



Rejsen mod en bæredygtig fremtid

Københavns Lufthavne
Koncernårsrapport 2018

Koncernårsrapport 2018



I henhold til årsregnskabslovens § 149, stk. 2 er Koncernårsrapport 2018 et uddrag af Københavns Lufthavns fuldstændige årsrapport. Den fuldstændige årsrapport, inklusive årsrapporten for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S (side 160-173) og den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, kan downloades på www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance-i-cph. Efter godkendelse på generalforsamlingen kan den fuldstændige årsrapport også rekvireres hos Erhvervsstyrelsen.

På [side 80](#) fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes den 10. april 2019 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

Redegørelse for samfundsansvar

De lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og det underrepræsenterede køn iht. årsregnskabslovens § 99a og b gives i ledelsesberetningens sektioner "Forretningsmodel" og "Risikostyring og risici" samt i afsnittet "Performance". I disse sektioner redegør Københavns Lufthavne A/S (CPH) for, hvordan vi i 2018 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater vi har opnået i årets løb. For en uddybende, kvantificeret beskrivelse af CR-resultater opnået i 2018 henvises til det ikke-finansielle regnskab på [side 119-150](#).

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 vedr. forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig omsætning, driftsresultat, forretningsmæssig ekspansion og investeringer. Sådanne udsagn er usikre og forbundet med risici, idet mange faktorer, hvoraf en del vil være uden for CPH's kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten. Sådanne faktorer omfatter 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 "Risikostyring og risici" på [side 64-68](#).

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
Danmark

Tlf. 3231 3231
Fax 3231 3132
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

Kontrapunkt

Korrektur

A1 Kommunikation

ISSN: 1904-2566

Indhold

Ledelseberetning

Overblik

Perspektiv fra bestyrelsen	5
Årsrapporten på 5 minutter	6
Indblik fra direktionen.....	11
Forventninger til 2019.....	15

Vores forretning

Forretningsmodel.....	17
Forretningsmiljø.....	19
Forretningsstrategi.....	21
CR-fokusområder.....	22

Performance

Vores resultater.....	24
CR-resultater.....	35
Mennesker.....	36
Miljø.....	47
Markedsposition	57
Beskatning.....	62

Risiko

Risikostyring & risici	65
------------------------------	----

Ledelsesinformation & aktier

Aktierelateret information.....	70
Selskabsledelse	71
Bestyrelse & direktion	73

Koncernregnskab

Konsolideret finansiel redegørelse & regnskab

Finansiel redegørelse.....	76
Resultatopgørelse	76
Totalindkomstopgørelse.....	77
Balance.....	78
Egenkapitalopgørelse	80
Pengestrømsopgørelse.....	82
Noter til det finansielle regnskab	84

Konsolideret ikke-finansielt regnskab (ikke revideret)

Sociale resultater	120
Miljømæssige resultater	121
Markedsposition, resultater.....	122
Noter til det ikke-finansielle regnskab ...	124

Erklæring og påtegninger

Ledelsespåtegning	152
Den uafhængige revisors revisionspåtegning.....	153
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed.....	157



Investeringer i 2018

Side 29



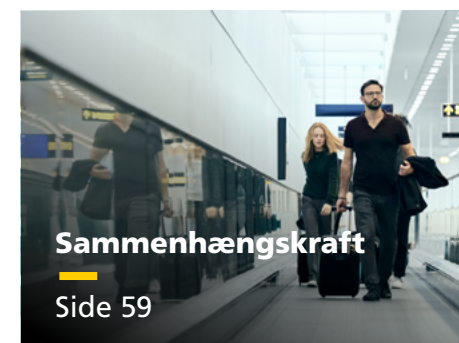
CR-resultater

Side 35



Passageroplevelsen

Side 43



Sammenhængskraft

Side 59

Ledelseberetningen, som defineret af den danske årsregnskabslov, fremgår af side 4-74.
Denne rapport er udgivet på både dansk og engelsk. I tilfælde af uoverensstemmelser er den danske udgave gældende.



CPH

LEDELSESBERETNING

Overblik

Perspektiv fra bestyrelsen	5
Årsrapporten på 5 minutter	6
Indblik fra direktionen	11
Forventninger til 2019	15

Perspektiv fra bestyrelsen

Alle skal have muligheden for at opleve glæden ved at rejse, at opleve nye kulturer, udveksle viden og varer og vokse som verdensborgere. Det giver udvikling for den enkelte og for samfundet, det giver fremgang og velstand. Men væksten skal være bæredygtig. Derfor arbejder vi med en ny klimastrategi.

Som Danmarks internationale lufthavn er vi på en vigtig rejse. Vi forfølger målsætningen i den nationale luftfartsstrategi om at binde Danmark bedst muligt sammen med resten af verden med flere flyruter og mere tilgængelighed. I det arbejde ønsker vi at skabe stærkere partnerskaber og mere ansvarlige løsninger som forudsætning for at imødegå fremtidens udfordringer – ikke mindst med klimaet.

Lufthavnen i Kastrup har en 93 år gammel historie. Det betyder, at der gennem årtierne er samlet meget viden. Men til tider har vi måske ikke været gode nok til at inddrage omverdenen. Derfor er vi meget opsatte på at dele vores viden, men mindst lige så vigtigt er vi opsatte på at lære af andre, hvordan vi i fællesskab skal styrke Københavns Lufthavn som en væsentlig del af den danske infrastruktur.

I det lys igangsatte vi i 2018 arbejdet med en ny overordnet strategi for virksomheden. I 2019 fortsætter arbejdet med aktiv inddragelse af medarbejdere, kunder og samfundet omkring os.

Flyrejser er afgørende, hvis vi skal bevare vores velstand. Et lille land som Danmark er afhængig af samhandel med hele verden. Men flyrejser belaster også klimaet. Vi har de seneste år haft fokus på at gøre mere for at reducere vores klimabelastning. Det haster at få etableret et stærkt samarbejde om langsigtede forbedringer. Det glæder os derfor også, at en samlet luftfartsbranche arbejder sammen for at nedbringe CO₂-udledningen.

Vores nye klimavision er at blive en "zero emission airport", dvs. en lufthavn helt uden CO₂-udledning fra selve lufthavnen, flytrafikken, virksomhederne der opererer

i lufthavnen eller landtrafikken til og fra CPH. Det skal ske i tæt samarbejde med vores partnere. Det er en ambitiøs vision, der vil gøre os til en global foregangs-lufthavn mht. at skabe reelle løsninger hvad angår luftfartens belastning af klimaet.

Samtidig styrker vi samarbejdet med luftfartsbranchen om at udvikle globale, bæredygtige løsninger. Det kan være alt fra biobrændstof og elektrofuel til udvikling af elfly.

Vi indgik for nyligt en 5-årig takstafte vedrørende brug af lufthavnen. Den er et vigtigt fundament for at udvikle CPH yderligere i samarbejde med flyselskaberne. Aftalen skaber sikkerhed for lufthavnen og de selskaber, der har valgt at placere en del af deres forretning her i Danmark.

Med takstafte kan vi fortsætte udviklingen af fremtidens lufthavn på en økonomisk og miljømæssig bæredygtig måde. I 2018 investerede vi DKK 2,1 mia. i at udbygge og forbedre lufthavnen – og vi forventer at fortsætte med markante investeringer på rejsen frem mod en lufthavn med plads til 40 mio. rejsende.

I foråret 2018 besluttede vi at sænke taksterne med 10%. Med den nye aftale sænker vi taksterne yderligere 5% i 2019. Dette styrker vores partnerskaber med flyselskaber som f.eks. SAS, Norwegian og DAT ved at skabe grobund for vækst og give flyselskaberne bedre mulighed for at drive en sund forretning i Københavns Lufthavn. Med takstafte styrker vi også samarbejdet

med flyselskaberne om at gøre driften i lufthavnen så effektiv som muligt.

Bestyrelsen vil gerne kvittere for det gode samarbejde, vi har med ministerier, myndigheder og organisationer om bl.a. at udvikle businesscases til flyselskaberne, der viser, at det kan være en god forretning at placere nye flyruter i Københavns Lufthavn. Vi kan notere en markant vækst på de lange ruter i 2018 – ikke mindst til Kina, hvor der åbne ruter til Hong Kong, Chengdu og Beijing.

2018 blev endnu et travlt år i Københavns Lufthavn. Den 27. december rundede vi en milepæl med 30 mio. rejsende på ét år, samtidig med vi gennemførte en lang række markante byggerier midt i lufthavnen. Det har været en udfordring. Så fra bestyrelsen sender vi en stor tak til medarbejderne og ledelsen for en stor indsats og et godt år.

I de kommende år ønsker vi at intensivere samarbejdet med vores partnere om bæredygtige rejser og en grønnere lufthavn – til gavn for kommende generationer. Som hele Danmarks og Sydsveriges lufthavn er vi afhængige af et tillidsfuldt samarbejde og de muligheder, samfundet og vores naboer giver os. Vi sætter pris på støtten fra lokalsamfundet og glæder os til at fortsætte den videre rejse i tæt dialog med vores omverden.

Bestyrelsen

Årsrapporten på 5 minutter

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



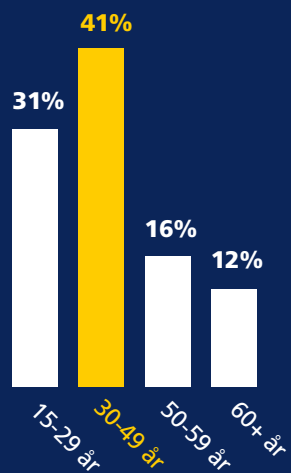
83.010
passagerer hver dag



81%

tilfredse
passagerer

Aldersfordeling



Destination

5% indenrigs



95% internationale

Rejsens formål



67%
ferie



33%
forretning

Ankomsten med



33%
tog



25%
metro



24%
bil



15%
taxi



3%
bus

Checket ind via



31%
mobil



27%
automat



24%
internet



18%
skranke

Medarbejdere



2.600
medarbejdere
i CPH



22.800
medarbejdere
i lufthavnen



1.300
virksomheder
i lufthavnen

Sociale resultater



4,9 point
i ledelsesmåling

I foråret 2018 havde alle ledere i CPH gennemført 'Lead the Way'-ledelsesprogrammet. Scoren i årets ledelsesmåling steg fra 4,8 til 4,9 på en skala fra 1-6 på tværs af alle ledelseslag ift. 2016 benchmark med fremgang på alle seks ledelseskompetencer. Især har lederne været gode til fortsat at sætte retning for organisationen.

Læs mere på [side 42](#).



5 nye
mangfoldigheds-
initiativer

Vi har i 2018 sat ekstra fokus på mangfoldighed, bl.a. for at styrke bredden i vores medarbejdersammensætning, ligesom vi ønsker at tiltrække og fastholde medarbejdere med vigtige kompetencer i et demografisk udfordret arbejdsmarked.

Læs mere på [side 41](#).

Miljømæssige resultater



7,2 GWh
energibesparelse

I 2018 gennemførte vi energibesparelser på i alt 7,2 GWh. I 2012 satte vi for første gang et mål for energibesparelser, og siden 2013 har vi opnået energibesparelser på samlet set 30,8 GWh.

Læs mere på [side 50](#).



0,96 kg CO₂
pr. passager

CO₂-udledningen faldt fra 1,0 kg pr. passager i 2017 til 0,96 kg i 2018. Vores målsætning er at eliminere CO₂-udledningen fra lufthavnsdriften og landtransporten i 2030.

Læs mere på [side 48](#).

Finansielle resultater

Omsætning

4.444,8 mio.

Omsætningen steg 0,1% til DKK 4.444,8 mio. (2017: DKK 4.439,4 mio.), hovedsageligt drevet af stigningen i passager-tallet samt koncessions- og parkeringsomsætning.

Dette blev modsvaret af takstnedsættelsen pr. 1. april 2018, hvor taksterne i gennemsnit blev 10% lavere, samt fald i omsætningen fra hotelaktiviteten grundet den nye hotel-aftale med Clarion.

Når der korrigeres for effekten af den nye hotelaftale, steg omsætningen 0,9%, hvilket er på niveau med det tidligere udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2018.

Investeringer

2.078,8 mio.

I 2018 udgjorde investeringer i alt DKK 2.078,8 mio. CPH har fortsat et højt investeringsniveau til gavn for passagerer og flyselskaber.

De samlede investeringer ligger på niveau med det udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2018.

Resultat før skat

1.417,3 mio.

Resultat før skat udgjorde DKK 1.417,3 mio. Det er et fald på 13,3% ift. 2017, hvilket hovedsageligt skyldes takstnedsættelsen pr. 1. april 2018, højere afskrivninger og eksterne omkostninger, der delvist er modsvaret af flere passagerer og højere koncessions- og parkeringsindtægter.

Resultat før skat korrigeret for særlige forhold udgjorde DKK 1.451,5 mio., hvilket er på niveau med det udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2018.

Samlet udbytte

Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 678,1 mio., svarende til DKK 86,40 pr. aktie.

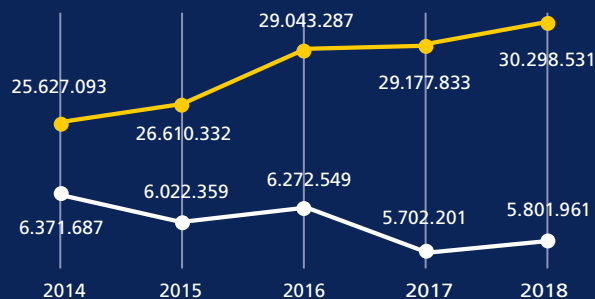
Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.105,3 mio., svarende til DKK 140,83 pr. aktie efter interimsudbytte ved halvåret på DKK 427,2 mio.

Hoved- og nøgletal

PAX

(Passagerer)

- Passagerer
- Transfer



Omsætning

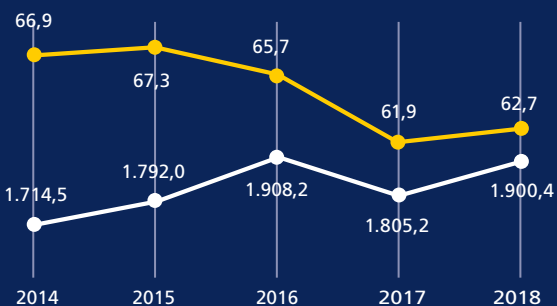
- Omsætning/PAX (DKK/PAX)
- Omsætning (DKK mio.)



OPEX

(Driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)

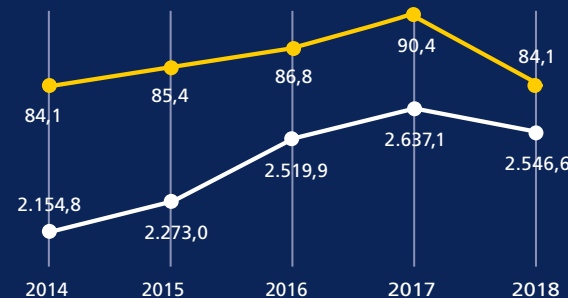
- OPEX/PAX (DKK/PAX)
- OPEX (DKK mio.)



EBITDA

(Korrigeret for særlige forhold)

- EBITDA/PAX (DKK/PAX)
- EBITDA (DKK mio.)



CAPEX

(Investeringer i anlægsaktiver)

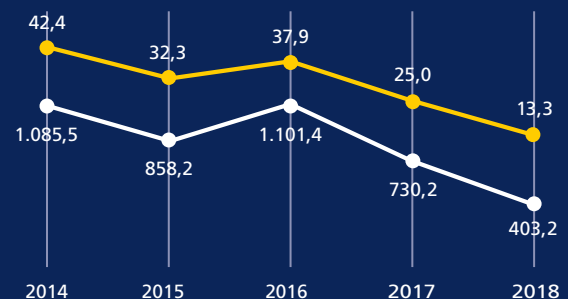
- CAPEX/PAX (DKK/PAX)
- CAPEX (DKK mio.)



FCF

(Frie pengestrømme)

- FCF/PAX (DKK/PAX)
- FCF (DKK mio.)



Hoved- og nøgletal

DKK mio.	2018	2017	2016	2015	2014
Resultatopgørelse					
Omsætning	4.445	4.439	4.422	4.062	3.868
heraf aeronautisk omsætning	2.575	2.667	2.600	2.365	2.250
heraf ikke-aeronautisk omsætning	1.870	1.772	1.822	1.697	1.618
EBITDA	2.512	2.611	2.505	2.259	2.139
heraf aeronautisk EBITDA	1.078	1.231	1.152	1.013	954
heraf ikke-aeronautisk EBITDA	1.434	1.380	1.353	1.246	1.185
EBIT	1.584	1.823	1.799	1.584	1.461
heraf aeronautisk EBIT	353	615	606	483	414
heraf ikke-aeronautisk EBIT	1.231	1.208	1.193	1.101	1.047
Nettofinansieringsomkostninger	167	187	179	180	197
Resultat før skat	1.417	1.636	1.620	1.404	1.263
Resultat efter skat	1.105	1.286	1.259	1.086	958
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	42	23	-32	54	-57
Totalindkomst	1.147	1.308	1.227	1.140	902
Balance					
Materielle anlægsaktiver	11.726	10.584	9.800	9.403	8.928
Finansielle anlægsaktiver	86	7	340	246	1
Aktiver i alt	12.968	11.590	11.210	10.669	9.888
Egenkapital	3.086	3.152	3.038	2.992	2.845
Rentebærende gæld	7.185	5.934	5.796	5.479	4.735
Investeringer i materielle anlægsaktiver	1.938	1.442	990	1.039	816
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	141	75	80	154	135

DKK mio.	2018	2017	2016	2015	2014
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.980	2.031	1.967	1.850	1.805
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.759	-1.473	-1.023	-1.145	-922
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-74	-623	-949	-668	-874
Likvider ultimo	159	13	78	83	47
Nøgletal					
EBITDA-margin	56,5%	58,8%	56,6%	55,6%	55,3%
EBIT-margin	35,6%	41,1%	40,7%	39,0%	37,8%
Aktivernes omsætningshastighed	0,37	0,40	0,42	0,40	0,40
Afkastningsgrad	13,0%	16,3%	17,0%	15,7%	15,1%
Egenkapitalforrentning	35,4%	41,5%	41,8%	37,2%	33,4%
Soliditetsgrad	23,8%	27,2%	27,1%	28,0%	28,8%
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	140,8	163,8	160,4	138,4	122,1
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	259,1	264,2	250,3	224,4	208,6
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	393,3	401,7	387,1	381,2	362,5
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	140,8	163,8	160,4	138,4	122,1
NOPAT-margin	27,8%	32,3%	31,6%	30,1%	28,7%
Den investerede kapital omsætningshastighed	0,41	0,44	0,46	0,45	0,45
ROCE	14,7%	18,1%	18,6%	17,4%	16,8%

De anvendte nøgletsdefinitioner 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

Da vi den 27. december rundede 30 mio. passagerer i 2018, var det ikke blot en milepæl i historien om et årti med fremgang for lufthavnen og for Danmark. Milepælen gav også anledning til refleksion om, hvordan vi skal drive en fremtidens lufthavn med bæredygtig vækst.

Der er ingen tvivl om, at fremtiden byder på nye krav og forventninger. Vi skal i højere grad drive en udvikling af lufthavnen præget af ansvarlighed, transparens og stærke partnerskaber. Og vi er optaget af, hvordan vi bedst kan række ud og invitere alle med på den rejse.

Samlet blev årets fremgang i passagertallet på 3,8% – markant højere end i 2017, hvor vi landede på 0,5%. Årets vækst skyldes flere flyruter og flere frekvenser til en række destinationer. For forretningen CPH voksede omsætningen dog kun med 0,1% til i alt DKK 4,4 mia. – primært pga. takstnedsættelsen den 1. april 2018.

I december 2018 indgik vi en ny takstaftale med flyselskaberne. Aftalen gælder til og med 2023. Dermed har vi sammen skabt yderligere vækstmuligheder for flyselskaber som f.eks. SAS, Norwegian og DAT. Udover

at sænke taksterne er der aftalt incitamentsordninger, der støtter målet i den nationale luftfartsstrategi om at styrke Københavns Lufthavn som Nordeuropas trafikknudepunkt – både med tiltrækning af nye ruter og incitamenter til at udvikle eksisterende ruter.

Ved årets udgang tilbød flyselskaberne og CPH 183 direkte ruter ud i verden fra København – heraf 41 til destinationer udenfor Europa. Udover en række nye destinationer i Østeuropa og sommerruter til Sydeuropa var der markant vækst til især Kina med nye helårsruter til Hong Kong, Beijing og Chengdu.

I 2019 forventer vi 89% flere flysæder til salg på ruterne til de fire destinationer i Kina ift. 2017. Det giver Danmark endnu bedre muligheder for handel og samarbejde. Dertil kommer indtægterne fra det voksende antal kinesiske turister, der kan vælge Danmark

som første stop på deres europæiske rundrejser.

Storbritannien er stadig det største rejssemål med flere end 3 mio. rejsende årligt. Brexit har i skrivende stund skabt usikkerhed om fremtidens muligheder. Vi forventer dog, at der kommer en aftale, der sikrer gode rammer for flytrafikken til og fra Storbritannien. Uanset udfaldet, så vil CPH tilpasse sig.

Trafikken til og fra USA er vokset markant de senere år. Ved årets udgang var der ti direkte ruter mellem Københavns Lufthavn og metropoler i USA. Det betyder, at 1 mio. amerikanske rejsende kommer til Danmark årligt via Københavns Lufthavn.

De udenlandske rejsende kommer til en lufthavn, hvor vækst og bæredygtighed skal være to sider af samme sag. I 2018 arbejdede vi fortsat med at reducere CO₂-udledningen i lufthavnen. Mange energisparende aktiviteter er i gang, f.eks. udskiftning til LED-lys og udskiftning af ventilationsanlæg. I Magleby har vi skiftet et stort gammelt gasfyr ud med en nyt moderne hybridanlæg med en integreret varmepumpe, der på sigt kan opvarme vha. ren grøn solcellestrøm.

Med vores nye klimastrategi er første store mål, at vi senest i 2030 helt får elimineret CO₂-udledningen fra lufthavnsdriften og landtrafikken til og fra lufthavnen. Det kræver, at vi fortsætter vores arbejde med omstilling til en stadig grønnere lufthavn. Samtidig klimakompenserer vi allerede fra 2019 for de restemissioner, som CPH har kontrol over, indtil vi er helt i mål

med omstillingen. For at nå 2030-målet vil vi også have brug for støtte fra vores forskellige flyselskabskunder, passagerer og nøgleinteressenter.

Der var travlt i terminalerne i 2018 med 30 mio. passagerer. Det er rekord. Stor tak til alle medarbejderne, der arbejder 24/7 for at gøre rejsen gennem lufthavnen så god, nem og tryk som muligt.

Året var også det mest travle i nyere tid, hvad angår udbygningen af lufthavnen. I 2018 færdiggjorde vi udvidelsen af Terminal 2 og 3 før sikkerhedskontrollen og opførelsen af en gangbro fra metroen direkte til sikkerhedskontrollen og SAS Fast Track. Vi udvidede sikkerhedskontrollen til dobbelt størrelse og fordoblede passagerområdet mellem Finger A og Finger B. De byggerier er nu færdige, og de mange byggevægge er fjernet.

Dertil kom investeringer i standpladser, teknik og IT – og for vores naboer i Tårnby og Dragør en udvidelse af den meget travle



183

**direkte ruter ud i verden
fra København, heraf
41 udenfor Europa.**

rundkørsel for enden af Amager Strandvej ved indkørslen til lufthavnen.

Byggeriet af den kommende Finger E og en helt ny paskontrol er godt i gang. Første del er klar i 2019. Der er også gang i renoveringen af pladsen foran Terminal 2 og 3 samt Nordic Choice-byggeriet af et nyt lufthavnshotel og konferencecenter. Hotellet skal stå færdigt i 2020.

I de kommende byggeprojekter sætter vi yderligere fokus på miljø, sundhed og sikkerhed for at bygge mere bæredygtigt og forbedre arbejdsmiljøet på vores byggepladser i samarbejde med vores partnere og leverandører.

Al byggeriet foregår, mens lufthavnen er i fuld drift 24 timer i døgnet alle årets dage. Det kan i perioder være til gene, så tak til passagerer, ansatte, flyselskaber, myndigheder, samarbejdspartnere og naboer for at udvise stor tålmodighed og fleksibilitet.

Til trods for byggevægge og omveje i lufthavnen er passagerens samlede tilfreds-



CPH arbejder med FN's verdensmål og støtter Global Compacts 10 principper for samfundsansvar.

hed fortsat meget høj. 81% af passagererne bedømmer på en skala fra 1 til 5 CPH som enten 4 (Very good) eller 5 (Excellent). Det er et fald på blot 1%-point ift. 2018 i den internationale Airport Service Quality-analyse. Vores mål er, at tilfredsheden skal være højere, efterhånden som vi kommer igennem byggerierne.

Det samme gælder forholdet til vores naboer, hvoraf mange har job i lufthavnen. Vi ønsker at tage bedst muligt hensyn til de bekymringer, borgerne i Tårnby og Dragør måtte have – og lytte til de mange gode ideer.

I en undersøgelse af naboernes forhold til lufthavnen svarer 95 ud af 100 borgere, at de er fra 'meget tilfredse' til 'OK' med at bo i et område, der også huser en travl lufthavn. Undersøgelsen viser også, at der er stort behov for at få mere at vide om, hvad der foregår i lufthavnen. Derfor har vi i 2018 styrket den åbne dialog om lufthavnens planer og aktiviteter.

Det nye "Airport Tours" er blevet en populær måde at opleve lufthavnen bag kulissen på. Vi har uddelt mindre sponsorer i form af "Kære Nabo"-legater til lokale sportsklubber, vi har inviteret børnehaver på besøg og har været rundt på gader og pladser med "nabotellet". Det kommer der mere af fremover.

Vi ønsker også en tættere dialog med resten af Danmark og at være andet og mere end blot en lufthavn. Vi er f.eks. aktive i "Velkommen hjem"-netværket, hvor vi sammen



CPH's ledelsesteam. Fra venstre: Peter Krogsgaard (kommerciel direktør, CCO), Rasmus Lund (CFO), Thomas Woldbye (CEO), Kirstine Bergenholtz (HR-direktør), Peter Goll (kommunikationsdirektør), Kristian Durhuus (driftsdirektør, COO) og Christian Poulsen (teknisk direktør, CTO & CIO).

med andre virksomheder støtter veteraner i at omsætte deres militære kompetencer og erfaring til en karriere i det civile erhvervsliv.

I juni indrettede vi Finger A som forpost til Folkemødet for de flere tusinde, der fløj til årets 'demokratifestival' på Bornholm. I Finger A inviterede vi til bl.a. debatter og prøvesmagninger af bornholmske specialiteter.

I Jylland og på Bornholm har vi arrangeret en række møder i de regionale lufthavne for at samle inspiration til et katalog over fremtidens investeringer i infrastruktur.

Vi ser frem til at komme i en endnu tættere dialog med kunder, partnere og vores omverden fremover, så vi sammen kan diskutere løsninger og gøre bæredygtige rejser til fremtidens destination.

Thomas Woldbye
Adm. direktør, Københavns Lufthavne A/S

Verdensmålene i fokus

Vi har identificeret, hvilke af FN's verdensmål, vi arbejder med, og hvilke mål det i fremtiden vil give mening og værdi at arbejde endnu mere med.



Med afsæt i vores CR-strategi udarbejdede vi i 2018 en bruttoliste over de mål, vi i CPH arbejder med. Vi foretog dernæst en indledende væsentlighedsanalyse: en prioritering af de verdensmål, hvor virksomheden har størst negativ og positiv påvirkning – og hvor stakeholders har de største krav/interesser.

Vores forretning berører direkte eller indirekte alle 17 verdensmål, men vi har i denne første runde prioriteret mål 8, 9, 12 og 13.

I denne årsrapport kan du læse mere om, hvordan vi arbejder med de fire mål, på side [30](#), [42](#), [51](#) og [54](#).

Mål 8

Fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle

Mål 9

Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation



Mål 12

Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer

Mål 13

Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser

Samtidig har vi valgt de mål, vi i fremtiden vil arbejde mere med: mål 4 (kvalitetsuddannelse), mål 5 (ligestilling imellem kønnene) og mål 10 (mindre ulighed).

Verdensmålene er en overordnet ramme til i endnu højere grad at sætte mening og retning på vores CR-indsats, men er også på længere sigt en mulighed for at arbejde med udvikling af vores forretning.

Vi ser frem til i de kommende år at arbejde mere med de vigtige mål både strategisk og operationelt med de vigtige mål. ■

CPH støtter FN Global Compact

I 2011 tilsluttede CPH sig FN-initiativet Global Compact for at støtte og udbrede kendskabet til de 10 generelle principper for virksomheders arbejde med samfundsansvar. I denne integrerede koncernårsrapport beskriver vi vores arbejde med ansvarlighed og de resultater, vi har opnået i 2018.



Vores tilgang til de ti principper

Side 46

Menneskerettigheder

- 1** CPH støtter og respekterer beskyttelsen af de internationalt erklærede menneskerettigheder.
- 2** CPH deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder menneskerettighederne.

Side 36

Arbejdsforhold

- 3** CPH's medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed.
- 4** CPH støtter udryddelsen af alle former for tvangsarbejde.
- 5** CPH støtter effektiv afskaffelse af børnearbejde.
- 6** CPH støtter afskaffelsen af diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold.

Side 47

Miljø

- 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.

Side 45

Antikorruption

- 10** CPH modarbejder alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning.

Forventninger til 2019

I 2019 forventer CPH en fortsat stigning i antallet af passagerer og et fortsat højt niveau for investeringer i udvidelsen og udviklingen af lufthavnen. Dog forventes en negativ vækst i omsætning og resultat før skat pga. ny takstafteale.

Omsætningsvækst

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2019 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 takstnedsættelsen fra den 1. april 2018 og den nye takstafteale gældende fra april 2019, som fastlægger prisen for at benytte lufthavnens baner, terminaler og services, der initialt er ca. 5% lavere i 2019 ift. 2018. Takstnedsættelsen i 2018 medførte generelt, at taksterne, som alle flyselskaber betaler for at bruge lufthavnen, blev reduceret. Samtidig indførtes der en særlig incitamentsordning, der betød, at taksterne blev 35% lavere på højfrekvente feederflyvninger mellem de regionale lufthavne og CPH. Samlet set blev

CPH's takster i gennemsnit 10% lavere årligt fra april 2018.

Udviklingen i omsætningen forventes således at være et fald i intervallet 0-1%, primært som følge af takstnedsættelsen i 2018 og den nye takstafteale indgået med flyselskaberne fra den 1. april 2019.

Resultat før skat

Driftsomkostningerne forventes at være højere end i 2018, 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 ligge på niveau med 2018. Resultat før skat i 2019 forventes at ligge i et interval mellem DKK 1.250 mio. og DKK 1.350 mio., når der tages højde for særlige forhold. Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) forventes at være

lavere i 2019 end i 2018, når der tages højde for særlige forhold. Resultatet er påvirket af takstnedsættelsen i 2018 og den nye takstafteale indgået med flyselskaberne.

Afhængig af udfaldet af Brexit kan resultat før skat blive påvirket negativt som følge af forøgede driftsomkostninger vedr. drift af lufthavnens paskontrol, udnyttelse af kapaciteten på Finger C samt disponering af standpladser.

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 at fastholde investeringsniveauet i 2019, som forventes at udgøre i niveauet DKK 1,8 mia. til DKK 2,1 mia., for at imødekomme vækstplanen. Investeringer omfatter bl.a. udbygning af Terminal 3, widebody-kapacitetsudvidelser, udbygning af Finger E, etablering af Bagagefabrik Vest, samt nye standpladser. Dertil kommer andre ikke-aeronautiske investeringer. ■

	Realiseret 2018	Forventning til 2019
Omsætningsvækst	0,1%	negativ vækst på 0-1%
Resultat før skat, korrigeret for særlige forhold, DKK mio.	1.451,5	1.250-1.350
Resultat før skat, DKK mio.	1.417,3	
Samlede investeringer, DKK mio.	2.078,8	1.800-2.100

The CPH logo is a white parallelogram shape containing the letters 'CPH' in a bold, black, sans-serif font. It is positioned in the upper right corner of the page.

