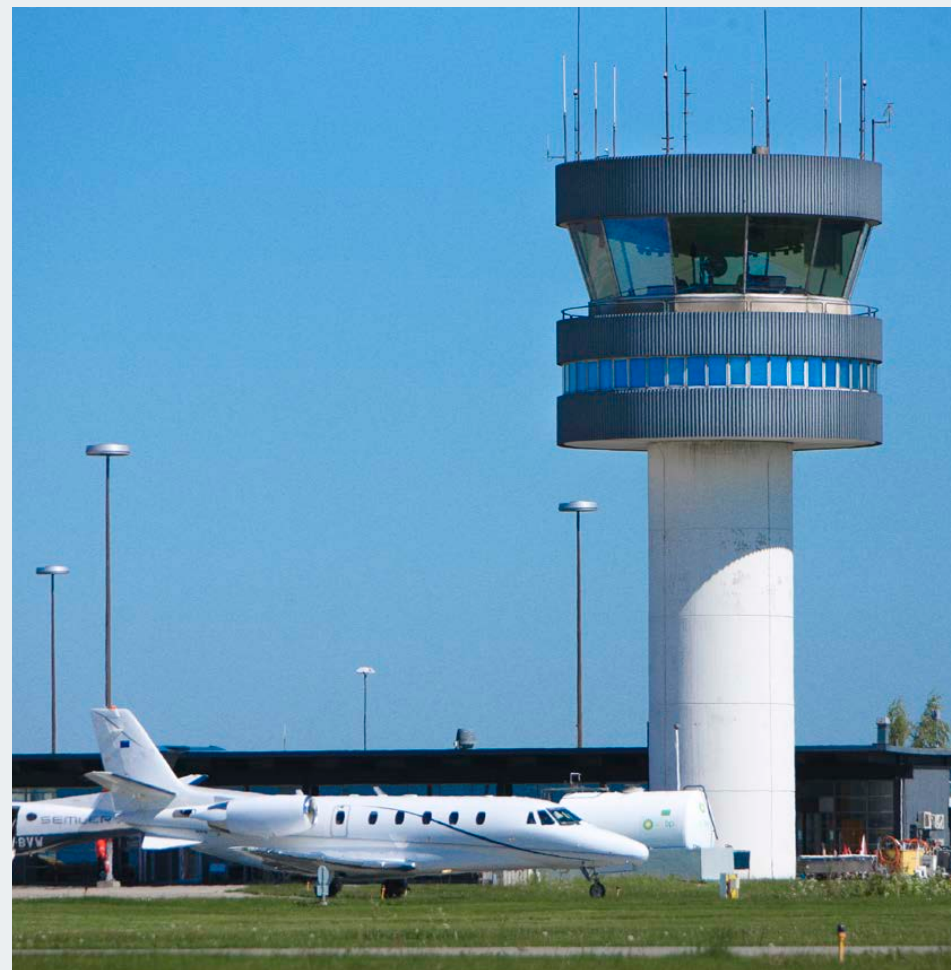
Governancestruktur og organisering af risikostyring

Ansvar for risikostyringen i CPH og for tilsynet med gennemførelsen heraf ligger hos ledelsen. Bestyrelsen har godkendt CPH's risikostyringspolitik og overvåger den regelmæssige risikohåndtering gennem Revisions- og Risikoudvalget og har uddelegeret ansvaret for den løbende udvikling og implementering af risikostyring til ledelsen.

Ansvar for den praktiske gennemførelse af risikostyringen er forankret i alle dele af organisationen og håndteres af udvalgte "risikoejere" i de enkelte forretningsenheder.

Dette omfatter bl.a. identifikation, vurdering, styring, kontrol og rapportering af risici samt tilvejebringelse af et informeret beslutningsgrundlag i overensstemmelse med CPH's risikoappetit. Tilsvarende bliver alle risici grundigt drøftet, afstemt og kvalitetssikret på individuelle møder med risikoejere og på ledergruppemøder i de respektive forretningsenheder forud for den kvartalsvise ERM (Enterprise Risk Management) rapportering.

Bestyrelsen har fastsat og udstukket den overordnede risikoappetit, og de underliggende beskrivelser af risikoappetit og risikotolerance bidrager til den løbende vurdering og prioritering af risici i forhold til CPH's mål. Risikoappetitten er dermed et vigtigt værktøj til understøttelse af beslutninger med henblik på at nå virksomhedens strategiske mål.



A close-up, low-angle shot of a fountain pen's nib, positioned diagonally across the frame. The pen is dark and metallic, with its nib touching a surface, creating a small, dark ink puddle. The background is a solid, deep blue.

LEDELSES- INFORMATION OG AKTIER

Aktierelateret information	76
Selskabsledelse	77
Bestyrelsen og direktionen	79

Aktierelateret information

I løbet af 2017 var CPH's aktier noteret i Nasdaq Copenhagens Nordic Large Cap-segment, der består af virksomheder (eksklusive C25) med en markeds-værdi på mindst EUR 1 mia.

Investor relations-politik

CPH's investopolitik er at tilbyde et konsekvent højt niveau af information om CPH's mål, resultater og forventninger gennem en aktiv og åben dialog med aktionærer, andre investorer og interessenter.

IR-aktiviteter i 2017

I 2017 kunne aktionærer og andre interessenter finde opdateret information om CPH's økonomiske resultater på www.cph.dk. Derudover blev der offentliggjort to numre af CPH's aktionærnyhedsbrev, "CPH News", og der blev afholdt en kapitalmarkedsdag den 2. maj. Årsrapporten 2017 er tilgængelig online på www.cph.dk.

Analytikerdækning

Som følge af CPH's ejerstruktur følger ingen aktieanalytikere CPH.

Aktien

Pr. 31. december 2017 havde CPH en aktiekapital på DKK 784.807.000, fordelt på 7.848.070 stk. med en pålydende værdi på DKK 100. Der er kun én aktieklasse, og ingen aktier har særlige rettigheder. Aktierne er noteret på Nasdaq Copenhagen under ISIN DK0010201102.

I alt blev 65.515 aktier handlet i løbet af året, svarende til 0,8% af aktiekapitalen og i gennemsnit 261 aktier pr. handelsdag. Den samlede værdi af de omsatte aktier var DKK 382 mio. Københavns Lufthavns markeds-værdi udgjorde DKK 44,7 mia. ultimo året (2016: DKK 48,7 mia.).

Aktionærer

CPH havde 5.171 registrerede aktionærer pr. 31. december 2017.

Aktietilbagekøbsprogram

CPH har ikke købt egne aktier siden general-forsamlingen i april 2017. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.

Udbyttepolitik

Målet med CPH's udbyttepolitik er at skabe

værdi for aktionærerne. Et centralt element i dette er vedligeholdelsen af en effektiv og forsigtig kapitalstruktur, der giver finansiering til forretnings- og investeringskrav.

Kreditværdighed

CPH bliver vurderet af to kreditvurderingsbureauer: Fitch (BBB+) og Moody's (Baa2).

LEDELSENS AKTIEBEHOLDNING PR. 31. DECEMBER 2017

Bestyrelse

Jesper Bak Larsen: 15 aktier (2016: 15 aktier)
John Flyttov: 1 aktie (2016: 1 aktie)

Der er ikke udstedt optioner eller warrants til medlemmer af bestyrelsen eller direktionen. Se note 2.4 i det finansielle regnskab vedrørende direktionens vederlag.

Aktiebesiddelser på mere end 5%

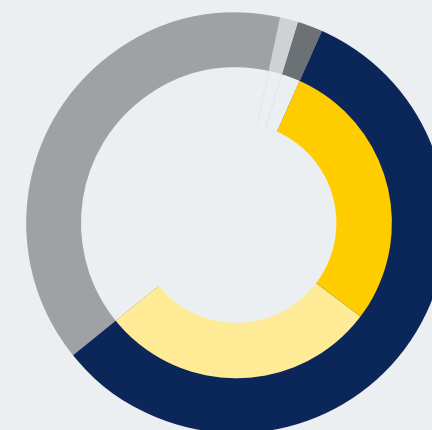
Følgende aktionærer havde mere end 5% af aktiekapitalen den 1. marts 2018:

- Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), c/o Azets Insight A/S, Lyskær 3C, 2730 Herlev
- Den danske stat

AKTIONÆR- OVERSIGT

PR. 31. DECEMBER 2017

- **57,72%** Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)*
- Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP)
- Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP)
- **39,25%** Den danske stat
- **1,76%** Danske private og institutionelle investorer
- **1,27%** Udenlandske private og institutionelle investorer



* OTPP's og ATP's ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i note 5.5 i det finansielle regnskab vedrørende nærtstående parter.

Selskabsledelse i CPH

God selskabsledelse i CPH har til formål at understøtte værdiskabende og ansvarlig ledelse og dermed bidrage til langsigtet succes. Følgende afsnit beskriver, hvordan CPH's generelle ledelsesstruktur og -processer er tilrettelagt.

Generalforsamling

Generalforsamlingen har den højeste myndighed i alle selskabets anliggender. CPH's generalforsamling afholdes hvert år inden udgangen af april.

Bestyrelsen

CPH's bestyrelse består af ni medlemmer, heraf seks medlemmer valgt af generalforsamlingen og tre medlemmer valgt af medarbejderne.

Bestyrelsen varetager den overordnede og strategiske ledelse af CPH. Bestyrelsens rolle og ansvar er fastlagt i en forretningsorden for bestyrelsen, hvor det bl.a. fremgår, at bestyrelsen:

- sørger for en forsvarlig organisation af CPH og påser, at direktionen udfører sit hverv på behørig måde
- påser, at bogføring og regnskabsaflæg-

gelse foregår tilfredsstillende, og at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller

- påser, at CPH's kapitalberedskab er forsvarligt
- fastsætter CPH's overordnede målsætning, strategi, handlingsplaner og investeringspolitik.

Bestyrelsen mødes syv gange om året, inklusive til et todages-strategiseminar. Mødernes indhold er fastlagt i en årsplan, som sikrer, at hovedopgaverne varetages rettidigt og er fordelt fornuftigt over årets møder.

CPH's medarbejdere vælger tre medlemmer til CPH's bestyrelse. Medarbejdervalgte medlemmer vælges for en fireårig periode. Det seneste valg blandt medarbejderne fandt sted i marts 2015. De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer har ifølge dansk lovgivning samme rettigheder, pligter og ansvar som bestyrelsesmedlemmer valgt på generalforsamlingen.

Bestyrelsen har udarbejdet en beskrivelse af de kompetencer, som CPH's bestyrelsesmedlemmer skal besidde. Forslag til valg af

bestyrelsesmedlemmer udformes i lyset af denne kompetencespecifikation.

CPH's beslutning fra 2013 om, at den kvindelige andel af bestyrelsesmedlemmer i 2017 skal udgøre 33%, blev nået i december 2017, da det andet kvindelige bestyrelsesmedlem, ud af et samlet antal af seks generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer, blev valgt ind i CPH's bestyrelse. CPH har nu en mere ligelig kønsfordeling i bestyrelsen ifølge Erhvervsstyrelsens "Vejledning for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen og for afrapportering herom" (marts 2016).

Formandskab

Bestyrelsen i CPH har nedsat et formandskab bestående af formanden og de to næstformænd. Formandskabet forbereder og organiserer bestyrelsens arbejde med henblik på at understøtte bestyrelsen i at kunne varetage sine opgaver, pligter og ansvarsområder effektivt og ansvarligt. Formandskabet varetager også de opgaver, som et nominerings- og vederlagsudvalg har ansvar for.

I 2017 har der været afholdt 13 møder i formandskabet, heraf to ekstraordinære. På møderne har formandskabet behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som formandskabet har ansvaret for.

Revisions- og Risikoudvalg

Bestyrelsen i CPH har nedsat et Revisions- og Risikoudvalg. Udvalgets primære formål er at bistå bestyrelsen i udførelsen af dennes regnskabs-, rapporterings- og revisionsopgaver samt i forbindelse med kontrol og risikostyring i CPH.

I 2017 har der været afholdt fire møder i Revisions- og Risikoudvalget. På møderne har udvalget behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som fremgår af kommissoriet for udvalget. Herudover blev det årlige risikoseminar afholdt.

Direktionen

Direktionen varetager den daglige ledelse af CPH. Ved varetagelsen heraf følger direktionen de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har fastlagt i en instruks for

Selskabsledelse i CPH

direktionen. Direktionen afgiver indstillinger til bestyrelsen om kapitalberedskab, organisering, forsikringsforhold samt fastlæggelse og implementering af CPH's målsætninger, strategier, handlingsplaner og investeringspolitik. Endelig sikrer direktionen rettidig rapportering og information til bestyrelsen om den daglige drift og de finansielle forhold.

Interne kontroller

I CPH arbejder vi målrettet med at vedligeholde vores interne kontroller, styrke forankringen og engagere medarbejderne, så vi skaber et stærkt fundament for arbejdet med interne kontroller.

Bestyrelsen og direktionen har det overordnede ansvar for det interne kontrolmiljø, mens Revisions- og Risikoudvalget overvåger CPH's interne kontrolsystemer for at sikre, at eventuelle svagheder identificeres og imødegås på et så tidligt tidspunkt som muligt. Overvågningen omfatter bl.a. CPH's eksponering for bedrageri og brud på etiske politikker samt en vurdering af CPH's samlede risikoeksponering. Se mere om CPH's risikoeksponering i afsnittet "Risikostyring og risici" på side 70.

Ansaret for risikostyring, compliance og interne kontroller er fordelt mellem en række

afdelinger og funktioner. Opgaverne er tæt koordineret for at sikre, at de interne kontrolsystemer og risikostyringsprocesser fungerer efter hensigten. For yderligere at styrke effektiviteten af risikostyring og interne kontroller er CPH organiseret efter modellen "three lines of defence". Modellen understøtter en effektiv kommunikation om risikostyring, compliance og intern kontrol ved at præcisere fordelingen af roller og opgaver inden for følgende tre grupper:

- Funktioner, der ejer og administrerer risici
- Funktioner, der fører tilsyn med risici
- Funktioner, der leverer uafhængig kontrol

Henvisning til redegørelse for selskabsledelse

CPH udarbejder en udførlig redegørelse for selskabsledelse og beskriver herunder, hvorledes CPH forholder sig til anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse i Danmark. I redegørelsen indgår også en beskrivelse af hovedelementerne i CPH's interne kontrol og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen.

Den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, jf. årsregnskabslovens § 107b, er tilgængelig på CPH's webside: www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance



Bestyrelse



Lars Nørby Johansen

Dansk statsborger, født i 1949. Bestyrelsesformand siden 2014. Valgt for ét år ad gangen. Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:

William Demant Invest
Oticon Fonden
Codan Forsikring A/S
Dansk Vækstkapital
Syddansk Universitet
Rockwool Fonden
Montana
Danmarks Vækstråd

Næstformand:

Arp-Hansen Hotel Group

RELEVANTE KOMPETENCER

Tidligere formand for Komitéen for god Selskabsledelse. Tidligere medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S i 2000-2002.



David Stanton

Britisk statsborger, født i 1969. Asset Director, Ontario Airports Investments Ltd. Medlem af bestyrelsen og næstformand siden 2011. Formand for Revisions- og Risikoudvalget. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:

Birmingham Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Ekspertise inden for finansielle og regnskabsmæssige forhold samt forretningsudvikling og kommerciel drift. Indgående kendskab til luftfartssektoren.



Ulrik Dan Weuder

(fra 19. december 2017)

Dansk statsborger, født i 1969. Vicedirektør og Chef for Global Direct Investments (GDI) i ATP. Medlem og næstformand i bestyrelsen siden december 2017. Medlem af Revisions- og Risikoudvalget.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:

Redexis Gas
APR Energy

RELEVANTE KOMPETENCER

Betydelig erfaring med planlægning, finansiering og udbygning af infrastruktur. Administrerer i ATP investeringer for godt DKK 55 mia., heraf DKK 28 mia. i infrastruktur.



Charles Thomazi

Canadisk statsborger, født i 1963. Director, Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP). Bestyrelsesmedlem siden 2015. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:

Brussels Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Mere end 25 års erfaring inden for den finansielle sektor og mere end 17 års erfaring inden for infrastruktur. Har arbejdet inden for mange sektorer, dog med primært fokus på transportinfrastruktur.



Annemette Moesgaard

(fra 19. december 2017)

Dansk statsborger, født i 1966. Vicedirektør og kommunikationsdirektør i ATP. Medlem af selskabets bestyrelse fra december 2017.

RELEVANTE KOMPETENCER

20 års ledelseserfaring fra danske og globale virksomheder med kommunikation og public affairs, herunder strategisk kommunikation, medie håndtering og stakeholder management.



Janis Kong

Britisk statsborger, født i 1951. Bestyrelsesmedlem siden 2012. Medlem af Revisions- og Risikoudvalget. Valgt for ét år ad gangen. Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:

Bristol Airport

Medlem:

Portmeirion Group plc
TUI Group AG
Roadis

RELEVANTE KOMPETENCER

Indgående kendskab til luft-havnssektoren opnået igennem 33 år hos British Airports Authority plc, hvor hun har haft en række poster, herunder som formand for Heathrow Airport Ltd.

Bestyrelse



Simon Geere

(indtil 19. december 2017)

Britisk statsborger, født i 1968. Managing Director, Macquarie Infrastructure and Real Assets (Europe) Ltd. Medlem af bestyrelsen siden 2010 og næstformand siden 2011. Medlem af Revisions- og Risikoudvalget. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:

Stockholm-Arlanda Express Railway

Medlem:

Aberdeen Airport
Glasgow Airport
Southampton Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Ekspertise inden for forretningsudvikling og kommerciel drift samt indgående kendskab til luftfartssektoren.



John Bruen

(indtil 19. december 2017)

Irsk statsborger, født i 1972. Head of Transport, MIRA Europe. Bestyrelsesmedlem siden 2014. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:

Brussels Airport
Aberdeen Airport
Glasgow Airport
Southampton Airport
Macquarie Autoroutes de France

RELEVANTE KOMPETENCER

Betydelig ekspertise inden for lufthavnssektoren og leder nu transportbranchegruppen hos MIRA.



Jesper Bak Larsen

Dansk statsborger, født i 1971. Elektriker.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2011. Valgt for fire år ad gangen.



John Flyttov

Dansk statsborger, født i 1956. Vagtfunktionær.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2015. Valgt for fire år ad gangen.



Dan Hansen

Dansk statsborger, født i 1979. Specialarbejder.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2015. Valgt for fire år ad gangen.



Thomas Woldbye
Adm. direktør

Dansk statsborger, født i 1964. Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1. maj 2011 som adm. direktør. Har tidligere arbejdet for A.P. Møller - Mærsk i 27 år, herunder ca. 20 år i udlandet.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:

Copenhagen Airports International A/S
Copenhagen Airport Hotels A/S
Velkommen Hjem (forening)

Medlem:

Center for ledelse, CfL
Wonderful Copenhagen
DI's Erhvervspolitiske Udvalg
SITA
ACI Europe

Direktion

KONCERNREGNSKAB

KONSOLIDERET FINANSIEL REDEGØRELSE OG REGNSKAB

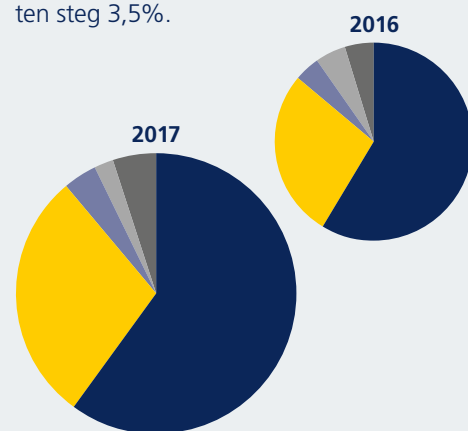
Finansiell redegørelse	83
• Resultatoppgørelse	84
• Totalindkomstoppgørelse	84
• Balance	86
• Egenkapitaloppgørelse	88
• Pengestrømsoppgørelse	90
Noter til det finansielle regnskab	91

Finansiell redegørelse

Omsætning

Koncernomsætningen steg DKK 17,5 mio., svarende til 0,4%. Omsætningen udgjorde DKK 4.439,4 mio. fordelt på en aeronautisk omsætning på DKK 2.666,8 mio. og en ikke-aeronautisk omsætning på DKK 1.772,6 mio.