CPH

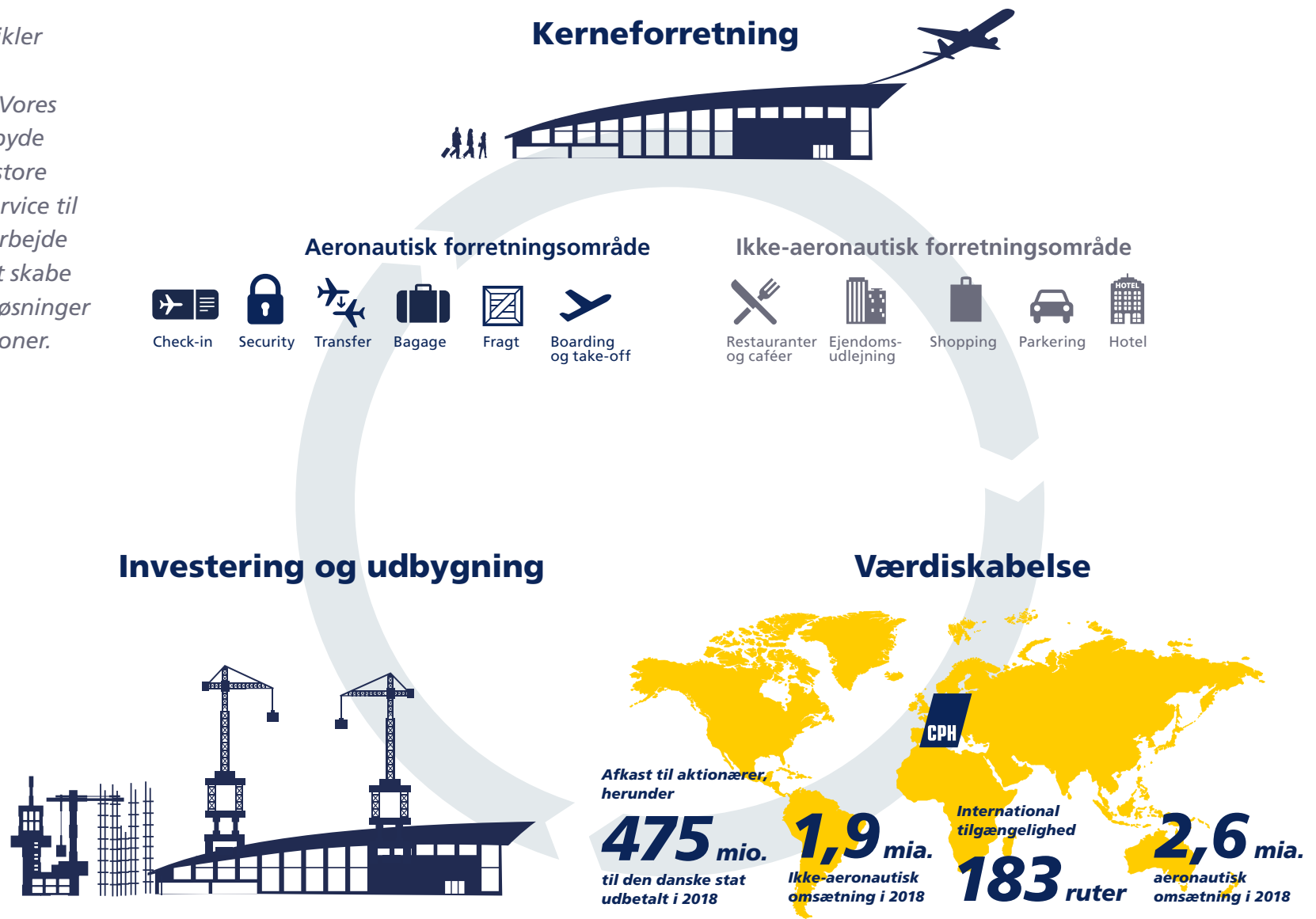
LEDELSESBERETNING

Vores forretning

Forretningsmodel	17
Forretningsmiljø	19
Forretningsstrategi	21
CR-fokusområder	22

Forretningsmodel

CPH ejer, driver og udvikler Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn. Vores klare ambition er at tilbyde rejsende i hele verden store oplevelser, levere topservice til vores kunder og i samarbejde med vores omverden at skabe stadig bedre lufthavnsløsninger til kommende generationer.





Vores omdrejningspunkt i alt, hvad vi gør, er, at passagererne oplever Københavns Lufthavn som den bedste del af rejsen til og fra deres destination.

Vores medarbejdere og samarbejdspartnere gør hver dag et stort arbejde for, at vi sammen kan imødekomme passagerernes behov. Og vi vil i endnu højere grad i fremtiden invitere til dialog med vores omverden, så vi sammen finder de mest ansvarlige løsninger i en lufthavn med en både lokal og international atmosfære.

Vi ønsker fortsat at støtte regeringens ambitioner i den nationale luftfartsstrategi om at styrke grundlaget for tilgængelighed

ved etablering af flere ruter og flere daglige afgang mellem landsdelene, såvel som til og fra Danmark.

CPH er reguleret efter dansk lovgivning og EU-lovgivning. Vores forretningsmodel fokuserer inden for disse regulatoriske rammer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv for vores kunder, som overhovedet muligt, for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnere, medarbejdere og ejere.

Rejseværdikæden

CPH's forretning omfatter to overordnede forretningsområder: det aeronautiske og det ikke-aeronautiske. Under det aeronautiske

forretningsområde ligger alle de infrastrukturelle aktiviteter og services, der er med til at afvikle flytrafikken fra sikkerhedskontrollen til bagagehåndtering, 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 samt udlejning af lokaler og bygninger på lufthavnens område.

Mere end 1.300 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.

CPH har fire kundegrupper: flyselskaber, rejsende, forpagtere i vores shoppingcenter samt lejere. Flyselskaberne betaler for anvendelsen af vores aeronautiske faciliteter og processer gennem kommercielt forhandlede takster, som ifølge reguleringen skal være omkostningsrelaterede, transparente og ikke-diskriminerende, fra check-in og sikkerhedskontrol til boarding, håndtering af bagage og vedligeholdelse af banerne.

Takstregulativet skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Takstregulativet er resultatet af takstaftalen i form af en prisliste indgået mellem CPH og flyselskaberne. I tillæg til takstaftalen indgår parterne en serviceaftale, en såkaldt SLA (Service Level Agreement), som beskriver kravene til serviceniveauet på en række kerneområder

af betydning for de rejsende og flyselskaberne. Dette er med til at sikre en fornuftig sammenhæng mellem pris, kvalitet og kapacitet. Den kommercielle relation til de tre øvrige kundegrupper varetages gennem traditionelle salgs- og marketingaktiviteter samt koncessionsaftaler og lejekontrakter.

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 rimeligt 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. En analyse fra 2016 viste, at 10 års trafikvækst og forbedret tilgængelighed bidrog med DKK 31 mia. til Danmarks BNP og skabte fundamentet for 6.400 jobs i den danske turismesektor. ■



1.300

virksomheder driver forretning i Københavns Lufthavn.

Forretningsmiljø

Væksten i den globale luftfart fortsætter. Den internationale interesseorganisation IATA forventer, at antallet af passagerer vil blive fordoblet frem mod 2037 til 8,2 mia. på verdensplan.

Et marked i konkurrence

Væksten i antallet af rejsende forventes at fortsætte, men konkurrencen i luftfartsbranchen er hård – både blandt flyselskaber og lufthavne. Københavns Lufthavn konkurrerer f.eks. med andre europæiske knudepunktslufthavne som Amsterdam, Bruxelles, Zürich, Stockholm og Wien om at tiltrække nye ruter og flyselskaber.

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

På disse parametre ligger Københavns Lufthavn højt, og vores takster er blandt de

billigste i Europa. Det 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 det danske BNP.

Rammerne for vores forretning

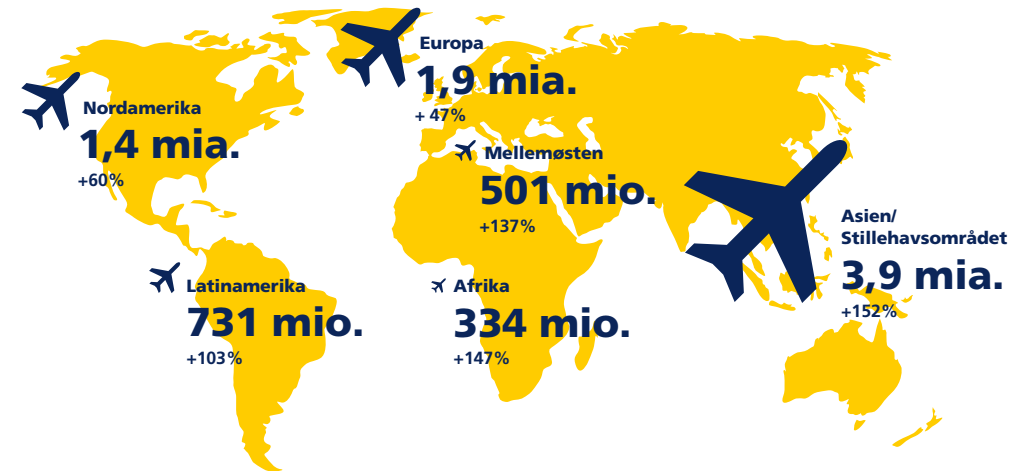
Det har stor betydning for CPH, hvilke rammebetingelser og krav fra omverdenen vi arbejder i.

CPH arbejder målrettet på at bidrage til indsatsen for at nå målene i regeringens nationale luftfartsstrategi. Styrkelse af industriens konkurrenceevne og evne til at tiltrække investeringer og skabe jobs i hele landet er på den måde et centralt omdrejningspunkt for CPH.

Den nye bekendtgørelse BL 9-15 fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet blev fastlagt med virkning fra den 1. januar 2018. I bekendtgørelsen indgik bl.a. et forhøjet krav om overførsel af overskud fra det ikke-aeronautiske område til det aeronautiske område.

Fordobling af flypassagerer i 2037

Forventet antal passagerer i 2037



Den nye takstafte med flyselskaberne gælder fra den 1. april 2019 til udgangen af 2023. Takstforhandlingerne har været i gang i 2018, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkendte det nye takstregulativ i januar 2019. Takstafte med flyselskaberne omhandler den pris, som selskaberne betaler for at bruge lufthavnens baner, terminaler og services, og den er afgørende for, at CPH får stabile rammer for økonomien, så et højt investerings- og udbygningsniveau kan fastholdes. Udover at sænke taksterne er vi blevet enige om tre incitamentsordninger, der støtter målet i den nationale luftfartsstrategi om at styrke CPH som Nordeuropas trafikknudepunkt:

- et HUB-incentive, der styrker den regionale trafik og indenrigstrafikken til Københavns Lufthavn
- et vækstincitament, der giver rabatter til flyselskaber, der vokser på eksisterende ruter
- et opstartsincitament, der gør det mere økonomisk attraktivt at åbne nye ruter fra Københavns Lufthavn.

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.

100

europæiske lufthavne skal være CO₂-neutrale inden 2030.

Fra den 1. april 2018 indførte CPH to initiativer, som begge reducerer den takst, som flyselskaberne betaler for at bruge lufthavnen. Samlet set blev taksterne reduceret med 10% fra den 1. april 2018. På højfrekvente ruter blev taksterne op mod 35% lavere mellem Københavns Lufthavn og de regionale lufthavne.

Større fokus på klimaagendaen

Klima er i 2018 rykket endnu højere op på den nationale og internationale dagsorden. I oktober præsenterede regeringen sin nye klimaplan "Sammen om en grønnere fremtid" med budskabet om, at trafikken skal gøres mere grøn og Danmark skal være helt i front på det grønne område. Danskerne skal have ren luft og et godt klima.

Også internationalt er ambitionerne skærpede: EU, IATA (International Air Transport Association) og ACI (Airports Council International) sætter klimamål, f.eks. er ACI-må-

let at 100 europæiske lufthavne skal være CO₂-neutrale inden 2030. Rammerne for og kravene til vores forretning ændres således markant på dette område i disse år. Men det er også dilemmaer, udfordringer og muligheder, der er i spil. Kernen i vores forretning er flyrejser, og vi er meget optaget af, hvordan vi påtager os vores ansvar for at bidrage til, at branchen i fællesskab kan skabe reelle forbedringer for at reducere CO₂-udledningen og mindske klimapåvirkningerne. Vi kan ikke gøre det alene, men går gerne forrest for at skabe fælles fremskridt.

I CPH er vi overbevist om, at partnerskaber og involvering af interessenter er nøglen til stærkere, mere bæredygtige og innovative løsninger - og en forudsætning for at imødegå fremtidige udfordringer, reducere vores indvirkning på klimaet og levere de resultater, som CPH tilstræber at opnå både for samfundet og vores forretning.

En væsentlig forudsætning for de langsigtede, ansvarlige løsninger er også gode politiske rammer for klimaarbejdet. Vi har i 2018 været i dialog med en lang række centrale aktører om klimaudfordringer og -løsninger – og dette arbejde ser vi frem til at fortsætte for sammen at skabe fremtidens løsninger på luftfartens klimaudfordringer. Læs om, hvordan vi arbejder med at reducere klimabelastningen på [side 47-51](#). ■



Udover elbiler har vi også 29 gasbiler, der udleder færre partikler end diesel- eller benzinbiler.

Forretningsstrategi

Vækst og øget konkurrence stiller nye, endnu hårdere krav til CPH, og i 2018 har vi indledt arbejdet med en ny, overordnet strategi for virksomheden. Vi har fortsat fokus på udbygning, effektivitet, drift og sikkerhed, og zoomer for alvor ind på vores samfundsrolle og bæredygtighed.

I den kommende strategi indgår også vores overordnede formål, hvor vi bl.a. lægger vægt på vores bidrag til samfundet – og hvor vi ønsker at række ud og invitere alle med på en fantastisk rejse. Samtidig ønsker vi at gøre bæredygtige rejser til næste destination og at støtte kunders, samfundets og enkeltpersoners indsats for at vokse og udforske.

I den nuværende forretningsstrategi World Class Hub 2.0 er vi 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 strategiske breakthroughs, der interagerer med strategien. Vores fortsatte mål er at skabe effektivitet, kapacitet, ekstraordinære kundeoplevelser og konkurrenceevne. Det er vores mål, at strategien 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 og 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. Vi arbejder aktivt med innovation og ny teknologi, herunder digitalisering, som kræver nye kompetencer. Samtidig vil CPH fastholde den høje medarbejdertilfredshed, stærke fællesskabsfølelse og store stolthed,

som er en vigtig baggrund for rejsegæde, god service, effektivitet og stærke resultater.

Gennem lederprogrammet "Lead the Way" og udviklingsprogrammet for specialister og tillidsrepræsentanter "Lead for Impact", er målet at sikre, at alle ledere er klædt på til at opnå vores strategiske ambitioner og at nøglepersoner på tværs af organisationen påtager sig en ledende rolle i at tænke og arbejde mere tværfunktionelt, og derved bidrage aktivt til udviklingen af CPH som organisation.



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, gennemsigtighed og gentagelighed i lufthavnens processer. Procesforbedringer bidrager i høj grad til at øge kapaciteten i lufthavnen på en omkostningseffektiv måde.

I 2018 har vi bl.a. uddannet 45 procespiloter, der arbejder struktureret med procesforbedringer, optimering af fælles processer med vores partnere på f.eks. turnaround, samt med implementering af RPA (Robotic Process Automation) til at forbedre og automatisere administrative processer.



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 for partnerskaber er at skabe fælles fordele for de mere end 1.300 virksomheder, der opererer i lufthavnen – til gavn for Danmark, de rejsende, forretningspartnere og CPH.

CPH har implementeret en nudgingbaseret proces ved paskontrollen, som forbereder passagererne på den kommende kontrol, mens de står i kø, hvilket hjælper politiet der udfører kontrollen. Det har resulteret i en meget kortere og mere forudsigelig procestid, hvilket også bidrager til, at flyene kan lette til tiden til gavn for flyselskaber og handlingselskaber.



En digital lufthavn

Eksplosiv digitalisering, nye forventninger fra rejsende og hurtige ændringer i forbrugerafbrænd 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 har etableret et "Tech-kontor", der understøtter test og indførelse af nye teknologier. Formålet er at indsamle, dokumentere og formidle erfaringerne med de nye teknologier. ■

CR-fokusområder

Arbejdet med ansvarlighed (corporate responsibility) er en stadig mere 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.



Mennesker

Vi er et dedikeret team og en ansvarlig og inkluderende arbejdsplads, der arbejder for at skabe rejseglæde 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.

- Sikkerhed
- Arbejdsmiljø
- Attraktiv arbejdsplads
- Passageroplevelsen



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.

- CO₂
- Luftkvalitet
- Ressourcer
- Støj



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.

- International tilgængelighed
- Sammenhængskraft
- Lokal samfundsudvikling

Læs mere om vores CR-resultater fra [side 35](#). ■

LEDELSESBERETNING

Performance

Vores resultater	24
CR-resultater	35
Mennesker	36
Miljø	47
Markedsposition	57
Beskatning	62

Vores resultater

Københavns Lufthavn rundede en milepæl i 2018 med 30,3 mio. passagerer, en fremgang på 1,1 mio. flere rejsende ift. 2017. Ved udgangen af året var rute-netværket vokset med ni nye destinationer, heraf tre udenfor Europa. Travlhed til trods var tilfredsheden i top igen i år.

Passagerer

Aldrig før i Københavns Lufthavns historie er så mange rejst igennem terminalerne. Helt præcist 30.298.531 passagerer, hvilket er en stigning på 3,8% ift. 2017.

Selv om danskernes rejselyst stadig vokser, så er flertallet af passagerne udenlandske turister og forretningsfolk på besøg i Danmark og udenlandske transferpassagerer, der flyver via København og videre ud i verden. I 2018 var 38% af de rejsende danskere, mens 62% var fra udlandet.

Høj tilfredshed med sikkerheden

Trods mange travle dage med passagertal over 100.000 og mange passagerer med tætpakket håndbagage, var ventetiderne i sikkerhedskontrollen igen i 2018 forudsigelige. Tilfredsheden med forudsigeligheden er afspejlet i passagertilfredsheds-målinger, som gennemføres regelmæssigt, ligesom passagererne generelt er meget tilfredse med sikkerhedskontrollen.

Vi har en særlig forpligtelse og et ansvar for at medvirke til, at passagererne får en ekstraordinær god oplevelse med en stressfri, effektiv og servicepræget sikkerhedskontrol af høj, også teknologisk, kvalitet.

Fortsat korte ventetider

Vores investeringer i ombygning af sporene, forbedret køstyring og en optimering af resourceanvendelsen i Security har samlet set haft en positiv indvirkning på ventetiderne i sikkerhedskontrollen.

Gennemsnitsventetiden var over hele året 3,56 min. Ingen passagerer ventede mere end 20 min. på at komme igennem sikkerhedskontrollen.

 **30,3 mio.**

passagerer i 2018

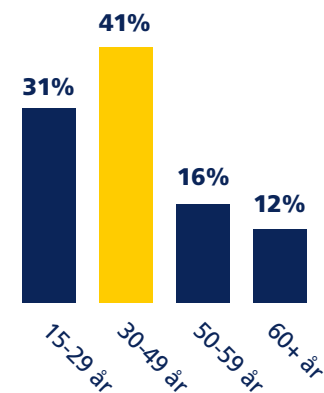
+ 3,8% ift. 2017

Travleste dag



109.399
passagerer

Aldersfordeling



Afgående, ankomende og transferpassagerer

 Outbound
43%

 Inbound
37%

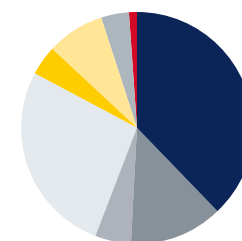
 Transfer
19%

Køn

 Kvinder
50%

 Mænd
50%

Geografisk fordeling



- 38% Danmark
- 13% Sverige
- 6% Norge
- 27% Europa inden for EU
- 4% Europa uden for EU
- 8% Nord-, Mellem- og Sydamerika
- 4% Asien/Stillehavet
- 1% Mellempøsten/Afrika

*Data baseret på anonymiseret passagerinterviews og trafiktal.

I CPH har vi også fokus på, at ventetiden i sikkerhedskontrollen er kort og forudsigelig for passagerer på indenrigsflyvninger, hvor flyvetiden er kort. I 2016 udviklede vi derfor en løsning i sikkerhedskontrollen målrettet indenrigspassagererne, så de kan gå direkte til sikkerhedskontrollen og opleve ventetider på maksimalt 5 min.

Tilfredshedsmålinger og møder med pendlereforeninger viser, at indenrigspassagerer gennem 2018 har været meget tilfredse med den hurtige adgang til sikkerhedskontrollen.

Fremtidens sikkerhedskontrol

Efter flere års intens byggeaktivitet åbnede CPH i februar 2018 den udvidede sikkerhedskontrol. Arealet er nu fordoblet med forøget køareal og flere security-spor.

Dette er kun første skridt på vejen mod fremtidens sikkerhedskontrol. De fysiske rammer er nu på plads, og næste skridt er at udvikle security-sporene og inkludere den nyeste teknologi, så passagerer i fremtiden ikke skal udtage væsker og elektroniske genstande af deres håndbagage.

De nuværende væskeregler blev indført i 2006, og først nu er teknologien så udviklet, at CPH kan påbegynde det nødvendige udviklingsarbejde i et operativt testmiljø med passagerer og vores medarbejdere. Vi har etableret to nye security-udviklingsspor, som skal benyttes til at afprøve forskelligt securityudstyr, processer og passageroplevelser. Det er vores forventning, at udviklingsarbejdet kan afsluttes i 2020. Planen er dernæst



I gennemsnit har de rejsende 98 minutter i lufthavnen fra gennemført sikkerhedstjek til boarding.

at etablere den optimale løsning på alle securityspor i sikkerhedskontrollen.

Vores fokus er passagerernes behov, et højt sikkerhedsniveau og medarbejdernes trivsel – og de behov vil fremtidens sikkerhedskontrol styrke.

Flere muligheder i terminalerne

I efteråret 2018 åbnede vi 4.000 m² med 24 nye butikker og restauranter mellem Finger A og B i Terminal 2 efter sikkerhedskontrollen. Der er ekstra mange siddepladser, både til dem, der vil spise, og dem, som har brug for lidt ro, inden rejsen fortsætter.

Syv ud af ti passagerer ser gode oplevelser og tilbud i terminalerne som en vigtig del af rejsen, og med det nye område kan vi imødekomme flere passagerers behov og derved bygge videre på den gode oplevelse i lufthavnen. ■



81%

Generel passagertilfredshed

Passagertilfredsheden måles som andelen af passagerer, der bedømmer CPH som "4-Very good" og "5-Excellent" på en skala fra 1 til 5 i ASQ-analysen (Airport Service Quality). Passagertilfredsheden med sikkerhedskontrollen er et vægtet gennemsnit af fire dimensioner (tryghed, grundighed, hjælpsomhed og ventetid).



82%

Tilfredshed med sikkerhedskontrollen



Operationer

I 2018 steg antallet af operationer med 2,6% til 266.096 starter og landinger, mens der blev åbnet 17 ruter til nye destinationer og 19 ruter til allerede servicerede destinationer. Desuden lukkede otte ruter, som netto betød ni flere ruter i 2018.

Flere ruter og nye destinationer

Long-haul trafikken alene voksede i 2018 9,6% i operationer, og CPH fortsatte dermed udviklingen som Nordeuropas knudepunkt med et støt stigende antal passagerer til andre verdensdele.

Fem nye long-haul ruter åbnede i 2018. To nye kinesiske ruter er nu tilgængelige direkte fra København Lufthavn: Hong Kong og pandaernes region, Chengdu.

Inden for Europa åbnede ruter til en række nye destinationer. Her kan nævnes Ukraines hovedstad Kiev, der nu opereres af to flyselskaber – Wizz Air og Ukraine International Airlines. SAS startede ruter til fire nye destinationer: Toulon, Genoa, Tromsø og Gazipasa. Af andre nye ruter kan nævnes Bastia med Norwegian, Tivat med Montenegro Airlines, Sibiu med Wizz Air, Sevilla med Ryanair og Østersund med easyJet.

Antallet af direkte europæiske ruter (ekskl. Skandinavien) voksede netto fra 119 til 124. Indenfor Skandinavien steg antallet af ruter

til Norge og Sverige fra 11 til 12 (ny rute til Østersund), og antallet af indenrigsruter forblev på seks.

Definition af en rute:

Planlagt flyvning og min. en afgang i min. otte sammenhængende uger pr. lufthavn.

Udfordringer med punktlighed i Europa

I sommeren 2018 blev det tydeligt, at flere af de europæiske flyveledelsesorganisationer ikke er i stand til at håndtere den mængde flytrafik, der er i Europa, uden at forårsage massive forsinkelser. Således var CPH's ontime-performance i juli måned i 2018 lavere end forventet. Hovedårsagen til dette var Air Traffic Control-forsinkelser i Europa.

På trods af det dårlige resultat ligger Københavns Lufthavn dog fortsat i toppen, når man sammenligner ontime-performance for de 25 største lufthavne i Europa.

Som en af de få store lufthavne i Europa er CPH også i stand til at sende flyene afsted med en forsinkelse, der er mindre end den, de ankommer med. Det har vi opnået ved kontinuerligt at sikre et endnu bedre samarbejde på tværs af flyselskaber, ground handlers, Naviair, den fælleseuropæiske flyveledelse Eurocontrol i Bruxelles samt øvrige virksomheder og organisationer lokalt i lufthavnen.

729

Afgange og ankomster pr. dag

Fundamentet for det arbejde er A-CDM-konceptet (Airport Collective Decision Making), som løbende forbedres og udbygges. I 2018 startede arbejdet med etableringen af et Ground Coordinator-koncept, der skal sikre, at alle parter har samme situationsbillede som grundlag for den fælles beslutningstagning.

Udfordringerne med håndteringen af flytrafikken i det europæiske luftrum forventes også henover sommeren 2019. Det gode samarbejde blandt lufthavnens partnere bliver derfor stadig mere vigtigt for at kunne imødekomme udfordringerne bedst muligt.



Københavns Lufthavn ligger stadig i toppen, når man sammenligner ontime-performance for de 25 største europæiske lufthavne.





Cargo

I 2018 var mængden af cargo via Københavns Lufthavn på 356.343 tons. En lille nedgang på 2,5% ift. 2017, som udgjorde 365.431 tons. Nedgangen skyldes primært bortfald af fragtruter med flere ugentlige afgang til Kina.

Der har dog overordnet været en pæn vækst på cargo, som lastes i belly (lastrummet på passagerfly) på langdistanceruterne, hvilket forbedrer flyselskabernes rentabilitet. En stigning i antal af frekvenser betød øget kapacitet direkte ud af Københavns Lufthavn, som markedet har været god til at supportere. Der har samtidig været en pæn vækst i integrator, som er Express-selskabernes sektors fragtmængder, pga. øget e-handelsforretning til og fra Danmark.

I januar 2019 offentliggjorde vi sammen med DHL Express deres beslutning om at etablere en nordeuropæisk hub i CPH med en investering på mere end DKK 1 mia. til en handlingsterminal og et distributionscenter for deres Express-produkter. Når den nye fragtterminal står klar i 2023, vil DHL Express kunne håndtere fem gange flere pakker end i dag. Der forventes samtidig øgede flyfrekvenser fra DHL i fremtiden.



DHL Express har besluttet at etablere en nordeuropæisk cargo-hub i CPH med en investering på mere end DKK 1 mia.

I 2019 vil vi fortsætte implementeringen af vores Cargo-strategi og i første kvartal igangsætte vigtige strategiske initiativer. Bl.a. vil vi påbegynde processen for IATA's CEIV-godkendelse som lufthavn, for at CPH kvalitetsstempler på vores håndtering af farmaceutiske produkter.

Vi vil i første kvartal 2019 også skabe et Cargo Community, hvor der vil være fokus på produktudvikling og procesbeskrivelse, og hvor der oprettes arbejdsgrupper inden for de forskellige produkttyper og serviceydelser. ■



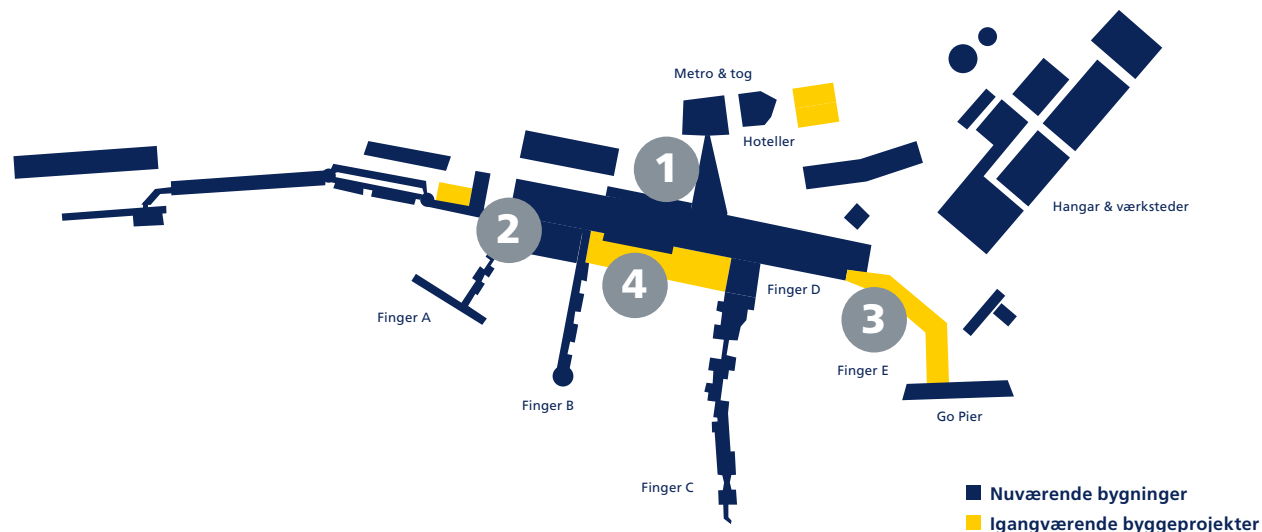
Direkte ruter til

183 *destinationer*

41 *interkontinentale destinationer*

Investeringer i 2018

Mere plads til flere passagerer, nye rejsemål og ekstraordinære oplevelser. I 2018 fik de rejsende glæde af investeringer i lufthavnen for mere end DKK 2 mia.



1

Smutvej til sikkerhedskontrollen

I begyndelsen af juni indviede vi en 100 meter lang gangbro tværs over Terminal 3. Gangbroen forbinder metroen med sikkerhedskontrollen og er en tiltrængt smutvej for metropassagerer med håndbagage, der kan gå direkte til sikkerhedskontrollen. I dag er det nemlig halvdelen af de rejsende, der kun har håndbagage med. Ved at lede en stor del af passagererne udenom gulvet i Terminal 3 skabes der bedre plads til afgående passagerer og til de mange, der henter familie eller venner, når de kommer hjem fra rejsen.

2

Mere plads i terminalerne

Vi tog også den store udvidelse af det travle terminalområde mellem Finger A og Finger B i brug i 2018. Den 4.000 m² store udbygning har været en af de mest komplicerede udvidelser i Københavns Lufthavns historie. Udvidelsen er foregået i hjertet af lufthavnen på et af de travleste steder, mens vi fortsat har været i fuld drift. Udvidelsen huser 24 nye butikker og spisesteder.

3

Den nye Finger E

Udvidelsen med en ny Finger E og de tilstødende bygninger, som fylder 37.200 m², skaber plads til 11 nye pasbokse og to nye toldfiltre samt tre bygningsbetjente standpladser. I stueplan bliver der lounges, hvor passagererne kan opholde sig, hvis de skal køres med bus ud til deres fly. Den første etape af byggeriet åbner i 2019. Opførelsen af etape 2 er allerede i gang og er planlagt til at åbne i 2020.

4

Udvidelse af Terminal 3

De indledende arbejder til en af de største udvidelser i lufthavnens historie er ved at starte op, og forpladsen mellem Finger B og C bliver netop nu gradvis indrettet til byggeplads. Første etape er planlagt til at stå færdig i 2023 og rummer bl.a. udvidelse af bagageudleveringen, mere plads til passagererne i terminalområdet samt øget kapacitet i paskontrollen i Finger C. Terminalen udvides med 70.000 m², og når byggeriet er færdig, vil udvidelsen være 270 meter lang og gå 60 meter ud fra den nuværende facade.

Over jorden: Infrastruktur

I takt med at lufthavnen vokser mod at kunne modtage 40 mio. passagerer årligt, skal infrastrukturen omkring lufthavnen også udvikles. Der skal være bedre plads til både passagerer og de ca. 23.000, der arbejder i lufthavnen. Som en del af denne indsats udvidede vi med mere kapacitet i Rundkørsel Øst ved Kystvejen. Et komplekst trafikbillede med bl.a. myldretidstrafik, lokaltrafik fra borgerne, lufthavnens passagerer, busser og taxier giver på hverdage op mod 3.000 bilister i de travleste timer.

Projektet blev udviklet og udført i tæt samarbejde med A/S Øresund og Tårnby Kommune, der begge har stort fokus på trafikoptimering og trafikikkerhed. A/S Øresund ejer og driver motorvejsbroen, mens Tårnby Kommune har ansvaret for Amager Strandvej og Kystvejen.

Gode forbindelser med offentlig transport er også vigtigt for passagerer, medarbejdere og lokalsamfund. Vi ser derfor meget positivt på regeringens beslutning om at etablere en ny togstation i lufthavnen, og vi ønsker at bidrage bedst muligt til den endelige løsning.

Under jorden: Forsyninger

Man skal ikke kun have det lange lys på, når man planlægger terminaler, fingre og standpladser. Det kræver også grundig planlægning at sikre forsyningerne under jorden, der er fundamentet for, at de nye bygninger kan fungere. Et aktuelt eksempel er den nye kølecentral, som skal bygges på Lufthavnshoulevarden. På sigt vil bygningen levere 10 MW til køl af bygninger. I tillæg til

det bliver der også brug for mere forsyning af strøm, og derfor skal en ny transformerstation bygges. Der er valgt en løsning, hvor der er lagt vægt på, at vi kan bruge mindre strøm til nedkøling end ved de anlæg, vi har i dag. Læs mere i afsnittet om energi på [side 48](#).

Ny bagagefabrik

Mere kapacitet til vores bagagehåndtering er en vigtig forudsætning for, at vi kan blive ved med at vokse i passagertal, og for at vi fortsat kan levere et højt serviceniveau til passagererne og fastholde en god punktlighed og regularitet, også når det gælder afgående bagage. Samtidig træder nye EU-regler i kraft, som betyder, at alle vores screeningsmaskiner til bagage skal skiftes ud. Om kort tid kan vi derfor se de første synlige forberedelser til et helt nyt anlæg til afgående bagage. Anlægget med tilnavnet Bagagefabrik Vest skal bygges vest for Terminal 2. Projektet vil koste ca. DKK 800 mio., og bagagefabrikken bliver på 2.800 m². Derudover etableres omkring 5.400 m² kælder, kontorer og supportfaciliteter.

Nordens største lufthavnshotel

Til september 2020 åbner Nordens største lufthavnshotel og -kongrescenter ved Københavns Lufthavn lige ved siden af Clarion Hotel. Sammen med det nuværende Clarion Hotel Copenhagen Airport kommer det nye hotelkompleks til at rumme ca. 1.000 værelser og kongres- og mødefaciliteter, der kan huse 2.150 gæster. Med mødearenaen får København nye og bedre muligheder for at tiltrække både nationale og internationale kongresser og messer.

2.000

daglige taxiture fra Københavns Lufthavn.

Nyt taxisystem for bedre service

Vi har opdateret vores Taxi Management System, der skal få taxier væk fra de lokale villaveje, hvor de venter på ture. Det nye system belønner dygtige og servicemindede chauffører og skal højne det serviceniveau, som de rejsende oplever, når de bestiller en taxi fra lufthavnen. Der afvikles dagligt ca. 2.000 taxiture fra Københavns Lufthavn, og i 2018 ankom 15% af de afgående passagerer med taxi til lufthavnen. De nye betingelser er udviklet i samarbejde med de tre store taxiselskaber i hovedstadsområdet.



Med vores investeringer og partnerskaber er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation.



Måden, vi bygger på

I de senere år er interessen for bæredygtigt byggeri steget, og ansvaret som aktør i gennemførelsen af byggeprojekter er kommet på dagsordenen. CPH har et vigtigt ansvar for at sikre, at måden, vi bygger på, også er ansvarlig. Vi ønsker at skabe stærke rejseoplevelser i både effektive og inspirerende rammer og samtidig planlægge og gennemføre vores byggeri på en måde, som bruger færrest mulige ressourcer, og så dem, der bruges, udnyttes optimalt. Som en del af vores CR-strategi har vi f.eks. et mål om at genanvende flere byggematerialer.

Sammen med vores samarbejdspartnere arbejder vi på at nedbringe CO₂-udledningen fra driften af lufthavnsbygninger, og dermed – trods passagervæksten og de flere kvadratmeter – forventer vi at sænke vores samlede CO₂-udledning over de kommende år.

Vi arbejder ligeledes på i byggeprojekter at reducere vores forbrug af el, vand og varme og på at optimere vores håndtering af affald, herunder miljøfarligt affald,



Det vurderes, at 40% af materialeforbruget og 40% af energiforbruget i samfundet anvendes på byggeri.

og vi har fokus på at begrænse transporten og ressourceforbruget til dette. Læs mere om vores byggeri og samarbejdet med leverandører under Arbejdsmiljø på [side 39](#).

CPH er medlem af Foreningen af Byggeriets Samfundsansvar, og i 2018 har vi iværksat en række tiltag for at fokusere mere på ansvarlighed i byggeprojekterne bl.a.:

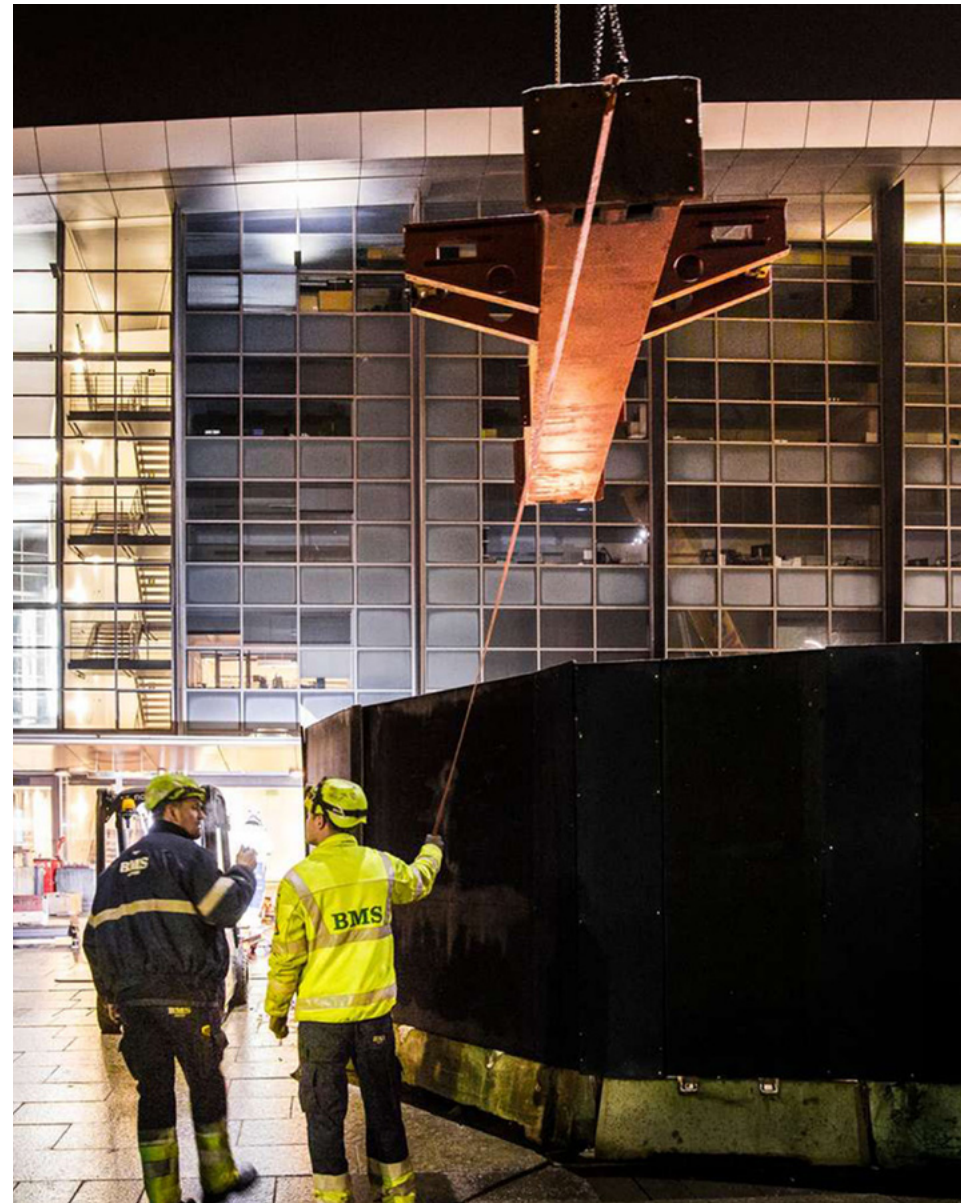
Genbrug af f.eks. nedtagne trapper, rullefortove, rulletrapper og elevatorer. Vi stiller i dag krav til rådgivere og entreprenører om dette i vores projekter.

Upcycling, dvs. opkvalificeret genbrug for at tilføje ny værdi til en ting, der ellers ville betegnes som affald, f.eks. ved at genopfinde det som et nyt eller en del af et nyt produkt.

Arbejdsmiljø, undervisning og dialog med vores leverandører, kompetenceløft af CPH's projektledere og digital effektivisering af indrapporteringen.

Certificering, løbende evaluering af byggeprojekter og bygningsdrift med mål om mindst mulig energimæssig fodaftryk og vurdering af projekter til certificering efter en bæredygtighedsvurdering.

Kontraktrevision, lærlingeklausuler, sociale klausuler og opfølgning på ansættelsesforhold hos leverandører.



Danmarks længste indendørs gangbro på 100 m. hejses op og ind i Terminal 3.

Roskilde Lufthavn

Foruden at være et vigtigt uddannelsessted er lufthavnen i Roskilde en af Europas førende businesslufthavne. Igen i år markerede vores lufthavn i Roskilde sig i toppen af sin kategori.

I 2018 blev Roskilde Lufthavn kåret som tredje bedste lufthavn i kategorien FBO – Fixed-Based Operator (håndtering af business jets) blandt flere end 450 lufthavne i Europa, Mellemøsten, Afrika og Rusland af European Business Air News i deres årlige rating. Vi blev dermed placeret som den bedste FBO i Skandinavien, og for sjette år i træk er vi blandt Top 10 ud af de 450 lufthavne i ratingen.

Derudover modtog Roskilde Lufthavn i 2018 en Platin Award for håndteringen af flybrændstof, hvilket gives for god præsentation vedr. Health, Safety og Security Environment (HSSE).

I 2018 var trafikudviklingen primært drevet af øget efterspørgsmål på nye piloter og

skoleflyvninger, og operationstallet i Roskilde Lufthavn steg 11,6%.

Fokus på miljø og energi

Roskilde Lufthavn har siden 2017 opbygget et motortestmiljø, der gør det muligt at kunne teste visse motorer i et lukket miljø. Dette bidrager til at skåne omgivelserne for støj. Derudover begyndte vi i Roskilde Lufthavn at implementere UL91-brændstof, som er en miljøvenligere brændstoftype, der bliver anvendt i nogle flymotorer.

I 2018 udskiftede vi vejbelysningen på Lufthavnsvej samt hangarområdet til LED, og ifbm. den komplette renovering af bane 11-29 udskiftede vi samtidig banekantlys til LED. I juni 2019 er det planlagt at udskifte

banekantlys til LED på lufthavnens anden bane, 03-21.

I 2018 lancerede vi "RKE flight tracker", en webportal, som viser beflyvningen af Roskilde Lufthavn. Naboerne kan, baseret på deres adresse, hente præcise informationer om flyvninger, så de bl.a. kan se den nøjagtige afstand fra flyene til deres bolig, og naboerne har også mulighed for at kontakte lufthavnen direkte med spørgsmål om en specifik flyvning og med generelle henvendelser. Dette initiativ er bl.a. baseret på positive erfaringer med et lignende system i Københavns Lufthavn. Besøg RKE flight tracker her: <https://flighttracking.casper.aero/rke/> ■



Siden 1995 har Roskilde Lufthavn hvert andet år lagt lufrum til det populære Roskilde Airshow, hvor fly og helikoptere kan opleves på land og i luften - også det 75 år gamle DC 3-fly kan opleves til showet, som afholdes igen i august 2019.



+11,6%

Operationer i 2018

Roskilde Lufthavn

Indviet den 1. april 1973.

Den oprindelige plan var, at Roskilde Lufthavn skulle varetage trafikken af små og mellemstore fly samt en del af indenrigstrafikken. I stedet blev lufthavnen hjemsted for private fly, taxifyvning og flyveskoler.

1973-1990

Ejet af staten, driften varetaget af Københavns Lufthavnsvæsen under Trafikministeriet.

Oktober 1990

Københavns Lufthavn A/S overtager driften af både Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn, Kastrup.

Aeronautisk segment

I 2018 oplevede vi en vækst i antallet af afgangende passagerer, og vi fortsatte det høje investeringsniveau mht. at udvide og udvikle lufthavnen. Dog påvirkede takstnedsættelsen den aeronautiske omsætning og driftsresultatet negativt.

Omsætning

Den samlede aeronautiske omsætning faldt 3,4%, primært grundet takstnedsættelsen pr. 1. april 2018. Dette skete gennem to initiativer: en generel reduktion af de takster, som flyselskaber betaler for at bruge lufthavnen, samtidig med at der blev indført en særlig incitamentsordning, der gør taksterne 35% lavere på højfrekvente feederflyvninger mellem de regionale lufthavne og CPH. Det blev ligeledes besluttet ikke at indeksere aeronautiske afgifter pr. 1. april 2018. Dette blev delvist modsvaret af stigningen i antal afgangende passagerer på 3,8% og især af stigningen i antallet af internationalt afgangende passagerer på 4,5%.

Startafgifterne faldt 2,1% til DKK 451,0 mio. sammenlignet med sidste år, primært

grundet takstnedsættelsen. Faldet opvejes delvist af en stigning i startvægten. Startvægten for passagerrelaterede flyoperationer steg 5,4%, mens startvægten for cargo-operationer faldt 12,8%. Antallet af passagerrelaterede operationer steg 2,7%, mens cargorelaterede operationer faldt 0,2%.

Passagerafgifterne faldt DKK 50,6 mio., svarende til 4,1%, primært grundet takstnedsættelsen.

Security-, Explosive Trace Detection (ETD)- og handlingafgifterne faldt samlet set med DKK 32,8 mio. til DKK 855,2 mio., svarende til 3,7% grundet takstnedsættelsen.

Driftsresultat (EBIT)

EBIT faldt 42,6% i 2018 ift. 2017. Faldet skyldes hovedsagelig nedsættelse af taksterne pr. 1. april 2018 samt højere afskrivninger som følge af fortsat øgede aeronautiske investeringer og højere driftsomkostninger. Eksterne omkostninger og personaleomkostningerne steg samlet DKK 75,0 mio., hvilket bl.a. skyldtes et højere aktivitetsniveau. ■

DKK mio.	2018	2017	Udv.	Pct.
Finansielle resultater				
Omsætning	2.574,8	2.666,8	-92,0	-3,4%
Driftsresultat (EBIT)	352,9	615,1	-262,2	-42,6%
Segmentaktiver	9.057,7	8.238,1	819,6	9,9%
Omsætning				
Startafgifter	451,0	460,9	-9,9	-2,1%
Passagerafgifter	1.191,6	1.242,2	-50,6	-4,1%
Securityafgifter	609,3	629,2	-19,9	-3,2%
ETD-afgifter	43,1	48,2	-5,1	-10,6%
Handling	202,8	210,6	-7,8	-3,7%
Opholdsafgifter, CUTE mv.	77,0	75,7	1,3	1,7%
I alt	2.574,8	2.666,8	-92,0	-3,4%

Ikke-aeronautisk segment

2018 bød på fremgang inden for alle ikke-aeronautiske forretningsområder. Særligt shoppingcentret og parkering påvirkede resultatet positivt.

Omsætning

Koncessionsindtægterne fra shoppingcentret steg 4,1% i 2018. De primære drivere er stigningen i afgående passagerer, et forbedret shop- og brandmix og flere enheder ifbm. udvidelsen af både Terminal 2 og sikkerhedskontrollen.

Restaurantsegmentet er blevet optimeret med en ny Lagkagehuset-enhed, ligesom der er blevet tilføjet ti enheder ifbm. udvidelserne. Specialbutikkonceptet har også fået tilføjet flere enheder ifbm. udvidelserne.

Omsætningen fra parkering er steget 10,6%. Væksten skyldes en ændret prisstruktur, der blev introduceret sidste år, hvilket var med til at øge den gennemsnitlige transaktionsværdi, ligesom der var en fortsat styrket online- og medieindsats og flere lokaltafgående passagerer.

De øvrige indtægter er steget 8,5%, hovedsageligt som følge af en stigning i biludlejning og fortsat vækst i reklamekontrakten med Airmagine.

Omsætningen fra udlejning af lokaler steg 5,3% ift. 2017, hvilket primært skyldes indgåelse af nye kontrakter. Omsætning fra udlejning af arealer ligger på niveau med 2017. Hotelaktiviteten faldt samlet set DKK 34,8 mio. grundet den nye hotelaftale med Clarion.

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 2,0% i 2018 ift. 2017. Stigningen skyldes hovedsageligt fremgangen i parkeringsindtægterne og omsætningen fra shoppingcentret, delvist modsvaret af effekten af den nye hotelaftale, en stigning i personaleomkostninger samt højere afskrivninger. ■

DKK mio.	2018	2017	Udv.	Pct.
Finansielle resultater				
Omsætning	1.870,0	1.772,6	97,4	5,5%
Driftsresultat (EBIT)	1.231,5	1.207,8	23,7	2,0%
Segmentaktiver	3.665,1	3.332,1	333,0	10,0%

DKK mio.	2018	2017	Udv.	Pct.
Koncessionsindtægter				
Shoppingcenter	875,3	840,5	34,8	4,1%
Parkering	418,5	378,5	40,0	10,6%
Øvrige indtægter	66,9	61,7	5,2	8,5%
I alt	1.360,7	1.280,7	80,0	6,2%

DKK mio.	2018	2017	Udv.	Pct.
Lejeindtægter				
Udlejning af lokaler	127,2	120,8	6,4	5,3%
Udlejning af arealer	48,4	47,4	1,0	2,0%
Øvrige lejeindtægter	5,4	5,7	-0,3	-4,5%
I alt	181,0	173,9	7,1	4,1%

DKK mio.	2018	2017	Udv.	Pct.
Salg af tjenesteydelser mv.				
Hotelaktivitet - Hilton	-	50,7	-50,7	-100,0%
Hotelaktivitet - Clarion	65,4	49,5	15,9	32,1%
Øvrige	262,9	217,8	45,1	20,7%
I alt	328,3	318,0	10,3	3,2%

CR- resultater

Også i 2018 styrkede vi CR-arbejdet. Vores fokus på Mennesker, Miljø og Markedsposition skabte positive resultater for både kolleger, samfund og kerneforretning.



Mennesker

- Sikkerhed
- Arbejds miljø
- Attraktiv arbejdsplads
- Passageroplevelsen



Miljø

- CO₂
- Luftkvalitet
- Ressourcer
- Støj



Markedsposition

- International tilgængelighed
- Sammenhængskraft
- Lokal samfundsudvikling





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.

Målformuleringer

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.

Arbejds miljø

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.

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.

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.





■ 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.

Lufthavnens safety-mål er at drive og udvikle Københavns og Roskilde Lufthavn, så risikoen for at være medvirkende til en flyvesikkerhedsmæssig hændelse eller ulykke reduceres til et så lavt niveau som praktisk muligt efter ALARP-princippet (As Low As Reasonable Practicable). I tæt samarbejde med CPH's øvrige afdelinger og vores samarbejdspartnere er vores mål at styrke

Københavns og Roskilde Lufthavns position blandt verdens bedste til styring af safety og opnåelse af en god safety-kultur.

Vi stræber efter at gøre safety nærværende og relevant for den enkelte kollega, leder og samarbejdspartner. Vores stærke og velfungerende rapporteringskultur gør det muligt for os at lære af de hændelser, der finder sted. Med afsæt i eksempler får vi en god dialog med lufthavnens brugere, hvor vi sammen finder endnu mere ansvarlige løsninger for at undgå lignende situationer. CPH's Safety & Crisis Managementafdeling har i løbet af 2018 afholdt mere end 70 dialogmøder med lufthavnens interne og eksterne brugere, og fokus har netop været læring på baggrund af eksempler fra lufthavnene i København og Roskilde.

Markservice er en af de afdelinger, som lodser fremmede vognmænd til og fra lufthavnens byggepladser. De skal navigere i et travlt og komplekst miljø og kan komme i klemme mellem fly på vej til og fra lufthavnens baneområde. På baggrund af eksempler vendes erfaringer, og kollegerne inspirerer hinanden til, hvad de skal være særligt opmærksomme på, og hvad de i svære situationer kan og bør gøre.

Det stærke fokus på læring og vidensdeling virker af flere årsager. Vi har introduceret klistermærker med stregkode på baggrund af et forslag fra lufthavnens Marshaller-gruppe, som er de medarbejdere, der signalerer fly/pilot-taxiruter ifølge taxiinstruktioner fra flyveleder og/eller signalerer fra fly/pilot ifbm. indkørsel på standplads. Lufthavnens

brugere (alle, der færdes eller arbejder med noget, der kan påvirke flyvesikkerheden) kan placere klistermærkerne, hvor det giver mening for dem. Med stregkoden har de nem adgang til rapporteringsformularen, hvor de kan komme med deres observation, idé eller bekymring, mens den er frisk i erindring og uden at skulle bruge frokostpausen på at rapportere.

Mange brugere er typisk ikke i nærheden af en pc, fordi de arbejder ude på områderne. En anden grund til, at indberetningssystemet virker så godt og effektivt, er, at personer, der fortæller om deres eller andres involvering i flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, er sikret, at de friholdes fra sanktioner, ligesom deres personoplysninger beskyttes.

Grænseløs læring

Foruden de lokale indsatser driver Safety & Crisis Management "Safety Benchmark Group" bestående af 17 europæiske lufthavne, som udover at dele safety-data mødes to gange årligt for at dele vigtig læring og viden om safety-begivenheder. En uvurderlig viden, som bidrager til, at lufthavnen konstant kan forbedre flyvesikkerhedsniveauet.

CPH's deltagelse i internationalt arbejde

CPH bidrager i EUROCAE-regi til udvikling af nye "luftfartsstandarder". EUROCAE (European Organisation for Civil Aviation Equipment) er Europas førende inden for udvikling af "worldwide recognised" industristandarder og leder arbejdet, hvor både luftfartsindustri, flyselskaber og lufthavne deltager. CPH deltager for tiden i to EURO-

70

dialogmøder

Safety and Crisis Management har i 2018 afholdt mere end 70 dialogmøder med lufthavnens brugere.

CAE-arbejdsgrupper: WG83 om "Airport Foreign Object Debris (FOD) Detection Systems" og WG109 om "Runway Weather Information Systems".

CPH har bl.a. som følge af skærpede European Aviation Safety Agency-krav (EASA) til vores instrumentprocedurer etableret sig som leverandør af "Flight Procedure Design" (FPD). Leverancerne er både interne og eksterne og omfatter bl.a. den obligatoriske femårsvalidering af instrumentprocedurer. Da lovgivningen på området fra 2020 kræver en formel certificering som tjenesteudøver, har vi siden 2017 forberedt og udviklet dette arbejde. Det forventes, at CPH tidligt i løbet af 2019 formelt kan kalde sig "Flight Procedure Design Service Provider (FPDSP)". Rollen skal udøves både internt og eksternt, og CPH forventer, at der ligger et stort forretningsmæssigt potentiale i det.

CPH's gode dialog med brugere og vores deltagelse i og bidrag til internationale netværk er af stor værdi. Vi ved, at de bedste og mest ansvarlige løsninger skabes ved at lytte til vores mange interessenter – og at partnerskaber også på sikkerhedsområdet i den kommende tid bliver et endnu større fokusområde for os.

Tværgående samarbejde virker

Rampmanship handler om at styrke kulturen og dermed adfærden i lufthavnen – særligt mellem de aktører, som er med til at få flyet "vendt" (turnaroundprocessen) dvs. arbejdet med at få passagerer og bagage af og på flyet. Herudover er der en række andre partnere, som også spiller en rolle; f.eks. de virksomheder, som kommer med brændstof og mad, og som sørger for rengøringen ombord.

Da flyselskaberne ofte skal have flyet så hurtigt afsted som muligt, skal mange af virksomhederne til og på flyet samtidig. Det kan skabe pres, da der er tale om store køretøjer. Det kræver, at man udviser respekt og forståelse for hinanden og vores fælles opgave i at sende flyene afsted til tiden – sikkert og effektivt. I en kort film forklarer vi de forskellige aktørers rolle i turnaroundprocessen for at skabe en bedre forståelse på tværs af aktørerne. Projektet har styrket samarbejdet på tværs af ground handlerne – og relationen mellem CPH og handlerne generelt.

Vi er desuden i løbende dialog med handlerne om andre initiativer, der generelt kan støtte op om den adfærd, som vi ønsker

i lufthavnen. Vi ønsker, at alt foregår sikkert og med respekt for vores fælles kunder.

Vores samarbejdsfora ASOTC (Airside Safety, Operational and Technical Committee) anvender vi desuden til at informere om alle de mange udbygningsprojekter, så de virksomheder, der agerer på forpladsen, kender til de kommende ændringer i vores infrastruktur. I samme forum deler vi også viden og læring omkring f.eks. lokale bestemmelser og hændelser på forpladsen. Vi ser dette forum som et sted, hvor vi styrker vores samarbejde og forståelsen for hinanden – til gavn for sikkerheden.

Stærkt beredskab

Et vigtigt element i at drive en tryk og sikker lufthavn er, at der til stadighed fokuseres på beredskabsområdet. På den måde kan luft-

havnen og de ansvarlige aktører forebygge større hændelser og reagere hensigtsmæssigt i en større krise.

Omdrejningspunkterne i et effektivt beredskab er bl.a. tværfaglig koordinering og træning, så der skabes et robust beredskab. CPH's indsats på beredskabsområdet sker i tæt samarbejde med de aktører, der har beredskabsmæssige opgaver i lufthavnen, herunder ikke mindst det kommunale beredskab og politiet, som har ansvaret for at koordinere indsatser 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 ift. risici og de ressourcer, der er til rådighed.



Fra beredskabsøvelse den 2. oktober 2018.

I 2018 er der bl.a. afholdt fire større øvelser med fokus på at træne koordineringen mellem de forskellige aktører i lufthavnen og beredskabet. Øvelser finder sted på flere forskellige niveauer – fra det taktiske til det strategiske niveau.

Den 2. oktober 2018 blev der under en større beredskabsøvelse trænet de afsnit af "Københavns Lufthavns Hovedplan for Alarmering og Beredskab", der omhandler Standby landinger og håndtering af en forventet ulykke under landing.

Samarbejdet på tværs af Security og Brand og Redning i sammenspil med Naviair og Aviator gjorde, at vi som lufthavn var i stand til effektivt at understøtte myndighederne i deres indsats og derved hurtigst muligt danne et overblik over situationen og give dem de bedste forudsætninger at træffe beslutninger ud fra.

Lufthavnens Alarmering- og Beredskabsgruppe har i 2018 revideret Lufthavnens Hovedplan for Alarmering og Beredskab. Tidligere blev der afholdt én større øvelse med myndighederne hvert fjerde år, i dag sker det ca. 3-4 gange om året.

Det effektive beredskab i lufthavnen fungerer, fordi de mange forskellige aktører samarbejder aktivt – en vigtig forudsætning for at have et robust beredskab i lufthavnen. Pga. det gode samarbejde kan vores mange passagerer og kunder føle sig sikre og trygge på deres rejse gennem lufthavnen. ■



- Sikkerhed
- **Arbejds miljø**
- Attraktiv arbejdsplads
- Passageroplevelsen

Arbejds miljø

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

Det er vigtigt for CPH fortsat at sikre og hjælpe med at skabe et godt og sikkert arbejds miljø alle de steder, hvor vi har mulighed for det. Det gælder både for vores egne medarbejdere, de mange håndværkere, der udbygger lufthavnen, og for vores mange samarbejdspartnere, som arbejder inden for lufthavnens rammer.

CPH-medarbejderes arbejds miljø

Medarbejdere i CPH skal have et sikkert og sundt arbejds miljø. Vi forebygger arbejdsulykker ved proaktivt at vurdere risici, planlægge opgaver og lære af de erfaringer, vi får hver eneste dag. Ulykkesfrekvensen for arbejdsulykker med fravær var i 2018 på 7,9 og målet var 7,0. Årets største udfordring var, at 1/3 af ulykkerne med fravær skyldtes fald og snublen. I 2019 iværksættes derfor en indsats, som stiller skarpt på adfærd omkring fald og snuble-ulykker, og hvad den enkelte medarbejder kan gøre for at forebygge ulykkerne.

Vores fokus er at skabe en større bevidsthed om vigtigheden af sikkerhed i organisatio-

50+

**arbejds miljøprojekter
i 2018**

nen. Via en særlig arbejds miljøpulje er der mulighed for at sætte handling bag ideer og tanker. Der udarbejdes årligt +50 arbejds miljøprojekter med afsæt i arbejds miljøpuljen med et budget på DKK 6 mio. i 2018.

Fælles opmærksomhed på sygefravær

Sygefravær er mange ting lige fra den korte forkølelse til længere og komplicerede sygdomsforløb. Derfor arbejder CPH med en bred palet af tiltag og aktiviteter, som samlet skal forebygge sygefravær. CPH's tilgang har fokus på perioderne både før, under og efter sygdom. En kerneaktivitet i den samlede tilgang er Health Leadership, hvor både ledere, tillids- og arbejds miljørepræsentanter alle

5,0%

sygefravær

bliver trænet i at arbejde forebyggende og bl.a. have stor opmærksomhed på, hvordan medarbejderne trives, og hvordan der kan handles på det.

Derudover indførte vi i 2018 i dele af organisationen en ny samtalemødel, hvor lederen gennem samtaler med den sygemeldte viser omsorg og afklarer, om CPH kan hjælpe med sundhedsforsikring, sundhedscenter, fysioterapi eller aflastning i opgaver, for at gøre det nemmere at vende tilbage til arbejdet. Det samlede sygefravær var i 2018 på 5,0%, og målsætningen er, at sygefraværet i 2023 er på 4,4%.

Ansvarlig udbygning af lufthavnen

Der er mange udfordringer ved at udbygge lufthavnen samtidig med den normale drift, endda med et øget antal passagerer. Mange projekter er tilbygninger og foregår oftest tæt på både fly, passagerer og shopping-centret, og derfor er byggepladserne komplekse.

I 2018 har CPH iværksat en række initiativer, som skal sikre en fortsat forbedring af arbejdsmiljøet på vores byggepladser. Initiativerne er forankret i strategien "Safety culture in construction projects" under hovedemnerne: kultur, sikker portefølje-eksekvering samt Safety Management.

I 2018 blev der f.eks. produceret en introduktionsfilm om sikkerhed på byggepladsen. Alle bygningsarbejdere, der skal have adgang til en CPH byggeplads, vil fra 2019 skulle se denne film og bestå en test via e-learning. Læs mere på [side 31](#) om måden, vi bygger ansvarligt på.

CPH tager sin rolle som professionel bygherre meget alvorligt, og det er vigtigt for os, at de, der hjælper os med at udbygge lufthavnen, ikke kommer til skade på CPH's byggepladser.

Dan Radmer Henriksen,
Arbejdsmiljøchef

Involvering af samarbejdspartnere

Det er vigtigt, at de rammer, vi skaber, og de betingelser, den daglige drift af lufthavnen foregår under, er optimale for vores samarbejdspartnere, så deres aktiviteter kan foregå under de bedst mulige arbejdsmiljøforhold. Det gør vi bl.a. ved at involvere brugerne, når lufthavnen udvides og forandres. ■

Gode relationer giver gode løsninger. Det er en fornøjelse at betragte en projektleder fra CPH og vores medarbejdere, der i fællesskab løser komplicerede opgaver, så vi stadig effektivt kan håndtere bagage i lufthavnen. Jeg synes, at der er skabt en "vi-kultur" gennem vores måde at håndtere fælles problemstillinger på – det gavner også arbejdsglæden.

Søren Roger
Miljø- og sikkerhedsleder
HR SAS Ground Handling Denmark A/S



Samarbejde med politiet om pasboks

I 2018 har vi i tæt partnerskab med politiet udviklet fremtidens pasboks, som skal udgøre grænsen i den nye Finger E. Som en vigtig del af dette samarbejde blev der bygget en fuld skalamodel af de fremtidige bokse til en række brugertests for at optimere arbejdsmiljøet for politiet. I dag er boksene sat i produktion, så de er klar til åbningen i 2019.



Samarbejde med lufthavnens handlingsselskaber

Der foregår også et tæt samarbejde med lufthavnens handlingsselskaber om, hvordan bagagefabrikkerne indrettes bedst muligt, så handlernes arbejde kan foregå under de bedst mulige arbejdsmiljøforhold. Det gælder f.eks. ifbm. valg af det rigtige løftegrej og andre hjælpemidler, som CPH stiller til rådighed for handlingsselskaberne. I 2018 blev der desuden gennemført en fælles kampagne på tværs af lufthavnen og alle handlingsselskaberne om adfærd ifbm. kørsel med bagagevogne i bagagehallerne.



- 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.

Vi mener, at en mangfoldig medarbejdersammensætning er vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst og strategiske retning. Samtidig ønsker vi at tiltrække og fastholde vigtige kompetencer i et demografisk udfordret arbejdsmarked. Vi har i 2018 haft fokus på flere initiativer, der åbner nye muligheder for udvikling og mangfoldighed.