Stigningen var hovedsageligt drevet af en stigning i passagertallet samt øgede koncessionsindtægter og parkeringsomsætning delvist modsvaret af et fald i hotelaktivitet grundet den nye hotelaftale med Nordic Choice Hotels. Den underliggende omsætning korrigeret for effekten af hotelaktiviteten steg 3,5%.



- Trafikindtægter
- Koncessionsindtægter
- Lejeindtægter
- Hotelaktivitet
- Øvrigt salg af tjenesteydelser m.v.

Driftsomkostninger

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, steg 3,9% til DKK 2.555,2 mio., når der korrigeres for særlige forhold og hotelaktivitet på DKK 36,0 mio., som primært vedrører effekten af den nye hotelaftale samt restruktureringsomkostninger.

Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsageligt øgede afskrivninger på DKK 82,4 mio. grundet det fortsat høje investeringsniveau. Personaleomkostninger steg DKK 23,2 mio. grundet lønindeksring og en stigning på 97 fuldtidsansatte som følge af fortsat øgede myndighedskrav til sikkerhedsområdet (security). Dette er delvist modsvaret af et fald i eksterne omkostninger på DKK 10,8 mio., bl.a. på grund af det fortsatte fokus på omkostningseffektivisering.

EBITDA

Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet steg EBITDA 5,3%. Det rapporterede EBITDA steg 4,2% til DKK 2.610,9 mio.

EBIT

Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet steg EBIT 2,7%. Det rapporterede EBIT steg 1,3% til DKK 1.822,9 mio.

Nettofinansieringsomkostninger

Nettofinansieringsomkostningerne steg i forhold til 2016, hvilket hovedsageligt skyldes en større lånevolumen, der delvist blev modsvaret af forbedrede lånevilkår.

Skat af årets resultat

Koncernens skat af årets resultat udgjorde DKK 350,1 mio., og den effektive skatteprocent var 21,4. Selskabsskatten i 2017 var 22,0% (2016: 22,0%).

Resultat før skat

Resultat før skat korrigeret for særlige forhold steg 1,6% og udgjorde DKK 1.661,8 mio.

Årets resultat

CPH's resultat efter skat steg DKK 26,5 mio. til DKK 1.285,5 mio., en stigning på 2,1%. Stigningen skyldes hovedsageligt flere antal passagerer, øgede indtægter fra shoppingcentret og parkering samt omkostningseffektivisering på trods af øgede krav på sikkerhedsområdet. Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet udgjorde resultat efter skat DKK 1.243,7 mio.

RESULTATOPGØRELSE

RESULTATOPGØRELSE KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD OG HOTELAKTIVITET

DKK mio.	2017	2016	Udv.	Pct.	2017	2016	Udv.	Pct.
Omsætning	4.439,4	4.421,9	17,5	0,4%	4.339,2	4.194,4	144,8	3,5%
Andre driftsindtægter	2,9	6,2	-3,3	-53,2%	2,9	6,2	-3,3	-53,2%
Eksterne omk.	496,7	614,6	-117,9	-19,2%	445,3	456,1	-10,8	-2,4%
Personaleomk.	1.334,7	1.309,0	25,7	2,0%	1.321,9	1.298,7	23,2	1,8%
EBITDA	2.610,9	2.504,5	106,4	4,2%	2.574,9	2.445,7	129,2	5,3%
EBIT	1.822,9	1.798,9	24,0	1,3%	1.786,9	1.740,1	46,8	2,7%
Resultat før skat	1.635,6	1.620,1	15,5	1,0%	1.599,6	1.561,3	38,3	2,5%
Årets resultat	1.285,5	1.259,0	26,5	2,1%	1.243,7	1.196,8	46,9	3,9%

Resultat- og totalindkomstopgørelse, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2017	2016
RESULTATOPGØRELSE			
	Trafikindtægter	2.666,8	2.600,2
	Koncessionsindtægter	1.280,7	1.214,5
	Lejeindtægter	173,9	178,1
	Salg af tjenesteydelser m.v.	318,0	429,1
2.1, 2.2	Omsætning	4.439,4	4.421,9
	Andre driftsindtægter	2,9	6,2
2.3	Eksterne omkostninger	496,7	614,6
2.4	Personaleomkostninger	1.334,7	1.309,0
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	788,0	705,6
	Driftsresultat	1.822,9	1.798,9
4.1	Finansielle indtægter	2,1	2,2
4.1	Finansielle omkostninger	189,4	181,0
	Resultat før skat	1.635,6	1.620,1
2.5	Skat af årets resultat	350,1	361,1
	Årets resultat	1.285,5	1.259,0
5.9	Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS basis og udvandet) EPS er udtrykt i DKK	163,8	160,4

Note	DKK mio.	2017	2016
TOTALINDKOMSTOPGØRELSE			
	Årets resultat	1.285,5	1.259,0
	Poster, der reklassificeres til resultatopgørelsen		
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner	-407,6	40,1
4.1	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	436,6	-81,5
2.5	Skat af anden totalindkomst	-6,4	9,1
	Årets anden totalindkomst	22,6	-32,3
	Totalindkomst for året i alt	1.308,1	1.226,7

Koncernens balance

Pr. 31. december 2017 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 11.590,1 mio. (2016: DKK 11.209,7 mio.). Stigningen på DKK 380,4 mio. skyldes primært et højere investeringsniveau.

Anlægsaktiver

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 11.038,9 mio. (2016: DKK 10.643,6 mio.), svarende til 95,2% af de samlede aktiver (2016: 94,9%). De største investeringer i 2017 var udvidelse af Terminal 2 før sikkerhedskontrollen, den centrale sikkerhedskontrol, udbygning af terminalområdet mellem Finger A og B samt etablering af den nye Finger E. Derudover er der investeret i at udvide paskontrollen i Finger C som følge af de nye EU-regler, der kræver 100% paskontrol ved rejser til og fra Schengenlande, samt IT-systemer.

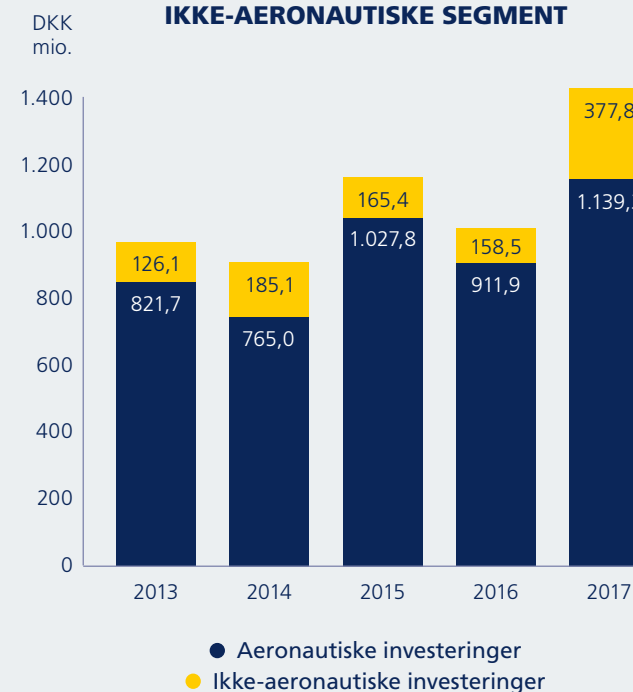
Omsætningsaktiver

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 551,2 mio. (2016: DKK 566,1 mio.), hvilket er på niveau med 2016.

Forpligtelser

Forpligtelser udgjorde DKK 8.437,7 mio. pr. 31. december 2017 (2016: DKK 8.171,6 mio.). Langfristede forpligtelser faldt DKK 997,1 mio. i forhold til 31. december 2016 (2016: en stigning på DKK 360,7 mio.), mens kortfristede forpligtelser eksklusive den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.339,4 mio. (2016: DKK 1.294,4 mio.), en stigning på DKK 45,0 mio. Stigningen skyldes primært højere skyldig selskabsskat.

FORDELING AF INVESTERINGER PÅ DET AERONAUTISKE OG IKKE-AERONAUTISKE SEGMENT



Balance, 31. december

Note	DKK mio.	2017	2016
AKTIVER			
ANLÆGSAKTIVER			
3.2	Immaterielle anlægsaktiver i alt	448,1	502,9
3.3	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	4.955,6	4.620,5
	Tekniske anlæg og maskiner	4.021,5	3.823,6
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	681,2	560,9
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	925,2	795,3
	Materielle anlægsaktiver i alt	10.583,5	9.800,3
	Finansielle anlægsaktiver		
3.4	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
4.3	Andre finansielle anlægsaktiver	6,9	340,0
	Finansielle anlægsaktiver i alt	7,3	340,4
	Anlægsaktiver i alt	11.038,9	10.643,6
OMSÆTNINGSAKTIVER			
	Tilgodehavender		
5.1	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	427,5	371,3
	Andre tilgodehavender	48,7	38,6
	Periodeafgrænsningsposter	62,4	78,0
	Tilgodehavender i alt	538,6	487,9
	Likvide beholdninger	12,6	78,2
	Omsætningsaktiver i alt	551,2	566,1
	Aktiver i alt	11.590,1	11.209,7

Note	DKK mio.	2017	2016
PASSIVER			
EGENKAPITAL			
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-152,7	-175,3
	Overført overskud	2.520,3	2.428,6
	Egenkapital i alt	3.152,4	3.038,1
LANGFRISTEDE FORPLIGTELSE			
2.5	Udskudt skat	1.035,6	1.026,9
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	4.653,3	5.733,4
4.3	Anden gæld	128,5	54,2
	Langfristede forpligtelser i alt	5.817,4	6.814,5
KORTFRISTEDE FORPLIGTELSE			
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	1.280,9	62,7
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	235,9	220,5
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	506,4	544,8
2.5	Selskabsskat	213,9	168,7
4.3, 5.2	Anden gæld	374,7	353,5
	Periodeafgrænsningsposter	8,5	6,9
	Kortfristede forpligtelser i alt	2.620,3	1.357,1
	Forpligtelser i alt	8.437,7	8.171,6
	Egenkapital og forpligtelser i alt	11.590,1	11.209,7

For yderligere information henvises til noteoversigten på side 91.

Egenkapital og udbytte

Egenkapital

Egenkapitalen udgjorde DKK 3.152,4 mio. pr. 31. december 2017 (2016: DKK 3.038,1 mio.), svarende til en stigning på DKK 114,3 mio. Totalindkomsten mere end opvejede årets udbetaling af udbytte.

Udvikling i egenkapitalen

Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 1.285,5 mio. (2016: DKK 1.259,0 mio.), delvist modsvaret af udbetalt udbytte til aktionærene på DKK 1.193,8 mio. (2016: DKK 1.180,2 mio.). Herudover var der en positiv påvirkning fra

værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 22,6 mio. (2016: negativ påvirkning på DKK 32,3 mio.). Værdireguleringerne vedrørte indgåede valuta-swapkontrakter til afdækning af USD- og GBP-eksponering samt renteswapkontrakter.

Udbytte

Bestyrelsen foreslår et endeligt udbytte på DKK 785,6 mio. svarende til DKK 100,10 pr. aktie til godkendelse på den ordinære generalforsamling. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.285,5 mio. svarende til DKK 163,80 pr. aktie, efter at der på baggrund af halvårsresultatet blev udlodnet et ekstraordinært udbytte den 8. august 2017 på DKK 499,9 mio., svarende til DKK 63,70 pr. aktie.

Udbetaling af udbytte i 2017 består af udbytte vedrørende 2016 på DKK 693,9 mio. samt udbytte vedrørende 2017 på DKK 499,9 mio. Udbetaling af udbytte i 2016 består af udbytte vedrørende 2015 på DKK 615,2 mio. samt udbytte vedrørende 2016 på DKK 565,0 mio. Udbytte pr. aktie fremgår af hoved- og nøgletalsoversigten på side 12.

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af, hvilke reserver der er disponible for udlodning.

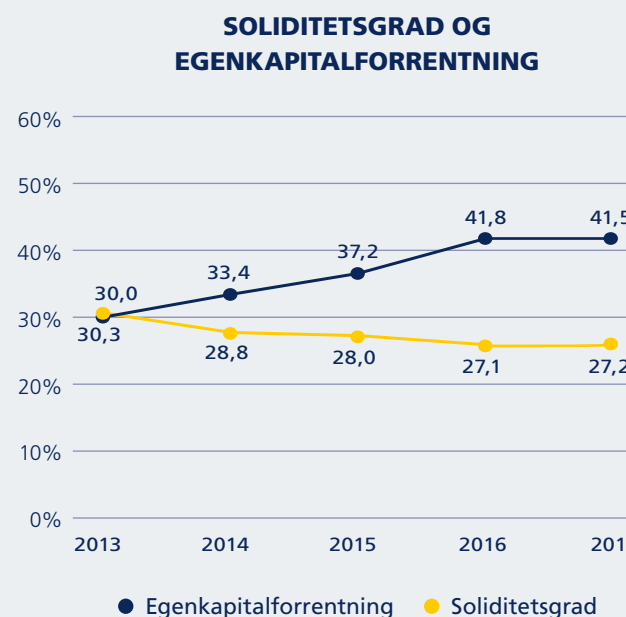
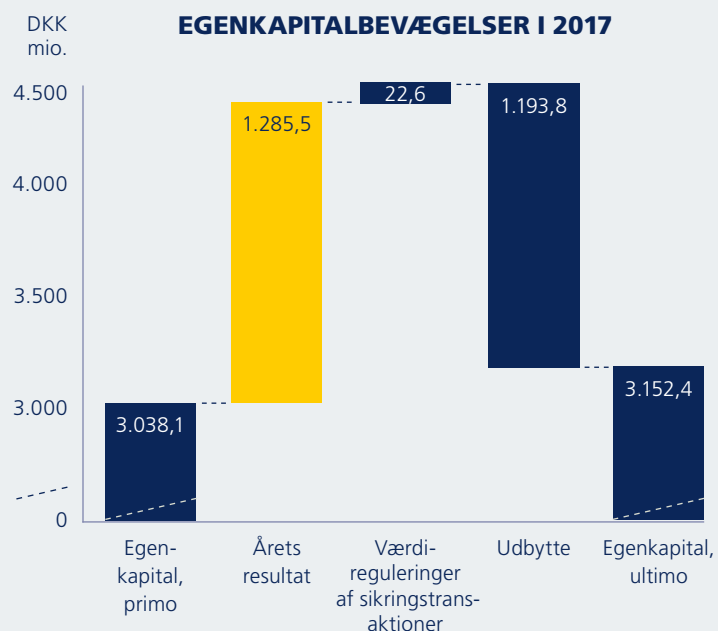
Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information side på 76.

Soliditetsgrad

Egenkapitalens andel udgjorde 27,2% (2016: 27,1%) af den samlede balance, hvilket er en stigning på 0,1 procentpoint sammenholdt med 2016.

Egenkapitalforrentning

Egenkapitalforrentningen udgjorde 41,5%, hvilket er et fald på 0,3 procentpoint sammenholdt med 2016. Faldet skyldes primært udviklingen i årets resultat og en mindre stigning i egenkapitalen.



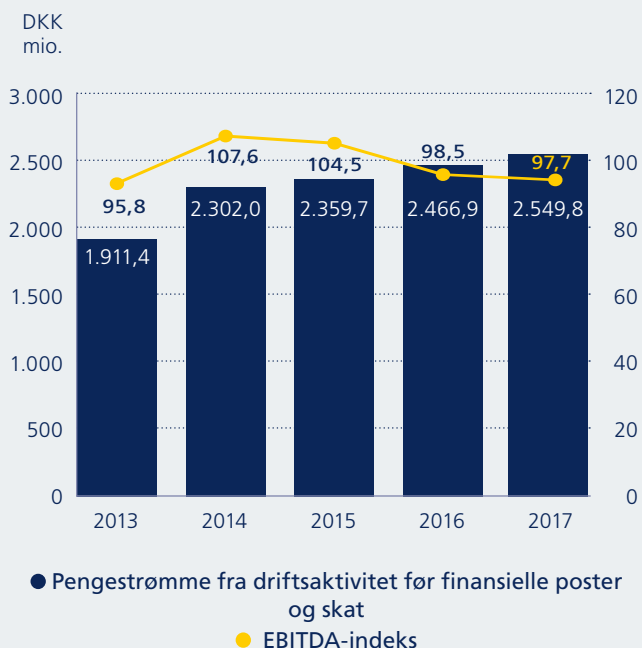
Egenkapitalopgørelse, 1. januar – 31. december

Note	2017				2016			
	Aktie- kapital	Reserve for sikringstrans- aktioner	Overført overskud	I alt	Aktie- kapital	Reserve for sikringstrans- aktioner	Overført overskud	I alt
DKK mio.								
Egenkapital pr. 1. januar	784,8	-175,3	2.428,6	3.038,1	784,8	-143,0	2.349,8	2.991,6
Totalindkomst for året								
Årets resultat	-	-	1.285,5	1.285,5	-	-	1.259,0	1.259,0
Anden totalindkomst								
Værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	-317,8	-	-317,8	-	31,2	-	31,2
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	340,4	-	340,4	-	-63,5	-	-63,5
Anden totalindkomst i alt	-	22,6	-	22,6	-	-32,3	-	-32,3
Totalindkomst i alt for året	-	22,6	1.285,5	1.308,1	-	-32,3	1.259,0	1.226,7
Transaktioner med ejere								
Udbetalt udbytte	-	-	-1.193,8	-1.193,8	-	-	-1.180,2	-1.180,2
Transaktioner med ejere i alt	-	-	-1.193,8	-1.193,8	-	-	-1.180,2	-1.180,2
Egenkapital pr. 31. december	784,8	-152,7	2.520,3	3.152,4	784,8	-175,3	2.428,6	3.038,1

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Stigningen i pengestrømme fra driftsaktivitet på DKK 64,2 mio. kan primært henføres til et højere aktivitetsniveau samt fokus på at effektivisere og stabilisere driftsomkostninger i forhold til væksten. Pengestrømme fra driftsaktivitet udgjorde DKK 2.030,9 mio. Udviklingen var ligeledes påvirket af højere rentebetalinger grundet højere lånevolumen og højere skattebetalinger.



Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde DKK 1.447,1 mio. (2016: DKK 1.033,5 mio.).

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

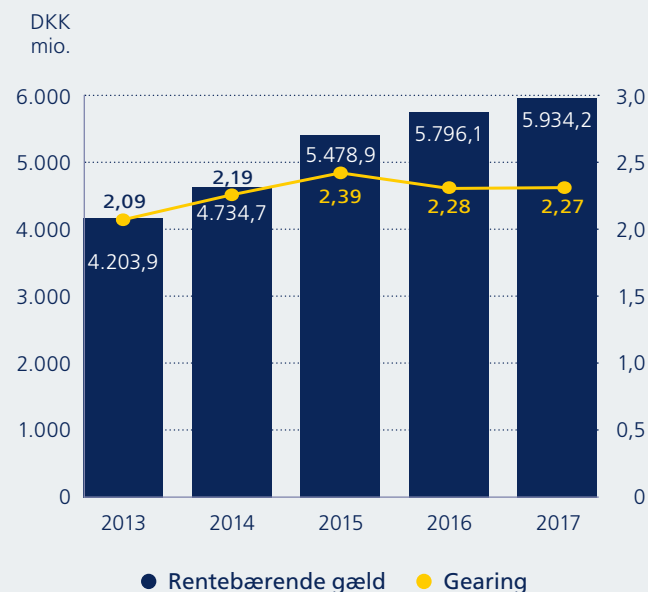
Finansieringsaktiviteter vedrørte nettotræk på langsigtede faciliteter, afdrag på realkreditlån samt udbetaling af udbytte. Dette var delvist modsvaret af træk på EIB-kreditfaciliteten.

Likvider

CPH havde DKK 12,6 mio. i likvider samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 3.366,5 mio. pr. 31. december 2017.

Finansiering

Pr. 31. december 2017 udgjorde CPH's rentebærende gæld DKK 5.934,2 mio. (2016: DKK 5.796,1 mio.) og nettorentebærende gæld DKK 5.921,6 mio. (2016: DKK 5.717,9 mio.). Forskellen på DKK 12,6 mio. (2016: DKK 78,2 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld var 78,4% (2016: 98,9%) langfristet, dvs. med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2017, og bestod primært af faciliteter i USD, DKK og GBP.



Pengestrømsopgørelse, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2017	2016
PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET			
5.3	Indbetalt fra kunder	4.398,7	4.375,9
5.3	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	-1.848,9	-1.909,0
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.549,8	2.466,9
5.3	Renteindbetalinger m.v.	1,3	1,4
5.3	Renteudbetalinger m.v.	-217,7	-211,9
	Pengestrømme fra drift før skat	2.333,4	2.256,4
2.5	Betalt selskabsskat	-302,5	-289,7
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	2.030,9	1.966,7
PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET			
3.3	Køb af materielle anlægsaktiver	-1.340,6	-953,1
3.2	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-136,5	-80,4
	Salg af materielle anlægsaktiver	3,7	10,6
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.473,4	-1.022,9

Note	DKK mio.	2017	2016
PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET			
4.2	Afdrag på langfristet gæld	-505,7	-2.305,7
4.2	Optagelse af langfristet gæld	1.100,0	2.480,0
4.2	Afdrag på kortfristet gæld	-233,6	-453,8
4.2	Optagelse af kortfristet gæld	210,0	510,7
	Betalt udbytte	-1.193,8	-1.180,2
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-623,1	-949,0
	Årets ændring i likviditet	-65,6	-5,2
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	78,2	83,4
	Likvide beholdninger ved årets udgang	12,6	78,2

Noter til det finansielle regnskab

1 GENERELT

1.1 Væsentlig anvendt regnskabspraksis	92	●
1.2 Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger	94	
1.3 Særlige forhold	95	●

2 ÅRETS RESULTATER

2.1 Segmentoplysninger	97	●
2.2 Omsætning	99	●
2.3 Eksterne omkostninger	101	●
2.4 Personaleomkostninger	101	●
2.5 Skat	103	● ●

3 INVESTERINGER

3.1 Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	105	●
3.2 Immaterielle anlægsaktiver	106	● ●
3.3 Materielle anlægsaktiver	108	● ●
3.4 Datterivirksomheder og associeret virksomheder	112	

4 FINANSIERING SAMT FINANSIELLE RISICI

4.1 Finansielle indtægter og omkostninger	113	●
4.2 Kreditinstitutter og andre lån	114	●
4.3 Finansielle risici	116	●

5 ANDRE NOTER

5.1 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	122	● ●
5.2 Anden gæld	123	
5.3 Noter til pengestrømsopgørelse	123	
5.4 Økonomiske forpligtelser	124	
5.5 Nærtstående parter	125	
5.6 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	125	
5.7 Honorarer til generalforsamlingsvalgt revisor	126	
5.8 Efterfølgende begivenheder	127	
5.9 Kapitalforhold og EPS	127	
5.10 Finansielle nøgletalsdefinitioner	127	

- Indeholder regnskabspraksis
- Indeholder væsentlige skøn og vurderinger
- Indeholder skøn og vurderinger

Noter - Generelt

Note

1.1 VÆSENTLIG ANVENDT REGSKABSPRAKSIS

For at gøre rapporten mere overskuelig og læsevenlig er regnskabspraksis samt skøn og vurderinger for specifikke regnskabsposter placeret ved den relevante note, og al information vedrørende regnskabsposten er herved samlet ét sted. Fra 2017 har CPH valgt at gruppere noterne i følgende områder: Generelt, Årets resultater, Investeringer, Finansiering samt finansielle risici og Andre noter.

Grundlag for regnskabsaflæggelsen

CPH er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark og noteret på Nasdaq Copenhagen.

Koncernregnskabet for CPH er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), som godkendt af EU og yderligere oplysningskrav i henhold til årsregnskabsloven (ÅRL).

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

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 bl.a. 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 af disse poster fremgår af note 3.2 og 3.3.

For en beskrivelse af CPH's risici henvises til note 4.3 vedrørende finansielle risici.

Generelt

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

Konsolideringspraksis

Koncernårsrapporten 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% 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.

Andre driftsindtægter

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

Omregning af beløb i fremmed valuta

CPH's funktionelle valuta er DKK. Ved udarbejdelse af Årsrapporten er DKK derfor anvendt 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 finansiell post.

Noter - Generelt

Note

1.1 VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS (fortsat)

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens kurs.

Totalindkomstopgørelse

CPH præsenterer totalindkomstopgørelsen i to opgørelser: en resultatopgørelse og en totalindkomstopgørelse, der viser årets resultat og indtægter, der indgår i anden totalindkomst. Anden indkomst omfatter sikringstransaktioner. Skat knyttet til anden totalindkomst for de enkelte poster vises i noterne.

Egenkapital

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

Periodeafgrænsningsposter

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

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

Pengestrømsopgørelse

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

Likvide beholdninger

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

Pengestrøm fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som indbetalinger fra kunder med fradrag for udbetalinger til personale, leverandører m.v. reguleret for betalte finansielle poster samt betalte indkomstskatter.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter pengestrømme fra køb og salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter pengestrømme fra optagelse og tilbagebetaling af lang- og kortfristede gældsforpligtelser til kreditinstitutter m.v. samt betalinger til aktionærer.

Noter - Generelt

Note

1.2 NYESTE VEDTAGNE REGSKABSSTANDARDE OG -FORTOLKNINGER

Der er i regnskabsåret 2017 implementeret en række mindre ændringer til eksisterende regnskabsstandarde. CPH har vurderet effekten af de opdaterede IFRS-standarde og -fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarde og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsår, der påbegyndes 1. januar 2017, enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for CPH.

Vedtagne regnskabsstandarde samt fortolkningsbidrag, der ikke er trådt i kraft

Følgende ændrede regnskabsstandarde og fortolkningsbidrag, der kan have relevans for CPH, er vedtaget af IASB og godkendt af EU. Standarderne træder i kraft senere, hvorfor de først vil blive implementeret i årsrapporterne, når de træder i kraft.

- **IFRS 9, Måling og klassifikation af finansielle aktiver og forpligtelser:** Antallet af kategorier af finansielle aktiver reduceres til tre: amortiseret kostpriskategori, dagsværdi over resultatopgørelsen og dagsværdi over anden totalindkomst. Reglerne for nedskrivninger på finansielle aktiver ændres til en model baseret på forventede kredittab, hvor ændringer i kreditrisikoen medfører ændringer i tabshensættelsen. Reglerne for regnskabsmæssig sikring lempes, så de i højere grad tilpasses virksomhedens risikostyringsstrategi og -mål. Standarden træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2018 eller senere.
- **IFRS 15, Omsætning fra kontrakter med kunder:** Ny standard om indregning af omsætning, der bl.a. afløser IAS 18. Standarden kan potentielt påvirke indregning af omsætning på en række områder, herunder:
 - Den tidsmæssige placering af indregningen af omsætning
 - Indregning af variabelt vederlag
 - Allokering af indtægter fra sammensatte kontrakter (kontrakter med flere ydelser)
 - Omkostninger ved indgåelse af kontrakter.

Standarden indeholder tillige en lang række nye oplysningskrav.

Præciseringer til IFRS 15 vedrørende identifikation af leveringsforpligtelser ("performance obligations"), vurdering af agent/principal og vurdering af licenser samt ændring til overgangsreglerne.

IFRS 15 og præciseringerne træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2018 eller senere.

- **IFRS 16, Leasing:** For leasingtager skal alle leasingaftaler fremadrettet indregnes i balancen med en leasingforpligtelse og et leasingaktiv med to undtagelser: kortfristede leasingaftaler (under 12 måneder) og leasingaftaler vedrørende aktiver af lav værdi. Det skal samtidig vurderes, om der er tale om en leasingaftale eller en serviceaftale.

For leasinggiver fortsætter de nuværende regler i stort set uændret form. Derfor skal leasingaftaler fortsat klassificere i operationelle og finansielle leasingaftaler.

Standarden træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2019 eller senere.

CPH har vurderet effekten af de nye IFRS standarde og -fortolkninger og forventer følgende effekt på implementeringstidspunktet:

- CPH har vurderet effekten af implementeringen af IFRS 9, herunder har CPH særligt vurderet effekten af nedskrivninger på tilgodehavende fra salg baseret på forventede kredittab. CPH har vurderet, at implementeringen af IFRS 9 ikke vil have en væsentlig indvirkning på det konsoliderede regnskab sammenholdt med den nuværende regnskabspraksis.
- CPH har udført en analyse af effekten af implementering af IFRS 15, herunder har CPH særligt analyseret tidspunktet for indregning af omsætning, inklusive for omsætning med variabelt vederlag og omsætning fra sammensatte kontrakter. Endvidere har

Noter - Generelt

Note	Note
1.2 NYESTE VEDTAGNE REGSKABSSTANDARDE OG -FORTOLKNINGER (fortsat) CPH vurderet ændringer til indregning af omsætningen på baggrund af præcisering af agent/principal-forholdet. Baseret på analysen er det vurderet, at implementeringen af regnskabsstandarden ikke vil have væsentlig indvirkning på indregningen eller måling af omsætning sammenholdt med den nuværende regnskabspraksis. • CPH undersøger fortsat konsekvenserne af implementeringen af IFRS 16, men på baggrund af de indledende analyser forventer CPH ikke, at implementeringen af den nye regnskabsstandard vil få væsentlig betydning for CPH's finansielle rapportering. IASB har udstedt følgende fortolkningsbidrag, der kunne være relevant for CPH, men som endnu ikke er godkendt af EU: • IFRIC 23, Usikre skattepositioner: Fortolkningsbidraget præciserer, at det skal fastlægges, om hver skatteposition skal behandles særskilt eller sammen med andre usikre skattepositioner. Vurderingen skal ske ud fra en forudsætning om, at skattemyndighederne har samme viden om forholdene som virksomheden, hvorfor vurderingen skal se bort fra opdagelsesrisikoen. Fastlæggelsen kan f.eks. baseres på, hvordan skatteopgørelser udarbejdes, eller hvordan virksomheden forventer, at myndighederne vil behandle de usikre skattepositioner. Den usikre skatteposition skal indregnes, hvis det er sandsynligt, at virksomheden kommer til at betale eller modtage tilbagebetalinger. Den usikre skatteposition skal måles, så den bedst afspejler tilgodehavendet/forpligtelsen og den hertil knyttede usikkerhed. Ændringen træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2019 eller senere. CPH forventer, at dette fortolkningsbidrag vil blive implementeret, når det træder i kraft. CPH har ikke foretaget en dybdegående analyse heraf, men forventer ikke, at fortolkningsbidraget vil have væsentlig betydning for CPH's finansielle rapportering på nuværende tidspunkt.	1.3 SÆRLIGE FORHOLD Regnskabspraksis Særlige poster (særlige forhold) omfatter indtægter og omkostninger, der har en særlig karakter i forhold til CPH's driftsaktiviteter, såsom omkostninger til strukturering af processer og strukturmæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre beløb af engangskaraktér under denne post, herunder gevinster ved salg af aktiviteter. Hotelaktivitet omfatter en særlig driftsaktivitet, som i 2017 har skiftet karakter fra en managementkontrakt med Hilton til en minimumbaseret lejeaftale med Nordic Choice Hotels. I den gamle aftale blev både omsætning og omkostningen vedrørende hotelaktivitet indregnet i de respektive regnskabsposter. I den nye aftale indregnes driften af hotellet ikke i CPH-koncernen som tidligere, men indgår under lejeindtægter. Tallene for 2016 og 2017 er derfor korrigeret for særlige poster og hotelaktivitet for at gøre årene sammenlignelige.

Noter - Generelt

Note		2017					2016				
1.3	SÆRLIGE FORHOLD (fortsat)	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold	Hotel-aktivitet*	Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold	Hotel-aktivitet*	Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet
	DKK mio.										
2.1, 2.2	Omsætning	4.439,4	-	4.439,4	-100,2	4.339,2	4.421,9	-	4.421,9	-227,6	4.194,3
	Andre driftsindtægter	2,9	-	2,9	-	2,9	6,2	-	6,2	-	6,2
2.3	Eksterne omkostninger	496,7	-13,9	482,8	-37,5	445,3	614,6	-5,1	609,5	-153,4	456,1
2.4	Personaleomkostninger	1.334,7	-12,3	1.322,4	-0,5	1.321,9	1.309,0	-10,3	1.298,7	-	1.298,7
	EBITDA	2.610,9	26,2	2.637,1	-62,2	2.574,9	2.504,5	15,4	2.519,9	-74,2	2.445,7
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	788,0	-	788,0		788,0	705,6	-	705,6		705,6
	Driftsresultat	1.822,9	26,2	1.849,1	-62,2	1.786,9	1.798,9	15,4	1.814,3	-74,2	1.740,1
4.1	Nettofinansieringsomkostninger	187,3	-	187,3		187,3	178,8	-	178,8		178,8
	Resultat før skat	1.635,6	26,2	1.661,8	-62,2	1.599,6	1.620,1	15,4	1.635,5	-74,2	1.561,3
2.5	Skat af årets resultat	350,1	5,8	355,9		355,9	361,1	3,4	364,5		364,5
	Årets resultat	1.285,5	20,4	1.305,9	-62,2	1.243,7	1.259,0	12,0	1.271,0	-74,2	1.196,8

* For hotelaktivitet er der kun korrigeret ned til EBITDA-niveau.

Noter - Årets resultater

Note

2.1 SEGMENTOPLYSNINGER

Regnskabspraksis

Regnskabspraksis for indregning og måling af segmentoplysninger er den samme som for poster i resultatopgørelsen og balancen.

Segmenternes driftsresultater omfatter omsætning, der kan henføres direkte med fradrag for de tilhørende driftsomkostninger. Driftsomkostninger omfatter eksterne omkostninger, personaleomkostninger samt afskrivninger på 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 og tjenesteydelser, andre tilgodehavender og periodeafgrænsningsposter. Fællesudnyttede ejendomme fordeles på 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.

Driftssegmenter

CPH har to segmenter: Aeronautisk og Ikke-aeronautisk.

CPH's segmentinddeling følger den juridiske og organisatoriske opdeling af koncernens aktiviteter, således at det aeronautiske segment omfatter den regulerede del i Københavns Lufthavne (trafiktakster). Det ikke-aeronautiske segment omfatter alle øvrige aktiviteter. Denne opdeling er hensigtsmæssig, idet segmentopgørelsen for det aeronautiske segment samtidig hermed udgør rapporteringen af de regulatoriske aktiviteter under BL 9-15 (trafiktakster). BL 9-15 er beskrevet under note 5.6.

Aeronautisk

Dette segment omfatter 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. Omsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, security-, ETD-, start- og opholdsafgifter samt øvrige indtægter, herunder handling og CUTE afgifter (IT-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in).

Ikke-aeronautisk

Dette segment omfatter 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 koncessionstagere. Endvidere omfatter segmentet udlejning af CPH's bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere. Omsætningen i det ikke-aeronautiske segment omfatter koncessionsindtægter, lejeindtægter fra udlejning af bygninger, lokaler og arealer, indtægter fra parkering, hoteldrift, handicapserviceordningen (PRM), Taxi Management Services (TMS), salg af rådgivningsydelser vedrørende lufthavnsdrift og andre services.

Omsætning relateret til CPH's største kunde udgør DKK 1.015,5 mio. i 2017 (2016: DKK 1.048,0 mio.) svarende til 22,9% af omsætningen i 2017 (2016: 23,7%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den næststørste kunde udgør DKK 518,7 mio. i 2017 (2016: DKK 476,8 mio.) svarende til 11,7% af omsætningen (2016: 10,8%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den tredjestørste kunde udgør DKK 425,5 mio. i 2017 (2016: DKK 414,4 mio.) svarende til 9,6% af omsætningen (2016: 9,4%). Omsætningen vedrører udelukkende det ikke-aeronautiske segment.

Noter - Årets resultater

Note

2.1 SEGMENTOPLYSNINGER (fortsat)

DKK mio.	2017			2016		
	Segmenter		I alt	Segmenter		I alt
	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk		Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	
Omsætning	2.666,8	1.772,6	4.439,4	2.600,2	1.821,7	4.421,9
Driftsresultat	615,1	1.207,8	1.822,9	605,9	1.193,0	1.798,9
Anlægsaktiver	7.914,5	3.117,1	11.031,6	7.414,7	2.888,5	10.303,2
Øvrige aktiver	323,6	215,0	538,6	286,9	201,0	487,9
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			19,5			418,2
Aktiver i alt	8.238,1	3.332,5	11.590,1	7.701,6	3.089,9	11.209,7
Forpligtelser	698,2	427,3	1.125,5	684,5	441,2	1.125,7
Ikke fordelte forpligtelser**			7.312,2			7.045,9
Forpligtelser i alt	698,2	427,3	8.437,7	684,5	441,2	8.171,6
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	1.115,4	401,7	1.517,1	911,9	158,5	1.070,4
Afskrivninger	615,9	172,1	788,0	545,6	160,0	705,6

* I ikke fordelte aktiver indgår likvider og finansielle anlægsaktiver.

** De ikke fordelte forpligtelser indeholder udskudt skat, kreditinstitutter og andre lån, anden langfristet gæld og skyldig selskabsskat.

I forhold til koncernårsrapporten for 2016 har CPH valgt at reklassificere visse anlægsaktiver i segmenterne med henblik på at opnå en mere præcis allokering. Sammenligningstal for 2016 er tilpasset.

Noter - Årets resultater

Note

2.2 OMSÆTNING

Regnskabspraksis

Omsætning omfatter årets trafikindtægter, leje- og koncessionsindtægter samt salg af tjenesteydelser med fradrag af merværdiafgift og prisnedslag, der er direkte forbundet med salget. Der henvises til afsnit om segmentoplysninger i note 2.1.

Trafikindtægter omfatter passager-, security-, ETD-, start- og opholdsafgifter, handling og CUTE-afgifter (IT-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in) og indregnes i forbindelse med levering af de ydelser, der relaterer sig hertil. I trafikindtægter fratrækkes opstartsrabatter til tidligere uservicerede ruter. NO_x-afgifter indgår under startafgifter.

Koncessionsindtægter omfatter omsætningsafhængige indtægter fra Københavns Lufthavns shoppingcenter, som indregnes i takt med koncessionshavernes omsætning. Indtægter fra parkeringsanlæg indregnes ved afslutning af en parkering (udkørsel).

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontrakternes løbetid.

Indtægter fra salg af tjenesteydelser m.v. omfatter indtægter fra hotelaktivitet og øvrige aktiviteter, herunder handicapserviceordningen (PRM), som indtægtsføres, i takt med at levering af ydelserne finder sted, samt taxi management services (TMS), som indtægtsføres i takt med indkørsel til taxaholdeplads.