Ny flexuddannelse 'Grøn Service'

I 2018 indledte vi et samarbejde med Glad Fonden og Københavns Kommune. Her deltager vi i et nyt 2-årigt forsøgsprojekt for unge med kognitive handicap. Vi har i august taget imod syv unge mennesker mellem 20-26 år, der får en ny flexuddannelse hos CPH; 'Grøn Service'. Uddannelsen består af teori, men mest af praktik, hvor de lærer at arbejde med beplantning og grønne områder i Markservice.

Talentspejderne skaber bedre start for unge

I 2018 er vi kommet godt i gang med samarbejdet med Talentspejderne, som bl.a. Tårnby og Dragør Kommune gør brug af. Fem medarbejdere er mentorer for fem unge mennesker fra udskolingen, der ikke er uddannelsesparate. Talentspejderne er en frivillig organisation, der støtter unge skoleelever mellem 12-15 år fra udskolingens 7., 8. eller 9. klasse. Vi deltog i 2018 også på en jobmesse på Tårnby Kommunes rådhus, hvor over 800 deltog.

Nye uddannelsesmuligheder for unge

I efteråret 2017 blev der indgået en politisk aftale om bedre veje til uddannelse og job, herunder om etablering af nye institutioner for forberedende grunduddannelser (FGU). Uddannelserne starter den 1. august 2019, hvor produktionsskolerne samtidig nedlægges. CPH sidder med i bestyrelsen, fordi det har stor værdi for CPH at kunne være med til at bidrage til udviklingen af uddannelses-tilbuddene og skabe jobmuligheder for de unge, der ikke er uddannelsesparate.



//

Vi synes, det er vigtigt at deltage, fordi vi kan være med til at synliggøre fremtidige jobmuligheder, åbne op for nye muligheder, og forhåbentlig kan det motivere de unge til at færdiggøre nødvendige skoleforløb.

Kirstine Bergenholtz,
HR direktør

Gode vilkår for det lange arbejdsliv med seniorjobs

Andelen af medarbejdere over 55 år forventes at være stigende i fremtidens Danmark, og i CPH er over halvdelen af medarbejderne over 45 år. Med et nyt seniorkorps skaber vi seniorjobs, der svarer til syv fuldtidsstillinger, som skal varetage arbejdsopgaver på tværs af organisationen. Derudover arbejder vi med nedsat tid, kompetenceafklaring og omskoling i vores opdaterede seniorpolitik.

CPH sætter spot på motivation og udvikling

For at nå et endnu højere kompetenceniveau end i dag sætter CPH fokus på at videreudvikle vores performance management kultur. Vi har evalueret vores nuværende kultur på området ved at spørge både ledere og medarbejdere, og baseret på den feedback lancerer vi en ny model i 2019. Den nye model sætter spot på motivation og udvikling, bl.a. ved at indføre en ny og fleksibel måde at holde medarbejder/leder-samtaler på, som vi kalder Check In.

Mentor for talenter

//

Jeg er mentor, fordi det er spændende at finde de unges styrker og talenter og for at se deres udvikling over tid.

Jeg lærer også gennem vores samtaler. De kunne sagtens blive kommende medarbejdere i lufthavnen.

Maria Brinch Harpøth er frivillig mentor i programmet og arbejder som rekrutteringskonsulent i HR.

Fremgang i ledelsesmålingen

I foråret 2018 havde alle ledere i CPH gennemført "Lead the Way"-ledelsesprogrammet, og i efteråret inviterede vi også specialister og tillidsrepræsentanter ind i uddannelsen. For at skabe en fælles retning i organisationen arbejder vi med at udbrede fælles værktøjer og et fælles sprog. I november 2018 lancerede vi også en fælles model for vores arbejde med forandringer på tværs af organisationen. Som et resultat ses en samlet fremgang fra 4,8 til 4,9 (på en skala fra 1-6) på vores seks ledelseskompeter: lede forandringer, sætte retning, prioritere kundefokus, udvikle organisation og medarbejdere, sikre effektiv drift og drive resultater. Den høje score på skalaen er udtryk for et højt match mellem det specifikke udsagn i målingen og lederens konkrete adfærd i virkeligheden.

Kønsfordeling på ledelses- og bestyrelsesniveau

I 2018 har CPH fortsat haft fokus på mentorprogrammer for medarbejdere, der ønsker at blive ledere, og hvor vi oplever en stor interesse fra kvinder i organisation. Der har været særligt fokus på at øge andelen af kvinder i bestyrelsen, som nu er på to ud af seks ekskl. medarbejdervalgte bestyrelsesrepræsentanter. Med denne kønsfordeling i CPH's bestyrelse har vi opnået en ligelig fordeling mellem kønnene.

Derudover har vi fokus på at øge andelen af kvindelige ledere gennem vores rekrutteringsproces. Vi forventer bl.a., at vores search partnere hver gang præsenterer kandidater af begge køn, når opslåede stillinger skal besættes. Ligesom vi målretter vores

jobannoncer til at appellere til både kvinder og mænd. Vi ansætter dog altid efter, hvem der har de bedste kompetencer til stillingen.

Aktiviteterne understøtter CPH's mål om, at andelen af kvindelige ledere skal svare til andelen af kvindelige medarbejdere. Andelen var i 2018 henholdsvis 28% og 35%.

Brug af virtuel reality teknologi

Det er vigtigt for os at være i front på det digitale område. Derfor undersøger vi f.eks. anvendelse af Virtuel Reality på kørselsområdet og muligheden for at etablere en virtuel model af baner og forplads, hvor forskellige vejrforhold og trafiksituationer simuleres. Planen er at vurdere, om Virtuel Reality kan understøtte andre anvendelser med kørsel på airside eller bruges i andre visualiserings- og læringsituationer.

Medstifter af Digital Dogme – fremtidens IT-talenter

Vi satte i 2018 også strøm til initiativer, der udbreder fælles værktøjer og tankegang. Digital Dogme skal styrke den interne digitale kompetenceudvikling i partnervirksomhederne gennem netværk og læring mellem virksomheder. En fælles platform bidrager til vidensdeling, men også til, at virksomheder på eget initiativ søsætter initiativer, som andre kan blive inspireret af. CPH har bidraget med at dele erfaringerne fra CPH Digital Lighthouse-programmet, og vores mål er nu at sætte spot på digital opkvalificering af egne medarbejdere. CPH er gået ind i Digital Dogme som en ud af fire stiftende partnere sammen med Netcompany, TDC og Danske Bank.

Pris for innovation i "HR Excellence"

Den 19. juni 2018 modtog CPH en "HR Excellence"-pris ved lufthavnsorganisationen ACI Europe/Worlds generalforsamling i Bruxelles. Prisen gives til innovative eksempler, der kan hjælpe og inspirere lufthavnsbranchen til måder at videreudvikle medarbejdere på. Vores bidrag handlede om at bruge de nye digitale muligheder såsom e-learning og video. ■



Med vores indsats på områderne sikkerhed, arbejdsmiljø, attraktiv arbejdsplads og passageroplevelsen er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 8: Fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle.

Kunstig intelligens i bagagedriften

I 2017 etablerede vi CPH Airdeas, hvor medarbejderne blev inviteret til at komme med gode ideer til, hvordan lufthavnen kan udvikles. En af de gode ideer er indførelsen af kunstig intelligens i bagagedriften. Det betyder, at en hel del spildtid og pauser undgås og giver foreløbigt en forbedring i kapacitetsudnyttelsen af bagagebåndene på 10%.

16,6

mio. kufferter blev håndteret i CPH i 2018.

På de travleste dage håndteres op til 40.000 stykker afgående bagage.





- Sikkerhed
- Arbejds miljø
- Attraktiv arbejdsplads
- **Passageroplevelsen**

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.

En ekstraordinær rejseoplevelse

I 2018 har vi gennemført en række initiativer, der er med til at sikre en behagelig og effektiv oplevelse for passagererne under deres rejse gennem Københavns Lufthavn. Det gør vi i samarbejde med vores partnere,

fordi vi er overbevist om, at partnerskaber skaber langt mere innovative og holdbare løsninger.

I check-in områderne har vi installeret mobile check-in automater, der kan flyttes rundt i check-in områderne eller foran sikkerhedskontrollen efter behov. Vi har også installeret bagage-tag printere i alle gates til håndbagage, der skal i lasten, så passagererne fortsat kan være trygge ved at overdrage den til flypersonalet.

I gateområderne opsætter vi informations-skærme, så alle passagerer, også hørehæmmede og fremmedsprogede, oplever bedre information undervejs i boarding til deres fly.

Tre løbere sprintede over den nye gangbro, der forbinder metroplatformen med sikkerhedskontrollen - og markerede den 100 meter lange bro tværs over Terminal 3 for officielt åben.



Derudover har vi i terminalerne færdiggjort en række store udbygningsprojekter, der har givet passagerer bedre plads og en mere effektiv vej gennem lufthavnen bl.a. med en gangbro med direkte adgang fra metro til sikkerhedskontrollen.

I terminalområdet mellem Finger A og B har vi skabt mere gulvplads, et legeområde og tre siddemiljøer med opladningsfaciliteter.

Læs mere om vores byggeprojekter under afsnittet Investeringer på [side 29](#).



Rejsende med særlige behov skal føle sig trygge og have mulighed for at rejse på lige vilkår med andre passagerer.



Rejsende med særlige behov

Med fokus på rejsende med særlige behov har vi i 2018 forbedret den assistance, som vi tilbyder passagerer med reduceret mobilitet (PRM) via vores partner Falck. Vi har skærpet servicekravene, investeret i en A380 kompatibel lift og etableret den første af flere decentrale assistance lounges, så passagerer med reduceret mobilitet har adgang til opholdsområder flere steder i lufthavnen.

Vi har et særligt fokus på at medvirke til, at rejsende med særlige behov føler sig trygge og har mulighed for at rejse på lige vilkår med andre passagerer. Vi er hele tiden i aktiv dialog med interesseorganisationer omkring lufthavnen, og i oktober 2018 afholdt vi i samarbejde med Falck og LOPDA (Landsorganisationen Borgerstyret Personlig Assistance) en informationsaften om mulighederne for at rejse med et fysisk handicap. I 2019 vil vi afholde flere af disse informationsaftener, som vi håber kan medvirke til, at flere passagerer med særlige behov får mod på at rejse mere med fly fremover.

Vi lancerer desuden i 2019 et initiativ, der skal forbedre servicen og kundeoplevelsen for personer med fysiske, psykiske, synlige og usynlige handicap, på tværs af lufthavnens mange kontaktpunkter, virksomheder og medarbejdere. Alle med ID-kort og passa-

Til en informationsaften i oktober 2018 får 30 LOPDA-medlemmer og deres hjælpere viden om, hvordan assistancen forløber igennem lufthavnen fra fortovet til flysæde og retur igen.

gerkontakt skal gennemføre træning, der vil give medarbejderne en styrket forståelse for de forskellige passagergrupper i lufthavnen. Samtidig skal undervisningen styrke medarbejderens evne til at skabe en god oplevelse for den pågældende passager i nøjagtig den funktion, som medarbejderen bestrider.

Sammen med vores medarbejdere og mange gode partnere vil vi fremover have endnu mere fokus på, hvordan vi kan skabe gode rejseoplevelser i Københavns Lufthavn – for alle.

Mål for passageroplevelsen

I 2018 har vi undersøgt, hvordan vi bedst kan måle indsatsen med at forbedre passageroplevelsen, herunder hvordan vi bedst uddanner vores personale, så passagererne mødes med respekt og omtanke. Vi har udvalgt tre områder: passagerernes tilfredshed med lufthavnens faciliteter og services, uddannelse af vores personale, der har direkte kontakt til passagererne, og ventetiden i sikkerhedskontrollen, som er en central oplevelse på rejsen gennem lufthavnen.

I 2018 har vi gennemført to moduler af Service Excellence-kurset for alle passagervendte medarbejdere. Fokus har været håndtering af kunderne i stressede situationer. På baggrund af kurset er medarbejderne selv kommet med forslag til servicebud for deres afdeling, som vi i 2019 vil arbejde videre med og implementere i driften.

Du kan læse mere om, hvordan vi måler på passageroplevelsen på [side 135-137](#) i de ikke-finansielle noter. ■



Forretningsetik



Vi ser det som en meget vigtig opgave at fortsætte arbejdet med at udbrede vores ansvarlighed. Vi køber varer ind fra mere end 1.600 leverandører og for mere end DKK 1,8 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 at stille de rette krav til vores samarbejdspartnere, som vi har mulighed for inden for de regler og rammer, vi er reguleret af.

Antikorruption

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

I CPH tolererer vi ikke korruption 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. I 2018 har vi indledt arbejdet med at opdatere vores Code of Conduct.

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

Medarbejdernes troværdighed ifbm. 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

DKK
1,8 mia.

Årligt indkøb af varer og tjenester fra mere end 1.600 leverandører.

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. Det er klart defineret, hvem der har myndighed til at forpligte CPH, f.eks. når der indgås aftaler, og hvem der skal inddrages inden samt hvem der har beføjelse til at godkende betalingstransaktioner på bestemte niveauer.

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 og er et anonymt, sikkert og brugervenligt system. Der findes yderligere information om brugen af whistleblowerordningen og vores procedurer for håndtering af indberetninger i vores whistleblowerpolitik på whistleblowerportalen på www.cph.dk

I 2018 har CPH fortsat ordningen og fastholdt de gældende procedurer.

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 Supplier 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 lufthavnens shoppingcenter med effekt fra 2016. I 2018 blev mere end 95% af aftalerne indgået med Global Compact-klausul.

Ny indkøbsplatform

CPH's indkøbsafdeling har de seneste tre år arbejdet på at få implementeret en samlet indkøbsplatform med fokus på især Contract Management. At forhandle en stor kontrakt er et omfattende arbejde – men at få det maksimale ud af en kontrakt kræver endnu mere arbejde, fordi det kræver en struktureret og hyppig overvågning af kontrakten. Med en indkøbsplatform, der automatiserer hele processen, får vi et vigtigt overblik over hele vores forretning. Det giver os en hidtil uset kontrol over alle vores kontrakter på tværs af kategorier og afdelinger.



Den nye indkøbsplatform består bl.a. af fire moduler:

- Supplier Management; en leverandørportal med masterdata og et værktøj til vurdering af leverandører
- Sourcingmodul til håndtering af udbud og tilbudsindhentning
- Autheringmodul til udarbejdelse af kontrakter og håndtering af disciplinen Contract Management samt digital signatur
- eProcurement platform til håndtering af varekataloger, rekvisitioner og ordrer.

Formålet med vores nye Indkøbsplatform (SMART) er at få gennemskuelige og integrerede arbejdsgange på tværs af hele Source2Order-processen.

Det muliggør bedre revision, kontrolspor og rapportering. Endvidere sikrer vi compliance mellem kontrakt og faktura, og vi får mulighed for at analysere på tværs af alle moduler. Systemet forventes færdigimplementeret i løbet af første halvår af 2019, hvor undervisning af vores brugere skal finde sted. ■



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 ifbm. 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 lufthavnens sikkerhedskontrol.

Alle nyansatte Security-medarbejdere gennemgår den obligatoriske uddannelse, som bl.a. indeholder forhold vedr. religion, etnicitet, mangfoldighed og kulturel forskellighed. Personeftersyn gennemføres altid af en Security-medarbejder af samme køn som passageren.

Hvad angår håndteringen af de data, der indsamles ifbm. 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

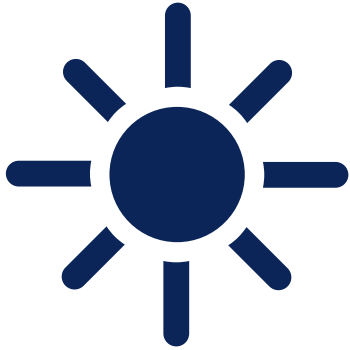
til brugen af billederne, samt hvor længe de opbevares, er underlagt restriktioner. Området er reguleret dels af TV-overvågningsloven, dels af persondataloven.

Ifbm. udstedelse af ID-kort til alle, der arbejder på lufthavnens 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 2018 ikke modtaget klager relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data. CPH har i 2018 arbejdet med implementering af Databeskyttelsesforordningen. Der er i denne forbindelse bl.a. skabt øget gennemsigtighed om, hvordan passagerers og medarbejders personoplysninger behandles, samt implementeret relevante interne politikker og procedurer. CPH har rettidigt behandlet alle henvendelser, herunder bl.a. anmodninger om sletning og indsigtanmodninger. ■



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



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.

Målformuleringer

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.

*I starten af 2019 vedtog CPH en ny klimavision, som bl.a. indeholder et mål om at blive CO₂-neutral allerede fra 2019. Læs mere på de næste sider.

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.

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.

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.





- CO₂
- Luftkvalitet
- Ressourcer
- Støj

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.

*I starten af 2019 vedtog CPH en ny klimavision, som bl.a. indeholder et mål om at blive CO₂-neutral allerede fra 2019.

Højere ambitioner på klimaområdet

Som den seneste forskning på klimaområdet viser, skal tempoet for reduktionen af klimabelastningerne intensiveres, og derfor har vi i CPH i 2018 arbejdet på at skærpe vores ambitioner – både hos os selv og i høj grad også sammen med vores partnere.

Vi ønsker, at alle passagerer skal kunne rejse fra Københavns Lufthavn med grøn samvittighed, og vi vil bidrage til en grøn transformation af luftfarten ved at tage medansvar for hele CO₂-udledningen i lufthavnen og samarbejde med branchen, politikere, forskere og grønne organisationer om en grønnere luftfart i Danmark.

Derfor er CPH's nye overordnede klimavision at blive en "zero emission airport" i 2050, dvs. en lufthavn helt uden CO₂-udledning.

Det er en vision, som rækker mange år frem i tiden, og som kræver en stor indsats på tværs af alle virksomheder, der opererer i og rundt om lufthavnen, herunder flyselskaber, groundhandlere, forpagtere i shoppingcentret, udbydere af transport til lufthavnen etc.

Det er en ambitiøs vision, hvis udfordring ikke kan løses udelukkende med den nuværende teknologi, men vi tror på, at den grønne transformation kan lykkes, hvis vi samarbejder med alle parter, som vil og kan bidrage til en bæredygtig luftfart.

I 2019 vil vi arbejde med at konkretisere den nye klimastrategi og videreudvikle handlingsplaner og sætte delmål for indsatsen.



Vores nye klimavision er at blive en "zero emission airport"

Ambitiøst klimaudspil fra en samlet luftfartsbranche

CPH tager i samarbejde med Brancheforeningen Dansk Luftfart et stort skridt for en stærkere klimaindsats. For første gang er det lykkedes at lancere et fælles klimaudspil i den danske luftfartsbranche. CPH er med i brancheforeningens klimaudspil, der indeholder nye målrettede initiativer, som sikrer et CO₂-neutralt dansk luftfartserhverv i 2050.

Læs mere på www.dansk-luftfart.dk/klima-og-miljoe/

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

BDL er samlingspunkt for virksomheder, som er aktive inden for dansk luftfart. Foreningen arbejder for at sikre det danske luftfartserhverv en central rolle i den vækst og udvikling, som den globale udvikling fører med sig. Foreningen ønsker også at bidrage aktivt til løsninger på de udfordringer, udviklingen medfører.

Brancheforeningens medlemskreds tegnes af luftfartsselskaber, lufthavne, helikopter- og air-taxiselskaber, luftfartsskoler og andre luftfartsrelaterede virksomheder. BDL blev stiftet i maj 2010 og er medlemsforening i Dansk Industri.

Tre ruter til en emissionfri lufthavn



Grøn lufthavn

Drive en energieffektiv lufthavn på vedvarende energi



Smart, grøn og ren trafik

Operere lufthavnen med fossil-frie køretøjer og fossil-frit grej og understøtte grønnere transportformer til lufthavnen



Luftfart uden emissioner

Støtte forskning og udvikling af bæredygtigt flybrændstof, elektrofuels, elfly og andre nye teknologier

Fald i CO₂-udledning pr. passager

Vi har arbejdet systematisk med styring og reduktion af CPH's CO₂-udledning i mange år og opnået gode resultater. Trods en stor stigning i antallet af passagerer er det lykkedes at holde CO₂-udledningen fra CPH (scope 1 og 2) på et stabilt niveau. Særligt på energiområdet har vi løbende øget effektiviteten i ft. passagervæksten. I 1990 udledte CPH 3,6 kg CO₂ pr. passager, i 2006 udledtes 1,7 kg, og i 2018 udledte vi 0,96 kg CO₂ pr. passager (svarende til 28.970 ton).

CPH's CO₂-mål omfatter de emissioner, som vi selv har direkte kontrol over, hvilket svarer til ca. 7% af den samlede udledning fra Københavns Lufthavn. Ca. 89% af CPH's CO₂-udledning stammer fra forbrug af energi, særligt fra el og energi til varme. Vores arbejde med energioptimering og konvertering til vedvarende energikilder har derfor afgørende betydning for reduktion af CPH's CO₂-udledning.

Nyt energimål

I 2017 satte vi et nyt energimål. Fra at måle på gennemførte energibesparelser, måler vi nu på vores energiforbrug pr. m². Det er mere forpligtende og stiller større krav til vores reelle forbrug, særligt når man tager den store udbygning af lufthavnen i betragtning. I 2018 opnåede vi med 88,6 kWh/m² allerede vores målsætning om 90 kWh/m². Derfor vil vi i 2019 skærpe målet yderligere.

Derudover har vi sat et mål om at øge andelen af vedvarende energi til at dække 10% af CPH's eget energiforbrug i 2023.

CPH har et solcelleanlæg på 125 kW, der i dag producerer ca. 0,4% af CPH's samlede forbrug. I slutningen af 2018 har vi indkøbt et anlæg på 250 kW, der bliver opsat i starten af 2019. Udover dette er planen at opsætte to øvrige anlæg i 2019 på i alt 1,4 MW – det vil øge andelen af vedvarende energi til ca. 3,5%.

For at kunne nå vores ambitiøse energimål vil vi over de næste 5 år investere hhv. DKK 20 mio. til energiledelse og energibesparelser samt DKK 10 mio. til opførelse af solcelleanlæg i 2019.

CO₂-neutral fra 2019

Det systematiske arbejde med energiforbedringer og CO₂-udledning har betydet, at vi igen i 2018 har kunnet forny vores Airport

Airport Carbon Accreditation

Airport Carbon Accreditation er den eneste globale standard for håndtering af CO₂-udledning fra lufthavne. Den bygger på de samme principper som Greenhouse Gas Protocol, men er tilpasset de driftsmæssige og organisatoriske forhold, der er kendetegnende ved lufthavne. Lufthavne kan blive akkrediteret på fire niveauer: Mapping, reduction, optimisation og neutrality. CPH har siden 2014 været certificeret på niveau 3 optimering, men vil fra 2019 gå efter højeste akkrediteringsniveau, 3+ neutrality, og dermed blive CO₂-neutral.

www.airportcarbonaccreditation.org

CO₂-udledning i Københavns Lufthavn

Samlet CO₂-udledning i 2018: **386.573 ton**

Scope 1 & 2

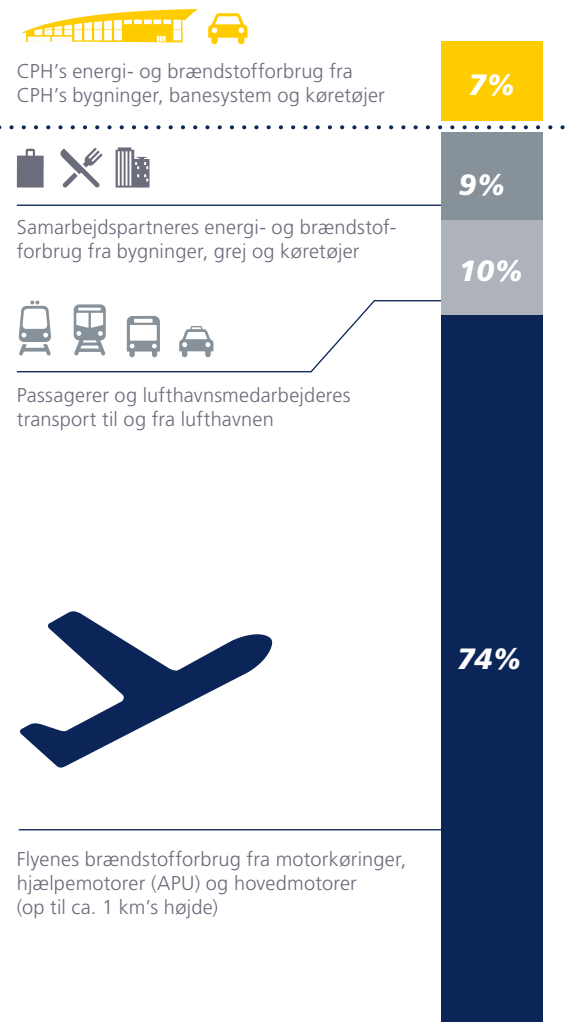
I alt 28.970 ton

Direkte CO₂-emissioner (scope 1) og indirekte CO₂-emissioner fra CPH's aktiviteter (scope 2).

Scope 3

I alt 357.603 ton

Indirekte emissioner fra aktiviteter i lufthavnen, som ikke ejes eller kontrolleres af CPH.



Carbon Accreditation (ACA) på niveau 3, optimering. Det kræver en årlig CO₂-opgørelse på scope 1, 2 og 3, en fungerende CO₂-reduktionspolitik samt løbende dialog med interessenter inden for alle tre scopes. Med fornyelsen af akkrediteringen er målet for 2018 således opfyldt.

Fra 2019 er målet at blive akkrediteret på højeste niveau 3+, neutrality. Det betyder, at vi - udover at efterleve ovenstående krav - vil kompensere for restudledningen fra scope 1 og 2 samt vores forretningsrejser. Dermed vil CPH blive CO₂-neutral. Indsatsen for at reducere CO₂-udledningen fortsætter med intensiveret styrke for at arbejde mod at nå vores nye mål om emissionsfri lufthavnsdrift og landtransport i 2030.

Energy-X

I 2018 har CPH indledt et samarbejde med DTU som industripartner i et projekt kaldet Energy-X, som DTU er ved at etablere. Visionen med Energy-X er at skabe disruptiv, ny teknologi, som gennem katalyse gør det muligt effektivt at konvertere sol- og vindenergi til kemisk form – og dermed brændstof – og opskalere det til et omfang, der gør det interessant for bl.a. luftfartsindustrien. Projektet forventes at løbe over flere år, og CPH's rolle vil i første omgang være at hjælpe med relevante data fra lufthavnen og på længere sigt demonstrationsprojekter i lufthavnen.

www.energy-x.eu

Partnerskaber, der bidrager til CO₂-reduktioner

For CPH udgør CO₂-udledningen i scope 3 over 90% i Københavns Lufthavn – det er dermed emissioner, som CPH ikke har kontrol over, men dog har mulighed for at påvirke. Det lægger vi stort vægt på at gøre, f.eks. gennem partnerskaber. Flytrafikken er den største kilde til CO₂-udledning, hvorfor vi har fokus på at begrænse udledningen, f.eks. gennem krav om, at flyene taxier ind til standpladsen på én motor, og krav om, at de slukker hovedmotoren, så snart flyet er parkeret.

Nordic Initiative for Sustainable Aviation

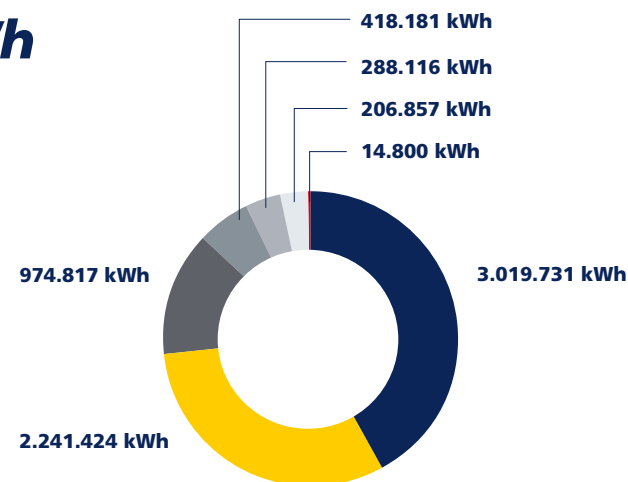
CPH er også aktiv i omstillingen til bæredygtig luftfart, bl.a. gennem vores deltagelse i NISA, Nordic Initiative for Sustainable Aviation, som CPH var med til at stifte i 2013. NISA er en forening, som har til formål at bringe de relevante aktører i Norden sammen om at skabe en mere bæredygtig luftfart i Norden på konkurrencedygtige vilkår. Et eksempel på dette fra 2018 var en workshop om politik, regulering samt teknologiske fremskridt og muligheder ifbm. bæredygtige brændstoffer til luftfarten, som NISA arrangerede i samarbejde med DTU og Nordic Energy Research (NER) under det Nordiske Ministerråd.

www.cleancluster.dk/nisa

Samlet energibesparelse i 2018:

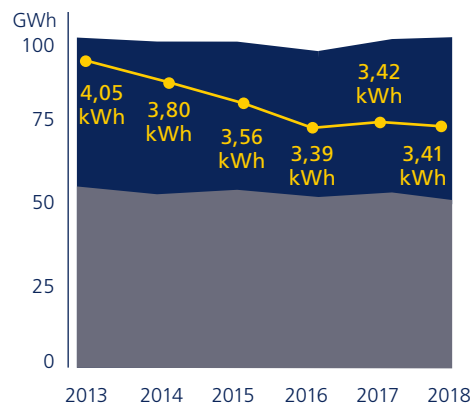
7.163.926 kWh

- Ventilation
- Varmeinstallationer
- CTS-anlæg (Central Tilstandskontrol og Styring)
- Køling (inkl. ATEs)
- Almen belysning
- Teknisk isolering
- Udendørs belysning



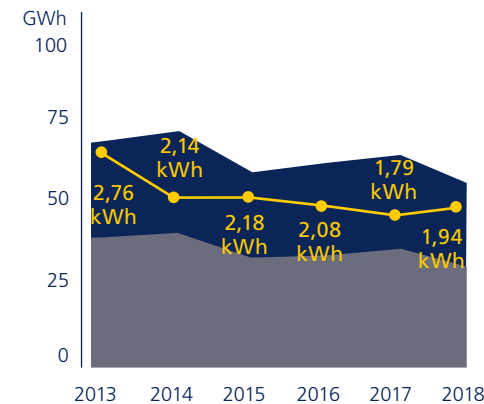
Elforbrug i Københavns Lufthavn 2013-2018

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



Varmeforbrug i Københavns Lufthavn 2013-2018

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



I vores nye klimastrategi vil vi fremadrettet arbejde meget mere med at fremme løsninger, der søger at reducere og i sidste ende eliminere udledningen fra scope 3-kilder.

Ambitioner om CO₂-neutral varme

I den vestlige del af lufthavnen, Maglebylille, har vi vores eget interne varmenet. Vi har i 2018 fjernet de gamle kedler fra 1960'erne og installeret en kombinationsløsning, så anlægget består af to kedler på hver ca. 3 MW og en 600 kW varmepumpe. Hovedkedlen i kombination med varmepumpen udnytter gassen så effektivt som teknisk muligt på et ældre fjernvarmenet. Det nye anlæg sparer ca. 1 mio kWh om året (svarende til 56 husstandes årlige energiforbrug) og er tilbagebetalt på kun fire år. Varmeforbruget i Maglebylille svarer til ca. 13% af hele lufthavnens varmeforbrug.

I 2019 er planen at udvide systemet, således at varmepumpen kan tage al forår-, sommer- og eftersårsbelastning. Varmepumpen kører på grøn strøm fra vores egne solceller, som er placeret på samme elnet.

Ved nogle yderligere tiltag kan vi i årene fremover nå vores ambition om, at hele Maglebylille er dækket af CO₂-neutral varme. Samtidig gøres Maglebylille klar til at forsyne mange af vores kommende arbejdsvogne på el. På den måde kan vi skabe et sammenhængende grønt energisystem.

Vi tager ansvar for alle bygninger i lufthavnen

Vi har i løbet af 2018 udviklet og opdateret

vores energistyring på alle bygninger i lufthavnen. Det betyder, at vi kan holde øje med energi- og vandforbruget samt skabe nøgletal, så det er muligt at sammenligne bygningers energi- og vandforbrug på tværs af hinanden.

Vi ønsker at synliggøre de potentialer for energibesparelser og dermed de klima- og økonomiske gevinster, der ligger hos vores kunder. F.eks. har vi i 2018 hjulpet en større kunde med at forbedre afkølingen på fjernvarmen betydeligt. Generelt har vi været i kontakt med alle kunder beliggende på Kystvejen, som omkranser den østlige del af lufthavnen, for at tilbyde dem en gratis energigennemgang.

Grøn omstilling på taxiområdet

Siden vi i 2017 installerede vores første intelligente elbilladere, er vi nu gået skridtet videre. I 2019 vil vi opføre superladere i lufthavnen; en lader på 150 kW og to ladere på 50 kW. Dette vigtige skridt er resultatet af et samarbejde med Region Hovedstaden og taxibranchen for at sikre gode muligheder for taxaselskaberne til at gå over på el. Ved at etablere en af Danmarks første superladere på 150 kW kan vi betjene de nyeste elbiler, der kommer på markedet i starten af 2019.



Med 150 kW er det muligt at lade op til 200 km på 10 min.

I vores Taxi Management System er det muligt for taxichaufførerne at opnå en højere prioritet i køen ved at køre i en "grøn" taxi (en bil som anvender alternative drivmidler, herunder hybrid-, gas-, brint- og elbiler). Derudover, fordi grønne taxier skal have mulighed for at oplade, har de mere fordelagtige køregler.

Udover at dieselforbruget er en kilde til CO₂-udledning, bidrager det også negativt til luftkvaliteten. Vi arbejder derfor løbende med muligheden for at udvikle infrastrukturen til elbiler. Vi planlægger også i første del af 2019 at teste en elbus med det formål på sigt at skifte alle vores busser fra diesel til alternative drivmidler.

Stor andel af kollektiv trafik

Trafikken til og fra Københavns Lufthavn er også en væsentlig kilde til udledning af CO₂ – som udgør ca. 10% af den samlede udledning. I CPH er vi stolte af den gode infrastruktur, der er omkring lufthavnen, og som gør det let at komme til og fra lufthavnen med kollektiv trafik. ■

61%

af passagererne benyttede i 2018 kollektiv trafik til lufthavnen



Med vores fokus på at imødekomme klimaudfordringer i partnerskaber er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 13: Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser.



- CO₂
- **Luftkvalitet**
- Ressourcer
- Støj

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.

Luftkvaliteten, både på og udenfor lufthavnens område kan blive påvirket af emissioner fra forbrændingsmotorer i lufthavnen – det gælder både fly og køretøjer. Vi arbejder derfor systematisk med at forbedre luftkvaliteten, både hvad angår påvirkning af naboområderne og arbejdsmiljøet inde i lufthavnen.

Tæt samarbejde i hele lufthavnen

CPH har igennem luftkvalitetsprogrammet i en lang årrække taget ansvar for en aktiv indsats for en bedre luftkvalitet i lufthavnen og for de mennesker, der arbejder på lufthavnens 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 lufthavnens forplads, og målinger for 2017 og 2018 viser, at reduktionen fastholdes. Vi søger løbende nye løsninger til at reducere brugen af fossile brændstoffer, som oftest er den direkte årsag til forekomsten af ultrafine partikler.

Denne reduktion opnås bl.a. ved et sæt regler for flyselskaberne, hvor vi har sat begrænsninger for brug af flyenes 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 ved gaten. Herudover opfordres flyselskaberne generelt set til at spare brændstof, bl.a. ved at køre på én motor, når de kører til landingsbanerne fra terminalbygningerne i lufthavnen og omvendt.

Med vores nye klimavision intensiverer vi også indsatsen for en grøn omstilling af den operation, der foregår på jorden på lufthavnens område. For at nå målet om en emissionsfri lufthavnsdrift og landtransport i 2030 har vi bl.a. et højt fokus på miljøvenlige køretøjer til forskellige supportopgaver i lufthavnen. Gennem CPH's luftkvalitetsprogram samarbejder alle partnere, der har køretøjer

på lufthavnens område, på at nedbringe udledningen af ultrafine partikler. Fokus er at omstille specielt dieselskøretøjer til mere miljøvenlige alternativer. Ved hver udskiftning af et køretøj vurderes muligheden for et mere miljøvenligt alternativ end diesel, f.eks. gas- eller elbil. Det samlede antal gasbiler for CPH er 29, derudover anvender CPH en række elskøretøjer til specialformål samt indtil videre seks elbiler. Gasbilerne kan tanke på vores to gastankstationer, og mindst 25% af den tankede gasmængde er biogasbaseret. I 2018 har CPH bl.a. også haft fokus på at undgå tomgangskørsel med køretøjer med kampagnen "1 minut – så er det slut".

CPH bidrager til viden om ultrafine partikler

CPH's banebrydende arbejde med luftkvalitet har fået bevågenhed fra andre lufthavne, som netop også er begyndt at arbejde med

50%

færre ultrafine partikler på lufthavnens forplads 2011-2016, og reduktionen er fastholdt i 2017 og 2018.

ultrafine partikler. Dette har eksempelvis medført, at CPH er blevet deltager i et internationalt projekt kaldet "Aviator" (Assessing aViation emission Impact on local Air quality at airports: TOwards Regulation). Projektet er godkendt som et Horizon2020-projekt og finansieres af EU. Det har som formål at måle ultrafine partikler i flere forskellige lufthavne og måle partikler fra forskellige flymotorer i laboratorier. ■

CPH's første elvarevogn

Vi har som de første i Danmark investeret i en e-Crafter. E-Crafter har en kompakt elmotor, der er væsentlig lettere end en forbrændingsmotor. Ved kørsel udledes der ingen lokale emissioner. Elmotoren er desuden ekstremt støjsvag og kræver mindre vedligeholdelse. I forbindelse med opbremsninger dannes der kinetisk energi, som omdannes til elektrisk energi.



Lars Faurschou og Søren Salwin fra Airside Support ved den nye e-Crafter.



- CO₂
- Luftkvalitet
- **Ressourcer**
- Støj

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.



Bedre forbrug af ressourcer

Med ca. 23.000 arbejdspladser, 30 mio. passagerer og 266.000 flyoperationer på et år og en løbende udbygning af faciliteterne i lufthavnen vil der uvægerligt være et vist ressourceforbrug. Netop set i

lyset heraf har vi skærpet vores fokus på ressourceanvendelsen.

CPH har i 2018 for alvor taget hul på arbejdet med cirkulær økonomi. Begrebet cirkulær økonomi og principperne bag er relativt nyt for de fleste ledere og medarbejdere. Vi har derfor afholdt en række workshops i CPH, og outputtet fra disse workshops danner grundlag for den første version af en handlingsplan for cirkulær økonomi i CPH.

Her sættes bl.a. fokus på, hvilken standard CPH vil udføre vores kommende udbygningsprojekter i, og hvilke krav vi i den anledning vil stille til vores leverandører.

Eksempelvis er det CPH's ambition, at cirkulære principper og bæredygtighed tænkes ind i udvidelsen af Terminal 3 airside samt den nye bagagebygning, som begge er på tegnebrættet. Læs mere om vores måde at bygge på på [side 31](#).

Fokus på genanvendelse

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med udvidelsesplanen er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt. 2023-målet er derfor, at mindst 60% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn skal gå til genanvendelse.

I 2018 gik 21% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse, hvilket er et fald på 7 %-point ift. 2017. Faldet skyldes dels en periode med driftsproblemer med opsamlings-



60%

af affaldet fra den daglige drift skal genanvendes i 2023.

anlægget til bioaffald, og dels at der er sket en voldsom stigning i mængden af affald til anden nyttiggørelse. Sandsynligvis som følge af overløb fra andre affaldssystemer i lufthavnen (f.eks. byggerier), der således er regnet med som affald fra driften. Vi vil i det kommende år iværksætte initiativer til reduktion af denne sammenblanding. Den samlede affaldsmængde var 5.366 ton, 9,8% mere end i 2017. Til sammenligning steg antal passagerer med 3,8 %.

Bioaffaldkonceptet, som består af, at restauranter og caféer i lufthavnens shoppingcenter får indsamlet deres bioaffald til genanvendelse i biogasanlæg, giver fortsat et stort bidrag til genanvendelsen. Der er samlet 395 ton bioaffald ind i 2018.

CPH har også fokus på, at overskudsmaterialer, der opstår ifbm. byggeprojekter,

genanvendes enten i det samme eller i nye byggeprojekter. Et eksempel er støvjoldene, som beskrives på [side 55](#). Et andet eksempel er, at de asfaltrester, der bliver tilovers fra vedligeholdelsesarbejder på lufthavnens start- og landingsbaner, bringes til et miljøgodkendt asfaltdepot i lufthavnen. Herfra kan asfaltresterne så genanvendes i nye byggeprojekter – typisk erstatter de stabilgrus.

CPH deltager som en ud af flere case-virk-somheder i et projekt med navnet "Generering og anvendelse af sekundære kemiske ressourcer", som Dansk Erhverv har fået tilskud til fra det danske Miljøteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram (MUDP). CPH's case går ud på at undersøge muligheder og barrierer for en bedre genanvendelse af propylenglykol, efter det har været brugt til afisning af fly. ■



Med vores fokus på bioaffald, byggematerialer og genanvendelse af f.eks. propylenglykol er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 12: Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer.



Afisning af fly fjerner sne og is fra flyets vinger for at forhindre isdannelse på vinger og flaps under take-off. Afisningen foretages lige inden take-off på platforme med opsamlingsystemer til den overskydende afisningsvæske.



- CO₂
- Luftkvalitet
- Ressourcer
- **Støj**

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.

Værdifuld dialog om støj

Støj fra flytrafik og aktiviteter forbundet med flytrafikken er en af de mest mærkbare miljøpåvirkninger fra driften af en lufthavn. CPH arbejder systematisk og i samarbejde med en lang række partnere med støj.

CPH overvåger flytrafikken og støj fra flyaktiviteterne hele døgnet året rundt ved hjælp af 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 2018 er TDENL-værdien beregnet til 145,3 dB, hvilket ligger inden for den grænse, som er fastsat i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik. Hvert tredje år får CPH gennemført en beregning af støjbelastningen Lden, som også viser den geografiske udbredelse af støjen. I første halvår af 2019 vil CPH udføre en sådan beregning for flytrafikken i 2018, hvilket giver et mere detaljeret billede af støjudbredelsen.

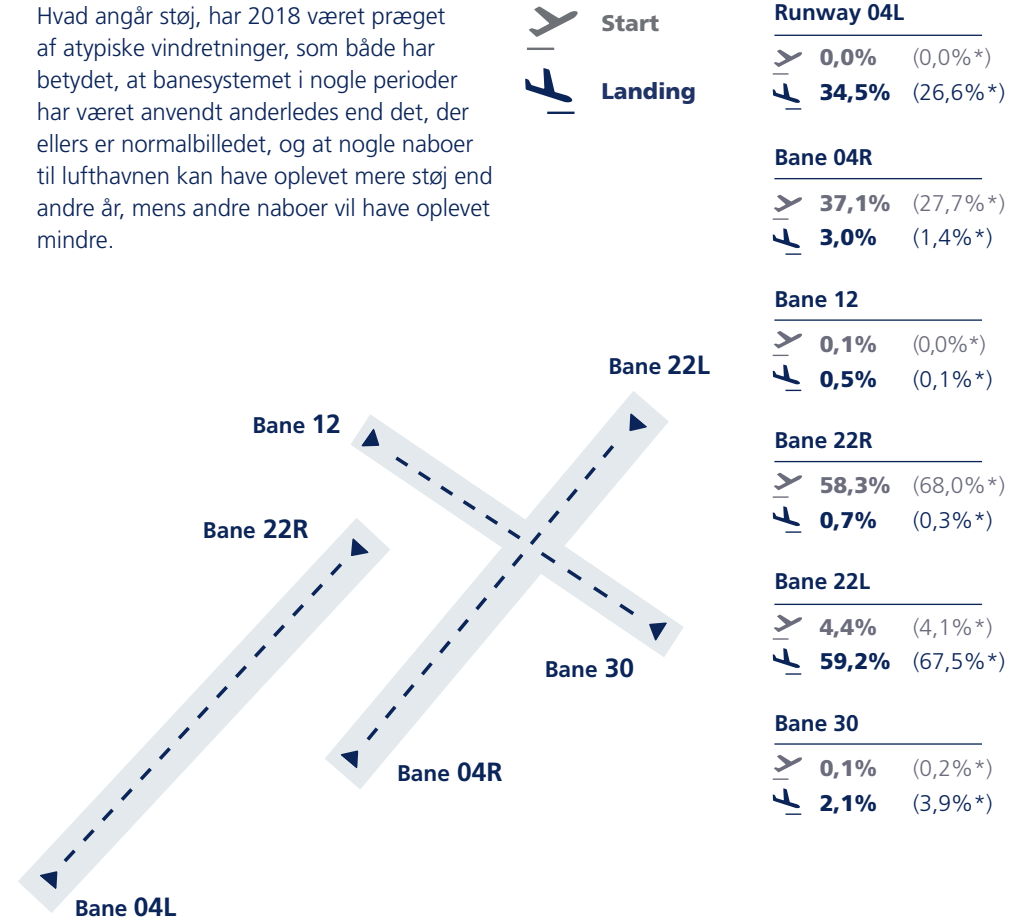
Mere støjafskærmning

Når støjskærme bygges af overskudsjord fra projekter og gravearbejder, spares der også ressourcer, hvad angår materialer, der ellers skulle være bragt til lufthavnen for at bygge støjafskærmningen. Og overskudsjorden skulle have været transporteret længere væk.

I 2018 har vi fået miljøgodkendelse til og har påbegyndt udvidelse af en eksisterende støjvold, og vi har ansøgt om tilladelse til at etablere to nye støjvolde i den del af lufthavnen, som vender mod Dragør. I 2019 kommer vi til at afsøge mulighederne for at etablere yderligere afskærmning.

Baneanvendelse 2018

Hvad angår støj, har 2018 været præget af atypiske vindretninger, som både har betydet, at banesystemet i nogle perioder har været anvendt anderledes end det, der ellers er normalbilledet, og at nogle naboer til lufthavnen kan have oplevet mere støj end andre år, mens andre naboer vil have oplevet mindre.



* Baneanvendelse i 2017

Fokus på nabodialog

Vi prioriterer en åben og faktabaseret dialog med naboerne til Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn om lufthavnens påvirkning på naboerområderne. Det er vigtigt og værdifuldt for CPH at lære vores naboers holdninger til lufthavnen endnu bedre at kende og tage en dialog – som ofte er præget af emnet støj.

For at styrke dette har CPH i 2018 også lanceret "RKE flight tracker" – en webportal, som viser beflyvningen af Roskilde Lufthavn. Læs mere om Roskilde Lufthavn på [side 32](#) og se RKE flight tracker for Roskilde Lufthavn her: <https://flighttracking.casper.aero/rke/>. Se desuden WebTrak for Københavns Lufthavn her: <https://webtrak.emsbk.com/cph>.

I løbet af 2018 har CPH været ude med vores "Kære nabo"-telt i Dragør og Tårnby, hvilket har været både lærerigt og en positiv oplevelse. Vi har siden 2017 lavet naboanalyser, og den seneste analyse er gennemført i slutningen af 2018. Analysen indeholder bl.a. spørgsmål til naboernes holdninger til støj fra lufthavnen, som i 2018 viser, at andelen, der føler sig generet af flystøj "hele tiden"/"hver dag" er faldet fra 20% i 2017 til 14% i 2018.

Læs mere om vores naboaktiviteter under Lokal samfundsudvikling på [side 60](#). ■

Lokal børnehave på besøg i lufthavnen.





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.



Målformuleringer

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.

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.

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.





International tilgængelighed

- Sammenhængskraft
- Lokal samfundsudvikling

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.

CPH arbejder hårdt på at gøre Danmark attraktiv på globalt plan ved at skabe international tilgængelighed.

Vi tror på, at alle bør have muligheden for at opleve glæden af at rejse, opleve forskellige kulturer og udveksle viden. Derfor vægter CPH den internationale tilgængelighed højt,

fordi den påvirker den danske globalisering og er en vigtig parameter for Danmark – både hvad angår erhvervslivet, jobmuligheder og for at tiltrække turister. Sammen med flyselskaberne udbygger vi den internationale tilgængelighed for at skabe endnu flere vækstmuligheder i fremtiden.

Vi ønsker at skabe endnu bedre vilkår for erhvervslivet, arbejdsmarkedet og turistindustrien, når de internationale virksomheder har behov for at vælge en ny placering for deres aktiviteter.

Fortsat styrkelse af rutenetværk

CPH har igen i år oplevet en markant udvikling og kan nu tilbyde ruter til 183 destinationer fra Københavns Lufthavn. Både antallet af short haul-ruter (fra 136 til 142) og interkontinentale ruter (fra 38 til 41) er stigende.



Top 10 destinationer i 2018

Gennemsnitligt antal passagerer pr. dag



I 2018 blev i alt 21 nye ugentlige long-haul frekvenser annonceret netto. 27 blev annonceret åbnet og seks annonceret lukket. Dermed kan væksten i long-haul trafikken forventes at stige i 2019 alene på baggrund af frekvenser annonceret i 2018. Herudover forventes yderligere annonceringer i 2019.

CPH's Asien strategi har i høj grad også båret frugt. I 2018 blev fire nye kinesiske ruter åbnet: Air China til Beijing, Cathay Pacific til Hong Kong, SAS til Hong Kong og Sichuan Airlines til Chengdu. Cathay Pacific' sommer-rute kommer dog ikke tilbage i 2019 pga. SAS' flytning af deres Hong Kong rute fra Stockholm til København.

I 2019 ser vi frem til fortsat i tæt samarbejde med flyselskaberne at gøre vores del for at øge den internationale tilgængelighed og bringe mennesker tættere sammen. Læs mere om udviklingen af operationer i Vores resultater på [side 26](#).

Tilgængelighed handler også om sammenhængskraft, det skal være nemt at komme fra A til B, også inden for landets grænser. Læs mere om sammenhængskraft i næste afsnit. ■



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

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.



I CPH arbejder vi løbende for, at de rejsende finder det attraktivt at flyve indenrigs, og derigennem bidrage til, at antallet af indenrigsrejsende stiger fremover. Det såkaldte indenrigsspør, der er en særlig passage

gennem sikkerhedskontrollen for rejsende med kort flyvetid, er et godt eksempel på, at vi ønsker at prioritere de indenrigsrejsende for derved at sikre en nem og forudsigelig rejse og et stærkt produkt, der bidrager til at binde Danmark bedre sammen.

Lufthavnene i Danmark er helt centrale, hvis man ønsker at binde Danmark bedre sammen. Både erhvervslivet, turisterne og den enkelte dansker får stor gavn af, at man kan komme til og fra de forskellige regioner i Danmark. Det sikrer en sammenhængskraft i hele landet.

På den baggrund har CPH taget initiativ til en række rundbordsmøder med de seks største lufthavne i Danmark og erhvervslivet omkring dem. Formålet er at udarbejde et samlet forslag fra branchen til et investeringskatalog over vigtige infrastrukturprojekter, som Folketinget kan tage udgangspunkt i for at styrke tilgængeligheden til lufthavnene.

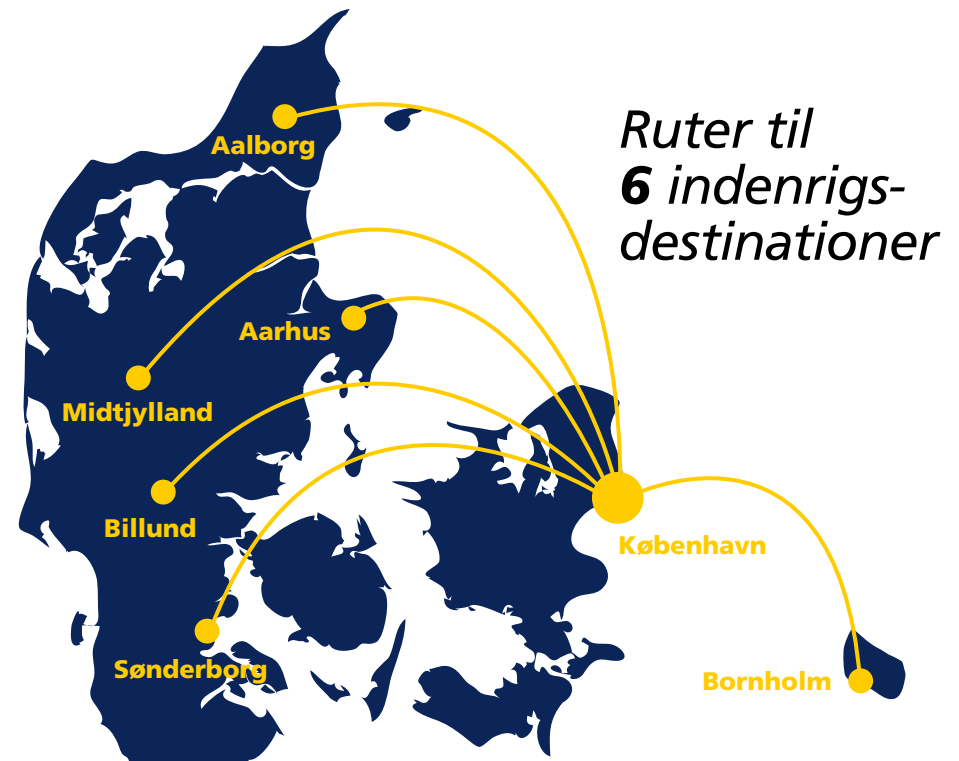
CPH er derfor også gået aktivt ind i arbejdet med at få indenrigsfly integreret i Rejseplanen, som der blev taget initiativ til i regeringens "Luftfartsstrategi for Danmark". Initiativet vil gøre det nemmere og mere gennemskueligt at rejse med fly på tværs af landsdelene.

God infrastruktur er grundlaget for vækst, beskæftigelse og udvikling. Gode veje og offentlige transportmidler er borgernes muligheder for at komme rundt i landet. Hvis man kobler det til en lufthavn, så er rækkevidden og potentialet endnu større. ■



Vi ønsker at fortsætte og styrke de seneste års vigtige og værdifulde samarbejde med de regionale danske lufthavne, politikere og erhvervslivet i alle regioner af Danmark.

Peter Goll
Kommunikationsdirektør





- 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.

Den gode nabo

I CPH er vi meget bevidste om værdien af at komme mere i dialog med vores omverden, og lokalsamfundet er et område, som i den grad interesserer os. Ikke alene kan vi kommunikere mere om det, der sker i

lufthavnen. Vi kan også i mødet med både borgere, politikere og erhvervsliv fortælle om vores planer, udfordringer og dilemmaer på en relevant og nærværende måde - og vi kan blive klogere på, hvad der optager både børn og voksne fra lokalområdet.



Vi ser os selv som en vigtig del af lokalsamfundet på Amager. Vi er glade for at kunne give noget tilbage til Amager og til de mange mennesker, som er en del af foreningslivet.

*Kristian Durhuus,
Driftsdirektør (COO)*

Vi er glade for, at 2018 har budt på rigtig mange gode nabooplevelser. Vi har bl.a. haft besøg af lokale børnehaver og også fejret Halloween sammen med nogle af dem.

I september blev fem lokale sportsklubbers store engagement i lokalområdet anerkendt med legater ved et arrangement på Hotel Clarion. De fem lokale foreninger har fokus på hver deres sportsgren, men fælles for dem er deres store indsats på Amager. Foreningerne er ikke kun ramme om aktive oplevelser, men også om socialt engagement og arrangementer, der har stor betydning for lokalsamfundet. Og det fortjener at blive hyldet.

I 2018 har vi også været ude i lokalsamfundet med vores Nabotelt, hvilket giver os mulighed for god og uformel snak med vores naboer.

Det er meget værdifuldt for os at lytte til idéer og forslag til, hvordan vi kan blive endnu bedre til at drive lufthavn og samtidig ikke alene tilgodese, men også være med til at udvikle vores lokalområde. Og vi gør mere end at lytte. For når vi i CPH står for nogle af Danmarks største byggeprojekter, har vi selvfølgelig et ansvar for at informere vores omverden, ikke mindst de naboer, der dagligt oplever den omfattende byggeaktivitet.

Derfor har vi i 2018 også lanceret både websitet www.cph.dk/nabo og en Facebook-gruppe, hvor vi fortæller mere om udbygning, planer og investeringer i vores lufthavn.

Dialog og langsigtede løsninger

Københavns Lufthavn er en af Danmarks største arbejdspladser, og mere end en tredjedel af medarbejderstyrken bor i lokalområdet. Så den tætte og lange relation til vores lokalområde styrkes yderligere hver dag, når vores aktive naboer bliver vores dedikerede medarbejdere.

Den gode nabo-dialog følges op med en ligeså stærk og vigtig dialog med lokale myndigheder, der skaber rammerne for vores fortsatte udvikling, for kun med lokalpolitisk opbakning er vi i stand til i fællesskab at skabe langsigtede løsninger og nye muligheder.



Kristian Durhuus, driftsdirektør (COO), med Amagers svømmeklub KVIK, der modtog et "Kære Nabo"-legat.



Helt tæt på flyene

Christian og Hans er to garvede lufthavnsfolk med til sammen 30 års erfaring; begge arbejder i VIP Service i CPH, der tager imod kongelige, ministre og kendte og hjælper til med events. Nu er de og fem guider også værter ved CPH's besøgsafdeling, Airport Tours. Airport Tours er et godt eksempel på, hvordan vi inviterer vores omverden ind, og det er en god oplevelse for både gæster og værter.

CPH begyndte med rundvisninger i lufthavnen i 1925. I 60'erne og frem til begyndelsen af 70'erne kunne man for

//

Vi ved aldrig, hvad turen bringer. Det er nye mennesker og nye spørgsmål hver gang. De synes, at det er fedt at se flyene, komme ind og se de store køretøjer og høre historien om os. Jeg er helt høj efter sådan en tur.

*Hans Nordbæk Rasmussen,
VIP Services i CPH*

kun 10 øre komme ud på Finger B og se på fly. Nysgerrig? Så læs mere her: www.cph.dk/om-cph/kaere-nabo/airport-tours

Airport Tours fortæller også om vores bistader bag lufthavnen, hvor vi i samarbejde med Bybi producerer honning.

Bybi på Amager er en lokal og social-økonomisk virksomhed, der arbejder for en rigere natur og et bedre samfund og tror på, at alle har noget at bidrage med, uanset baggrund.

I 2018 blev der produceret ca.125 liter lufthavnshonning.



Beskatning

Med sine omtrent 2.600 ansatte er CPH en væsentlig bidragyder 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 1.389 mio. i 2018, inklusive selskabsskat, miljø- og energiskat, skat på løn mv., moms og ejendomsskatter. I 2017 var CPH sammen med administrationselskabet KAP blandt de 25 største bidragydere 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. Herudover er en associeret virksomhed i Danmark selvstændigt skattepligtig. 59,3% 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 administrationselskab 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 2018 bidrog CPH med DKK 1.389 mio. i skat (2017: DKK 1.338 mio.), hvoraf DKK 392 mio. blev udgiftsført af CPH (2017: DKK 387 mio.). CPH opkrævede DKK 997 mio. (2017: DKK 951 mio.) i form af skatter (i transit) såsom moms, skat på lønninger og miljø- og energiskatter. Størstedelen af den udgiftsførte skat for CPH er skat på selskabets overskud. I 2018 udgjorde selskabsskatten 88% af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2017: 91%).

De øvrige udgiftsførte skatter er miljø- og energiskatter, sociale bidrag (skat på løn mv.), moms 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 2018 udgør 22% (2017: 21,4%). CPH foretager maksimale skattemæssige afskrivninger af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres, mens udskudt skat tilsvarende forøges. Selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillæg på restskatten. Se note 2.5 på [side 96-97](#) i det finansielle regnskab for yderligere information. ■

DKK
1.389 mio.
CPH's samlede skattebidrag i 2018

Beskatning



DKK mio.	2018				2017				2016			
	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	344	-	344	25%	351	-	351	26%	306	-	306	24%
Miljø- og energiskatter ²	4	51	55	4%	4	48	52	4%	3	46	49	4%
Skat på løn mv. ³	24	473	497	36%	20	461	481	36%	19	442	461	36%
Moms ⁴	1	466	467	33%	1	436	437	33%	1	450	451	35%
Ejendomsskatter ⁵	19	7	26	2%	11	6	17	1%	12	-6	6	1%
I alt	392	997	1.389	100%	387	951	1.338	100%	341	932	1.273	100%
I %	28%	72%	100%		29%	71%	100%		27%	73%	100%	

¹ Selskabsskat – betalbar selskabsskat.

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

³ Tilbageholdt skat på løn mv./skat mv. betalt af arbejdsgiver.

⁴ Moms betalt af kunderne.

⁵ Ejendomsskatter.

CPH

LEDELSESBERETNING

Risiko

Risikostyring & risici 65

Risikostyring & risici

I CPH tager vi ansvar for vores risici. 2018 har været et år præget af at få forhandlet en aftale om de takster, som flyselskaberne skal betale for at anvende lufthavnen. En aftale, som bakker op om regeringens nationale luftfartsstrategi om at øge den internationale tilgængelighed.



CPH er eksponeret for et bredt spænd af risici, og anvendelsen af helhedsorienteret risikostyring er således et vigtigt ledelsesværktøj for os.

Den løbende identificering, vurdering og overvågning af interne og eksterne risici gør det muligt at identificere tidlige ændringer i risikobilledet og sikre rettidig risikohåndtering.

Metode og tilgang til risikostyring i CPH

CPH's tilgang til risikostyring er proaktiv og konsistent, hvilket sikrer, at alle risici håndteres systematisk med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH. Risikostyring er således integreret i vores forretningsaktiviteter og har til formål at forebygge og

forberede virksomheden på hændelser, reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af virksomhedens strategiske mål.

Udløses en risiko eller mulighed, vil den typisk være forårsaget af en række grundlæggende årsager. For hver af disse er det i CPH's risikostyringssystem angivet, i hvilket omfang CPH har indflydelse og dermed mulighed for gennem forebyggende foranstaltninger (f.eks. regler, procedurer og interne kontroller) at påvirke sandsynligheden for, at risikoen/muligheden indtræffer. Hver enkelt risiko er beskrevet i et risikokort. Kortet indeholder alle relevante informationer, som er afdækket gennem risikoanalysen. Risikokortene bidrager til den efterfølgende rapportering og giver derved den daglige le-

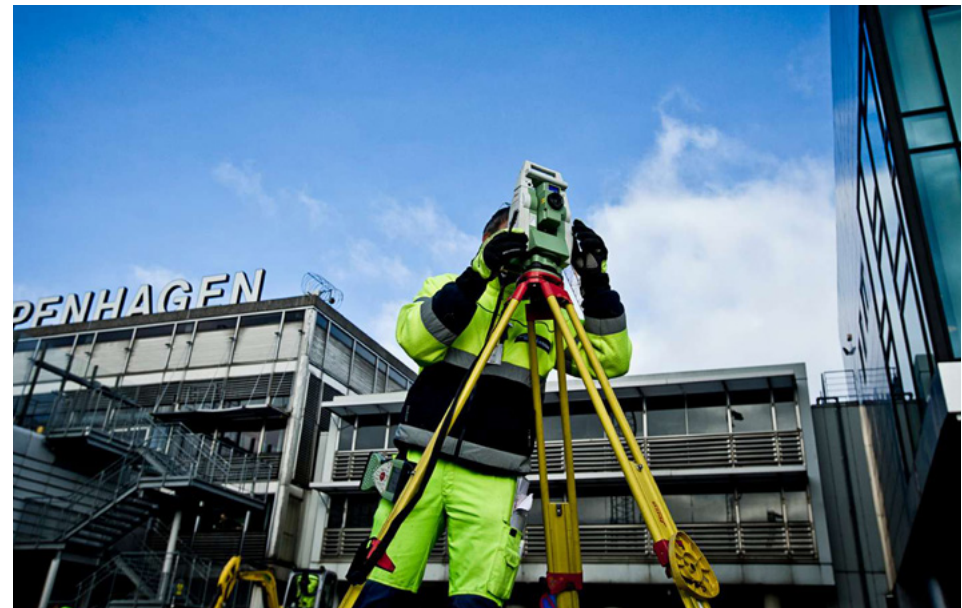
delse og bestyrelse et godt overblik over alle væsentlige risici på en simpel og overskuelig måde, hvilket gør det muligt at forebygge, overvåge og agere hurtigt og effektivt på risici.

For at styrke CPH's evne til at modstå og reagere på en uønsket hændelse eller krise og begrænse de negative konsekvenser heraf har CPH bl.a. 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. Vi har ligeledes i relevant omfang mindsket vores eksponering ifbm. negative hændelser gennem forsikringsmæssig afdækning.

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

CPH er på en rejse mod at blive mere inviterende og transparent over for vores interessenter og offentligheden. Fremover vil vi i højere grad dele og diskutere løsninger såvel som udfordringer med vores samarbejdspartnere – vi ønsker at være åbne om vores dilemmaer, muligheder og valg for at styrke interessenternes tillid til os.

På denne rejse anser vi risikostyring som et af flere vigtige redskaber, der kan bidrage til, at vi når målet – ansvarligt og værdiskabende.



Governancestruktur og organisering af risikostyring

Ansvar og tilsyn med udførelsen af risikostyringen i CPH er placeret hos ledelsen. Bestyrelsen overvåger den regelmæssige risikohåndtering gennem Revisions- og Risikoudvalget.