Noter - Årets resultater

Note

2.2 OMSÆTNING (fortsat)

DKK mio.	2017	2016
TRAFIKINDTÆGTER		
Startafgifter	460,9	459,7
Passagerafgifter	1.242,2	1.199,2
Securityafgifter	629,2	621,0
ETD-afgift	48,2	39,5
Handling	210,6	209,0
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	75,7	71,8
Trafikindtægter i alt	2.666,8	2.600,2
KONCESSIONSINDTÆGTER		
Shoppingcenter	840,5	793,0
Parkering	378,5	363,7
Øvrige koncessionsindtægter	61,7	57,8
Koncessionsindtægter i alt	1.280,7	1.214,5
LEJEINDTÆGTER		
Udlejning af lokaler	120,8	115,2
Udlejning af arealer	47,4	56,4
Øvrige lejeindtægter	5,7	6,5
Lejeindtægter i alt	173,9	178,1
SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.		
Hotelaktivitet, Hilton	50,7	227,5
Hotelaktivitet, Clarion	49,5	-
Øvrigt salg af tjenesteydelser m.v.	217,8	201,6
Salg af tjenesteydelser m.v. i alt	318,0	429,1
Omsætning i alt	4.439,4	4.421,9

DKK mio.	2017	2016
LEJEINDTÆGTER VEDRØRENDE UOPSIGELIGE KONTRAKTER FRA LEJERS SIDE		
Inden for 1 år	170,4	113,2
Mellem 1 og 5 år	454,4	123,6
Efter 5 år	3.697,6	158,0
I alt	4.322,4	394,8

Koncessionsindtægter (minimumsafgift) fra forpagtere i shoppingcentret m.v. afhænger af aktiviteten.

CPH's omsætning vedrører udelukkende tjenesteydelser relateret til det aeronautiske og det ikke-aeronautiske segment.

I 2017 indgår ligeledes lejeindtægter fra den nye hotelaftale.

Noter - Årets resultater

Note

2.3 EKSTERNE OMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Eksterne omkostninger omfatter administrations-, salgs- og marketingomkostninger samt øvrige omkostninger til drift og vedligeholdelse.

DKK mio.	2017	2016
Drift og vedligeholdelse	355,1	428,7
Energiomkostninger	45,0	57,6
Administrationsomkostninger	71,8	113,7
Øvrige omkostninger	24,8	14,6
Eksterne omkostninger i alt	496,7	614,6

De eksterne omkostninger er faldet DKK 117,9 mio. i forhold til sidste år. Dette er hovedsageligt pga. effekten af den nye hotelaftale. Korrigeret for hotelaktiviteten er de eksterne omkostninger på niveau med 2016. Se i øvrigt note 1.3 Særlige forhold.

CPH har i 2017 haft engangsomkostninger på DKK 13,9 mio., primært vedrørende omstrukturering og takstregulering (2016: DKK 5,1 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

Note

2.4 PERSONALEOMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger omfatter lønninger, gager og pension til CPH's personale, herunder direktion, samt bestyrelshonorarer og 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.

DKK mio.	2017	2016
Gager og lønninger	1.316,1	1.261,2
Pensioner	109,5	105,8
Andre omkostninger til social sikring	10,0	9,4
Øvrige personaleomkostninger	61,2	66,6
	1.496,8	1.443,0
Fratrukket aktiveret som anlægsaktiver	162,1	134,0
Personaleomkostninger i alt	1.334,7	1.309,0

Vederlag til direktionen og bestyrelsen

Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil m.v.	6,7	6,5
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	3,6	3,5
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	2,5	2,5
Vederlag til bestyrelsen, inklusive bestyrelsesudvalg	2,3	2,3
I alt	15,1	14,8

Noter - Årets resultater

Note

2.4 PERSONALEOMKOSTNINGER (fortsat)

DKK mio.	2017	2016
Antal medarbejdere i CPH		
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2.431	2.334
Heraf statstjenestemænd, der har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten	24	27

Gager og lønninger er steget DKK 54,9 mio. i 2017, hovedsageligt pga. den årlige lønregulering og en stigning på 97 fuldtidsansatte, primært som følge af det intensiverede fokus på investering i sikkerhedskontrollen samt fortsat øgede myndighedskrav og flere passagerer. Dette blev delvist modsvaret af en øget kapitalisering på DKK 28,1 mio. på de mange vækstprojekter.

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 1,0 mio. (2016: DKK 1,0 mio.).

Bestyrelsesvederlag i 2017 består af DKK 900.000 til bestyrelsesformand Lars Nørby Johansen, DKK 900.000 til tre medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer og DKK 300.000 til Janis Kong. Resten af bestyrelsen, som ikke er medarbejdervalgte, har besluttet at afstå deres bestyrelseshonorar.

Vederlag i 2017 til Revisions- og Risikoudvalget består af DKK 150.000 til Janis Kong. De øvrige medlemmer af Revisions- og Risikoudvalget har i 2017 besluttet at afstå deres udvalghonorar.

Vederlag til medlemmer af direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil m.v.) samt en bonusordning, der er nærmere beskrevet i det følgende. I tilfælde af opsigelse fra CPH's side er medlemmerne af direktionen berettiget til maksimalt 12 måneders løn og maksimalt 24 måneders fratrædelsesgodtgørelse.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en rullende treårig ordning. For 2017 er der hensat DKK 2,5 mio. (2016: DKK 2,5 mio.) til den langsigtede incitamentsordning. Den treårige incitamentsordning kan maksimalt udgøre 6 måneders løn pr. år. Kortsigtede bonusaftaler har en varighed på op til et år. Målet for de kortsigtede bonusaftaler er 50% af den pågældendes faste årlige løn, og værdien kan maksimalt udgøre 75% heraf, hvis resultatopfyldelsen overstiger målene. I 2017 er der hensat DKK 3,6 mio. (2016: DKK 3,5 mio.) til den kortsigtede incitamentsordning.

Det samlede vederlag i 2017 til direktionen udgør DKK 12,8 mio. (2016: DKK 12,5 mio.). Heri indgår hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet bonusaftale på DKK 2,5 mio. (2016: DKK 2,5 mio.) samt hensættelse til kortsigtet incitamentsaftale på DKK 3,6 mio. (2016: DKK 3,5 mio.). Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

Aflønningen af bestyrelsen og direktionen er i 2017 sket i overensstemmelse med de "Generelle retningslinjer for vederlag til bestyrelsen og direktionen i Københavns Lufthavne A/S". Nøglepersoner i ledelsen består af direktionen.

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% i 2017 (2016: 21,2%). Pensionsbidraget udgør for 2017 DKK 1,3 mio. (2016: DKK 1,5 mio.).

CPH har i 2017 haft engangsomkostninger på DKK 12,3 mio. (2016: DKK 10,3 mio.) vedrørende omstrukturering, herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

Noter - Årets resultater

Note

2.5 SKAT

Regnskabspraksis

Københavns Lufthavne A/S er sambeskattet med Kastrup Airports Parent ApS (KAP), Copenhagen Airports Denmark Holding A/S (CADH) og Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD) samt de to 100% ejede dattervirksomheder Copenhagen Airports International A/S (CAI) og Copenhagen Airport Hotels A/S (CAH). KAP er administrationsselskab for de sambeskattede selskaber og står for afregningen af selskabsskatten over for myndighederne. CPH, CAI og CAH indbetaler acontoskatter til KAP og afregner restskat/overskydende skat med KAP, når årsopgørelserne fra skattemyndighederne foreligger.

Skat af årets resultat, som består af årets aktuelle skat og årets ændring i udskudt skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i anden totalindkomst med den del, der kan henføres til posteringer hertil.

Aktuelle skatteforpligtelser indregnes i balancen som kortfristede forpligtelser, i det omfang der ikke er foretaget betaling heraf. For meget betalt acontoskat er opført som en særskilt post under Tilgodehavender. Rentetillæg og godtgørelser vedrørende skattebetalinger indgår under Finansielle indtægter eller Finansielle omkostninger.

Udskudt skat opgøres efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser.

Skøn og vurderinger

Udskudt skat beregnes på grundlag af de skatteregler og skattesatser, 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.

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

DKK mio.	2017	2016
OMKOSTNINGSFØRT SKAT		
Årets aktuelle skat	347,8	305,7
Ændring i udskudt skat	8,7	46,3
I alt	356,5	352,0
DER FORDELER SIG SÅLEDES:		
Skat af årets resultat	350,1	361,1
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	6,4	-9,1
I alt	356,5	352,0

Noter - Årets resultater

Note

2.5 SKAT (fortsat)

DKK mio.	2017	2016
SKAT AF ÅRETS RESULTAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Beregnet 22,0% af resultat før skat	359,8	356,4
Skatteeffekt af:		
Ikke fradragsberettigede omkostninger inklusive effekt af rentebeskæring m.v.	-9,7	4,7
I alt	350,1	361,1
HENSATTE FORPLIGTELSE TIL UDSKUDT SKAT		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	1.026,9	980,6
Ændring i udskudt skat	8,7	46,3
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	1.035,6	1.026,9
HENSATTE FORPLIGTELSE TIL UDSKUDT SKAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Materielle anlægsaktiver	1.017,0	1.001,2
Andre tilgodehavender	-3,8	-1,9
Anden gæld	22,4	27,6
I alt	1.035,6	1.026,9

DKK mio.	2017	2016
SELKABSSKAT		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	168,7	152,6
Betalt acontoskat i indeværende år	-133,9	-136,9
Betalt restskat i tidligere år	-168,7	-152,7
Årets aktuelle skat	347,8	305,7
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	213,9	168,7

Selskabet er omfattet af regler omkring rentebeskæring. Selskabet har som følge af usikkerheden om udnyttelse af fremførbare rentekomkostninger ikke indregnet den skattemæssige værdi af de fremførbare rentekomkostninger. Den skattemæssige værdi af fremførbare rentekomkostninger udgør DKK 6,0 mio. (2016: DKK 17,0 mio.).

Københavns Lufthavne A/S hæfter fra 1. juli 2012 subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 57,7% af aktierne i selskabet. Hæftelsen er begrænset til 57,7% af skattekrav, som forfalder 1. juli 2012 og senere.

I 2017 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 5,8 mio. (2016: DKK 3,4 mio.).

Noter - Investeringer

Note

3.1 AFSKRIVNINGER PÅ IMMATERIELLE OG MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2017	2016
Software	129,3	117,1
Grunde og bygninger	243,3	199,3
Tekniske anlæg og maskiner	272,2	257,6
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	143,2	131,6
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	788,0	705,6

Afskrivningerne er stiget DKK 82,4 mio., hovedsageligt grundet det fortsat høje investeringsniveau.

Noter - Investeringer

Note

3.2 IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

Software måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

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

Omkostninger til software omfatter gager, afskrivninger og andre omkostninger, der direkte og indirekte kan henføres til softwaren. I omkostningerne indgår endvidere renteomkostninger under udvikling.

Softwareprojekter, der er klart defineret og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og en potentiel udviklingsmulighed i koncernen kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille og anvende projektet, indregnes som immaterielt anlægsaktiv, såfremt der er tilstrækkelig sikkerhed for, at kapitalværdien af den fremtidige indtjening kan dække udviklingsomkostningerne.

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

Nedskrivninger

Den regnskabsmæssige værdi af software, herunder software under udvikling, vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er nedskrivningsbehov ud over 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. Genindvindingsværdien af software vurderes sammen med andre aktiver i den mindste gruppe af aktiver, hvor der ved en samlet vurdering kan fastsættes en pålidelig genindvindingsværdi.

Skøn og vurderinger

Den forventede brugstid fastsættes med udgangspunkt i historiske erfaringer og forventninger til den fremtidige anvendelse af aktiverne. De fremtidige forventede anvendelsesmuligheder af aktiverne kan vise sig at være urealiserbare, hvilket vil kunne medføre fremtidige behov for revurdering af brugstider samt behov for nedskrivninger.

Noter - Investeringer

Note

3.2 IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

DKK mio.

Anskaffelsesværdi

	Software	2017 Software under udvikling	I alt	Software	2016 Software under udvikling	I alt
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	901,6	146,9	1.048,5	752,4	267,3	1.019,7
Årets tilgang	-	74,5	74,5	-	80,4	80,4
Årets afgang	-17,0	-	-17,0	-51,6	-	-51,6
Overført	105,7	-105,7	-	200,8	-200,8	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	990,3	115,7	1.106,0	901,6	146,9	1.048,5

Afskrivninger

Samlede afskrivninger pr. 1. januar	545,6	-	545,6	480,1	-	480,1
Årets afskrivninger	129,3	-	129,3	117,1	-	117,1
Samlede afskrivninger på årets afgang	-17,0	-	-17,0	-51,6	-	-51,6
Samlede afskrivninger pr. 31. december	657,9	-	657,9	545,6	-	545,6

Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december

332,4	115,7	448,1	356,0	146,9	502,9
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

De største investeringer i immaterielle anlægsaktiver omfatter bl.a. et indkøbssystem, standpladsstyringssystem, udvikling af et lufthavnsstyringssystem samt andre IT systemer.

Noter - Investeringer

Note

3.3 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

Materielle anlægsaktiver 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. Endvidere indgår rentekomkostninger under opførelsen af anlægget.

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 (kloakker m.v.)	40 år
Bygninger (terminaler, kontorhuse m.v.)	80-100 år
Bygninger (andre)	40 år
Aptering	5-10 år

Tekniske anlæg

Startbaner, veje m.v. (fundament)	80-100 år
Belægninger på nye landingsbaner, veje m.v.	10 år
Tekniske installationer på baner	15 år
Tekniske anlæg (elevatorer m.v.)	20 år
Tekniske installationer i bygninger	25 år

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar

IT-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer m.v.	4-15 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.

Noter - Investeringer

Note

3.3 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

Væsentlige skøn og vurderinger

Alle materielle anlægsaktiver afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som CPH har estimeret ovenfor. CPH har foretaget disse estimater med udgangspunkt i selskabets forretningsplaner og forventede tidsmæssige anvendelse af anlæggene samt anlæggenes tekniske og vedligeholdelsesmæssige tilstand samt lovgivningsmæssige krav. Restværdien er estimeret til DKK 175,9 mio. (2016: DKK 175,9 mio.) pr. balancedagen. Anlæggenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold. Selskabet gennemgår anlæggenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes.

I forbindelse med vurdering af landingsbanernes levetid har CPH valgt at opdele anlægget i tre elementer: fundament, overflade og tekniske installationer. Det er CPH's vurdering, at de enkelte elementer ikke har samme levetid. Landingsbanernes overflader har kortere levetid end fundamentet som følge af almindelig slitage. Levetiden er vurderet til 10 år. Denne vurdering er understøttet af historisk udskiftning af landingsbanernes overflade og planlægning om fremtidig udskiftning. Tekniske installationer i tilknytning til landingsbanerne er vurderet til at have en levetid på 15 år. Det er vurderet, at tekniske installationer ikke har samme levetid som andre tekniske installationer under hensyntagen til sikkerhedsforanstaltninger.

Nedskrivninger

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

Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikationer på en mulig værdiforringelse såsom købs- og salgspriser samt generelle markedsvilkår.

Noter - Investeringer

Note

3.3 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

DKK mio.

Anskaffelsesværdi

	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	2017 Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	7.605,0	7.552,5	1.729,1	795,3	17.681,9
Årets tilgang	-	-	-	1.442,5	1.442,5
Årets afgang	-9,3	-12,3	-6,9	-	-28,5
Overført	578,7	470,1	263,8	-1.312,6	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	8.174,4	8.010,3	1.986,0	925,2	19.095,9

Afskrivninger

Samlede afskrivninger pr. 1. januar	2.984,5	3.728,9	1.168,2	-	7.881,6
Årets afskrivninger	243,3	272,2	143,2	-	658,7
Samlede afskrivninger på årets afgang	-9,0	-12,3	-6,6	-	-27,9
Samlede afskrivninger pr. 31. december	3.218,8	3.988,8	1.304,8	-	8.512,4

Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december

4.955,6	4.021,5	681,2	925,2	10.583,5
----------------	----------------	--------------	--------------	-----------------

* Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 514,9 mio. (2016: DKK 507,5 mio.).

De største investeringer i 2017 omfatter bl.a. udvidelse af kapaciteten i den centrale sikkerhedskontrol, udvikling af widebody-faciliteterne, udvidelse af Terminal 2 airside, udvidelse af Terminal 3 landside, udvikling af Finger E og diverse andre investeringer i vækst.

Noter - Investeringer

Note

3.3 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	2016 Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	7.342,2	7.165,3	1.694,6	770,0	16.972,1
Årets tilgang	-	-	-	990,0	990,0
Årets afgang	-60,8	-44,9	-174,5	-	-280,2
Overført	323,6	432,1	209,0	-964,7	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	7.605,0	7.552,5	1.729,1	795,3	17.681,9
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	2.841,6	3.516,2	1.211,1	-	7.568,9
Årets afskrivninger	199,3	257,6	131,6	-	588,5
Samlede afskrivninger på årets afgang	-56,4	-44,9	-174,5	-	-275,8
Samlede afskrivninger pr. 31. december	2.984,5	3.728,9	1.168,2	-	7.881,6
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	4.620,5	3.823,6	560,9	795,3	9.800,3

* Se forrige side.

Noter - Investeringer

Note

3.4 DATTERVIRKSOMHEDER OG ASSOCIERET VIRKSOMHED

Dattervirksomheder

- Copenhagen Airport Hotels A/S, Tårnby, Danmark
 - 100% ejet af CPH
- Copenhagen Airports International A/S, Tårnby, Danmark
 - 100% ejet af CPH

Associeret virksomhed

- Airport Coordination Denmark A/S, Tårnby, Danmark
 - 50% ejet af CPH

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.1 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renter, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer, recirkulering af akkumulerede gevinster og tab på swaps på ophørte afdækninger, amortisering af realkredit- og andre lån, herunder tilbageførsel af dagsværdireguleringer af effektiv sikring af lån, tillæg og godtgørelse under acontoskatteordningen. Dagsværdiregulering af renteelementet i valutaswapkontrakter, som klassificeres som regnskabsmæssig sikring af pengestrømme, indregnes i totalindkomsten.

DKK mio.	2017	2016
FINANSIELLE INDTÆGTER		
Renter af øvrige tilgodehavender	0,7	1,0
Valutakursgevinster	1,4	1,2
Finansielle indtægter i alt	2,1	2,2

De finansielle indtægter er faldet med DKK 0,1 mio, hvilket skyldes et lavere renteniveau i markedet.

Note

4.1 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER (fortsat)

DKK mio.	2017	2016
FINANSIELLE OMKOSTNINGER		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån m.v.	219,8	210,4
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse	-39,9	-36,8
Valutakurstab	1,4	0,7
Øvrige finansieringsomkostninger	3,1	1,9
Amortisering af låneomkostninger	5,0	4,8
Finansielle omkostninger i alt	189,4	181,0

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2017 anvendt en effektiv rentesats på 4,0% (2016: 4,5%) svarende til CPH's vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver.

Som anført i note 4.3 vedrørende finansielle risici i afsnittene Valutaswapkontrakter og Swapkontrakter anvender CPH valutaswapkontrakter til sikring af lån i udenlandsk valuta, således at valutaeksposering på såvel renter som hovedstol konverteres fra udenlandsk valuta til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. De pågældende lån er sikret ved 100% afdækning.

Valutakursregulering af lån såvel som af valutaswapkontrakterne (for så vidt angår hovedstolen på lånet) indregnes under Finansielle indtægter/omkostninger i resultatopgørelsen med et netto nul, idet valutakursregulering af lånene fuldt ud modsvares af en modsatrettet valutakursregulering af valutaswapkontrakterne.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.1 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER (fortsat)

I nettoindregning for valutatab i 2017 indgår urealiseret valutagevinst vedrørende langfristede USD- og GBP-lån på DKK 436,6 mio. (2016: urealiseret valutakurstab på DKK 81,5 mio.), der modsvares af et urealiseret valutakurstab på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 436,6 mio. (2016: urealiseret valutakursgevinst på DKK 81,5 mio.).

Øvrige finansieringsomkostninger består hovedsageligt af morarenter, på kommercielle eksponeringer.

Amortisering af låneomkostninger relaterer sig til omkostninger i forbindelse med optagelse af bankgæld og kreditfaciliteter.

Note

4.2 KREDITINSTITUTTER OG ANDRE LÅN

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2017	2016
Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	4.653,3	5.733,4
Kortfristede forpligtelser	1.280,9	62,7
I alt	5.934,2	5.796,1

DKK mio.	2016	Pengestrømme	Ikke-kontante ændringer		2017
			Reklassifikation og låneomk.	Valutakursreguleringer	
Gældsforpligtelser fra finansieringsaktivitet					
Langfristede forpligtelser	5.733,4	594,3	-1.407,1	-267,3	4.653,3
Kortfristede forpligtelser	62,7	-23,6	1.411,1	-169,3	1.280,9
I alt	5.796,1	570,7	4,0	-436,6	5.934,2

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.2 KREDITINSTITUTTER OG ANDRE LÅN (fortsat)

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

DKK mio.				Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	2017	2016	2017	2016
Kassekredit	DKK	Variabel	- -	33,5	57,0	33,5	57,0
RD (DKK 58 mio.)**	DKK	Variabel	30. juni 2035	51,0	53,9	50,9	53,9
RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec. 2032	50,5	53,3	55,0	56,9
Nordea Kredit**	DKK	Variabel	30. dec. 2039	450,9	450,9	450,9	451,9
Nordiske Investeringsbank (NIB)***	DKK	Fast	12. feb.. 2026	130,0	130,0	142,4	145,3
Europæiske Investeringsbank (EIB)****	DKK	Fast	15. dec. 2026	250,0	250,0	249,7	250,3
Europæiske Investeringsbank (EIB)****	DKK	Fast	07. apr. 2032	600,0	-	589,6	-
USPP-obligation	DKK	Fast	27. aug. 2025	1.055,0	1.055,0	1.118,9	1.126,4
USPP-obligation	USD	Fast	27. aug. 2018	620,8	705,5	647,4	764,2
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni 2018	620,8	705,5	630,1	741,6
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni 2020	912,5	1.037,1	979,1	1.154,0
USPP-obligation	USD	Fast	22. aug. 2023	993,2	1.128,7	1.053,7	1.213,7
USPP-obligation	GBP	Fast	29. juni 2020	193,0	200,0	212,4	228,7
I alt				5.961,2	5.826,9	6.213,6	6.243,9
Låneomkostninger til fremtidig amortisering				-27,0	-30,8	-27,0	-30,8
I alt				-27,0	-30,8	-27,0	-30,8
I alt				5.934,2	5.796,1	6.186,6	6.213,1

* Se note 4.3 for en beskrivelse af metode for opgørelse af dagsværdier af finansielle forpligtelser.

** Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 514,9 mio. (2016: DKK 507,5 mio.).

*** Til finansiering af udvidelsen af Finger C.

**** Til finansiering af udvidelsen af Københavns Lufthavn, som forventes afsluttet i 2024.

De fastforrentede USD 507 mio. og GBP 23 mio. USPP-obligationslån (2016: USD 507 mio. og GBP 23 mio.) er ved indgåelse omlagt til DKK for såvel hovedstol som rentebetalinger via valutaswaps.

Renterisikoen på det variable lån hos Nordea Kredit er afdækket med en renteswap til 2020.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI

Regnskabspraksis

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

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

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af værdien af et indregnet aktiv eller 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 pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst og akkumuleres i egenkapitalen under Reserve for sikringstransaktioner. Resultater den forventede fremtidige transaktion i indregning af ikke-finansielle aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som tidligere er udskudt via anden totalindkomst, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Øvrige beløb, som er udskudt under anden totalindkomst som en del af egenkapitalen, overføres til resultatopgørelsen i den periode, hvor sikringstransaktionen påvirker resultatopgørelsen.

Dagsværdien af rente- og valutaswaps beregnes som nutidsværdien af forventede, fremtidige pengestrømme. Dagsværdien af valutaterminsforretninger samt andre afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra observerbare valutakurser samt swap- og forwardrenter pr. balancedagen. Endvidere indgår en vurdering af egne og modparters kreditrisici.

CPH's risikostyringspolitik

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

Kreditrisici

CPH's kreditrisiko er primært relateret til tilgodehavender, bankindeståender, værdipapirer og afledte finansielle instrumenter.

Kreditrisikoen vedrørende tilgodehavender opstår, hvor CPH's omsætning i form af trafikafgifter, koncessionsafgifter, lejeindtægter m.v. ikke sker ved forudbetalinger, eller hvor betalingsudygtighed hos kunder ikke dækkes ved garantier m.v.

CPH's omsætning består af aeronautiske indtægter fra nationale og internationale flyselskaber samt indtægter for de ikke-aeronautiske aktiviteter fra nationale og internationale virksomheder i og uden for luftfartsindustrien. Som led i CPH's interne procedurer vedrørende risikostyring overvåges kreditrisikoen over for kunderne på månedlig basis. Overvågningen sker i form af en gennemgang af manglende betaling af forfaldne beløb samt en vurdering af finansielle vanskeligheder hos kunden.

CPH's samhandelspartnere SAS, Norwegian og Gebr. Heinemann (der er den største koncessionshaver) udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser til disse kunder udgør omkring 39,7% (2016: 34,7%) af de samlede tilgodehavender. SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B+ (2016: B). Norwegian har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men har indbetalt depositum til sikkerhed for huslejen. Gebr. Heinemann har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men Gebr. Heinemann har afgivet en bankgaranti til CPH svarende til fire måneders omsætning (2016: fire måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPH's kunder. Se note 5.1, Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, for yderligere oplysninger.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

Kreditrisici relateret til bankindeståender, værdipapirer og afledte finansielle instrumenter opstår som følge af usikkerheden om, hvorvidt modparten ved forfald vil være i stand til at indfri sine forpligtelser. CPH søger at begrænse kreditrisikoen vedrørende bankindeståender og afledte instrumenter ved diversificering af finansielle kontrakter samt ved udelukkende at indgå kontrakter med finansielle modparter, som har en tilfredsstillende kreditvurdering. Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. CPH har på balancedagen ingen kreditrisiko på sine afledte finansielle instrumenter.

Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2017 opgjort til i alt DKK 12,6 mio. (2016: DKK 78,2 mio.), svarende til værdien af bankindeståender og indskud på pengemarkedet, inklusive påløbne renter.

Kapitalstyring

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. Det er ligeledes CPH's politik at overholde de lånebetingelser (covenants) som er indeholdt i selskabets låneaftaler. Bestyrelsen påser sammen med ledelsen, at selskabet har en sund kapitalstruktur. På baggrund af dette godkendes selskabets finansieringspolitik på årlig basis.

CPH har på egne og dattervirksomhedernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller dattervirksomhedernes aktiver, bortset fra et tilladt maksimumbeløb. CPH har ligeledes forpligtet sig til over for sine långivere at overholde en række andre betingelser, herunder finansielle betingelser. Flere af CPH's aftaler om lån og kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2017. For information om udbyttepolitik, se side 76.

Likviditetsrisiko

CPH's likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 12,6 mio. (2016: DKK 78,2 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 3.300,0 mio. (2016: DKK 3.000,0 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 66,5 mio. (2016: DKK 93,0 mio.). Ud over en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre et minimum af uudnyttede kreditfaciliteter i størrelsesordenen DKK 250,0 mio., således at CPH til enhver tid kan opfylde sine forpligtelser og samtidig have kapitalberedskab til at foretage fornødne forretningsrelaterede dispositioner.

Nedenfor vises en samlet oversigt over betalingsforpligtelser. Alle pengestrømme er ikke-diskonterede og omfatter alle forpligtelser ifølge indgåede aftaler. Rentebetalinger på variabelt forrentet gæld, der endnu ikke er sikret, indgår med den faste forwardrente fra den dag, lånene forventes omlagt, baseret på den pr. balancedagen gældende rentekurve. DKK-værdien af fremtidige renter og afdrag på lån i fremmed valuta er opgjort på baggrund af valutakursen pr. balancedagen.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER, DKK mio.

	2017					
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdis- niveau 2*	Regnskabsmæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	1.518,5	1.742,3	3.543,2	6.804,0	6.213,6	5.961,2
Leverandører af varer og tjenesteydelser	506,4	-	-	506,4	506,4	506,4
Anden gæld	374,7	-	-	374,7	374,7	374,7
I alt	2.399,6	1.742,3	3.543,2	7.685,1	7.094,7	6.842,3
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	43,3	78,8	6,4	128,5	128,5	128,5
I alt	43,3	78,8	6,4	128,5	128,5	128,5
Finansielle forpligtelser i alt	2.442,9	1.821,1	3.549,6	7.813,6	7.223,2	6.970,8
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	12,6	-	-	12,6	12,6	12,6
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	427,5	-	-	427,5	427,5	427,5
Andre tilgodehavender	48,7	-	-	48,7	48,7	48,7
I alt	488,8	-	-	488,8	488,8	488,8
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	6,5	-	0,3	6,8	6,8	6,8
I alt	6,5	-	0,3	6,8	6,8	6,8
Finansielle aktiver i alt	495,3	-	0,3	495,6	495,6	495,6

* 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 plus estimeret kreditillæg baseret på selskabets nuværende rating. Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra offentliggjorte valutakurser, swap- og forwardrenter m.v. Endvidere indgår en vurdering af egen og modpartskreditrisiko. Dagsværdimåling af finansielle instrumenter opdeles efter følgende målemæssige hierarki:

Niveau 1: Observerbare markedspriser på identiske instrumenter

Niveau 2: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på observerbare priser eller handlede priser på sammenlignelige instrumenter

Niveau 3: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på ikke-observerbare priser

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

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER, DKK mio.	2016				Dagsværdi-niveau 2*	Regnskabsmæssig værdi
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt		
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	306,1	3.306,2	3.298,3	6.910,6	6.243,9	5.826,9
Leverandører af varer og tjenesteydelser	544,8	-	-	544,8	544,8	544,8
Anden gæld	353,5	-	-	353,5	353,5	353,5
I alt	1.204,4	3.306,2	3.298,3	7.808,9	7.142,2	6.725,2
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	51,2	3,0	54,2	54,2	54,2
I alt	-	51,2	3,0	54,2	54,2	54,2
Finansielle forpligtelser i alt	1.204,4	3.357,4	3.301,3	7.863,1	7.196,4	6.779,4
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	78,2	-	-	78,2	78,2	78,2
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	371,3	-	-	371,3	371,3	371,3
Andre tilgodehavender	38,6	-	-	38,6	38,6	38,6
I alt	488,1	-	-	488,1	488,1	488,1
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	216,0	124,0	340,0	340,0	340,0
I alt	-	216,0	124,0	340,0	340,0	340,0
Finansielle aktiver i alt	488,1	216,0	124,0	828,1	828,1	828,1

* Se forrige side.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

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.

Der er anvendt renteswapkontrakter til sikring af visse variabelt forrentede realkreditlån over en del af lånets løbetid. På balancedagen er den beregningsmæssige hovedstol på udestående renteswapkontrakter DKK 507,8 mio. (2016: DKK 507,8 mio.), og restløbetiden udgør ca. 4 år. Dagsværdien af renteswapkontrakter udgør DKK -37,9 mio. (2016: DKK -54,2 mio.).

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 2017 opgjort til ca. 6,9 år (2016: ca. 7,1 år).

Hovedparten af CPH's låneportefølje er fastforrentet eller omlagt til fast rente. Udsving i renteniveau vil derfor kun have begrænset indvirkning på CPH's resultatopgørelse.

Som følge af sikring af valutakurs- og renterisikoen på USD-, GBP- og DKK-denomineret gæld ved brug af USD/DKK-, GBP/DKK- samt DKK-renteswapkontrakter vil en renteændring påvirke egenkapitalen.

Følsomhedsanalyse af den nuværende portefølje af swapkontrakter

DKK mio.	2017	2016
EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN VED:		
En stigning i DKK-renten på 1 procentpoint	100,8	118,2
Et fald i DKK-renten på 1 procentpoint	-110,4	-130,4
En stigning i USD-renten på 1 procentpoint	94,1	130,6
Et fald i USD-renten på 1 procentpoint	-99,6	-139,3
En stigning i GBP-renten på 1 procentpoint	5,5	7,9
Et fald i GBP-renten på 1 procentpoint	-5,7	-8,3

Ændring i DKK-, USD- og GBP-renten vil have en modsatrettet effekt på låneporteføljen, men da gælden måles til amortiseret kostpris, vil det ikke påvirke den bogførte værdi og dermed ikke påvirke egenkapitalen.

Noter - Finansiering samt finansielle risici

Note

4.3 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

Valutarisiko

Valutakursudsving vil have en lille indflydelse på CPH's driftsresultat, idet hovedparten af indtægterne og omkostningerne bliver afregnet i DKK.

Valutaswapkontrakter

Der er anvendt valutaswapkontrakter til sikring af fastforrentede USD- og GBP-obligationslån, således at valutaeksposeringen på såvel renter som hovedstol er konverteret fra faste USD- og GBP-betalinger til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. Den beregningsmæssige hovedstol på udestående valutaswapkontrakter er på i alt USD 507 mio. og GBP 23 mio. pr. 31. december 2017 (2016: USD 507 mio. og GBP 23 mio.). Den bogført værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK -83,8 mio. (2016: DKK 340,0 mio.).

Swapkontrakter

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 relaterede lån. Restløbetiden på en af renteswapkontrakterne er kortere end restløbetiden på det underliggende realkreditlån, men afdækningen matcher rentebetalinger på lånene i hele afdækningens løbetid.

Noter - Andre noter

Note

5.1 TILGODEHAVENDER FRA SALG OG TJENESTEYDELSER

Regnskabspraksis

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

Skøn og vurderinger

Der foretages nedskrivning ved objektiv indikation på værdifald såsom manglende betaling af forfaldne beløb eller finansielle vanskeligheder hos debitor i form af betalingsstandsning, konkurs, forventet konkurs eller lignende.

DKK mio.	2017	2016
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	457,7	404,5
Nedskrivning	30,2	33,2
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	427,5	371,3
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning pr. 1. januar	33,2	33,9
Ændring af nedskrivning i året	8,2	-1,0
Realiseret tab i året	0,4	0,3
Tilbageførsel	-11,6	-
Samlet nedskrivning pr. 31. december	30,2	33,2

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

CPH modtager i en række tilfælde sikkerhed for salg på kredit, væsentligst vedrørende de ikke-aeronautiske aktiviteter, og modtaget sikkerhed indgår i vurderingen af den nødvendige nedskrivning til imødegåelse af tab. Sådanne sikkerheder kan bestå af finansielle garantier. Af de samlede tilgodehavende for salg på DKK 427,5 mio. (2016: DKK 371,3 mio.) er DKK 60,0 mio. (2016: DKK 178,9 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i den regnskabsmæssige værdier af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPH's tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2017 indgår tilgodehavender på i alt DKK 38,7 mio. (2016: DKK 36,6 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 8,5 mio. (2016: DKK 3,4 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december 2017 var overforfaldne, men ikke nedskrevet, med i alt DKK 34,1 mio. (2016: DKK 25,2 mio.). Forfaldsoversigten er som følger:

DKK mio.	2017	2016
Overforfaldne, men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder		
Op til 30 dage	37,3	25,1
Mellem 30 og 90 dage	-0,7	0,3
Over 90 dage	-2,5	-0,2
I alt	34,1	25,2

Noter - Andre noter

Note

5.2 ANDEN GÆLD

Regnskabspraksis

Anden gæld indregnes, når koncernen som følge af en begivenhed indtruffet før eller på balancedagen har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen.

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

DKK mio.	2017	2016
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	283,3	277,8
Skyldige renter	39,7	32,7
Øvrige skyldige omkostninger	51,7	43,0
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	374,7	353,5

Anden gæld er steget DKK 21,2 mio., hovedsageligt pga. øget aktivitet samt højere renter som følge af en større lånevolumen, delvist modsvaret af forbedrede lånevilkår.

Note

5.3 NOTER TIL PENGESTRØMSOPGØRELSE

DKK mio.	2017	2016
INDBETALT FRA KUNDER		
Omsætning	4.439,4	4.421,9
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	-40,7	-46,0
I alt	4.398,7	4.375,9
UDBETALT TIL PERSONALE, LEVERANDØRER M.V.		
Driftsomkostninger	-1.831,4	-1.923,6
Ændring i andre tilgodehavender m.v.	20,9	-30,2
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld m.v.	-38,4	44,8
I alt	-1.848,9	-1.909,0
RENTEINDBETALINGER M.V.		
Renteindtægter m.v.	-	1,1
Realiserede valutakursgevinster	1,3	0,3
I alt	1,3	1,4
RENTEUDBETALINGER M.V.		
Renteudgifter m.v.	-214,1	-209,7
Realiserede valutakurstab	-0,5	-0,3
Øvrige finansieringsomkostninger	-1,9	-0,7
Øvrige renteomkostninger	-1,2	-1,2
I alt	-217,7	-211,9

Noter - Andre noter

Note

5.4 ØKONOMISKE FORPLIGTELSE

CPH er forpligtet efter reglerne i Tjenestemandsløven om rådighedsløn overfor tjenestemænd. Se i øvrigt note 2.4

CPH har pr. 31. december 2017 indgået kontrakter om opførelse af anlæg, der i alt beløber sig til DKK 383,0 mio. (2016: DKK 167,3 mio.) og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 23,2 mio. (2016: DKK 52,2 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende udvidelse af Terminal 2 airside, udvidelse, udvikling af Finger E, udvidelse af Terminal 3 landside samt IT-systemer. Andre forpligtelser vedrører administrative, IT og servicekontrakter.

CPH har indgået en kontrakt om udskiftning af lufthavnens trafiksystem for håndtering af flyafregning til en købspris af DKK 36,0 mio. (2016: DKK 36,0 mio.) Forpligtelsen dækker investeringen i software. Hertil kommer en forpligtelse i form af en årlig serviceomkostning, der er betinget af antallet af passagerer. Der kan være usikkerhed i beregningen af forpligtelsen grundet forventning til antallet af passagerer. De samlede forpligtelser beløber sig til DKK 100,3 mio. (2016: DKK 144,7 mio.) og kan specificeres således:

DKK mio.	2017	2016
Inden for 1 år	20,2	20,5
Mellem 1 og 5 år	44,3	76,8
Efter 5 år	35,8	47,4

Petter Anker Stordalen og CPH har indgået en aftale om, at Nordic Choice Hotels med virkning fra 1. april 2017 overtager driften af det nuværende lufthavnshotel, der vil blive opgraderet til et high-end Clarion Hotel. Aftalen omfatter endvidere opførelsen af et Comfort Hotel med 600 værelser samt 3.000 m² konferencefaciliteter, der forventes at kunne blive taget i brug i 2020 af Nordic Choice Hotels. Det samlede budget for opgradering og nybyggeri vil være ca. DKK 1,0 mia. Når det nye hotel og konferencecenter er opført, vil Petter Anker Stordalens ejendomsselskab, Strawberry Fields, opnå en ejerandel på 47% af de to hoteller og konferencecentret, og CPH vil eje den resterende del på 53%.

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

Der er stillet sikkerhed for gæld i kreditinstitutter i CPH's ejendomme, hvilket fremgår af note 3.3.

CPH hæfter subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 57,7% af aktierne i selskabet. For yderligere information henvises til note 2.5.

CPH har ikke nogen væsentlige aftaler, hvor CPH er part, og som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med CPH ændres.

Noter - Andre noter

Note

5.5 NÆRTSTÅENDE PARTER

CPH's nærtstående parter er Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) og Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP), jf. deres kontrollerende ejerandel i CPH og associeret virksomhed (jf. note 3.4), samt bestyrelse og direktion. Se i øvrigt note 2.4 vedrørende vederlag til bestyrelse og direktion.

ATP og OTPP (via deres respektive underliggende holdingselskaber) ejer og kontrollerer i fællesskab Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), CVR-nr. 29144249. CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), CVR-nr. 33781903, som er ejet af ATP og OTPP. Frem til 19. december 2017 ejede og kontrollerede OTPP og MEIF3 i fællesskab CAD.

KAP er således det ultimative holdingselskab for CPH. KAP's koncernårsrapport, hvori CPH indgår som dattervirksomhed, kan rekvireres fra KAP hos Azets Insight A/S, Lyskær 3C, 2730 Herlev.

CAD ejer 57,7% af både aktier og stemmerettigheder i CPH.

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

Yderligere information om ATP og OTPP kan indhentes på henholdsvis www.atp.dk og www.otpp.com.