Bestyrelsen har ligeledes fastsat og udstukket den overordnede risikoappetit, som danner grundlag for løbende vurdering og prioritering af risici ift. CPH's mål.

Den praktiske udførelse af risikostyringen overvåges og faciliteres af Group Risk Manager. Ansvar for de enkelte risici er forankret i alle dele af organisationen og håndteres af udvalgte "risikoejere" repræsenteret 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-afrapportering.

Struktur for CPH's kvartalsvis risikorapportering



Væsentlige risici

Vores samlede risikoregister omfatter strategiske, finansielle, operationelle og omdømme risici. Vurderingerne af de enkelte risici fortages ift. CPH's risikoappetit og overordnede mål. CPH's samlede risikoprofil ændrer sig sjældent markant fra år til år.

Følgende afsnit beskriver hovedtyperne af de risici, som vi har vurderet særligt væsentlige i relation til vores kerneforretning.

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 til det finansielle regnskab, [side 108-112](#).

Beskrivelse	Påvirkning	Tiltag
<p>Safety og Security</p>	<p>Sikkerhed går forud for alt andet på en arbejdsplads som CPH. Medarbejdernes og passagernes sikkerhed er derfor kernen i vores risikostyring. I overensstemmelse med CPH's risikotolerance har sikkerhed højeste prioritet og er i fokus i vores daglige aktiviteter. Vores ambition er fortsat at være en af de bedste lufthavne i verden til at styre flyvesikkerhed.</p>	<p>Ulykker eller overtrædelser af regler kan have meget alvorlige konsekvenser på et sted som CPH, hvor ca. 23.000 mennesker går på arbejde, og 83.000 rejsende går gennem hver dag. Som lufthavn holder vi fokus på at levere præcise, pålidelige operationer inden for de til enhver tid gældende regler, samtidig med at medarbejdernes og passagernes sikkerhed er i fokus.</p>
<p>Miljø inkl. klima</p>	<p>CPH tager sit miljøansvar alvorligt og arbejder langsigtet og systematisk med at minimere miljøpåvirkningen samt sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og bæredygtig udvikling af lufthavnen. Både nationalt og internationalt sættes der i disse år massivt fokus på klimaudfordringerne. Rammerne for og kravene til vores forretning ændres i hastigt tempo, og nødvendigheden af at tage ansvar, se muligheder og løse udfordringer intensiveres.</p>	<p>CPH arbejder – ofte i partnerskaber – med innovative metoder og løsninger på miljømæssige udfordringer og arbejder altid i overensstemmelse med relevante miljøregler. Vi arbejder systematisk med at sikre, at både drift og udvikling af lufthavnen sker ansvarligt, hvad angår miljø inkl. 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. Læs yderligere information om miljø på side 47-56.</p>
<p>Brud på IT sikkerhed</p>	<p>Et af CPH's strategiske fokusområder er digitalisering. Det omfatter bl.a. at være innovative og udnytte digitaliseringsbølgen som løftestang for vækst, og der er som følge heraf særlig fokus på at sikre, at CPH's IT-strategi understøtter dette.</p>	<p>CPH er særlig afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, som påvirker CPH's evne til at drive lufthavnen effektivt samt sikre passagernes sikkerhed. Cyberkriminalitet udgør en konkret trussel, da hackere kan skabe forstyrrelser langt ud over selve hændelsen.</p>
<p>Takster</p>	<p>Takstniveauet, der aftales i en reguleret proces, har direkte indvirkning på CPH's konkurrenceevne og evne til fortsat at investere i vækst.</p>	<p>I 2017 præsenterede regeringen en ny national luftfartsstrategi og ny lovgivning til regulering af taksterne. CPH bakker fuldt ud op om målsætningerne i strategien med særlig fokus på at øge Danmarks internationale tilgængelighed og har i 2018 haft fokus på at indgå en forhandlet aftale med flyselskaberne indenfor rammerne af denne lovgivning.</p>

Beskrivelse	Påvirkning	Tiltag
Regulering	Som delvis statsejet, privat reguleret virksomhed er CPH afhængig af de politisk fastlagte rammer både fra national side og fra EU.	Vores forretningsmodel fokuserer indenfor de regulatoriske rammer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv som muligt for kunderne for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnere, medarbejdere og ejere.
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 følger relevante myndigheder med henblik på at være informeret om ny og ændring af eksisterende lovgivning. Hvor det er relevant, afgiver CPH hørings-svar og er involveret i relevante interesseorganisationer. CPH er i løbende dialog med relevante myndigheder både nationalt og i EU.
CPH's status som knudepunkt	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 stakeholdere og deres opfattelse af os er central for CPH's license to operate og license 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. Vi er derfor bevidste om vigtigheden af et godt omdømme og samspillet med det at være en ansvarlig virksomhed. Igennem 2018 har vi arbejdet yderligere med vores CR-indsats, hvor vi bl.a. har arbejdet med FN's verdensmål for i højere grad at sætte en retning for arbejdet. CPH søger således i sin risikostyring at sikre, at CPH's omdømme ikke lider skade, men derimod løbende forbedres blandt interessenterne.
Kapacitet	For at understøtte den nationale luftfartsstrategi arbejder CPH målrettet for at udbygge tilgængeligheden til hele verden. I dag har CPH et rutenet, der overstiger, hvad optageområdet understøtter. Det skyldes, at vi for nogle flyselskabers vedkommende anvendes som knudepunktslufthavn for de lange oversøiske ruter, hvor der bliver fløjet passagerer ind fra omkringliggende byer til at feede ind til disse.	Skulle enten feeder trafik og/eller oversøiske ruter falde fra, risikerer det at få en negativ påvirkning på CPH's hub-status og dermed på rutenettet, hvorved CPH risikerer at komme i en situation med midlertidig overkapacitet.
	CPH har vækstplan om at nå 40 mio. passagerer om året; en så ambitiøs vækststrategi kræver investeringer i øget kapacitet.	De mest kritiske kapacitetsprocesområder er sikkerhedskontrol, bagagehåndtering og paskontrol, da de er afgørende for, at passagererne kan nå frem til afgang i tide. Disse områder vurderes således at have stor påvirkning på vores daglige operation og omdømme.
		For at understøtte den nationale luftfartsstrategi og styrke hubben indførte CPH en ny incitamentsordning for højfrekvente feeder trafikruter fra regionale lufthavne, ordningen trådte i kraft den 1. april 2018. CPH er i kontinuerlig dialog med de flyselskaber, der understøtter CPH's hub status og følger flyselskabernes planer, performance og risici i relation til ruteudviklingen for CPH, med fokus på at fastholde og udvikle CPH's hub status.
		Planlægning og udførelse af udbygningsprojekterne i lufthavnen foretages ud fra en balance mellem forventet udvikling hos flyselskabskunder og i passagervolumen, aftalte serviceniveauer samt sikring af operationel fleksibilitet og effektivitet. I 2018 har CPH indviet en ny, udvidet sikkerhedskontrol, en gangbro fra metrostationen direkte til sikkerhedskontrollen og SAS Fast Track, ligesom området efter sikkerhedskontrollen mellem Finger A og B er blevet udvidet med 4.000 m ² . Samtidig er byggeriet af den helt nye Finger E på 37.200 nye m ² godt i gang.



CPH

LEDELSESBERETNING

Ledelses- information & aktier

Aktierelateret information 70

Selskabsledelse 71

Bestyrelse & direktion 73

Aktierelateret information

I løbet af 2018 var CPH's aktier noteret i Nasdaq Copenhagens Nordic Large Cap-segment, der består af virksomheder (eksklusive C25) med en markedsværdi 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 2018

I 2018 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". Årsrapporten 2018 er tilgængelig online på www.cph.dk.

Analytikerdækning

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

Aktien

Pr. 31. december 2018 havde CPH en aktiekapital på DKK 784.807.000, fordelt

på 7.848.070 aktier á DKK 100. Der er kun én aktiekasse, og ingen aktier har særlige rettigheder. Aktierne er noteret på Nasdaq Copenhagen under ISIN DK0010201102.

I alt blev 263.773 aktier handlet i løbet af året, svarende til 3,4% af aktiekapitalen og i gennemsnit 1.064 aktier pr. handelsdag. Den samlede værdi af de omsatte aktier var DKK 1.501 mio. Københavns Lufthavns markedsværdi udgjorde DKK 42,7 mia. ultimo året (2017: DKK 44,5 mia.).

Aktionærer

CPH havde pr. 31. december 2018 i alt 4.425 navnenoterede aktionærer.

Egne aktier

CPH har i 2018 ikke købt eller solgt egne aktier. 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 2018

Bestyrelse

- Jesper Bak Larsen: 5 aktier (2017: 15 aktier)
- John Flyttov: 1 aktie (2017: 1 aktie)

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

Aktiebesiddelser på mere end 5%

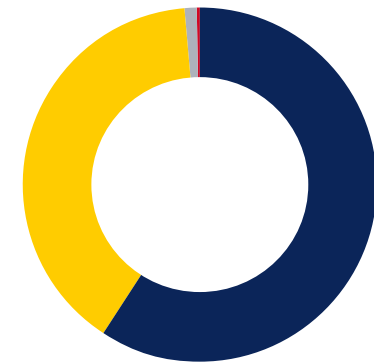
Følgende aktionærer havde mere end 5% af aktiekapitalen den 1. marts 2019:

- Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)
- Den danske stat

Aktionæroversigt

pr. 31. december 2018

- **59,3%** Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)*
 - Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP)
 - Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP)
- **39,2%** Den danske stat
- **1,4%** Danske private og institutionelle investorer
- **0,1%** Udenlandske private og institutionelle investorer



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

Selskabsledelse

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 regnskabsaflæggelse 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, inkl. til et to-dages strategiseminar. Mødernes indhold er fastlagt i en årsplan, som sikrer, at hovedopgaverne varetages rettidigt og er fordelt fornuftigt hen over årets møder.

CPH's medarbejdere vælger tre medlemmer til CPH's bestyrelse. Medarbejdervalgte medlemmer vælges for en 4-årig periode. Det seneste valg blandt medarbejderne fandt sted i marts 2015, og der skal således vælges nye medlemmer i marts 2019.

De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer har ifølge dansk lovgivning samme retigheder, 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. Det fremgår bl.a. af kompetencespecifikationen, at bestyrelsens medlemmer skal have en relevant faglig baggrund med særlig fokus på lufthavne eller andre relevante sektorer. Kvalifikationerne skal bl.a. omfatte erfaring i virksomhedsrådgivning, hovedsageligt inden for forretningsmæssig og økonomisk rådgivning, kommerciel drift og luftfartsudvikling.

Bestyrelsen har fastlagt en evalueringsprocedure i overensstemmelse med anbefalingerne for god selskabsledelse. I december 2018 blev der gennemført en evaluering af den samlede bestyrelse og samarbejdet med direktionen og den øverste ledelse i CPH. Evalueringen forestås af formanden for bestyrelsen og er i 2018 gennemført med spørgeskemaundersøgelse og efterfølgende dialog i bestyrelsen. Hovedkonklusionen på baggrund af evalueringen var, at bestyrelsesarbejdet generelt fungerer godt. Dialogen om de enkelte delelementer i evalueringen afdækkede nogle områder, som bestyrelsen ønsker at udvikle yderligere, og der er lagt en plan for, hvordan disse områder skal udvikles.

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 2018 har der været afholdt 17 møder i formandskabet, heraf syv ekstraordinære og et arbejds møde. 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 2018 har der været afholdt fem møder i Revisions- og Risikoudvalget inkl. et risikoseminar. På møderne har udvalget behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som fremgår af kommissoriet for udvalget.

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 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 65](#).

Ansvar 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 risikostyringsystemer 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-i-cph. ■

Bestyrelse & direktion



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 A/S og Codan Forsikring A/S
- Dansk Vækstkapital
- Syddansk Universitet
- Rockwool Fonden
- Montana
- Trapholt. Museum for moderne kunst og design

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.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
Møder i formandskabet: 17



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 (ARMC). Valgt for ét år ad gangen.

**Bestyrelsesposter
Medlem**

- Birmingham Airport
- London City Airport

Relevante kompetencer

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

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5
Møder i formandskabet: 16



Ulrik Dan Weuder

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

**Bestyrelsesposter
Medlem**

Redexis, non-executive director

Relevante kompetencer

Betydelig erfaring med planlægning, finansiering og udbygning af infrastruktur. Administrerer i ATP investeringer for mere end DKK 70 mia., heraf DKK 34 mia. i infrastruktur.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5
Møder i formandskabet: 16



Charles Thomazi

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

**Bestyrelsesposter
Medlem**

- Brussels Airport
- Ontario Airports Investments Limited
- Maple Co

Relevante kompetencer

Mere end 25 års erfaring inden for den finansielle sektor og mere end 18 års erfaring inden for infrastruktur. Har arbejdet inden for mange sektorer, dog med primært fokus på transportinfrastruktur.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 6



Janis Kong

Britisk statsborger, født i 1951. Bestyrelsesmedlem siden 2012. Medlem af Revisions- og Risiko-udvalget (ARMC). 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 lufthavnssektoren opnået igennem 33 år hos British Airports Authority PLC, hvor hun har haft en række poster, herunder som formand for Heathrow Airport Ltd.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5



Marlene Haugaard

Dansk statsborger, født 1964. Senior Vice President i NCC Building Danmark. Medlem af bestyrelsen siden 2018. Valgt for et år ad gangen. Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

**Bestyrelsesposter
Formand**

Formand for Forum for Udbud, nedsat af Erhvervsministeren.

Medlem

- Advisory Board DTU
- Danmarks Meteorologiske Institut

Relevante kompetencer

Mere end 30 års viden om og erfaring med ledelse, rådgivning og strategisk rådgivning inden for beton, byggeri og miljø.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 5

Medarbejdervalgte



Jesper Bak Larsen

Dansk statsborger, født i 1971.
Elektriker.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2011.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7



John Flyttov

Dansk statsborger, født i 1956.
Vagtfunktionær.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7



Dan Hansen

Dansk statsborger, født i 1978.
Specialarbejder.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7

Direktion



Thomas Woldbye Adm. direktør

Dansk statsborger, født i 1964.
Ansæt i Københavns Lufthavne
A/S siden den 1. maj 2011 som
administrerende 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 N.V.
- ACI Europe

Konsolideret finansiel redegørelse & regnskab

Finansiel redegørelse	76
Resultatopgørelse	77
Totalindkomstopgørelse	77
Balance	79
Egenkapitalopgørelse	81
Pengestrømsopgørelse	83
Noter til det finansielle regnskab	84

Finansiell redegørelse

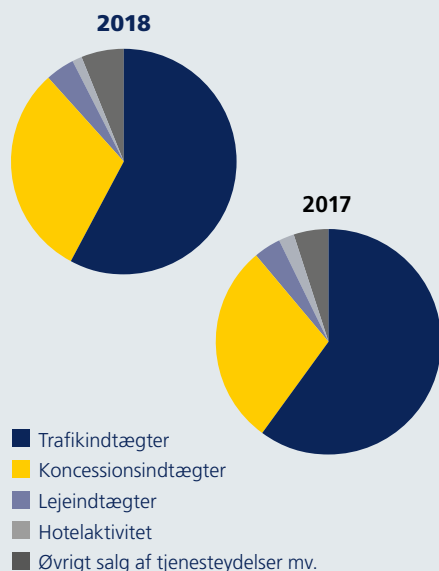
Omsætning

Koncernomsætningen steg DKK 5,4 mio. svarende til 0,1 %. Omsætningen udgjorde DKK 4.444,8 mio. fordelt på en aeronautisk omsætning på DKK 2.574,8 mio. og en ikke-aeronautisk omsætning på DKK 1.870,0 mio.

Udviklingen var hovedsagelig drevet af en stigning i passagertallet samt øgede koncessionsindtægter og parkeringsomsætning modsvaret af et fald i omsætningen fra hotellet grundet den nye hotelaftale med Clarion. Den underliggende

Omsætning

DKK 4.444,8 mio.
+ 0,1 %



omsætning korrigeret for effekten af hotelaktiviteten steg 0,9 %. Stigningen i den ikke-aeronautiske omsætning blev modsvaret af et fald i den aeronautiske omsætning, primært grundet takstnedsættelsen pr. 1. april 2018. Dette skete gennem to initiativer: en generel reduktion af de takster, som flyselskaber betaler for at bruge lufthavnen, samtidig med at der blev indført en særlig incitamentsordning, der gjorde taksterne 35 % lavere på højfrekvente feederflyvninger mellem de regionale lufthavne og Københavns Lufthavn. Det blev ligeledes besluttet ikke at indeksere aeronautiske afgifter pr. 1. april 2018.

Driftsomkostninger

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, steg 10,7 % til DKK 2.828,4 mio., når der korrigeres for særlige forhold og hotelaktivitet på DKK 38,0 mio., som primært vedrører effekten af den nye hotelaftale, restruktureringsomkostninger, takstregulering samt strategi.

Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsagelig øgede afskrivninger på DKK 140,0 mio., hovedsagelig grundet det fortsat høje investeringsniveau samt straksafskrivninger på anlæg i forbindelse med bygning af Finger E samt standpladser. Eksterne omkostninger steg DKK 111,8 mio., hvilket bl.a. skyldtes et højere aktivitetsniveau, omkostninger ifbm. indenrigskampagnen, øgede servicekontrakter på driftssystemer, flere konsulentomkostninger vedr. det nye hotel og revurdering af strategi. Personalemkostninger steg DKK 21,4 mio., primært som følge af det øgede aktivitetsniveau pga. flere passagerer og højere investeringsniveau.

EBITDA

Det rapporterede EBITDA faldt 3,8 % til DKK 2.512,4 mio. Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet faldt EBITDA 3,6 %.

EBIT

Det rapporterede EBIT faldt 13,1 % til DKK 1.584,4 mio. Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet faldt EBIT 13,1 %.

Nettofinansieringsomkostninger

Nettofinansieringsomkostningerne er faldet DKK 20,2 mio. i forhold til 2017, hvilket hovedsagelig skyldes en stigning i aktivering af renter på anlægsaktiver som følge af et højere investeringsniveau. Dette blev delvist modsvaret af højere låneomkostninger grundet større lånevolumen.

Skat af årets resultat

Koncernens skat af årets resultat udgjorde DKK 312,0 mio., og den effektive skatteprocent var 22,0 %. Selskabsskatten i 2018 var 22,0 % (2017: 22,0 %).

Årets resultat

Årets resultat faldt med DKK 180,2 mio. til DKK 1.105,3 mio., svarende til et fald på 14,0 %. Faldet skyldes hovedsageligt takstnedsættelsen pr. 1 april 2018, stigning i eksterne omkostninger og afskrivninger, der delvist er modsvaret af flere passager, koncessionsindtægter og parkeringsindtægter. Korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet udgjorde årets resultat DKK 1.066,6 mio.

DKK mio.	Resultatopgørelse				Resultatopgørelse korrigeret for særlige forhold og hotelaktivitet			
	2018	2017	Udv.	Pct.	2018	2017	Udv.	Pct.
Omsætning	4.444,8	4.439,4	5,4	0,1%	4.379,4	4.339,2	40,2	0,9%
Andre driftsindtægter	2,2	2,9	-0,7	-24,1%	2,2	2,9	-0,7	-24,1%
Eksterne omk.	583,9	496,7	87,2	17,6%	557,1	445,3	111,8	25,1%
Personalemk.	1.350,7	1.334,7	16,0	1,2%	1.343,3	1.321,9	21,4	1,6%
EBITDA	2.512,4	2.610,9	-98,5	-3,8%	2.481,2	2.574,9	-93,7	-3,6%
EBIT	1.584,4	1.822,9	-238,5	-13,1%	1.553,2	1.786,9	-233,7	-13,1%
Resultat før skat	1.417,3	1.635,6	-218,3	-13,3%	1.386,1	1.599,6	-213,5	-13,3%
Årets resultat	1.105,3	1.285,5	-180,2	-14,0%	1.066,6	1.243,7	-177,1	-14,2%

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

NOTE	DKK mio.	2018	2017
	Resultatopgørelse		
	Trafikindtægter	2.574,8	2.666,8
	Koncessionsindtægter	1.360,7	1.280,7
	Lejeindtægter	181,0	173,9
	Salg af tjenesteydelser mv.	328,3	318,0
2.1, 2.2	Omsætning	4.444,8	4.439,4
	Andre driftsindtægter	2,2	2,9
2.3	Eksterne omkostninger	583,9	496,7
2.4	Personaleomkostninger	1.350,7	1.334,7
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	928,0	788,0
	Driftsresultat	1.584,4	1.822,9
4.1	Finansielle indtægter	6,2	2,1
4.1	Finansielle omkostninger	173,3	189,4
	Resultat før skat	1.417,3	1.635,6
2.5	Skat af årets resultat	312,0	350,1
	Årets resultat	1.105,3	1.285,5
5.9	Resultat pr. aktie á DKK 100 (EPS basis og udvandet) EPS er udtrykt i DKK	140,8	163,8

NOTE	DKK mio.	2018	2017
	Totalindkomstopgørelse		
	Årets resultat	1.105,3	1.285,5
	Poster, der reklassificeres til resultatopgørelsen		
	Kursregulering af egenkapital i udenlandsk filial	-0,7	-
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner	169,6	-407,6
4.1	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-115,6	436,6
2.5	Skat af anden totalindkomst	-11,9	-6,4
	Årets anden totalindkomst	41,4	22,6
	Totalindkomst for året i alt	1.146,7	1.308,1

Koncernens balance

Pr. 31. december 2018 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 12.968,1 mio. (2017: DKK 11.590,1 mio.). Stigningen på DKK 1.378,0 mio. skyldes primært et højere investeringsniveau.

Anlægsaktiver

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 12.268,4 mio. (2017: DKK 11.038,9 mio.), svarende til 94,6 % af de samlede aktiver (2017: 95,2 %). De største investeringer i 2018 var udvidelse af kapaciteten i den centrale sikkerhedskontrol, udvikling af widebody-faciliteterne, udvidelse af Terminal 2 airside, udvidelse af Terminal 3 landside, opførelse af Finger E og udvidelse af kølekapacitet samt IT-systemer.

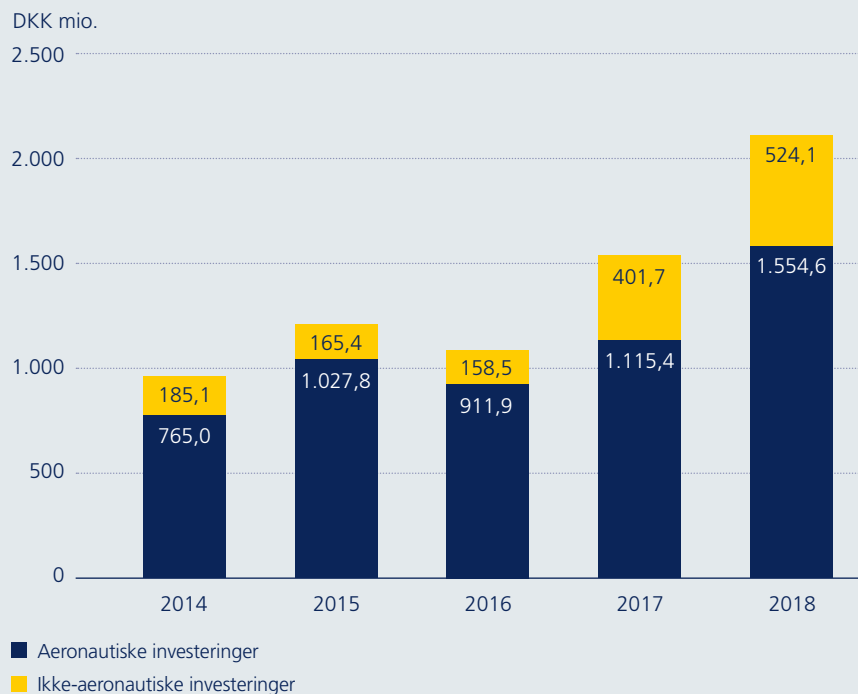
Omsætningsaktiver

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 699,7 mio. (2017: DKK 551,2 mio.). Stigningen skyldes primært højere likvidbeholdning.

Forpligtelser

Forpligtelser udgjorde DKK 9.881,8 mio. pr. 31. december 2018 (2017: DKK 8.437,7 mio.). Langfristede forpligtelser steg DKK 1.789,0 mio. i forhold til 31. december 2017 (2017: et fald på DKK 997,1 mio.), mens kortfristede forpligtelser eksklusive den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.644,2 mio. (2017: DKK 1.339,4 mio.), en stigning på DKK 304,8 mio. Stigningen skyldes primært højere forpligtelser til leverandør af varer og tjenesteydelse grundet højere investeringsniveau og aktivitetsniveau.

Fordeling af investeringer på det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment



Balance, 31. december

NOTE	DKK mio.	2018	2017
	Aktiver		
	Anlægsaktiver		
3.2	Immaterielle anlægsaktiver i alt	456,0	448,1
3.3	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	5.103,3	4.955,6
	Tekniske anlæg og maskiner	4.080,4	4.021,5
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	649,5	681,2
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	1.893,0	925,2
	Materielle anlægsaktiver i alt	11.726,2	10.583,5
	Finansielle anlægsaktiver		
3.4	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
4.3	Andre finansielle anlægsaktiver	85,8	6,9
	Finansielle anlægsaktiver i alt	86,2	7,3
	Anlægsaktiver i alt	12.268,4	11.038,9
	Omsætningsaktiver		
	Tilgodehavender		
5.1	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	473,4	427,5
	Andre tilgodehavender	7,8	48,7
	Periodeafgrænsningsposter	59,4	62,4
	Tilgodehavender i alt	540,6	538,6
	Likvide beholdninger	159,1	12,6
	Omsætningsaktiver i alt	699,7	551,2
	Aktiver i alt	12.968,1	11.590,1

NOTE	DKK mio.	2018	2017
	Passiver		
	Egenkapital		
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-94,1	-119,2
	Omkostninger ved afdækning	-16,5	-33,5
	Overført overskud	2.412,1	2.520,3
	Egenkapital i alt	3.086,3	3.152,4
	Langfristede forpligtelser		
2.5	Udskudt skat	1.015,2	1.035,6
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	6.553,3	4.653,3
4.3	Anden gæld	37,9	128,5
	Langfristede forpligtelser i alt	7.606,4	5.817,4
	Kortfristede forpligtelser		
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	631,2	1.280,9
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	340,9	235,9
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	713,8	506,4
2.5	Selskabsskat	200,4	213,9
4.3, 5.2	Anden gæld	381,5	374,7
	Periodeafgrænsningsposter	7,6	8,5
	Kortfristede forpligtelser i alt	2.275,4	2.620,3
	Forpligtelser i alt	9.881,8	8.437,7
	Egenkapital og forpligtelser i alt	12.968,1	11.590,1

For yderligere information henvises til noteoversigten [side 84](#).

Egenkapital og udbytte

Egenkapital

Egenkapitalen udgjorde DKK 3.086,3 mio. pr. 31. december 2018 (2017: DKK 3.152,4 mio.), svarende til et fald på DKK 66,1 mio.

Udvikling i egenkapitalen

Egenkapitalen faldt pga. udbetalt udbytte til aktionærene på DKK 1.212,8 mio. (2017: DKK 1.193,8 mio.), delvist modsvaret af årets resultat på DKK 1.105,3 mio. (2017: DKK 1.285,5 mio.). Herudover var der en positiv påvirkning fra værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 42,1 mio. (2017: positiv påvirkning på DKK 22,6 mio.). Værdireguleringerne vedrørte indgåede valutaswapkontrakter til afdækning af USD- og GBP-eksponering samt renteswapkontrakter. Herudover var der kursreguleringer af egenkapitalen i udenlandsk filial, hvilket resulterede i en negativ påvirkning på DKK 0,7 mio.

Udbytte

Bestyrelsen foreslår et endeligt udbytte på DKK 678,1 mio. svarende til DKK 86,40 pr. aktie til godkendelse på den ordinære generalforsamling. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.105,3 mio. svarende til DKK 140,83 pr. aktie, efter at der på baggrund af halvårsresultatet blev udloddet et ekstraordinært udbytte den 9. august 2018 på DKK 427,2 mio. svarende til DKK 54,43 pr. aktie.

Udbetaling af udbytte i 2018 består af udbytte vedrørende 2017 på DKK 785,6 mio. samt udbytte vedrørende 2018 på DKK 427,2 mio. Udbetaling af udbytte i 2017 består af udbytte vedrørende 2016 på DKK 693,9 mio. samt udbytte vedrørende 2017 på DKK 499,9 mio.

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

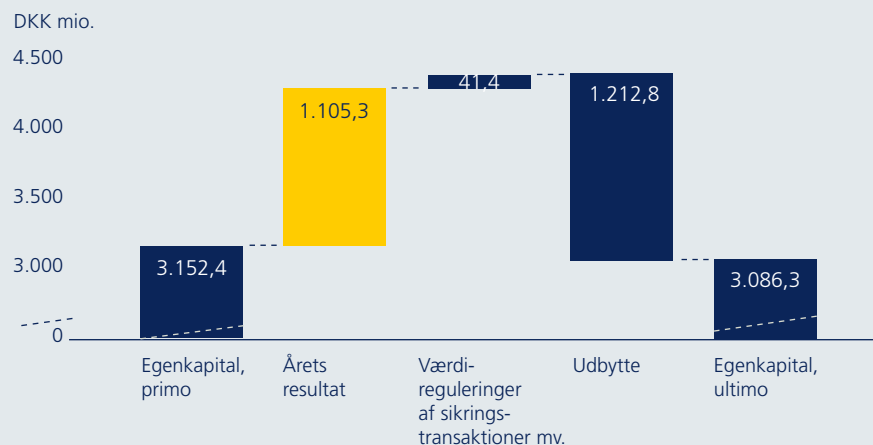
Soliditetsgrad

Egenkapitalens andel udgjorde 23,8 % (2017: 27,2 %) af den samlede balance, hvilket er et fald på 3,4 procentpoint sammenholdt med 2017. Dette skyldes primært det høje investeringsniveau.

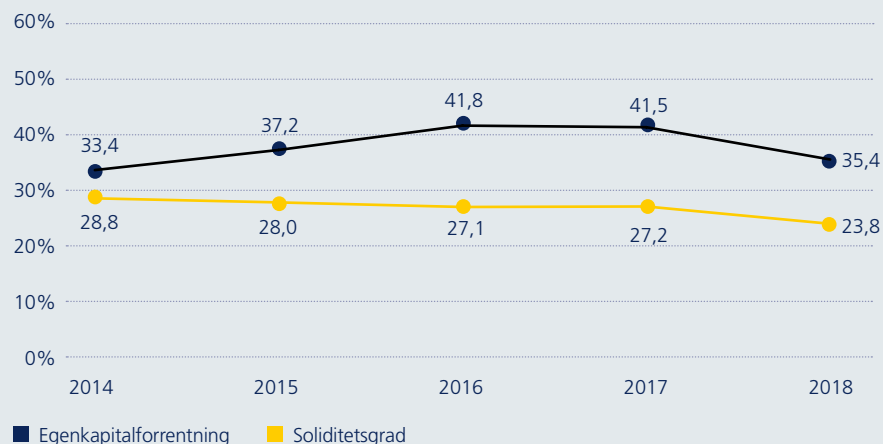
Egenkapitalforrentning

Egenkapitalforrentningen udgjorde 35,4 %, hvilket er et fald på 6,1 procentpoint sammenholdt med 2017. Faldet skyldes primært udviklingen i årets resultat.

Egenkapitalbevægelser i 2018



Soliditetsgrad og egenkapitalforrentning



Egenkapitalopgørelse, 1. januar – 31. december

DKK mio.	2018					2017				
	Aktie- kapital	Reserve for sikrings- transaktioner	Omkostning ved afdækning	Overført overskud	I alt	Aktie- kapital	Reserve for sikrings- transaktioner	Omkostning ved afdækning	Overført overskud	I alt
Egenkapital pr. 1. januar	784,8	-119,2	-33,5	2.520,3	3.152,4	784,8	-115,0	-60,3	2.428,6	3.038,1
Totalindkomst for året										
Årets resultat	-	-	-	1.105,3	1.105,3	-	-	-	1.285,5	1.285,5
Anden totalindkomst										
Kursregulering af egenkapital i udenlandsk filial	-	-	-	-0,7	-0,7	-	-	-	-	-
Værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	115,3	17,0	-	132,3	-	-344,7	26,8	-	-317,9
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	-90,2	-	-	-90,2	-	340,5	-	-	340,5
Anden totalindkomst i alt	-	25,1	17,0	-0,7	41,4	-	-4,2	26,8	-	22,6
Totalindkomst i alt for året	-	25,1	17,0	1.104,6	1.146,7	-	-4,2	26,8	1.285,5	1.308,1
Transaktioner med ejere										
Udbetalt udbytte	-	-	-	-1.212,8	-1.212,8	-	-	-	-1.193,8	-1.193,8
Transaktioner med ejere i alt	-	-	-	-1.212,8	-1.212,8	-	-	-	-1.193,8	-1.193,8
Egenkapital pr. 31. december	784,8	-94,1	-16,5	2.412,1	3.086,3	784,8	-119,2	-33,5	2.520,3	3.152,4

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet udgjorde DKK 1.980,0 mio., hvilket er et fald på DKK 50,9 mio. i forhold til 2017. Dette kan primært henføres til øgede rentebetalinger grundet højere lånevolumen og større skattebetalinger.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Betalinger til immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde DKK 1.761,3 mio. (2017: DKK 1.477,1 mio.).