Note

5.6 KONCESSION TIL DRIFT AF LUFTHAVNE OG TAKSTREGULERING

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves særlig tilladelse fra Transports, Bygnings og Boligministeren til at drive lufthavn. Tilladelserne for lufthavnene i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), løber til 1. januar 2020, på hvilket tidspunkt de skal fornyes.

EU-Kommissionens forordning (EU) 139/2014 fastsætter krav og administrative procedurer for flyvepladser og flyvepladsoperatører. Den 22. december 2016 modtog CPH fra TBST nye certifikater iht. EU-reglerne for flyvepladserne og for CPH som flyvepladsoperatør til erstatning for de tidligere tekniske godkendelser. Certifikaterne er tidsubegrænsede.

Transports, Bygnings og Boligministeren kan fastsætte regler for de afgifter, der kan opkræves for benyttelse af offentlig flyveplads – "takstregulering".

Takstregulering for CPH var for 2017 fastsat af TBST i BL 9-15, 3. udgave af 8. marts 2011, "Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)" med tilhørende bilag 1 af 20. november 2013. I henhold til BL 9-15, 3. udgave, skal flyselskaberne og lufthavnen først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter TBST årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser (fall-back). Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er fire år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

BL 9-15, 3. udgave, 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 CPH forslag til takster for reguleringsperioden, som skal godkendes af TBST. BL 9-15, 3. udgave, indeholder forskellige regler for opgørelse af disse indtægtsrammer.

Noter - Andre noter

Note

5.6 KONCESSION TIL DRIFT AF LUFTHAVNE OG TAKSTREGULERING (fortsat)

Flyelskaberne og CPH (under tilsyn af TBST) har i perioden 1. marts – 1. september 2014 forhandlet og indgået en takstafale, der er gældende for perioden 1. april 2015 – 31. marts 2019. Takstafalen medfører, at prisen for at benytte lufthavnen følger det danske forbrugerprisindeks. Takstafalen indeholder investeringer fra CPH's side, som er med til at nedbringe flyelskabernes samlede omkostninger. Disse investeringer inkluderer en ændring af sikkerhedsområdet airside pr. 4. december 2015, så det bliver nemmere og billigere at servicere flyene, samt en sammenlægning af indenrigs- og udenrigstrafikken pr. 1. april 2015 for at styrke indenrigsproduktet og gøre operationerne mere effektive. I forbindelse med sammenlægningen af indenrigs- og udenrigstrafikken indførtes frem mod 1. april 2016 ensartede priser for indenrigs- og udenrigstrafik, dog således at CPH Go uændret bibeholder en lavere passagertakst.

Som følge af sikkerhedsmæssige krav vedr. "Explosive Trace Detection" (ETD) har CPH i overensstemmelse med takstafalen indført en ny særskilt securitytakst pr. 1. september 2015, der modsvarer CPH's omkostninger til at efterleve de nye krav. Securitytaksten udgør pr. 1. april 2017 kr. 4,30 pr. lokalafgående passager (2016: DKK 3,59) og reguleres hvert år den 1. april, så den løbende modsvarer de faktiske omkostninger for CPH.

TBST har i november 2017 udstedt BL 9-15, 4. udgave, der trådte i kraft den 1. januar 2018, og som vil være gældende for takstforhandlingerne i 2018 mellem flyelskaberne og CPH, hvor parterne skal forsøge at nå til enighed om taksterne fra 1. april 2019. BL 9-15, 4. udgave, afløser BL 9-15, 3. udgave. Opnås der ikke enighed mellem parterne, vil TBST fastsætte årlige indtægtsrammer for lufthavnen, og reguleringsperioden vil være to år. Reguleringsperioden vil være to år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne. Parterne vil kunne aftale takster for en periode på op til seks år. BL 9-15, 4. udgave, indeholder forskellige regler for opgørelse af indtægtsrammerne.

I øvrigt henvises til Lov om Københavns Lufthavne A/S, Lov om Luftfart, Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S' vedtægter samt den EU-retlige regulering, herunder forskrifter om indretning, drift, anlæg m.v.

Note

5.7 HONORARER TIL GENERALFORSAMLINGSVALGT REVISOR

DKK mio.	2017	2016
Revisionshonorar til PwC	1,2	1,4
Honorar for andre erklæringer med sikkerhed	0,4	0,2
Skatterådgivning	0,2	0,1
Andre ydelser	0,9	0,6
Revisionshonorar i alt	2,7	2,3

Honorarer for andre ydelser end lovpligtig revision af årsrapport foretaget af PricewaterhouseCoopers, statsautoriseret Revisionspartnerselskab, for CPH udgør DKK 1,5 mio. (2016: DKK 0,9 mio.) og vedrører primært revision af ikke-finansielt regnskab, regnskabsrådgivning og skatteassistance i forbindelse med hotelaktiviteten.

Noter - Andre noter

Note

5.8 EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

5.9 KAPITALFORHOLD OG EPS

Der henvises til afsnittet Aktierelateret information på side 75 i ledelsesberetningen.

DKK mio.		2017	2016
EPS =	Årets resultat	1.285,5	1.259,0
	Antal udestående aktier (1.000 stk.)	7.848	7.848
EPS = (udvandet)	Årets resultat	1.285,5	1.259,0
	Gennemsnitligt antal udestående aktier, udvandet (1.000 stk.)	7.848	7.848

Note

5.10 FINANSIELLE NØGLETALSDEFINITIONER

Afkastningsgrad	Driftsresultat i procent af gennemsnitlige operationelle aktiver
Aktivernes omsætningshastighed	Nettoomsætningen i forhold til gennemsnitlige operationelle aktiver
Cash earnings pr. aktie (CEPS)*	Årets resultat plus afskrivninger i forhold til gennemsnitligt antal aktier
Den investerede kapitals omsætningshastighed*	Nettoomsætning i forhold til den gennemsnitlige egenkapital tillagt de gennemsnitlige langfristede forpligtelser og kortfristet rentebærende gæld
EBIT-margin	Driftsresultat i procent af nettoomsætningen
EBITDA-indeks	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat i forhold til EBITDA
EBITDA-margin	Driftsresultat korrigeret for afskrivninger i procent af nettoomsætningen
Egenkapitalforrentning	Årets resultat i forhold til den gennemsnitlige egenkapital
Gearing	Nettorentebærende gæld i forhold til EBITDA
Indre værdi pr. aktie	Egenkapital ultimo i forhold til antal aktier ultimo
NOPAT-margin*	Årets resultat, korrigeret for nettofinansieringsomkostninger efter skat samt årets ændring i udskudt skat, i forhold til nettoomsætningen
Payout ratio	Udbytte i forhold til årets resultat
Resultat pr. aktie (EPS)	Årets resultat i forhold til gennemsnitligt antal aktier
ROCE*	EBIT i forhold til den gennemsnitlige egenkapital tillagt de gennemsnitlige langfristede forpligtelser og kortfristet rentebærende gæld
Soliditetsgrad	Egenkapital ultimo i procent af samlede passiver ultimo

Nøgletalsdefinitionerne er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2015 bortset fra de med * markerede, der ikke er defineret heri.

KONSOLIDERET IKKE-FINANSIELT REGNSKAB

(SUPPLERENDE INFORMATION
– IKKE REVIDERET)

Sociale resultater	129
Miljømæssige resultater	130
Markedsposition resultater	131
Noter til det ikke-finansielle regnskab	133

Sociale resultater, 1. januar – 31. december

Note

		Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sikkerhed						
2	Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for flyskader	0,00	0,11	0,08
3	Andel egenindberetninger til CPH	%	97	95	96	97
4	Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for birdstrikes	1,31	1,24	1,37
Arbejdsmiljø						
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,6	8,7	13,0
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	18,3	10,8	N/A
5	Sygefraværsprocent	%	4,4	4,6	5,1	4,9
Attraktiv arbejdsplads						
6	Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	83	81	81
7	Grad af mangfoldighed	opnået/ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og aldersgruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	N/A	N/A

Læs mere om initiativerne på side 38-47.

Miljømæssige resultater, 1. januar – 31. december

Note

		Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
CO₂						
8	Øge andel af vedvarende energi	%	Mindst 10	0,23	0,22	0,24
8	Vedligeholde ACA-akkreditering på minimum niveau 3 "Optimering"	niveau	Niveau 3	Opnået	Opnået	Opnået
8	CO ₂ pr. passager	kg CO ₂ pr. passager	Maks. 0,75	1,00	1,01	1,10
Luftkvalitet						
9	Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG	%	90	57	55	57
Ressourcer						
10	Øge genanvendelsesprocenten for affald fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH	%	Mindst 60	28	25	14

Læs mere om initiativerne på side 48-58.

Markedsposition-resultater, 1. januar – 31. december

Note

		Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
International tilgængelighed						
11	Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI)	indeks	9.928	8.613	8.289	8.022
12	Årlige long-haul-afgange fra CPH	antal	10.000	7.928	7.919	7.575
13	Point-to-point connectivity	antal	131	119	110	105
Sammenhængskraft						
14	Graden af hvor attraktivt det er at flyve indenrigs	%	48	42	N/A	N/A
15	Antal indenrigsrejsende	antal	1.834.000	1.611.369	1.710.868	1.612.884
16	ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed	%	85	86	84	80

Læs mere om initiativerne på side 59-64.

Roskilde Lufthavn, 1. januar – 31. december

Note

		Enhed	2017	2016	2015
17	Roskilde Lufthavn				
	CO ₂ -udledning, scope 1 + 2	ton	511	532	528
	Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	841	906	935
	Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	728	728	704
	Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	26,8	-	-

Læs mere om initiativerne på side 65-66.

Noter til det ikke-finansielle regnskab

Note	
1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis. 134
	MENNESKER
	Sikkerhed
2	Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer . . 136
3	Andel egenindberetninger til CPH 137
4	Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer 138
	Arbejds miljø
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH 139
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser 139
5	Sygefraværspersent 139
	Attraktiv arbejdsplads
6	Medarbejdertilfredshed 140
7	Grad af mangfoldighed 141
	MILJØ
	CO₂
8	Øge andel af vedvarende energi 143
8	Vedligeholde ACA-akkreditering på minimum niveau 3 "Optimering" 143
8	CO ₂ pr. passager 143
	Luftkvalitet
9	Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG 145
	Ressourcer
10	Øge genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH) 146
	MARKEDSPOSITION
	International tilgængelighed
11	Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI) 147
12	Årlige long-haul-afgange fra CPH 148
13	Point-to-point connectivity. 149
	Sammenhængskraft
14	Graden af hvor attraktivt det er at flyve indenrigs 150
15	Antal indenrigsrejsende 151
16	ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed 152
	ROSKILDE
17	Roskilde Lufthavn. 153

Note

1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Grundlag for regnskabsaflæggelse for det ikke-finansielle regnskab

Det ikke-finansielle regnskab udarbejdes i overensstemmelse med § 99a og § 99b i årsregnskabsloven. I henhold til § 99a er CPH forpligtet til at redegøre for virksomhedens politikker samt rapportere om aktiviteter og opnåede resultater inden for sit arbejde med samfundsansvar.

I henhold til § 99b skal CPH redegøre for virksomhedens mål og politikker, der med tiden skal sikre øget mangfoldighed i relation til kønsfordeling på ledelses- og bestyrelsesniveau. Læs CPH's CR-politik på www.cph.dk/crpolitik, og læs om årets vigtigste resultater i afsnittet Performance på side 25-34. For yderligere oplysninger se noterne på de følgende sider, hvor status på relevante KPI-nøgletal og indikatorer vises. Ovenstående henvisninger sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør CPH's redegørelse for samfundsansvar, jf. årsregnskabslovens §§ 99a-b.

CPH har siden 2011 støttet FN Global Compacts ti principper om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorruption. Som underskriver af Global Compact rapporterer CPH om aktiviteter foretaget for at indarbejde de ti principper i strategi, drift og virksomhedskultur. Som en del af denne indsats arbejder CPH også med at formidle de ti principper blandt leverandører og samarbejdspartnere. Se tabellen på side 15 for flere detaljer om CPH's arbejde med at implementere de ti principper. I 2017 havde CPH også fokus på FN's Verdensmål for bæredygtig udvikling (SDG). Som led i sin opdaterede CR-strategi indledte CPH en proces, der skal afklare, hvilke af de 17 SDG'er og 169 delmål virksomheden skal udvælge som fremtidige fokusområder, og hvilke mål det vil give mening og tilføre værdi for CPH at beskæftige sig med fremover. CPH forventer at færdiggøre den indledende fase af denne analyse i løbet af første halvår af 2018.

Væsentlighed

Det er CPH's ansvar at sikre, at der rapporteres om de områder, der er relevante for CPH's interessenter, og som har væsentlig betydning for vores forretning nu og i fremtiden.

I 2014 integrerede CPH sin finansielle og ikke-finansielle rapportering. Med henblik på at afspejle CPH's målrettede CR-tilgang og inkorporere målene endnu mere i forretningsstrategien gennemførte CPH i 2017 en komplet omorganisering af de mål, som fremmer arbejdet med at drive og udvikle Københavns Lufthavn på en ansvarlig måde og opnå resultater.

I 2016 gennemførte vi en væsentlighedsanalyse blandt CPH's vigtigste interessenter, som kortlagde de væsentligste CR-risici og -muligheder set fra interessenternes perspektiv.

I 2017 har analysens resultater dannet baggrund for CPH's opdaterede CR-strategi, hvor CPH har fastholdt de tre strategiske fokusområder, Mennesker, Miljø og Markedesposition, og udvalgt 11 prioritetsområder for de kommende år. Analysen fra 2016 har således i væsentlig grad været med til at formulere og udvikle den nye CR-strategi, ligesom den har givet input til valg af indhold og data i nærværende koncernårsrapport.

Valg af data, der indgår i den ikke-finansielle rapportering, er foretaget med udgangspunkt i lovkrav samt ledelsens årlige evaluering af, hvad der skønnes væsentligt at rapportere til CPH's interessenter. Både kort- og langsigtet værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på en evaluering af sidste års integrerede koncernårsrapport, Facts & Figures 2016, væsentlighedsvurdering samt input og kommentarer fra relevante interessenter og ejerkredsen.

(Fortsættes)

Note**1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS** (fortsat)

Der anvendes de samme måle- og opgørelsesmetoder i alle CPH's rapporterende sites og selskaber. Data og informationer registreres løbende på basis af rapportering fra de enkelte områder og funktioner i lufthavnene og baserer sig i al væsentlighed på eksternt dokumenterede registreringer, interne registreringer, beregninger og i mindre omfang estimer. Den nærmere opgørelsesmetode er for hver KPI anført i regnskabspraksis i den tilhørende note. Historiske data justeres kun, hvis ændringen udgør mere end 2% af det konsoliderede tal, og i så fald med angivelse af årsag i en note.

Ændringer i forhold til 2016

I 2017 har CPH opdateret sin CR-strategi. Som følge af arbejdet med at integrere og knytte forretningsstrategien og CR-strategien sammen er KPI'er, indikatorer og format ændret i forbindelse med årsrapporten 2017. Alle noter er redefineret, således at de stadigvæk følger de tre områder Mennesker, Miljø og Markedsposition, men er inddelt i de 11 udvalgte emner. Ikke alle emner var klar til at blive målt og rapporteret på i 2017 og indgår derfor ikke i noter. Der skal bl.a. gennemføres nulpunktsanalyser inden for en række områder med henblik på at opnå flere data.

Sammenlignet med 2016 er bl.a. følgende KPI'er udeladt i 2017. Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, Punktlighed, Øvrige sociale og etiske indikatorer og Drikkevand.

I stedet har vi bl.a. inkluderet følgende nye KPI'er i år: International tilgængelighed og Sammenhængskraft. Se side 35-66 i ledelsesberetningen for flere oplysninger om KPI'er.

Afgrænsning

Koncernårsrapporten 2017 udgør CPH's lovpligtige årsrapportering og henvender sig primært til professionelle interessenter. For øvrig information om CPH's arbejde med samfundsansvar henvises til hjemmesiden www.cph.dk.

Koncernårsrapporten 2017 repræsenterer CPH's Communication on Progress (COP-rapport) til FN Global Compact.

Principper for konsolidering

I årsrapporten rapporteres for hele koncernen, hvad angår ikke-finansielle data og oplysninger. Selskaber medtages eller tages ud af rapporteringen fra den dato, hvor selskabet hhv. er og ikke er under CPH's kontrol.



Noter - Mennesker

Note

2 ANTAL FLYSKADER, HVOR CPH ER MEDVIRKENDE FAKTOR, PR. 10.000 OPERATIONER

Regnskabspraksis

Flyskader defineres som alle typer skader på fly, hvor CPH's udstyr eller ansatte er medvirkende årsag. Denne KPI opgøres som antal flyskader pr. 10.000 operationer.

Kilder er pilot-/luftfartsselskabsrapporter, handlingselskabsrapporter, sikkerhedsrapporter og direkte informationer fra personer, der er involveret i hændelser. Indrapporterede hændelser af de involverede personer opgøres som de indberetningspligtige hændelser, der er indberettet af de personer, der er involveret i den konkrete hændelse.



SIKKERHED

Vores mål er fortsat at være en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Vi arbejder hver dag proaktivt og systematisk for, at vores passagerer fortsat skal føle sig sikre og trygge på deres rejse.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sikkerhed, KPI					
Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for flyskader*	0,00	0,11	0,08

De typiske flyskader, hvor CPH kunne være en medvirkende faktor, er forårsaget af CPH's infrastruktur eller udstyr eller færdsel af CPH's personale på airside. Eksempelvis har der været nogle tekniske udfordringer med passagerbroer i tidligere år. I løbet af de seneste par år har CPH lagt meget fokus på vedligehold af broer. På trods af dette var der et par tæt-på-hændelser med broer, men til alt held medførte de ikke nogen reel flyskade.

I de seneste par år har CPH været igennem en certificeringsproces i henhold til EU-lovgivning, hvor der er stillet en række strenge krav til design og vedligehold af lufthavnens infrastruktur og udstyr såvel som til lufthavnens operationelle præstationer, herunder kompetencekrav til lufthavnens personale. Overholdelse af disse krav har også bidraget til en generel forbedring af flyvesikkerheden fra CPH's side.

* Målet for 2023 forventes at blive endeligt godkendt i 1. kvartal 2018 af CPH Safety Board.



Noter - Mennesker

Note

3 ANDEL EGENINDBERETNINGER TIL CPH

Regnskabspraksis

Målet er baseret på, hvorvidt hændelser, der involverer flyvesikkerhed, og som falder ind under egenindberetningspligten, rent faktisk indberettes af de involverede personer.

Egenindberetninger sammenholdes med information fra andre kilder, herunder pilotrapporter, marshallrapporter, sikkerhedsrapporter, flyvelederrapporter og observationer. Hvis sikkerhedshændelser, der involverer flyvesikkerhed, er kommet til CPH SCM's kendskab gennem sidstnævnte kilder, og der ikke foreligger egenindberetning, trækker det ned i resultatet.

Andel egenindberetninger måles i procent af alle indrapporterede hændelser af de involverede personer.

Kun de tre følgende typer sikkerhedshændelser betragtes af CPH SCM som egenindberetningspligtige:

- a) Indtrængning på bane uden tilladelse
- b) Flyskade
- c) Kørsel foran/bag om fly i bevægelse

Egenindberetningspligten gælder kun for ansatte i CPH, Naviair, handlingselskaber og flyselskaber, der opererer i lufthavnen.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sikkerhed, KPI					
Andel egenindberetninger til CPH	%	97	95	96	97

Tallet ligger stadigvæk ret højt. Det lille fald betragtes ikke som en betydelig negativ tendens.



SIKKERHED

Vores mål er fortsat at være en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Vi arbejder hver dag proaktivt og systematisk for, at vores passagerer fortsat skal føle sig sikre og trygge på deres rejse.



Noter - Mennesker

Note

4 ANTAL HIGH-RISK BIRDSTRIKES PR. 10.000 OPERATIONER

Regnskabspraksis

Birdstrikes opgøres som antallet af high-risk kollisionsfugle pr. 10.000 operationer.

Kollisionsfugle registreres, når

- Birdstrike er rapporteret af pilot
- Kollisionsfugle er fundet af lufthavnens fuglejæger
- Arten er bestemt af FOV-konsulent eller via DNA-test

I birdstrikes indgår kun antallet af artsbestemte kollisionsfugle klassificeret som rød eller orange risiko. Konkrete birdstrikes, hvor DNA ikke bliver fundet, eller kollisionsfugl ikke indsamlet, medtages ikke i rapporten.

Kollisionsfugle klassificeres og artsbestemmes som rød og orange risiko efter indsamling af lufthavnens fuglejæger, jf. CPH's Fugle- og Vildtkonsulents "Acquired management action"-tabel udarbejdet i forbindelse med den årlige Risk Assessment Matrix for CPH.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sikkerhed, KPI					
Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for birdstrikes	1,31	1,24	1,37

Det udsving, der ses i værdierne for den seneste årrække, kan tilskrives naturlig variation, da der er adskillige ukontrollerbare faktorer (f.eks. klima), som påvirker fugles adfærd og altså indirekte antallet af kollisioner med fugle.



SIKKERHED

Vores mål er fortsat at være en af de bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed. Vi arbejder hver dag proaktivt og systematisk for, at vores passagerer fortsat skal føle sig sikre og trygge på deres rejse.



Noter - Mennesker

Note

5 ARBEJDSMILJØ

Regnskabspraksis

Antallet af arbejdsulykker er opgjort som antallet af arbejdsulykker i det pågældende år, der har medført en eller flere dages fravær ud over dagen for tilskadekomst. Arbejdsulykkesfrekvensen er opgjort som antal arbejdsulykker med fravær pr. 1 million præsterede arbejdstimer. Præsteret tid opgøres som planlagte arbejdstimer (normtimer) fratrukket planlagt frihed. Planlagt frihed er defineret som ferie med og uden løn, feriefri og ekstra fridage samt øvrige kompensationsdage. For funktionærer tager CPH fortsat udgangspunkt i en normårsberegning.

Antallet af arbejdsulykker på CPH's byggepladser, hvor der er pligt om bygherrekoordinering af arbejdsmiljøindsatsen, er opgjort som antallet af arbejdsulykker i det pågældende år, der har medført en eller flere dages fravær ud over dagen for tilskadekomst. Arbejdsulykkesfrekvensen er opgjort som antal arbejdsulykker med fravær pr. 1 million præsterede arbejdstimer.

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPH's personalesystemer.



ARBEJDSMILJØ

Vi ved, at et sikkert og sundt arbejdsmiljø betaler sig og skaber arbejdsglæde og kvalitet. Derfor arbejder vi dedikeret og innovativt med at dele viden og sikre trivsel – hver dag.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Arbejdsmiljø, KPI					
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,6	8,7	13,0
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	18,3	10,8	-
Sygefraværspcent	%	4,4	4,6	5,1	4,9
Indikatorer					
Sygefravær i forbindelse med arbejdsulykker	%		0,1	0,1	0,2
Arbejdsulykker med fravær	antal		30	33	47
Helbredsundersøgelser	antal		366	365	340
Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal		143	766	792

Arbejdsulykker på byggepladser er steget. Årsagen til dette er en større portefølje samt større kompleksitet i byggeriet. Registreringen af arbejdsulykker på byggepladser startede i 2016, og det har taget tid at få alle entreprenører til at indberette arbejdsulykker til CPH.

Fysioterapeutiske behandlinger: Antallet af behandlinger er faldet i 2017, fordi der ikke har været tilbudt behandlinger i perioden fra januar til august 2017. I denne periode har CPH henvist medarbejdere til sundhedsordningen.



Noter - Mennesker

Note

6 MEDARBEJDERTILFREDSHED

Regnskabspraksis

I CPH's årlige engagementsundersøgelse opfordres samtlige medarbejdere til at svare på en række udsagn om udvikling, kommunikation og samarbejde, kultur og værdier, psykisk arbejdsmiljø samt strategi. Undersøgelsen blev i 2017 gennemført i september til oktober. Scoren for trivselsindekset er et gennemsnit for en række udsagn, der går direkte på medarbejdertilfredshed, motivation, individuel trivsel og gruppesamarbejde.

Alle fastansatte medarbejdere, inkl. faste vikarer, i CPH pr. 1. juni 2017 kunne deltage i undersøgelsen, som de fik tilsendt pr. mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere.



ATTRAKTIV ARBEJDSPLADS

Vi arbejder i alle dele af vores virksomhed på at fastholde et højt engagement og fortsat være en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads, hvor alle medarbejdere kan udvikle og udnytte deres potentiale.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Attraktiv arbejdsplads, KPI					
Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	83	81	81
Indikatorer					
Besvarelsesprocent	%		93	89	92

Vores fokus på både ledelsesudvikling og på at skabe et sundt fysisk og psykisk arbejdsmiljø har båret frugt og bidrager til både et højt ledelsesindeks og et højt engagementsindeks. Derudover har både ledere og tillidsrepræsentanter gjort en kæmpe indsats for at motivere alle medarbejdere til at besvare engagementsmålingen, ligesom muligheden for at besvare spørgeskemaet på mobiltelefon har medført en meget høj besvarelsesprocent.



Noter - Mennesker

Note

7 GRAD AF MANGFOLDIGHED

Regnskabspraksis

CPH mener, at en mangfoldig arbejdsstyrke er vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst og strategiske retning. Derfor lancerede CPH en ny mangfoldigheds- og inklusionsstrategi i 2016, hvor CPH beskriver, hvordan vi ønsker at fokusere på tre fokusområder: køn, alder og multikultur. Mangfoldigheds- og inklusionsstrategien definerer, hvordan CPH ønsker at arbejde med mangfoldighed og inklusion i de kommende år.

Oplysninger om medarbejdere såsom alder og køn er generelt baseret på registreringer i CPH's personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til den ansatte ophører.



ATTRAKTIV ARBEJDSPLADS

Vi arbejder i alle dele af vores virksomhed på at fastholde et højt engagement og fortsat være en inkluderende og mangfoldig arbejdsplads, hvor alle medarbejdere kan udvikle og udnytte deres potentiale.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Attraktiv arbejdsplads, KPI					
Grad af mangfoldighed	opnået/ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og aldersgruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	N/A	N/A
Indikatorer					
Samlet antal medarbejdere	FTE*		2.431	2.334	2.260
Samlet antal medarbejdere	individer		2.573	2.498	2.394
Gennemsnitligt antal medarbejdere	antal		2.573	2.478	2.384
Kvinder i medarbejderstab	%		35	35	34
Mænd i medarbejderstab	%		65	65	66
Kvinder i ledelsen	%		30	30	28
Mænd i ledelsen	%		70	70	72
Kvinder i bestyrelsen (generalforsamlingsvalgte)	%		33	17	17
Mænd i bestyrelsen	%		67	83	83

(Fortsættes)



Noter - Mennesker

Note

7 GRAD AF MANGFOLDIGHED (fortsat)

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Nyansatte, kvinder	antal		169	174	157
Nyansatte, mænd	antal		217	238	190
Nyansatte, 0-25 år	antal		67	67	62
Nyansatte, 26-35 år	antal		103	126	98
Nyansatte, 36-49 år	antal		153	158	137
Nyansatte, 50-99 år	antal		63	61	50
Gennemsnitsalder	år		45	45	45
+50 år	%		36	34	33
Medarbejdere, 0-25 år	antal		97	94	83
Medarbejdere, 26-35 år	antal		365	349	313
Medarbejdere, 36-49 år	antal		1.177	1.198	1.213
Medarbejdere, 50-99 år	antal		934	857	785
Ledere, 0-25 år	antal		-	-	-
Ledere, 26-35 år	antal		12	17	15
Ledere, 36-49 år	antal		123	128	133
Ledere, 50-99 år	antal		76	77	78

Antallet af kvindelige nyansatte ligger stabilt på knap 44%, hvilket betyder, at kønsfordelingen i den samlede medarbejderstab under ledelsesniveau ligger stabilt på 35% kvinder og 65% mænd. Antallet af nyansatte over 50 år er stigende, hvilket betyder, at andelen af medarbejdere over 50 år er steget med 2 procentpoint fra 2016 til 2017. Dette afspejles også i aldersfordelingen af ledere, idet gruppen af 50+ er steget jævnt fra 34,5% i 2016 til 36,0% i 2017.

* FTE = Fuldtidsansatte.



Noter - Miljø

Note

8 CO₂

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO₂ (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, fjernvarme, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer er oplyst af HOFOR, hvad angår fjernvarme, og af Energinet.dk, for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO₂-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el, naturgas og fjernvarme anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret. CO₂ per passager er beregnet ud fra Scope 1 og scope 2 CO₂ udledninger

Opgørelsen af andre relevante indirekte CO₂-udledninger (scope 3) er baseret på målinger, trafiktællinger, spørgeskemaundersøgelser, nøgletal og antagelser. Ud fra en væsentlighedsbetragtning er der for de mindste kilder primært anvendt antagelser. Opgørelsen er afgrænset til øen Amager og for flyenes vedkommende aktivitet under 3.000 fod. Den er ligeledes afgrænset til kilder i form af forsyning og transport.

Andelen af vedvarende energi opgøres som andelen af el produceret på solcelleanlæg placeret i CPH i forhold til CPH's samlede elforbrug det pågældende år.

CPH opnåede i juni 2014 ACA-klimacertificeringen på niveau 3, "Optimering", hos den internationale luftfartsorganisation ACI (Airports Council International). ACA står for Airport Carbon Accreditation, og niveauet "Optimering" er det højest opnåelige niveau uden køb af CO₂-kvoter eller lignende. En akkreditering på dette niveau kræver, at en lufthavn opgør sin CO₂-udledning og fastsætter erklærede mål for reduktionen heraf. Derudover kræver "Optimering", at lufthavnen arbejder med tredjepartsengagement i lufthavnens samlede CO₂-opgørelse. Årseffekten af energieffektiviserende tiltag opgøres. Den årlige energibesparelse beregnes i MWh og fordeles på henholdsvis el- og varmebesparelse (naturgas og fjernvarme). Besparelserne beregnes/attesteres af eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct"



CO₂

Vores langsigtede mål er at være CO₂-neutrale. Som en lufthavn i vækst er vores holdning, at vi har et særligt ansvar for at nedbringe vores CO₂-udledning. At mindske vores klimapåvirkning er en vigtig og integreret del af vores handlinger, og vi arbejder dagligt på innovative løsninger, der optimerer vores energiforbrug.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
CO₂, KPI					
Øge andel af vedvarende energi	%	Min. 10	0,23	0,22	0,24
Vedligeholde ACA-akkreditering på minimum niveau 3 "Optimering"	niveau	Niveau 3	Opnået	Opnået	Opnået
CO ₂ pr. passager	kg CO ₂ pr. passager	Maks. 0,75	1,00	1,01	1,10
Indikatorer					
Samlede energibesparelser	MWh		6.850	4.588	5.275
El	MWh		893	1.597	2.563
Varme, herunder naturgas	MWh		5.957	2.991	2.712

(Fortsættes)



Noter - Miljø

Note**8 CO₂ (fortsat)**

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Direkte energiforbrug, scope 1	MWh		12.517	13.574	18.081
Benzin	m ³		11	11	10
Diesel	m ³		699	731	733
Naturgaskøb	m ³		1.097.773	1.057.046	971.369
Naturgasforbrug	m ³		482.531	462.042	427.856
Naturgas til køretøjer	m ³		15.231	6.151	4.572
Fyringsolie	m ³		-	107	-
Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh		69.793	78.883	77.704
Køb af el	MWh		99.907	98.595	94.609
Elforbrug	MWh		50.547	53.175	52.340
Vedvarende energi produceret	MWh		114	116	123
Fjernvarmekøb	GJ		188.091	217.773	209.266
Fjernvarmeforbrug	GJ		69.287	92.968	91.753
Samlet CO ₂ -udledning, scope 1 + 2	ton		27.726	29.638	29.082
Scope 1	ton		3.000	3.297	2.937
• Diesel/benzin	ton		1.882	1.966	1.970
• Fyringsolie			-	283	-
• Naturgas (varme og køretøjer)	ton		1.118	1.048	967
Scope 2	ton		24.726	26.341	26.145
• El og fjernvarme	ton		24.726	26.341	26.145
Samlet CO ₂ -udledning, scope 3	ton		341.318	353.524	324.779
El, fjernvarme og naturgas	ton		26.847	25.096	23.597
Emissioner fra fly	ton		270.956	281.042	258.651
Oplandstrafik	ton		37.349	39.873	35.593
Airside-trafik	ton		6.166	7.513	6.938

Energibesparelser er større end i 2016 pga. færdiggørelsen af store varmepumper.

Andelen af vedvarende energi forventes at være på niveau med sidste år. Der er planlagt nye initativer i 2018, der skal hæve andelen.

Generelt er CPH's energiforbrug og CO₂-udledning faldet, primært pga. ændring fra en managementkontrakt med Hilton til en minimumbaseret lejeaftale med Nordic Choice Hotels i 2. kvartal.



Noter - Miljø

Note

9 LUFTKVALITET

Regnskabspraksis

UGG (Ultra Grønt Grej): En gang årligt anmodes alle selskaber, der har køretøjer på lufthavnens areal (og dermed udstyret med bilpas), om en selvrapportering gældende for året med skæringspunkt ved årsskiftet. Der skal udarbejdes en liste over køretøjer, der anvendes, med angivelse af: grejtype, fabrikat, årgang, drivmiddel (samt angivelse af, om der er monteret partikelfilter for dieselskøretøjer) og egen vurdering af, om køretøjet lever op til UGG-definitionen. Det er alene grej, som opereres på lufthavnens område og det inkluderer ikke person- og varebiler på under 3.500 kg, som er ejet af selskaberne. Derudover udføres der stikprøvekontrol af nye køretøjer, eller ved mistanke om fejl. Selskabernes opgørelse overføres til et samlet regneark, hvor den samlede opgørelse fremgår. Selskabernes individuelle lister samt den samlede opgørelse er fortrolige og opbevares hos CPH. På baggrund af den samlede opgørelse udarbejdes der en ikke fortrolig "Grønt grej %", som dækker over alle selvrapporterede køretøjer.



LUFTKVALITET

Det er vigtigt for os, at luftkvaliteten er så god som muligt, både nu og i fremtiden. Vi arbejder hele tiden på nye, smarte løsninger til at minimere forbruget af fossile brændstoffer i lufthavnen.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Luftkvalitet, KPI					
Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG	%	90	57	55	57

UGG: Der har været en ændring på 2 procentpoint i forhold til opgørelsen for 2016.



Noter - Miljø

Note

10 RESSOURCER

Regnskabspraksis

Mængden af affald opgøres på baggrund af årsopgørelser fra de benyttede modtagere.

**RESSOURCER**

Vi vil udvikle vores lufthavn ansvarligt med respekt for klodens begrænsede ressourcer. Vi arbejder på at gennemføre den cirkulære tankegang i den daglige drift og løbende udbygning af lufthavnen for at skabe de bedste bæredygtige løsninger for fremtiden.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Ressourcer, KPI					
Øge genanvendelsesprocenten for affald fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH.	%	Min. 60	28	25	14
Indikatorer					
Genanvendelse	ton		1.354	2.111	628
Anden nyttiggørelse	ton		3.225	3.314	3.481
Bortskaffelse	ton		308	243	279
Samlet affaldsmængde	ton		4.887	4.768	4.388

Mængden af affald til genanvendelse er steget 12%, mens den samlede mængde affald er steget 2,5%, særligt har initiativerne omkring shopping center og vareindlevering slået fuldt igennem i 2017.



Noter - Markedsposition

Note

11 FREMGANG I AIRPORT CONNECTIVITY INDEX (ACI)

Regnskabspraksis

Airport Connectivity Index (ACI) opgøres på baggrund af data, som modtages fra ACI Europe, som er en sammenslutning af europæiske lufthavne. ACI Europe offentliggør en rapport i juni, Airport Industry Connectivity Report, som viser antallet af direkte og indirekte forbindelser. Direkte forbindelser opgøres som antallet af direkte forbindelser fra CPH til alle andre destinationer. Indirekte forbindelser opgøres som antallet af forbindelser med et ekstra stop i en anden lufthavn, kvalitetsjusteret i form af ekstra flyvetid og ventetid.

INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED

Vi fortsætter målrettet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden for at skabe endnu flere vækstmuligheder. Vi involverer os engageret i at skabe fordele i verdensklasse – for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turismen.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
International tilgængelighed, KPI					
Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI)	indeks	9.928	8.613	8.289	8.022
Indikatorer					
Direkte destinationer	antal		2.615	2.596	2.492
Indirekte destinationer	antal		5.998	5.692	5.695

I 2017 steg sammenhængsindekset 4% – fordelt på 1% på direkte og 5% på indirekte sammenhængskraft. Dermed har der været en mindre stigning på bare 1% i den direkte sammenhængskraft fra 2016 til 2017, hvilket afspejler nedgangen i tilbudte sæder (-1,4%) modsvaret af flere direkte ruter (hhv. 159 og 168 i 2016 og 2017). Den mindre stigning i den direkte sammenhængskraft i 2017 skal også sammenholdes med den meget store stigning på 4%, der fandt sted fra 2015 til 2016. Væksten i indirekte sammenhængskraft skyldes bedre forbindelser fra de sekundære knudepunkter, hvor passagerer fra CPH kan transferere.



Noter - Markedsposition

Note

12 ÅRLIGE LONG-HAUL-AFGANGE FRA CPH

Regnskabspraksis

Long-haul-afgange opgøres med udgangspunkt i data fra CPH's trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter/afgange) registreres. I long-haul-definitionen indgår alle destinationer uden for Europa, inklusive Grønland og eksklusive Tyrkiet og Rusland. Long-haul opgøres som antallet af afgange fra CPH til de respektive destinationer, som defineres som en rute, som beflyves minimum otte gange årligt i minimum otte sammenhængende uger.



INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED

Vi fortsætter målrettet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden for at skabe endnu flere vækstmuligheder. Vi involverer os engageret i at skabe fordele i verdensklasse – for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turismen.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
International tilgængelighed, KPI					
Årlige long-haul-afgange fra CPH	antal	10.000	7.928	7.919	7.575

Long-haul-afgange: I 2017 så vi en relativt flad udvikling i antallet af long-haul-afgange med en stigning på bare ni afgange til i alt 7.928 totalt. Det dækker over en pæn vækst i antallet af long-haul-passagerflyvninger, mens antallet af rene cargoflyvninger faldt, specielt for Emirates Cargo og Singapore Airlines Cargo.



Noter - Markedsposition

Note

13 POINT-TO-POINT CONNECTIVITY

Regnskabspraksis

Point-to-point destinationer opgøres med udgangspunkt i data fra CPH's trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter/landinger) registreres. En point-to-point destination defineres som en rute, som beflyves minimum otte gange årligt i minimum otte sammenhængende uger. En point-to-point rute defineres som en direkte forbindelse uden mellemlanding. Point-to-point afgang defineres som antallet af afgang fra CPH til de respektive destinationer. Kun destinationer i Europa og Færøerne medtages.



INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED

Vi fortsætter målrettet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden for at skabe endnu flere vækstmuligheder. Vi involverer os engageret i at skabe fordele i verdensklasse – for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turismen.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
International tilgængelighed, KPI					
Point-to-point connectivity	antal	131	119	110	105

Point-to-point connectivity: Antallet af direkte short-haul point-to-point ruter fra CPH steg fra 110 til i alt 119. Short-haul er defineret som det kontinentale Europa, inklusive hele Tyrkiet og De Kanariske Øer. Det dækker over tre lukkede ruter til Marseille, Bremen og Gazipaza. Til gengæld blev hele 12 nye ruter åbnet med afgang til Zadar, Biarritz, Lefkas, Torino, Pescara, Ponta Delgada, Fuerteventura, Santa Cruz La Palma, Valencia, Ankara, London Stansted samt Kiev.