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Finansieringsaktiviteter vedrørte tilbagebetaling af USPP-lån på USD 200 mio., betaling af udbytte og mindre afdrag på realkreditlån. Dette er delvist modsvaret af optagelse af et lån på DKK 900 mio. i Nordisk Investeringsbank (NIB), et lån på DKK 1,0 mia. i Europæiske Investeringsbank (EIB) og et lån på DKK 500 mio. i Danske Bank samt træk på kreditfaciliteter. Lånene skal finansiere kapacitetsinvesteringer og udvidelsesprojekter i Københavns Lufthavn.

Likvider

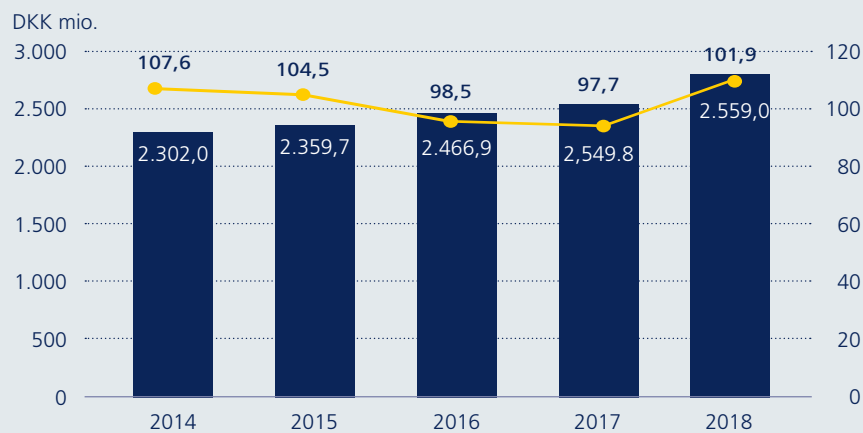
CPH havde DKK 159,1 mio. i likvider (2017: DKK 12,6 mio.) samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 2.242,9 mio. pr. 31. december 2018 (2017: DKK 3.366,5 mio.)

Finansiering

Pr. 31. december 2018 udgjorde CPH's rentebærende gæld DKK 7.184,5 mio. (2017: DKK 5.934,2 mio.) og nettorentebærende gæld DKK 7.025,4 mio. (2017: DKK 5.921,6 mio.). Forskellen på DKK 159,1 mio. (2017: DKK 12,6 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld var 91,2 % (2017: 78,4 %) langfristet, dvs. med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2018, og bestod primært af faciliteter i USD, DKK og GBP. Der henvises til note 4.2 for yderligere information.

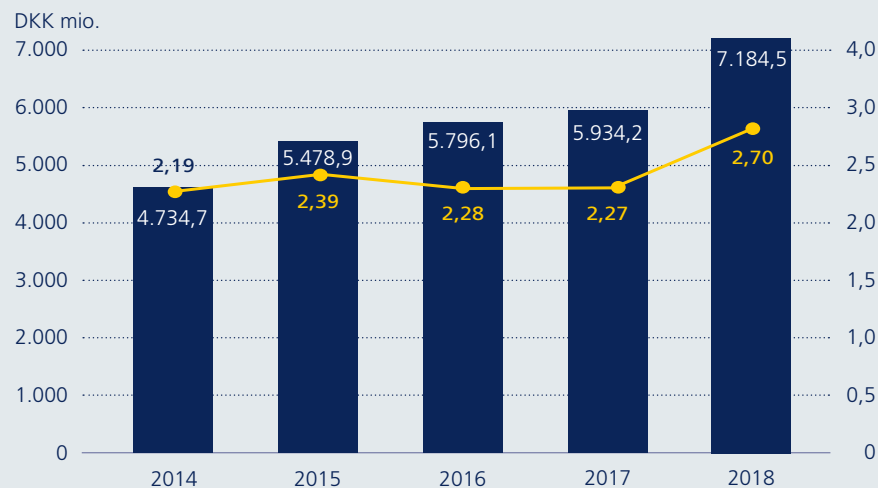
I december 2018 indgik CPH en fem-årig garanteret kredit-facilitet med en gruppe banker på i alt DKK 2,0 mia. Den nye facilitet adresserer alle refinansieringsrisici på kort og mellemlang sigt. Den nye facilitet sikrer, at CPH fortsat vil være i stand til at overholde sine investeringsforpligtelser. Faciliteten udløber 20. december 2023.

Pengestrømme



■ Pengestrømme fra driftsaktivitet før finansielle poster og skat
■ EBITDA-indeks

Finansiering



■ Rentebærende gæld
■ Gearing

Pengestrømsopgørelse, 1. januar – 31. december

NOTE	DKK mio.	2018	2017
Pengestrømme fra driftsaktivitet			
5.3	Indbetalt fra kunder	4.503,2	4.398,7
5.3	Udbetalt til personale, leverandører mv.	-1.944,2	-1.848,9
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.559,0	2.549,8
5.3	Renteindbetalinger mv.	1,9	1,3
5.3	Renteudbetalinger mv.	-223,1	-217,7
	Pengestrømme fra drift før skat	2.337,8	2.333,4
2.5	Betalt selskabsskat	-357,8	-302,5
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.980,0	2.030,9
Pengestrømme fra investeringsaktivitet			
3.3	Køb af materielle anlægsaktiver	-1.620,2	-1.402,5
3.2	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-141,1	-74,6
	Salg af materielle anlægsaktiver	2,3	3,7
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.759,0	-1.473,4

NOTE	DKK mio.	2018	2017
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet			
4.2	Afdrag på langfristet gæld	-200,0	-505,7
4.2	Optagelse af langfristet gæld	2.100,0	1.100,0
4.2	Afdrag på kortfristet gæld	-1.580,0	-233,6
4.2	Optagelse af kortfristet gæld	818,3	210,0
	Betalt udbytte	-1.212,8	-1.193,8
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-74,5	-623,1
	Årets ændring i likviditet	146,5	-65,6
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	12,6	78,2
	Likvide beholdninger ved årets udgang	159,1	12,6

Noter til det finansielle regnskab

NOTE

Generelt

1.1	Væsentlig anvendt regnskabspraksis	85	■
1.2	Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger	87	
1.3	Særlige forhold	88	■

Årets resultater

2.1	Segmentoplysninger	90	■
2.2	Omsætning	92	■
2.3	Eksterne omkostninger	94	■
2.4	Personaleomkostninger	94	■
2.5	Skat	96	■

Investeringer

3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	98	■
3.2	Immaterielle anlægsaktiver	98	■ ■
3.3	Materielle anlægsaktiver	100	■ ■
3.4	Dattervirksomheder og associeret virksomhed	104	■

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

NOTE

Finansiering samt finansielle risici

4.1	Finansielle indtægter og omkostninger	105	■
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	106	■
4.3	Finansielle risici	108	■

Andre noter

5.1	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	113	■ ■
5.2	Anden gæld	114	■
5.3	Noter til pengestrømsopgørelse	114	
5.4	Økonomiske forpligtelser	115	
5.5	Nærtstående parter	116	
5.6	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	116	
5.7	Honorarer til generalforsamlingsvalgt revisor	117	
5.8	Efterfølgende begivenheder	118	
5.9	Kapitalforhold og EPS	118	
5.10	Finansielle nøgletalsdefinitioner	118	

Noter / Generelt

NOTE **Væsentlig anvendt regnskabspraksis**

1.1

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.

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 de yderligere krav, der er gældende i Danmark.

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 skøn er uændret ift. 2017. 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 konsolideringen 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.

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.

Noter / Generelt

NOTE 1.1 **Væsentlig anvendt regnskabspraksis (fortsat)**

Egenkapital

Udbytte

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

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er realiseret.

Reserven opløses, når den sikrede transaktion realiseres, hvis de sikrede pengestrømme ikke længere forventes realiseret eller sikringsforholdet ikke længere er effektivt.

Omkostninger ved afdækning

Omkostninger ved afdækning indeholder de samlede omkostninger til afdækning af sikringstransaktioner. Omkostninger opløses, når den sikrede transaktion realiseres.

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 mv. 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 mv. samt betalinger til aktionærer.

Noter / Generelt

NOTE
1.2

Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger

Der er i regnskabsåret 2018 implementeret en række mindre ændringer til eksisterende regnskabsstandarder. CPH har vurderet effekten af de opdaterede IFRS-standarder og -fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarder og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsår, der påbegyndes 1. januar 2018, enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for CPH.

Vedtagne regnskabsstandarder samt fortolkningsbidrag, der ikke er trådt i kraft

Følgende ændrede regnskabsstandarder 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 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 klassificeres 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-standarder og -fortolkninger og forventer følgende effekt på implementeringstidspunktet:

- CPH har færdiggjort analysen af effekten af implementering af IFRS 16. Baseret på analysen er det vurderet, at implementering af regnskabsstandarden ikke vil have væsentlig betydning for CPH's finansielle rapportering.

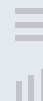
IASB har udstedt følgende fortolkningsbidrag, der kunne være relevant for CPH, men som endnu ikke er godkendt af EU:

- **IFRIC 23, Usikre skattedispositioner:** 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.

Noter / Generelt



NOTE **Særlige forhold**

1.3

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 struktur-mæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre beløb af engangskarakter 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.

Resultatopgørelsen for 2017 og 2018 er derfor korrigeret for særlige poster og hotelaktivitet for at gøre årene sammenlignelige.

Noter / Generelt

NOTE 1.3 Særlige forhold (fortsat)

		2018					2017				
NOTE	DKK mio.	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold	Hotel-aktivitet*	Korrigeret for særlige forhold og hotel-aktivitet	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold	Hotel-aktivitet*	Korrigeret for særlige forhold og hotel-aktivitet
2.1, 2.2	Omsætning	4.444,8	-	4.444,8	-65,4	4.379,4	4.439,4	-	4.439,4	-100,2	4.339,2
	Andre driftsindtægter	2,2	-	2,2	-	2,2	2,9	-	2,9	-	2,9
2.3	Eksterne omkostninger	583,9	-26,8	557,1	-	557,1	496,7	-13,9	482,8	-37,5	445,3
2.4	Personaleomkostninger	1.350,7	-7,4	1.343,3	-	1.343,3	1.334,7	-12,3	1.322,4	-0,5	1.321,9
	EBITDA	2.512,4	34,2	2.546,6	-65,4	2.481,2	2.610,9	26,2	2.637,1	-62,2	2.574,9
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	928,0	-	928,0		928,0	788,0	-	788,0		788,0
	Driftsresultat	1.584,4	34,2	1.618,6	-65,4	1.553,2	1.822,9	26,2	1.849,1	-62,2	1.786,9
4.1	Nettofinansieringsomkostninger	167,1	-	167,1		167,1	187,3	-	187,3		187,3
	Resultat før skat	1.417,3	34,2	1.451,5	-65,4	1.386,1	1.635,6	26,2	1.661,8	-62,2	1.599,6
2.5	Skat af årets resultat	312,0	7,5	319,5		319,5	350,1	5,8	355,9		355,9
	Årets resultat	1.105,3	26,7	1.132,0	-65,4	1.066,6	1.285,5	20,4	1.305,9	-62,2	1.243,7

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

Noter / Årets resultater



NOTE Segmentoplysninger

2.1

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, forudbetalinger 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- (Explosive Trace Detection), 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 937,3 mio. i 2018 (2017: DKK 1.015,5 mio.) svarende til 21,1 % af omsætningen i 2018 (2017: 22,9 %). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den næststørste kunde udgør DKK 511,7 mio. i 2018 (2017: DKK 525,5 mio.) svarende til 11,5 % af omsætningen (2017: 11,8 %). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den tredjestørste kunde udgør DKK 425,9 mio. i 2018 (2017: DKK 425,5 mio.) svarende til 9,6 % af omsætningen (2017: 9,6 %). Omsætningen vedrører udelukkende det ikke-aeronautiske segment.

Noter / Årets resultater

NOTE 2.1 Segmentoplysninger (fortsat)

DKK mio.	2018			2017		
	Segmenter			Segmenter		
	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	I alt	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	I alt
Omsætning	2.574,8	1.870,0	4.444,8	2.666,8	1.772,6	4.439,4
Driftsresultat	352,9	1.231,5	1.584,4	615,1	1.207,8	1.822,9
Anlægsaktiver	8.744,5	3.437,7	12.182,2	7.914,5	3.117,1	11.031,6
Øvrige aktiver	313,2	227,4	540,6	323,6	215,0	538,6
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			244,9			19,5
Aktiver i alt	9.057,7	3.665,5	12.968,1	8.238,1	3.332,5	11.590,1
Forpligtelser	853,8	590,0	1.443,8	698,2	427,3	1.125,5
Ikke fordelte forpligtelser**			8.438,0			7.312,2
Forpligtelser i alt	853,8	590,0	9.881,8	698,2	427,3	8.437,7
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	1.554,6	524,1	2.078,8	1.115,4	401,7	1.517,1
Afskrivninger	725,3	202,7	928,0	615,9	172,1	788,0

* 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.

Noter / Årets resultater

NOTE 2.2 Omsætning

Regnskabspraksis

Omsætning omfatter 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

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, der sker på tidspunktet, hvor flyet afgår, af de ydelser, der relaterer sig hertil. I trafikindtægter fratrækkes opstartsrabatter til tidligere uservicerede ruter, transfer-/transit rabat baseret på seneste 12 måneders trafik og incitamentsordning for højfrekvente feederruter. NO_x-afgifter indgår under startafgifter.

Koncessionsindtægter

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

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontraktens løbetid.

Salg af tjenesteydelser mv.

Indtægter fra salg af tjenesteydelser mv. 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. Øvrige tjenesteydelser omfatter typisk en leveringsforpligtigelse, der indregnes enten lineært over en periode eller et bestemt tidspunkt, hvor tjenesteydelserne leveres.

DKK mio.	2018	2017
Trafikindtægter		
Startafgifter	451,0	460,9
Passagerafgifter	1.191,6	1.242,2
Securityafgifter	609,3	629,2
ETD-afgift	43,1	48,2
Handling	202,8	210,6
Opholdsafgifter, CUTE mv.	77,0	75,7
Trafikindtægter i alt	2.574,8	2.666,8
Koncessionsindtægter		
Shoppingcenter	875,3	840,5
Parkering	418,5	378,5
Øvrige koncessionsindtægter	66,9	61,7
Koncessionsindtægter i alt	1.360,7	1.280,7
Lejeindtægter		
Udlejning af lokaler	127,2	120,8
Udlejning af arealer	48,4	47,4
Øvrige lejeindtægter	5,4	5,7
Lejeindtægter i alt	181,0	173,9
Salg af tjenesteydelser mv.		
Hotelaktivitet, Hilton	-	50,7
Hotelaktivitet, Clarion	65,4	49,5
Øvrigt salg af tjenesteydelser mv.	262,9	217,8
Salg af tjenesteydelser mv. i alt	328,3	318,0
Omsætning i alt	4.444,8	4.439,4

Noter / Årets resultater

NOTE 2.2 Omsætning (fortsat)

Omsætningens sammensætning

DKK mio.	2018						I alt
	Aeronautisk segment	Ikke-aeronautisk segment					
	Trafik-afgifter	Koncessions-indtægter	Indtægter fra parkering	Leje-indtægter	Andre services		
I alt på segmenter	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8	
Indregnings-tidspunkt							
- På et bestemt tidspunkt	2.574,8	-	418,5	-	-	2.993,3	
- Over tid	-	942,2	-	181,0	328,3	1.451,5	
I alt	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8	
Kontrakttype							
- Fastpris	2.574,8	106,4	418,5	181,0	328,3	3.609,0	
- Omsætningsbestemte kontrakter	-	835,8	-	-	-	835,8	
I alt	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8	

Segmentering fra sidste år er uændret.

DKK mio.	2018	2017
Lejeindtægter vedrørende uopsigelige kontrakter fra lejers side		
Inden for 1 år	227,1	170,4
Mellem 1 og 5 år	586,0	454,4
Efter 5 år	3.607,5	3.697,6
I alt	4.420,6	4.322,4

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

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

Der er intet finansieringselement til stede, da betalingsbetingelser følger kontantbetaling ved levering eller 14 dages kredit.

Noter / Årets resultater

NOTE 2.3 Eksterne omkostninger

2.3

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2018	2017
Drift og vedligeholdelse	374,5	355,1
Energiomkostninger	100,8	45,0
Administrationsomkostninger	86,1	71,8
Øvrige omkostninger	22,5	24,8
Eksterne omkostninger i alt	583,9	496,7

De eksterne omkostninger steg DKK 87,2 mio. i forhold til sidste år. Dette skyldes bl.a. højere aktivitetsniveau, omkostninger ifbm.. indenrigskampagnen, øgede servicekontrakter på driftssystemer, flere konsulenter vedr. det nye hotel og revurdering af strategi. Dette er delvist modsvaret af effekten af den nye hotelaftale. Se i øvrigt note 1.3 Særlige forhold.

CPH har i 2018 haft særlige forhold på DKK 26,8 mio., primært vedrørende omstrukturering, takstregulering og omkostninger ifbm.. revurdering af strategi (2017: DKK 13,9 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

NOTE 2.4 Personaleomkostninger

2.4

Regnskabspraksis

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

Faste pensionsbidrag under bidragsbaserede ordninger indregnes i resultatopgørelsen i den periode, hvor de opstår. For de af Staten udlånte tjenestemænd omkostningsfører CPH et af Staten årligt fastsat pensionsbidrag, der løbende indbetales til Staten.

DKK mio.	2018	2017
Gager og lønninger	1.353,8	1.316,1
Pensioner	112,8	109,5
Andre omkostninger til social sikring	10,3	10,0
Øvrige personaleomkostninger	52,5	61,2
	1.529,4	1.496,8
Fratrukket arbejde udført for egen regning	178,7	162,1
Personaleomkostninger i alt	1.350,7	1.334,7

Gager og lønninger er steget DKK 37,7 mio. i 2018, hovedsagelig pga. den årlige lønregulering og en stigning på 41 fuldtidsansatte. Dette blev delvist modsvaret af en øget kapitalisering på DKK 16,6 mio. på de mange vækstprojekter.

Noter / Årets resultater

NOTE 2.4 Personaleomkostninger (fortsat)

DKK mio.	2018	2017
Vederlag til direktionen		
Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil mv.	6,7	6,7
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	3,5	3,6
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	2,5	2,5
I alt	12,7	12,8
Vederlag til bestyrelsen*		
Lars Nørby Johansen	1,0	0,9
Marlene Haugaard	0,3	-
Janis Kong	0,3	0,3
Jesper Bak Larsen	0,3	0,3
John Flyttov	0,3	0,3
Dan Hansen	0,3	0,3
I alt	2,5	2,1
Vederlag til Revisions- og Risikoudvalget*		
Janis Kong	0,2	0,2
Samlet vederlag til bestyrelsen	2,7	2,3
Vederlag til direktion og bestyrelse	15,4	15,1
Antal medarbejdere i CPH		
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2.472	2.431
Heraf statstjenestemænd, der har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten	18	24

* Den øvrige del af bestyrelsen har besluttet at afstå deres bestyrelseshonorar.

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 1,0 mio. (2017: DKK 1,0 mio.).

Vederlag til direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil mv.) samt en incitamentsordning, der er nærmere beskrevet i det følgende. I tilfælde af opsigelse fra CPH's side er direktionen berettiget til maksimalt 12 måneders vederlag samt et engangsbeløb svarende til 24 måneders basisløn.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en rullende treårig ordning. For 2018 er der hensat DKK 2,5 mio. (2017: DKK 2,5 mio.) til den langsigtede incitamentsordning. Den treårige incitamentsordning kan maksimalt udgøre 6 måneders løn pr. år. Den kortsigtede incitamentsordning har en varighed på op til et år. Målet for den kortsigtede incitamentsordning er 50 % af den pågældendes faste årlige løn, og værdien kan maksimalt udgøre 75 % heraf, hvis resultatopfyldelsen overstiger målene. I 2018 er der hensat DKK 3,5 mio. (2017: DKK 3,6 mio.) til den kortsigtede incitamentsordning.

Det samlede vederlag i 2018 til direktionen udgør DKK 12,7 mio. (2017: DKK 12,8 mio.). Heri indgår hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet incitamentsordning på DKK 2,5 mio. (2017: DKK 2,5 mio.) samt hensættelse til kortsigtet incitamentsordning på DKK 3,5 mio. (2017: DKK 3,6 mio.). Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

Aflønningen af bestyrelsen og direktionen er i 2018 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 2018 (2017: 21,2 %). Pensionsbidraget udgør for 2018 DKK 1,1 mio. (2017: DKK 1,3 mio.).

CPH har i 2018 haft særlige forhold på DKK 7,4 mio. (2017: DKK 12,3 mio.) vedrørende omstrukturering, herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

Noter / Årets resultater

NOTE Skat af årets resultat

2.5

Regnskabspraksis

Københavns Lufthavne A/S er sambeskattet med Kastrup Airports Parent ApS (KAP), Copenhagen Airports Denmark Holding ApS (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.

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.

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.	2018	2017
Omkostningsført skat		
Årets aktuelle skat	344,3	347,8
Ændring i udskudt skat	-20,4	8,7
I alt	323,9	356,5
Der fordeler sig således:		
Skat af årets resultat	312,0	350,1
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	11,9	6,4
I alt	323,9	356,5

Noter / Årets resultater

NOTE 2.5 Skat af årets resultat (fortsat)

DKK mio.	2018	2017
Skat af årets resultat kan specificeres således:		
Beregnet 22,0% af resultat før skat	311,8	359,8
Skatteeffekt af:		
Ikke fradragsberettigede omkostninger inklusive effekt af rentebeskæring mv.	0,2	-9,7
I alt	312,0	350,1
Hensatte forpligtelser til udskudt skat		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	1.035,6	1.026,9
Ændring i udskudt skat	-20,4	8,7
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	1.015,2	1.035,6
Hensatte forpligtelser til udskudt skat kan specificeres således:		
Materielle anlægsaktiver	984,1	1.017,0
Andre tilgodehavender	-1,7	-3,8
Anden gæld	32,8	22,4
I alt	1.015,2	1.035,6

DKK mio.	2018	2017
Selskabsskat		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	213,9	168,7
Betalt acontoskat i indeværende år	-144,2	-133,9
Betalt restskat i tidligere år	-213,6	-168,7
Årets aktuelle skat	344,3	347,8
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	200,4	213,9

Selskabet er omfattet af regler omkring rentebeskæring. Som følge af usikkerheden om udnyttelse af visse fremførbare kurstab indregnes den skattemæssige værdi af disse fremførbare kurstab ikke. Den skattemæssige værdi af sådanne fremførbare kurstab udgør DKK 0 mio. i 2018 (2017: DKK 6,0 mio.).

Københavns Lufthavne A/S hæfter fra 1. juli 2012 subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 59,3 % af aktierne i selskabet. Hæftelsen er begrænset til 59,3 % af skattekrav, som forfalder 1. juli 2012 og senere.

I 2018 udgør skatteeffekten vedrørende særlige forhold DKK 7,5 mio. (2017: DKK 5,8 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.	2018	2017
Software	133,2	129,3
Grunde og bygninger	299,0	243,3
Tekniske anlæg og maskiner	334,7	272,2
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	161,1	143,2
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	928,0	788,0

Afskrivningerne er steget DKK 140,0 mio., hovedsagelig grundet det fortsat høje investeringsniveau samt straksafskrivninger på anlæg i forbindelse med bygning af Finger E samt standpladser.

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, og 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.	2018			2017		
	Software	Software under udvikling	I alt	Software	Software under udvikling	I alt
Anskaffelseskategori						
Samlet anskaffelseskategori pr. 1. januar	990,3	115,7	1.106,0	901,6	146,9	1.048,5
Årets tilgang	-	141,1	141,1	-	74,5	74,5
Årets afgang	-50,0	-	-50,0	-17,0	-	-17,0
Overført	72,1	-72,1	-	105,7	-105,7	-
Samlet anskaffelseskategori pr. 31. december	1.012,4	184,7	1.197,1	990,3	115,7	1.106,0
Afskrivninger						
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	657,9	-	657,9	545,6	-	545,6
Årets afskrivninger	133,2	-	133,2	129,3	-	129,3
Samlede afskrivninger på årets afgang	-50,0	-	-50,0	-17,0	-	-17,0
Samlede afskrivninger pr. 31. december	741,1	-	741,1	657,9	-	657,9
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	271,3	184,7	456,0	332,4	115,7	448,1

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

Noter / Investeringer

NOTE **Materielle anlægsaktiver**

3.3

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 renteomkostninger 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 mv.)	40 år
Bygninger (terminaler, kontorhuse mv.)	80-100 år
Bygninger (andre)	40 år
Aptering	5-10 år

Tekniske anlæg

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

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar

IT-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer mv.	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 **Materielle anlægsaktiver (fortsat)**

3.3

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 184,7 mio. (2017: DKK 184,7 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.	2018				
	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Anskaffelseskategori					
Samlet anskaffelseskategori pr. 1. januar	8.174,4	8.010,3	1.986,0	925,2	19.095,9
Årets tilgang	-	-	-	1.937,7	1.937,7
Årets afgang	-122,5	-175,0	-130,0	-	-427,5
Overført	446,7	393,6	129,6	-969,9	-
Samlet anskaffelseskategori pr. 31. december	8.498,6	8.228,9	1.985,6	1.893,0	20.606,1
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	3.218,8	3.988,8	1.304,8	-	8.512,4
Årets afskrivninger	299,0	334,7	161,1	-	794,8
Samlede afskrivninger på årets afgang	-122,5	-175,0	-129,8	-	-427,3
Samlede afskrivninger pr. 31. december	3.395,3	4.148,5	1.336,1	-	8.879,9
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	5.103,3	4.080,4	649,5	1.893,0	11.726,2

* Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 849,1 mio. (2017: DKK 849,1 mio.).

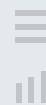
De største investeringer i 2018 omfatter bl.a. udvidelse af kapaciteten i den centrale sikkerhedskontrol, udvikling af wide-body-faciliteterne, udvidelse af Terminal 2 airside, udvidelse af Terminal 3 landside, udvikling af Finger E, udvidelse af kølekapacitet og andre investeringer.

Noter / Investeringer

NOTE 3.3 Materielle anlægsaktiver (fortsat)

DKK mio.	2017				I alt
	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	
Anskaffelseskategori					
Samlet anskaffelseskategori 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 anskaffelseskategori 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

* Se forrige side.



Noter / Investeringer

NOTE **Dattervirksomheder og associeret virksomhed**

3.4

Regnskabspraksis

Definition af dattervirksomheder og associeret virksomhed er beskrevet i note 1.1 Væsentlig anvendt regnskabspraksis, under afsnittet Konsolideringspraksis.

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 swapkontrakter klassificeres som regnskabsmæssig sikring af pengestrømme og indregnes i totalindkomsten.

DKK mio.	2018	2017
Finansielle indtægter		
Renter af øvrige tilgodehavender	1,5	0,7
Valutakursgevinster, netto	4,7	1,4
Finansielle indtægter i alt	6,2	2,1

De finansielle indtægter steg DKK 4,1 mio., hvilket hovedsagelig skyldes valutakursbevægelser i markedet.

DKK mio.	2018	2017
Finansielle omkostninger		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån mv.	213,5	219,8
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse	-51,6	-39,9
Valutakurstab	3,6	1,4
Øvrige finansieringsomkostninger	2,8	3,1
Amortisering af låneomkostninger	5,0	5,0
Finansielle omkostninger i alt	173,3	189,4

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2018 anvendt en effektiv rentesats på 3,5 % (2017: 4,0 %) 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 valutaeksponering 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 modsvarer af en modsatrettet valutakursregulering af valutaswapkontrakterne.

I nettoindregning for valutatab i 2018 indgår urealiseret valutatab vedrørende langfristede USD- og GBP-lån på DKK 115,6 mio. (2017: urealiseret valutakursgevinst på DKK 436,6 mio.), der modsvarer af en urealiseret valutakursgevinst på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 115,6 mio. (2017: urealiseret valutakurstab på DKK 436,6 mio.).

Øvrige finansieringsomkostninger består hovedsagelig af restskattetilæg og morarenter på kommercielle eksponeringer.

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

Noter / Finansiering samt finansielle risici

NOTE 4.2 Kreditinstitutter og andre lån

4.2

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2018	2017
Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	6.553,3	4.653,3
Kortfristede forpligtelser	631,2	1.280,9
I alt	7.184,5	5.934,2

DKK mio.	1. januar	Pengestrømme	Ikke-kontante ændringer		31. december 2018
			Reklassifikation og låneomk.	Valutakursreguleringer	
Gældsforpligtelser fra finansieringsaktivitet					
Langfristede forpligtelser	4.653,3	1.900,0	-93,0	93,0	6.553,3
Kortfristede forpligtelser	1.280,9	-761,7	89,4	22,6	631,2
I alt	5.934,2	1.138,3	-3,6	115,6	7.184,5

DKK mio.	1. januar	Pengestrømme	Ikke-kontante ændringer		31. december 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.	Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
					2018	2017	2018	2017
	Kassekredit	DKK	Variabel	-	57,1	33,5	57,1	33,5
	Danske Bank	DKK	Fast	29. jan. 2019	500,0	-	500,1	-
	RD (DKK 58 mio.)**	DKK	Variabel	30. jun. 2035	48,0	51,0	48,0	50,9
	RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec. 2032	47,6	50,5	48,9	55,0
	Nordea Kredit**	DKK	Variabel	30. dec. 2039	450,9	450,9	450,9	450,9
	Nordiske Investerings Bank (NIB)***	DKK	Fast	12. feb. 2026	114,7	130,0	123,1	142,4
	Nordiske Investerings Bank (NIB)****	DKK	Fast	19. dec. 2027	900,0	-	971,6	-
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	15. dec. 2026	250,0	250,0	247,3	249,7
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	7. april 2032	600,0	600,0	564,8	589,6
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	26. jan. 2033	400,0	-	398,4	-
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	14. aug. 2033	600,0	-	554,8	-
	USPP-obligation	DKK	Fast	27. aug. 2025	1.055,0	1.055,0	1.126,3	1.118,9
	USPP-obligation	USD	Fast	27. aug. 2018	-	620,8	-	647,4
	USPP-obligation	USD	Fast	29. juni 2018	-	620,8	-	630,1
	USPP-obligation	USD	Fast	29. juni 2020	958,4	912,5	992,8	979,1
	USPP-obligation	USD	Fast	22. aug. 2023	1.043,1	993,2	1.083,1	1.053,7
	USPP-obligation	GBP	Fast	29. juni 2020	190,3	193,0	201,1	212,4
	I alt				7.215,0	5.961,2	7.368,2	6.213,6
	Låneomkostninger* til fremtidig amortisering				-30,5	-27,0	-30,5	-27,0
	I alt				-30,5	-27,0	-30,5	-27,0
	I alt				7.184,5	5.934,2	7.337,7	6.186,6

* 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 849,1 mio. (2017: DKK 849,1 mio.).

*** Til finansiering af udvidelsen af Finger C.

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

De fastforrentede USPP-obligationslån på USD 307 mio. og GBP 23 mio. (2017: 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 **Finansielle risici**

4.3

Regnskabspraksis

I forbindelse med CPH's sikring af fremtidige finansielle 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 af CPH's treasury afdeling. 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 mv. ikke sker ved forudbetalinger, eller hvor betalingsudlyg-tighed hos kunder ikke dækkes ved garantier mv.

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 koncessi-onshaver) udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser til disse kunder udgør omkring 36,1 % (2017: 40,1 %) af de samlede tilgodehavender. SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B+ (2017: 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 indtægter (2017: fire måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPH's kunder. Se note 5.1, Tilgodeha-vender fra salg og tjenesteydelser, for yderligere oplysninger.

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

Noter / Finansiering samt finansielle risici

NOTE **Finansielle risici (fortsat)**

4.3

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 2018 opgjort til i alt DKK 159,1 mio. (2017: DKK 12,6 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 2018. For information om udbyttepolitik, se [side 70](#).

Likviditetsrisiko

CPH's likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 159,1 mio. (2017: DKK 12,6 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 2.000,0 mio. (2017: DKK 3.300,0 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 42,9 mio. (2017: DKK 66,5 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.