Noter - Markedsposition

Note

14 GRADEN AF HVOR ATTRAKTIVT DET ER AT FLYVE INDENRIGS

Regnskabspraksis

Attraktivitet ved at flyve indenrigs frem for andre former for transport opgøres på baggrund af en Brand Equity-nulpunktsanalyse foretaget af Kantar Millwardbrown. I analysen indgår syv danske lufthavne: København, Sønderborg, Billund, Midtjylland, Aarhus, Aalborg og Bornholm. Der er tale om en nulpunktsanalyse det første år, derefter blot opfølgende analyser.



SAMMENHÆNGSKRAFT

Det er vigtigt for os at skabe værdi for samfundet; derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i at binde Danmark endnu bedre sammen. Med stærke produkter og effektive løsninger ønsker vi også i fremtiden at give gode rejseoplevelser og bidrage til at styrke vækst og sammenhængskraft i Danmark.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sammenhængskraft, KPI					
Graden af hvor attraktivt det er at flyve indenrigs	%	48	42	N/A	N/A

Nulpunktsanalysen i 2017 er som forventet, men ligger også flot i forhold til vores forventning. CPH forventer bestemt, at den stiger, bl.a. grundet lavere takster på indenrigsruter i 2018 samt indsats og markedsføringskampagner for indenrigsflyvning.



Noter - Markedsposition

Note

15 ANTAL INDENRIGSREJSENDE

Regnskabspraksis

Indenrigsrejsende opgøres på baggrund af data fra CPH's trafikstatistiksystem. Den lovpligtige registrering af antallet passagerer er opgjort af handlingsselskaberne på vegne af flyselskaberne og omfatter passagerer i transit eller afrejst fra Københavns Lufthavn. Antallet af indenrigsrejsende er opgjort baseret på universel tid. I indenrigsrejsende indgår både ankommende, transfererende og afgående passagerer.



SAMMENHÆNGSKRAFT

Det er vigtigt for os at skabe værdi for samfundet; derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i at binde Danmark endnu bedre sammen. Med stærke produkter og effektive løsninger ønsker vi også i fremtiden at give gode rejseoplevelser og bidrage til at styrke vækst og sammenhængskraft i Danmark.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sammenhængskraft, KPI					
Antal indenrigsrejsende (både afgående og ankommende)	antal	1.834.000	1.611.369	1.710.868	1.612.884

Helt overordnet er trafikken faldet på stort set samtlige indenrigsdestinationer, og der har ligeledes været et fald i trafikken blandt de største operatører på nær Air Alsie.

Faldet på indenrigsdestinationer skyldes primært et fald på Billund på 25% som følge af et fald i sædekapaleteten på 21%. Derudover er trafikken til Karup faldet 6%, hvilket primært skyldes et fald i belægningsprocenten for Danish Air Transport. Tilsvarende er trafikken til Rønne faldet 6% som følge af faldende belægningsprocent hos Danish Air Transport.



Noter - Markedsposition

Note

16 ASQ-MÅLING AF INDENRIGSREJSENDES TILFREDSHED

Regnskabspraksis

Tilfredsheden i ASQ måles gennem interviews i lufthavnen ved hjælp af papirspørgeskemaer, som passagererne selv udfylder i gaten lige inden afgang. Indenrigsrejsendes tilfredshed måles som andelen af rejsende, som vurderer CPH som "5-Excellent" og "4-Very Good" på en skala på 1-5. Spørgeskemaerne uddeles og indsamles af analysebureauet Epinion.

Interviewene planlægges repræsentativt ift. flyselskaber/destinationer, og hvert kvartal modtager CPH en prøveplan fra ACI's internationale bureau, TNS, baseret på planlagte flysæder fra OAG Direct Flights Data. Samlet set gennemføres ca. 3.000 interviews med afgangende passagerer. Heraf er ca. 6% med indenrigspassagerer svarende til ca. 200 interviews årligt.

Der foreligger grundige vejledninger for ASQ-setup, som CPH skal leve op til, før resultaterne godkendes af ACI.



SAMMENHÆNGSKRAFT

Det er vigtigt for os at skabe værdi for samfundet; derfor investerer vi ansvarligt og langsigtet i at binde Danmark endnu bedre sammen. Med stærke produkter og effektive løsninger ønsker vi også i fremtiden at give gode rejseoplevelser og bidrage til at styrke vækst og sammenhængskraft i Danmark.

	Enhed	2023-mål	2017	2016	2015
Sammenhængskraft, KPI					
ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed	%	85	86	84	80

CPH har siden sammenlægningen af indenrigs- og udenrigstrafikken i 2. kvartal 2015 set en generelt positiv udvikling i tilfredsheden med indenrigsproduktet som konsekvens af et mere kompakt produkt, der letter transferforbindelser og giver bedre adgang til offentlig transport. For at sikre et stærkt indenrigsprodukt har CPH haft særligt fokus på at forbedre securityoplevelsen, da dette bl.a. har været et stort ønske blandt indenrigspendlere. Målet har været at sikre de rejsende effektiv og pålidelig adgang til deres fly. I 1. kvartal 2016 lancerede CPH en indenrigspakke, som bl.a. tilførte ekstra ressourcer til Security i form af flere medarbejdere, og siden 4. kvartal 2016 har indenrigsrejsende haft fast adgang til CPH fast-track-sporet i Security, hvilket yderligere har forbedret oplevelsen og pålideligheden i CPH. Som konsekvens heraf har tilfredsheden med Security* udviklet sig positivt fra 74% i 2015, 80% i 2016 og 85% i 2017, hvilket er en primær årsag til den forbedrede tilfredshed generelt med indenrigsproduktet.

* Gennemsnit af tilfredshed med "staff courtesy, thoroughness of inspection, waiting time, feeling of being safe".



Noter - Roskilde Lufthavn, 1. januar – 31. december

Note

17 ROSKILDE LUFTHAVN

Regnskabspraksis

CO₂-udledning, scope 1 + 2

Mængden af udledt CO₂ (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer er oplyst af Energinet.dk, for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO₂-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el og naturgas anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

Direkte energiforbrug, scope 1

CPH står for indkøb af energi til Roskilde Lufthavn. Roskilde Lufthavns energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde naturgas. Forbruget af diesel korrigeres for lagerforskydning. Forbruget er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

Indirekte energiforbrug, scope 2

CPH står for indkøb af energi til Roskilde Lufthavn. Roskilde Lufthavns energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde energi. Forbruget er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

Energibesparelser, scope 1 + 2

Årseffekten af energieffektiviserende tiltag opgøres. Den årlige energibesparelse beregnes i MWh og fordeles på henholdsvis el- og varmebesparelse (naturgas). Besparelserne beregnes/attesteres af et eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

	Enhed	2017	2016	2015
Roskilde Lufthavn				
CO ₂ -udledning, scope 1 + 2	ton	511	532	528
Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	841	906	935
Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	728	728	704
Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	26,8	-	-

Roskilde Lufthavns energiforbrug og CO₂-udledning er på niveau med sidste år.

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

Ledelsespåtegning.....	156
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	158
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed	162

Ledelsespåtegning

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, som 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 Erhvervsstyrelsen, hvor en kopi også kan rekvireres.

På side 87 fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

Følgende påtegninger er afgivet af ledelsen og revisor til den samlede Årsrapport.

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 for Københavns Lufthavne A/S. Koncernregnskabet er udarbejdet efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet for moderselskabet er udarbejdet efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet er herudover udarbejdet i overensstemmelse med yderligere krav i årsregnskabsloven.

Ledelsesberetningen er ligeledes udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

CPH's ikke-finansielle rapportering, som omfatter sociale og miljømæssige forhold, er udarbejdet i henhold til den angivne regnskabspraksis herfor.

Koncernregnskabet og årsregnskabet for moderselskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og selskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet kan påvirkes af.

Ledelsespåtegning

CPHs ikke-finansielle rapportering, som omfatter sociale og miljømæssige forhold, er udarbejdet i henhold til principper herfor. Den ikke-finansielle rapportering giver en balanceret og redelig præsentation af virksomhedens sociale og miljømæssige præstation.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse

København, 1. marts 2018

BESTYRELSE



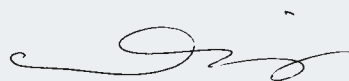
Lars Nørby Johansen
Formand



David Stanton
Næstformand



Ulrik Dan Weuder
Næstformand



Charles Thomazi



Annemette Moesgaard



Janis Kong

DIREKTION



Thomas Woldbye
Adm. Direktør



Simon Geere



John Bruen



Jesper Bak Larsen



John Flyttov



Dan Hansen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

KONKLUSION

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven.

Det er endvidere vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til revisionsudvalget og bestyrelsen.

Hvad vi har revideret

Københavns Lufthavne A/S' koncernregnskab for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 på side 81-127 omfatter resultat- og totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis.

Københavns Lufthavne A/S' årsregnskab for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017 på side 164-177 omfatter resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis.

Samlet refereret til som "regnskabet".

GRUNDLAG FOR KONKLUSION

Vi udførte vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision (ISA) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit *Revisors ansvar for revisionen af regnskabet*.

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

Uafhængighed

Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i overensstemmelse med IESBA's Etiske regler.

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i artikel 5, stk. 1, i forordning (EU) nr. 537/2014.

Valg

Efter Københavns Lufthavne A/S fik optaget aktier til notering på Nasdaq Copenhagen, blev vi første gang valgt som revisor for Københavns Lufthavne A/S i 1995. Vi er genvalgt årligt ved generalforsamlingsbeslutning i en samlet sammenhængende opgaveperiode på 23 år frem til og med regnskabsåret 2017.

CENTRALE FORHOLD VED REVISIONEN

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af regnskabet for 2017. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af regnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Centralt forhold ved revisionen

Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen

Indtægtsførsel

Nettoomsætningen omfatter et aeronautisk og et ikke-aeronautisk segment. Nettoomsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, sikkerheds-, start- og flyparkeringsafgifter samt andre afgifter. Nettoomsætningen i det aeronautiske segment registreres på grundlag af forskellige datakilder, der integreres gennem automatiserede og manuelle processer.

Nettoomsætningen i det ikke-aeronautiske segment omfatter koncessions- og lejeindtægter samt parkeringsafgifter. Indtægter fra koncessions- og lejeindtægter registreres på grundlag af indgåede kontrakter. Indtægterne registreres gennem automatiserede processer og for omsætningsafhængige kontrakter delvist manuelt. Parkeringsafgifter bliver registreret automatisk ved ind- og udkørsel til og fra parkeringsanlægget gennem parkeringsbomme.

Effektive processer og kontroller er kritiske for korrekt registrering af nettoomsætningen.

Vi fokuserede på dette område, fordi et stort antal af processer og transaktioner tilknyttet de forskellige omsætningsstrømme indebærer risiko for fejl i indtægtsførselen.

Se note 2.2 i koncernregnskabet.

Vi vurderede hensigtsmæssigheden i selskabets regnskabspraksis for indtægtsførsel af de forskellige omsætningsstrømme, drøftelse af principperne med ledelsen og vurdering af overholdelse af gældende regnskabsstandarder.

Vi opnåede en forståelse af koncernens interne processer og kontroller og testede stikprøvevist relevante kontroller. Vi testede herunder generelle informationskontroller relateret til den finansielle rapportering, relevante automatiserede applikationskontroller samt manuelle kontroller.

Vi udførte substansrevision af indtægter ved afstemning af transaktioner til betydelige kontrakter og taksregulativ m.v. for vurdering af forekomst, fuldstændighed, nøjagtighed samt korrekt tidspunkt for indregning af omsætning.

Vi foretog analyse af data, herunder analyse af omsætningstransaktioner, for at identificere transaktioner, der ligger uden for de normale transaktionsstrømme.

Centralt forhold ved revisionen

Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen

Materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver udgør mere end 91% af koncernens samlede balance og årets investeringer udgjorde DKK 1.381 mio.

De enkelte anlægsaktiver består af et stort antal transaktioner, der løbende registreres gennem manuelle processer. Løbende investeringer ved egen fremstilling og ved indgåelse af aftaler med entreprenører kræver robuste kontrolprocedurer og systemer for at sikre, at aktiverne indregnes og måles nøjagtigt i regnskabet.

En stor del af de materielle anlægsaktiver er specialiserede og kræver betydelige ledelsesmæssige skøn ved fastlæggelse og revurdering af levetider, som foretages i samarbejde med koncernens egne specialister.

Vi fokuserede på dette område som følge af kompleksiteten og betydelige ledelsesmæssige skøn i forbindelse med fastlæggelse af levetider.

Se note 3.3 i koncernregnskabet.

Vi opnåede forståelse af koncernens interne kontroller og foretog en vurdering og validering heraf gennem stikprøvevis test af relevante kontroller, herunder procedurer til sikring af tilstedeværelse og korrekt registrering af tilgange, overførsler og afgang af materielle anlægsaktiver.

Vi evaluerede ledelsens vurdering af anlægsaktivers levetider gennem analyse af tidligere behov for nedskrivning i forbindelse med skrottede aktiver. Vi indhentede derudover data for historiske levetider på særlige lufthavnsspecifikke anlæg og sammenholdte dette med ledelsens vurdering af anlægsaktivers levetider.

Vi indhentede specifikationer af koncernens foretagne anlægsinvesteringer og gennemgik investeringsplaner for de mest omfattende investeringer, der væsentligst inkluderede fortsatte investeringer i etableringen af Finger E, udvidelsen af Terminal 3 samt udvidelsen af sikkerhedsområdet, for at vurdere indvirkningen af investeringerne på eksisterende anlæg.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

UDTALELSE OM LEDELSESBERETNINGEN

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

Vores konklusion om regnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af regnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med regnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation.

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

LEDELSENS ANSVAR FOR REGNSKABET

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven og for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et regnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af regnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere koncernen eller selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

REVISORS ANSVAR FOR REVISIONEN AF REGNSKABET

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med ISA og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af regnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med ISA og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskabet,

uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandling som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.

- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
 - Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
 - Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.
- Vi kommunikerer med den øverste ledelse om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.
- Vi afgiver også en udtalelse til den øverste ledelse om, at vi har opfyldt relevante etiske krav vedrørende uafhængighed, og oplyser den om alle relationer og andre forhold, der med rimelighed kan tænkes at påvirke vores uafhængighed og, hvor dette er relevant, tilhørende sikkerhedsforanstaltninger.
- Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til den øverste ledelse, fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved

revisionen af regnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele, den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

Hellerup, 1. marts 2018

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 3377 1231



Mogens Nørgaard Mogensen
Statsautoriseret revisor
mne21404



Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor
mne33226

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed

Til Københavns Lufthavne A/S' interessenter

Vi har af Københavns Lufthavne A/S fået til opgave at afgive en erklæring med begrænset sikkerhed på det ikke-finansielle regnskab i årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017.

Vores konklusion

På grundlag af de af os udførte procedurer og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til ikke at konkludere, at

- Københavns Lufthavne har foretaget en dokumenteret væsentlighedsvurdering som beskrevet på side 134-135 i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet af det ikke-finansielle regnskab,
- Københavns Lufthavns årsrapport for 2017, indeholdende både det finansielle og det ikke-finansielle regnskab, er udarbejdet i overensstemmelse med FN's Global Compact-principper,
- det ikke-finansielle regnskab for koncernen som anført på side 128-153 i Københavns Lufthavns årsrapport for 2017 i alle væsentlige henseender er udarbejdet

i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis herfor som beskrevet på side 134 -153.

Denne konklusion skal læses i sammenhæng med vores kommentarer i resten af denne erklæring.

Hvad vi erklærer os om

Omfanget af vores arbejde har været begrænset til sikkerhed om oplysningerne i det ikke-finansielle regnskab for koncernen på side 128-153 i årsrapporten for Københavns Lufthavne for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2017. Vi har endvidere skullet vurdere om 2017 årsrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med principperne i FN's Global Compact og konkludere herpå med begrænset sikkerhed.

Anvendte faglige standarder og grad af sikkerhed

Vi har udført erklæringsopgaven med begrænset sikkerhed i overensstemmelse med ISAE 3000 (ajourført), "Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger". Omfanget af en erklæringsopgave med begræn-

set sikkerhed er betydeligt mindre end en revisionsopgave med høj grad af sikkerhed hvad angår både risikovurderingsprocedurer, herunder forståelse af de interne kontroller, og de udførte procedurer til håndtering af de vurderede risici. Derfor er den grad af sikkerhed, der opnås ved en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis vi havde udført en revisionsopgave med høj grad af sikkerhed.

Vores uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i de etiske regler for revisorer, Code of Ethics for Professional Accountants, udstedt af International Ethics Standards Board for Accountants, der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd. PwC er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder

og gældende krav i lov og øvrig regulering. Vores arbejde er udført af et uafhængigt tværfagligt team med erfaring inden for bæredygtighedsrapportering.

Forståelse af metoder for rapportering og måling

De pågældende data og oplysninger skal læses og forstås i sammenhæng med selskabets regnskabspraksis (side 134-153 i årsrapporten for Københavns Lufthavne for 2017), som ledelsen har enevansvar for at vælge og anvende. Da der ikke i væsentligt omfang findes en gældende praksis på området, som man kan henholde sig til med hensyn til vurdering og måling af ikke-finansielle oplysninger, er det muligt at anvende forskellige, men acceptable, måleteknikker, hvilket kan påvirke sammenligneligheden mellem forskellige virksomheder og mellem forskellige perioder.

Det udførte arbejde

Vi skal tilrettelægge og udføre vores arbejde med henblik på at overveje risikoen for væsentlig fejlinformation i de pågældende oplysninger. I denne forbindelse og på grundlag af vores faglige vurdering har vi:

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed

- gennemført interviews med nøglemedarbejdere hos Københavns Lufthavne og eftersat arbejds papirer med henblik på at kunne vurdere, om ledelsen har gennemført en proces for vurdering af væsentlighed som beskrevet på side 134-135,
- foretaget en vurdering af, hvordan Københavns Lufthavne A/S har rapporteret i forhold til de ti principper, der er omfattet af FN's Global Compact,
- gennemført forespørgsler vedrørende metoder, procedurer og intern kontrol samt foretaget udvalgte interviews med de ansvarlige for data og rapportering, herunder stikprøvevis kontrol af den underliggende dokumentation,
- Foretaget en analytisk gennemgang af data og forklaringer på tendenser afgivet til brug for konsolidering på koncernniveau.

Ledelsens ansvar

Ledelsen i Københavns Lufthavne er ansvarlig for:

- udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol over oplysninger, der er relevante for udarbejdelsen af oplysninger til brug for det ikke-finansielle

regnskab for 2017, og for at sikre, at disse er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl,

- etablering af objektive regnskabsprincipper for udarbejdelsen af data,
- måling og rapportering af oplysninger i det ikke-finansielle regnskab for 2017 på grundlag af de anvendte regnskabsprincipper,
- sikre overholdelse af FN's Global Compact og gennemførelse af en proces for væsentlighedsvurdering i forbindelse med fastlæggelse af det ikke-finansielle regnskabs indhold.

Vores ansvar

Vi er ansvarlige for at:

- planlægge og udføre opgaven med henblik på at opnå begrænset sikkerhed om, hvorvidt de oplysninger, der fremgår af ikke-finansielle regnskab for 2017 for Københavns Lufthavne på side 128-153 i årsrapporten for 2017, er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og for at vurdere overholdelse af FN's Global Compact, samt for at vurdere den gennemførte væsentlighedsvurdering,

- udtrykke en uafhængig konklusion på grundlag af de udførte procedurer og det opnåede bevis, og
- rapportere vores konklusion til interessenterne i Københavns Lufthavne.

Hellerup, den 1. marts 2018

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231



Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor
mne32226



Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør, HD

3-5 min



3-5 min



CPH

KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S · LUFTHAVNSBOULEVARDEN 6 · 2770 KASTRUP · TELEFON 32 31 32 31 · WWW.CPH.DK