På de kommende sider 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.	2018					
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi-niveau 2*	Regnskabsmæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	815,3	3.480,9	3.794,6	8.090,8	7.368,2	7.215,0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	713,8	-	-	713,8	713,8	713,8
Anden gæld	381,5	-	-	381,5	381,5	381,5
I alt	1.910,6	3.480,9	3.794,6	9.186,1	8.463,5	8.310,3
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	36,9	48,9	85,8	85,8	85,8
I alt	-	36,9	48,9	85,8	85,8	85,8
Finansielle forpligtelser i alt	1.910,6	3.517,8	3.843,5	9.271,9	8.549,3	8.396,1
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	159,1	-	-	159,1	159,1	159,1
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	473,4	-	-	473,4	473,4	473,4
Andre tilgodehavender	7,8	-	-	7,8	7,8	7,8
I alt	640,3	-	-	640,3	640,3	640,3
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	35,3	2,6	37,9	37,9	37,9
I alt	-	35,3	2,6	37,9	37,9	37,9
Finansielle aktiver i alt	640,3	35,3	2,6	678,2	678,2	678,2

* 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 kredittillæg baseret på selskabets nuværende rating. Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra offentliggjorte valutakurser, swap- og forwardrenter mv. Endvidere indgår en vurdering af egen og modparts kreditrisiko. 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.	2017					
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi-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

* 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 lånenes løbetid. På balancedagen er den beregningsmæssige hovedstol på udestående renteswapkontrakter DKK 499,4 mio. (2017: DKK 507,8 mio.), og restløbetiden udgør ca. 2,5 år. Dagsværdien af renteswapkontrakter udgør DKK -20,6 mio. (2017: DKK -37,9 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 2018 opgjort til ca. 8,1 år (2017: ca. 6,9 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.	2018	2017
Effekt på egenkapitalen ved:		
En stigning i DKK-renten på 1 procentpoint	40,5	100,8
Et fald i DKK-renten på 1 procentpoint	-15,0	-110,4
En stigning i USD-renten på 1 procentpoint	85,5	94,1
Et fald i USD-renten på 1 procentpoint	-83,0	-99,6
En stigning i GBP-renten på 1 procentpoint	16,2	5,5
Et fald i GBP-renten på 1 procentpoint	-16,8	-5,7

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.

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 valutaeksponeringen 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 307 mio. og GBP 23 mio. pr. 31. december 2018 (2017: USD 507 mio. og GBP 23 mio.). Den bogført værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK 68,5 mio. (2017: DKK -83,8 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

5.1 Regnskabspraksis

Tilgodehavender indregnes i balancen til amortiseret kostpris med fradrag for eventuel nedskrivning.

Skøn og vurderinger

Der foretages nedskrivning til imødegåelse af tab, hvor der vurderes at være indtruffet en objektiv indikation på, at et tilgodehavende er værdiforringet. Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet såsom manglende betaling af forfaldne beløb eller finansielle vanskeligheder hos debitor i form af betalingsstandsning, konkurs, forventet konkurs eller lignende, foretages nedskrivning på individuel niveau.

Ved tilgodehavender, hvor der ikke foreligger en objektiv indikation på værdiforringelse på individuelt niveau, vurderes de resterende tilgodehavende for objektiv indikation for værdiforringelse. De objektive indikationer er baseret på historiske tabserfaringer.

DKK mio.	2018	2017
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	508,9	457,7
Nedskrivning	35,5	30,2
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	473,4	427,5
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning pr. 1. januar	30,2	33,2
Ændring af nedskrivning i året	-9,3	8,2
Realiseret tab i året	7,3	0,4
Tilbageførsel	7,3	-11,6
Samlet nedskrivning pr. 31. december	35,5	30,2

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 473,4 mio. (2017: DKK 427,5 mio.) er DKK 167,7 mio. (2017: DKK 130,2 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i den regnskabsmæssige værdi af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPH's tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2018 indgår tilgodehavender på i alt DKK 37,8 mio. (2017: DKK 38,7 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 2,3 mio. (2017: DKK 8,5 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december 2018 var overforfaldne, men ikke nedskrevne, med i alt DKK 56,0 mio. (2017: DKK 34,1 mio.). Forfaldsoversigten er som følger:

DKK mio.	2018	2017
Overforfaldne, men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder		
Op til 30 dage	55,0	37,3
Mellem 30 og 90 dage	2,8	-0,7
Over 90 dage	-1,8	-2,5
I alt	56,0	34,1

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

DKK mio.	2018	2017
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	288,2	283,3
Skyldige renter	41,8	39,7
Øvrige skyldige omkostninger	51,5	51,7
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	381,5	374,7

Anden gæld er steget DKK 6,8 mio., hovedsagelig pga. en stigning i antallet af fuldtidsansatte grundet øget aktivitet, lønregulering samt højere renter som følge af en større lånevolumen, delvist modsvaret af forbedrede lånevilkår.

NOTE 5.3 Noter til pengestrømsopgørelse

DKK mio.	2018	2017
Indbetalt fra kunder		
Omsætning	4.444,8	4.439,4
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	58,4	-40,7
I alt	4.503,2	4.398,7
Udbetalt til personale, leverandører mv.		
Driftsomkostninger	-1.934,6	-1.831,4
Ændring i andre tilgodehavender mv.	-218,1	20,9
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld mv.	208,5	-38,4
I alt	-1.944,2	-1.848,9
Renteindbetalinger mv.		
Renteindtægter mv.	-	-
Realiserede valutakursgevinster	1,9	1,3
I alt	1,9	1,3
Renteudbetalinger mv.		
Renteudgifter mv.	-219,9	-214,1
Realiserede valutakurstab	-0,4	-0,5
Øvrige finansieringsomkostninger	-1,3	-1,9
Øvrige renteomkostninger	-1,5	-1,2
I alt	-223,1	-217,7

Noter / Andre noter

NOTE Økonomiske forpligtelser

5.4

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

CPH har pr. 31. december 2018 indgået kontrakter om opførelse af anlæg, der i alt beløber sig til DKK 773,6 mio. (2017: DKK 383,0 mio.) og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 72,9 mio. (2017: DKK 23,2 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende udvidelse af bagageanlægget, udvikling af wide-body faciliteterne og udvidelse af Terminal 3 airside. 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. (2017: 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 91,5 mio. (2017: DKK 100,3 mio.) og kan specificeres således:

DKK mio.	2018	2017
Inden for 1 år	17,7	20,2
Mellem 1 og 5 år	48,9	44,3
Efter 5 år	24,9	35,8

Petter Anker Stordalen og CPH indgik i januar 2017 en aftale om, at Nordic Choice Hotels med virkning fra 1. april 2017 overtog 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 bevarer bestemmende indflydelse.

CPH har ved indgåelse af aftale med Naviair om levering af lufttrafiktjeneste forpligtet sig til at hæfte for Naviair-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 59,3 % 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.

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 59,3 % af både aktier og stemmerettigheder i CPH.

ATP og OTPP (via deres respektive underliggende holdingselskaber) har indgået en aktionæroveenskomst, 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 2018 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)

Flyselskaberne og CPH (under tilsyn af TBST) har i perioden 1. marts – 1. september 2014 forhandlet og indgået en takstaførelse, der er gældende for perioden 1. april 2015 – 31. marts 2019. Takstaførelsen medfører, at prisen for at benytte lufthavnen følger det danske forbrugerprisindeks og indekseret hvert år med virkning fra den 1. april. CPH besluttede ikke at indekseres taksterne med virkning fra 1. april 2018. CPH besluttede i stedet at reducere taksterne med virkning fra 1. april 2018 for at imødekomme et ønske fra både politisk hold og fra flyselskaberne. I gennemsnit blev taksterne nedsat med 10 %.

Som følge af sikkerhedsmæssige krav vedr. "Explosive Trace Detection" (ETD) har CPH i overensstemmelse med takstaførelsen 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 2018 kr. 3,37 pr. lokalafgående passager (2017: DKK 4,30) og reguleres hvert år den 1. april, så den løbende modsvarer de faktiske omkostninger for CPH. Taksten ophører pr. 1. april 2019, i forbindelse med at ny takstaførelse er indgået.

TBST har i november 2017 udstedt BL 9-15, 4. udgave, der trådte i kraft den 1. januar 2018, og som var gældende for takstforhandlingerne i 2018 mellem flyselskaberne og CPH, hvor parterne skulle forsøge at nå til enighed om taksterne fra 1. april 2019 og fremad. BL 9-15, 4. udgave, afløser BL 9-15, 3. udgave. Hvis der ikke er opnået enighed mellem parterne, ville TBST skulle have fastsat årlige indtægtsrammer for lufthavnen. BL 9-15, 4. udgave, indeholder som den tidligere regulering forskellige regler for opgørelse af indtægtsrammerne. Reguleringsperioden er to år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne. Parterne kan aftale takster for en periode på op til seks år. CPH og flyselskaberne har i 2018 indgået en takstaførelse, der er godkendt af TBST i januar 2019, og som fastsætter taksterne for perioden 1. april 2019 – 31. december 2023.

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 mv.

NOTE 5.7 Honorarer til generalforsamlingsvalgt revisor

DKK mio.	2018	2017
Revisionshonorar til PwC	1,3	1,2
Honorar for andre erklæringer med sikkerhed	0,4	0,4
Skatterådgivning	0,1	0,2
Andre ydelser	0,7	0,9
Revisionshonorar i alt	2,5	2,7

Honorarer for andre ydelser end lovpligtig revision af års- og koncernregnskabet foretaget af PricewaterhouseCoopers, Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, for CPH udgør DKK 1,2 mio. (2017: DKK 1,5 mio.) og vedrører primært revision af ikke-finansielt regnskab, regnskabsrådgivning og skatteassistance.

Noter / Andre noter

NOTE 5.8 Efterfølgende begivenheder

5.8

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

NOTE 5.9 Kapitalforhold og EPS

5.9

DKK mio.		2018	2017
EPS =	Årets resultat	1.105,3	1.285,5
	Antal udstående aktier (1.000 stk.)	7.848	7.848
EPS = (udvandet)	Årets resultat	1.105,3	1.285,5
	Gennemsnitligt antal udstående aktier, udvandet (1.000 stk.)	7.848	7.848

NOTE 5.10 Finansielle nøgletalsdefinitioner

5.10

Afkastningsgrad	Driftsresultat i procent af gennemsnitlige operationelle aktiver
Aktivernes omsætningshastighed	Nettoomsætningen i forhold til gennemsnitlige operationelle aktiver
Cash Earnings pr. aktier (CEPS)*	Årets resultat plus afskrivninger i forhold til gennemsnitligt antal aktier
Den investerede kapitalers 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	120
Miljømæssige resultater	121
Markedsposition resultater	122
Noter til det ikke-finansielle regnskab	124

Sociale resultater, 1. januar – 31. december



NOTE	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016	
Sikkerhed						
2	Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for flyskader	0,11	0,00	0,11
3	Andel egenindberetninger til CPH	%	97	91	95	96
4	Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for birdstrikes	1,47	1,39	1,24
Arbejds miljø						
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,9	7,6	8,7
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	21,5	18,3	10,8
5	Sygefraværsprocent	%	4,4	5,0	4,6	5,1
5	Antal initiativer iværksat for at reducere de arbejdsmiljømæssige belastninger	antal	5	3	N/A	N/A
Attraktiv arbejdsplads						
6	Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	81	83	81
7	Grad af mangfoldighed	opnået/ ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og aldersgruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	Ikke opnået	N/A
7	Fem årlige initiativer for at styrke mangfoldigheden i CPH	opnået/ ikke opnået	5 initiativer pr. år	Opnået	N/A	N/A
Passageroplevelsen						
8	Passagerernes tilfredshed med faciliteter og services i terminaler	%	71	69	67	69
9	Medarbejdernes indlevelsesevne og forståelse for lufthavnens passagerer	%	90	80	N/A	N/A
10	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) - CSC all day (99% < 20 min)	%	N/A	100	100	99
10	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) - CSC in peak (90% < 15 min)	%	N/A	99	99	97

Miljømæssige resultater, 1. januar – 31. december



NOTE	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016	
CO₂						
11	Øge andel af vedvarende energi	%	Mindst 10	0,24	0,23	0,22
11	Vedligeholde ACA-akkreditering på minimum niveau 3 "Optimering"	niveau	Niveau 3	Opnået	Opnået	Opnået
11	CO ₂ pr. passager	kg CO ₂ pr. passager	Maks. 0,75	0,96	1,00	1,01
11	Energiforbrug pr. m ²	kWh/m ²	Højest 90 kWh/m ²	89	84	109
Luftkvalitet						
12	Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG	%	90	59	57	55
13	Nyanlagte standpladser	%	100	100	100	N/A
13	Renoverede standpladser	%	100	100	100	N/A
Ressourcer						
14	Øge genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH)	%	Mindst 60	21	28	25
Støj						
15	Antal støjrelaterede initiativer	antal	10	2	N/A	N/A

Markedsposition-resultater, 1. januar – 31. december



NOTE	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016	
International tilgængelighed						
16	Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI)	indeks	9.928	8.933	8.613	8.289
17	Årlige long-haul afgange fra CPH	antal	10.000	8.688	7.928	7.919
18	Point-to-point connectivity	antal	131	124	119	110
Sammenhængskraft						
19	Graden af, hvor attraktivt det er at flyve indenrigs	%	48	48	42	N/A
20	Antal indenrigsrejsende	antal	1.834.000	1.586.728	1.611.369	1.710.868
21	ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed	%	85	83	86	84

Roskilde Lufthavn, 1. januar – 31. december



NOTE	Enhed	2018	2017	2016
22 Roskilde Lufthavn				
CO ₂ -udledning, scope 1 + 2	ton	520	511	532
Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	784	841	906
Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	745	728	728
Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	-	26,8	-

Noter til det ikke-finansielle regnskab

NOTE

1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis	125
---	--	-----

Mennesker

Sikkerhed

2	Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer.....	127
3	Andel egenindberetninger til CPH.....	128
4	Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer.....	129

Arbejdsmiljø

5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH.....	130
5	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	130
5	Sygefraværsprocent	130
5	Antal initiativer iværksat for at reducere de arbejdsmiljømæssige belastninger.....	130

Attraktiv arbejdsplads

6	Medarbejdertilfredshed.....	132
7	Grad af mangfoldighed	133
7	Fem årlige initiativer for at styrke mangfoldigheden i CPH	133

Passageroplevelsen

8	Passagerernes tilfredshed med faciliteter og services i terminaler.....	135
9	Medarbejdernes indlevelsesevne og forståelse for lufthavnens passagerer	136
10	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) - CSC all day (99% < 20 min).....	137
10	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) - CSC in peak (90% < 15 min).....	137

NOTE

Miljø

CO₂

11	Øge andel af vedvarende energi	138
11	Vedligeholde ACA-akkreditering på minimum niveau 3 "Optimering"	138
11	CO ₂ pr. passager	138
11	Energiforbrug pr. m ²	138

Luftkvalitet

12	Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG.....	140
13	Nyanlagte standpladser.....	141
13	Renoverede standpladser	141

Ressourcer

14	Øge genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH)	142
----	---	-----

Støj

15	Antal støjrelaterede initiativer	143
----	--	-----

Markedsposition

International tilgængelighed

16	Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI)	144
17	Årlige long-haul afgange fra CPH	145
18	Point-to-point connectivity.....	146

Sammenhængskraft

19	Graden af, hvor attraktivt det er at flyve indenrigs	147
20	Antal indenrigsrejsende	148
21	ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed	149

Roskilde Lufthavn

22	Roskilde Lufthavn	150
----	-------------------------	-----

NOTE 1 **Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis**

Grundlag for regnskabsaflæggelse for det ikke-finansielle regnskab

Det ikke-finansielle regnskab udarbejdes i overensstemmelse med de lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og det underrepræsenterede køn iht. § 99a og § 99b i årsregnskabsloven og udgør en uddybende beskrivelse af opnåede sociale, miljø- og markeds-mæssige resultater for 2018.

Læs CPH's CR-politik på <https://www.cph.dk/om-cph/corporate-responsibility/cr-politik> og læs om årets vigtigste resultater i afsnittet CR-resultater på [side 35-61](#). For yderligere oplysninger se noterne på de følgende sider, hvor status på relevante KPI-nøgletal og indikatorer vises.

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 14](#) for flere detaljer om CPH's arbejde med at implementere de ti principper. I 2017 opstartede CPH med at få fokus på FN's Verdensmål for bæredygtig udvikling (SDG). Dette skete som led i CPH's opdateret CR-strategi hvor CPH indledte en proces, der skulle 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. I 2018 har CPH arbejdet videre med at færdiggøre denne analyse, som har medført at CPH nu har prioriteret fire Verdensmål (se [side 13](#)). Samtidig har CPH udvalgt hvilke mål CPH vil arbejde mere med fremover. Dette arbejde vil fortsætte videre ind i 2019.

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 Markedsposition, 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.

I 2018 har CPH fortsat arbejdet med de tre strategiske fokusområder og Verdensmålene. I den forbindelse har CPH foretaget en indledende væsentlighedsanalyse som har dannet baggrund for prioritering af Verdensmålene. CPH har valgt at fortsætte sit arbejde med fokus på de allerede opnået resultater analyseret tidligere år. 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

Noter

NOTE

1

Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis (fortsat)

CPH's interessenter. Både kort- og langsigtede værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på en evaluering af sidste års integrerede koncernårsrapport, Indblik og Udsyn 2017, væsentlighedsvurdering samt input og kommentarer fra relevante interessenter og ejerkredsen.

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 estimater. 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 2017

I 2018 har CPH fastholdt sin CR-strategi, og arbejdet videre med at integrere og knytte forretningsstrategien og CR-strategien sammen som påbegyndte i 2017. Alle noter følger stadigvæk de tre områder Mennesker, Miljø og Markedsposition, som er inddelt i 11 udvalgte emner som i 2017.

I 2018 er der arbejdet videre med KPI'er og noterne. Sammenlignet med 2017 har vi inkluderet otte flere KPI'er i årsrapporten 2018, som er repræsenteret i fem noter.

Der er i 2018 inkluderet bl.a. følgende nye KPI'er: Passagerernes tilfredshed med faciliteter og services i terminaler, medarbejdernes indlevelsesevne og forståelse for lufthavnens passagerer, ventetid i CSC, Reduktion af CO₂-emissioner, Antal støjrelaterede initiativer og Antal initiativer iværksat for at reducere de arbejdsmiljømæssige belastninger.

I 2018 er ikke alle emner eller KPI klar til at blive målt på og rapporteret på i 2018 og indgår derfor ikke i noterne.

Afgrænsning

Koncernårsrapporten 2018 udgør CPH's lovpligtige årsrapportering. For øvrig information om CPH's arbejde med samfundsansvar henvises til hjemmesiden www.cph.dk.

Koncernårsrapporten 2018 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 årsager. Denne KPI opgøres som antal flyskader pr. 10.000 operationer.

Kilder er pilot-/luftfartsselskabsrapporter, handlingsselskabsrapporter, security-rapporter 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.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sikkerhed, KPI					
Antal flyskader, hvor CPH er medvirkende faktor, pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for flyskader	0,11	0,00	0,11

Sammenlignet med antallet tidligere år, ser CPH ikke de 3 flyskader, hvor CPH har været medvirkende faktorer, som et usædvanlig udsving.

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.

NOTE
3

Andel egenindberetninger til CPH

Regnskabspraksis

Målet er baseret på, hvorvidt safety-episoder, der falder ind under egenindberetningspligten, rent faktisk indberettes af de personer, der er involveret deri.

Egenindberetninger sammenholdes med information fra andre kilder, som f.eks. kan være pilot-rapporter, marshall rapporter, security rapporter, flyvelederrapporter og observationer. Hvis en safety-episode er kommet til safety management afdelingens kendskab gennem sidstnævnte kilder og der ikke foreligger en egenindberetning, trækker det ned i resultatet.

Andel af egenindberetninger måles i procent af alle indrapporterede hændelser af de involverede personer.

Kun de tre følgende typer safety-episoder betragtes af CPH SCM som egenindberetningspligtige:

- a) Indtrængning på bane uden tilladelse
- b) Flyskade
- c) Kørsel foran/bagom fly under bevægelse

Egenindberetningspligt gælder kun for ansatte i CPH, Naviair, handlingselskaber og luftfartsselskaber, der opererer i lufthavnen.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sikkerhed, KPI					
Andel egenindberetninger til CPH	%	97	91	95	96

I 2018 har CPH indført et mere effektivt indberetningssystem, og CPH har endnu mere aktivt promoveret indberetning af safety relaterede episoder hos både CPH-afdelinger og vores eksterne samarbejdspartnere. Det betyder, at medarbejdere og samarbejdspartnere er endnu mere opmærksomme på at indberette, hvad de observerer andre laver. Eksempelvis hører CPH mere direkte fra flyselskaber via piloters observationer af, at

køretøjer muligvis er kommet for tæt på fly. Yderligere er der også nogle tilfælde, hvor involveret part (person) selv ikke vidste, at personen havde forårsaget en mulig safety episode, for eksempel ved at have kørt for tæt på et fly i bevægelse. Af denne grund har personen ikke kunnet indberette sig selv.



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 defineres som:

- fugl fundet død på runway under inspektion, som følge af rapportering om muligt birdstrike fra pilot.
- fugl fundet død i baneområdet uden rapportering om muligt birdstrike fra pilot
- DNA-materiale indsamlet fra fly.

Alle kollisionsfugle er artsbestemt af Wildlife Hazard Management Specialist eller vha. DNA-analyse.

I high-birdstrikes indgår kun antallet af artsbestemte kollisionsfugle klassificeret som rød eller orange risiko. Konkrete birdstrikes, hvor DNA ikke bliver fundet eller kollisionsfugl ikke er indsamlet, er ikke medtaget i rapporten.

Kollisionsfugle klassificeres og artsbestemmes som rød og orange risiko efter indsamling fra mågejæger, jf. CPH's Wildlife Hazard Management Specialist 'Acquired management action'-tabellen udarbejdet i forbindelse med den årlige Risk Assessment Matrix for CPH.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sikkerhed, KPI					
Antal high-risk birdstrikes pr. 10.000 operationer	antal	Reducere risikoen for birdstrikes	1,47	1,39	1,24

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.

NOTE
5

Arbejds miljø

Regnskabspraksis

Antallet af arbejdsulykker er opgjort som antallet af arbejdsulykker hændt 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 mio. 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.

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPH's personalesystemer.

Antallet af arbejdsulykker på CPH-byggepladser hvor der er pligt om bygherrekoordinering af arbejdsmiljøindsatsen som antallet af arbejdsulykker hændt 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 mio. præsterede arbejdstimer.

Optælling af initiativer opgøres på basis af initiativer, der er iværksat af CPH med det formål at reducere og forebygge arbejdsmiljømæssige belastninger hos vores lejere og brugere.



Arbejds miljø

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

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Arbejds miljø, KPI					
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,9	7,6	8,7
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	21,5	18,3	10,8
Sygefraværspocent	%	4,4	5,0	4,6	5,1
Antal initiativer iværksat for at reducere de arbejdsmiljømæssige belastninger	antal	5	3	N/A	N/A
Indikatorer					
Sygefravær i forbindelse med arbejdsulykker	%		0,1	0,1	0,1
Arbejdsulykker med fravær	antal		32	30	33
Helbredsundersøgelser	antal		332	366	365
Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal		291	143	766

NOTE **Arbejds miljø (fortsat)**

5

Antallet af arbejdsulykker med fravær for CPH ansatte er steget med to, hvilket er udtryk for, at forbedringskurven er ved at flade ud på dette område.

Der laves til stadighed en række indsatser for at forebygge arbejdsulykker, men det bliver sværere at se effekten af disse i forhold til tidligere.

Antallet af arbejdsulykker med fravær på CPH-byggepladser er stigende i 2018. Den primære årsag er, at to meget store projekter (Finger E samt udvidelse af Terminal 2 airside) gennem store dele af 2018 har været i en fase, hvor risikoen for arbejdsulykker er høj. På trods af dette er trenden aftagende gennem hele 2018, hvilket understøtter den store indsats, der er gjort på området.

Sygefraværet er steget, primært grundet en influenza-epidemi, som ramte hele Danmark fra januar til marts. Hvis epidemien ikke havde ramt, ville årets resultat være tæt på target.

Der har i årets løb været tre initiativer, som skal forbedre de arbejdsmiljømæssige belastninger for CPH's lejere og brugere. Alle tre initiativer er flerårige og skal danne grundlag for et tættere og permanent fokus på CPH's rolle og mulighed for at påvirke tredjeparts arbejdsmiljø positivt.

I årets løb har der været følgende initiativer:

- 1) Arbejds miljø på forplads.
- 2) Samarbejde med politiet om arbejdsmiljøforhold for politiets ansatte.
- 3) Månedsmøder i bagageafdelingen med handlere og andre aktører i bagagefabrikkerne.

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. Scoren for trivselsindekset er et gennemsnit for en række udsagn, der går direkte på medarbejdertilfredshed, motivation, individuel trivsel og samarbejde i teams.

Alle fastansatte medarbejdere, inkl. faste vikarer, i CPH kunne deltage i undersøgelsen og fik tilsendt en e-mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere.

En ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten er underskrevet, og hvor oplysningerne ikke længere indgår i koncern-tallene fra det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Attraktiv arbejdsplads, KPI					
Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	81	83	81
Indikatorer					
Besvarelsesprocent	%		90	93	89

Medarbejdertilfredshed og besvarelsesprocent ligger stadig på et meget højt niveau, og faldet betegnes som værende ikke signifikant.



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.

NOTE
7

Grad af mangfoldighed

Regnskabspraksis

I CPH arbejder vi aktivt med at øge mangfoldighed og inklusion på alle niveauer i organisationen på tværs af CPH, i teams og afdelinger. Her er det afgørende for CPH at respektere og være opmærksom på alle seks mangfoldighedsdimensioner, som er defineret af Institut for Menneskerettigheder: køn, alder, nationalitet, religion, seksuel orientering og handicap. Som en del af dette arbejde har CPH defineret KPI'er for mangfoldighed og inklusion, som er beskrevet i Corporate Responsibility-politikken, og derudover måles fremskridt på inklusionsområdet i CPH's engagementsmåling.

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.

Et særligt indsatsområde er iværksættelsen af nye initiativer målrettet seniorer samt evt. yngre kommende medarbejdere hvert år. Udvælgelsen af disse initiativer understøttes af aldersrapporteringen.



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	2018	2017	2016
Attraktiv arbejdsplads, KPI					
Grad af mangfoldighed	opnået/ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og aldersgruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	Ikke opnået	N/A
Fem årlige initiativer for at styrke mangfoldigheden i CPH	opnået/ikke opnået	5 initiativer pr. år	Opnået	N/A	N/A
Indikatorer					
Samlet antal medarbejdere	antal		2.632	2.573	2.478
Kvinder i medarbejderstab	%		35	35	35
Mænd i medarbejderstab	%		65	65	65
Kvinder i ledelse	%		28	30	30
Mænd i ledelse	%		72	70	70

Noter / Mennesker



NOTE 7 Grad af mangfoldighed (fortsat)

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Kvinder i bestyrelse (generalforsamlingsvalgte)	%		33	33	17
Mænd i bestyrelse	%		67	67	83
Nyansatte, kvinder	antal		147	169	174
Nyansatte, mænd	antal		211	217	238
Nyansatte, 0-25 år	antal		78	67	67
Nyansatte, 26-35 år	antal		82	103	126
Nyansatte, 36-49 år	antal		134	153	158
Aldersgennemsnit	år		46	45	45
Nyansatte, 50-99 år	antal		64	63	61
+50 år	%		39	36	34
Medarbejdere, 0-25 år	antal		108	97	94
Medarbejdere, 26-35 år	antal		350	365	349
Medarbejdere, 36-49 år	antal		1.148	1.177	1.198
Medarbejdere, 50-99 år	antal		1.026	934	857
Ledere, 0-25 år	antal		1	-	-
Ledere, 26-35 år	antal		8	12	17
Ledere, 36-49 år	antal		111	123	128
Ledere, 50-99 år	antal		88	76	77

Den procentuelle fordeling af de forskellige parametre er stort set uændret over de sidste tre år. Der ses et lille udsving i aldersgruppen 0-25 år (for nyansatte og medarbejdere), hvilket kan tilskrives væksten i antal lærlinge.

I årets løb har der været følgende initiativer:

- Vækst i antal lærlinge
- Talentspejderne
- Godkendelse af seniorordningen
- Samarbejdet med GLAD Fonden
- Deltagelse i ny FGU-bestyrelse (etablering af ny Forberedende Grunduddannelse)

NOTE 8 Passagerernes tilfredshed med faciliteter og services i terminaler

Regnskabspraksis

ASQ (Airport Service Quality) er et internationalt benchmarkstudie baseret på passagertilfredshed, som gennemføres i mere end 300 lufthavne på verdensplan på vegne af Airports Council International (ACI) – lufthavnens internationale interesseorganisation.

Tilfredshed måles som andelen af rejsende, som vurderer CPH "5-Excellent" og "4-Very Good" på en skala fra 1-5.

KPIen måles via en gennemsnitlig ASQ-måling af passagertilfredsheden med seks services i terminalerne:

- Ambience of the airport
- Cleanliness of airport terminal
- Comfort of waiting/gates areas

- Availability of washrooms
- Flight information screens
- Internet access / Wi-Fi

Tilfredsheden i ASQ måles gennem interview i lufthavnen ved hjælp af papirspørgeskemaer, som passagererne selv udfylder i gate lige inden afgang. Spørgeskemaerne uddeles og indsamles af analysebureauerne Epinion i Q1 2018 og Wilke i Q2-Q4.

Der foreligger grundige guidelines for ASQ-setup, som CPH skal leve op til, før resultaterne godkendes af ACI.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Passageroplevelse, KPI					
Passagerernes tilfredshed med faciliteter og services i terminaler	%	71	69	67	69

De fleste underliggende drivere ligger relativt stabilt i forhold til de senere år, men en markant forbedring af tilfredsheden med Wi-Fi løfter scoren fra 67% i 2017 til 69% i 2018. Forbedringen med tilfredsheden

i Wi-Fi bygger på, at det fra Q2, 2018 blev gjort nemmere at komme på Wi-Fi ved blot at vælge den gratis CPH Wi-Fi-forbindelse uden at skulle give de samme personoplysninger som tidligere.



Passageroplevelse

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.



NOTE 9 Medarbejdernes indlevelsessevne og forståelse for lufthavnens passagerer

Regnskabspraksis

KPI'en dækker over den procentvise andel af driftsgående medarbejdere med direkte passagerkontakt, der har gennemført et Service Excellence-kursus (modul 1 eller modul 2). KPI'en beregnes som den

procentvise andel af de omfattede medarbejdere, der planmæssigt skulle gennemføre Service Excellence-kursus og som har gennemført enten modul 1 eller 2 i regnskabsåret.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Passageroplevelse, KPI					
Medarbejdernes indlevelsessevne og forståelse for lufthavnens passagerer	%	90	80	N/A	N/A

Der er planlagt nye kurser i 2019, der sikrer, at de, der ikke deltog i de planlagte kurser i 2018, gennemfører kurset efterfølgende. Da det er et nyopstartet kursus, betragtes resultatet for 2018 som tilfredsstillende.

Passageroplevelse

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 rejseglæde og give gode rejseoplevelser.

NOTE 10 Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC)

Regnskabspraksis

Passagerens ventetid beregnes fra det tidspunkt, passageren ankommer til balkonen, der leder hen til CSC, enten fra Terminal 2, Terminal 3 eller fra arkaden, til securitypersonalet påbegynder security tjekket af passageren.

Data for den individuelle ventetid indsamles via BlipTrack Solutions. BlipTrack er et system, som anvender Wi-Fi-teknologi til at opsamle passagerens bevægelse mellem to punkter.

Passagerens bevægelse opsamles alene, hvis denne bærer en enhed, hvor Wi-Fi er slået til.

CSC-ventetid all day måler antallet af Wi-Fi-observationer (passagerer), hvor medianventetiden er højere end 20 minutter eller derunder divideret med det totale antal af Wi-Fi-observationer (passagerer) registreret i den uge, der måles på. Målingerne bliver registreret i perioden kl. 04:00 - 23:00.

CSC-ventetid i peak (90% <15 min.) er opgjort som antallet af Wi-Fi-observationer (passagerer), hvor medianventetiden er højere end 15 minutter eller derunder divideret med det totale antal af Wi-Fi-observationer (passagerer) registreret i de to peakintervaller fra hhv. kl. 05-09 og kl. 15-19 set over den uge, der måles på.

	Enhed	2018	2017	2016
Passageroplevelse*, KPI				
Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) – CSC all day (99% < 20 min)	%	100	100	99
Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol (CSC) – CSC in peak (90% < 15 min)	%	99	99	97

2018 har, i lighed med 2017, været præget af stabile og forudsigelige ventetider i sikkerhedskontrollen, uagtet at flere passagerer rejser med mere og ofte tættere pakket håndbagage.

*Passageroplevelse, KPI er gældende frem til 31. marts 2019.



Passageroplevelse

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 rejseglæde og give gode rejseoplevelser.

CO₂

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO₂ (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, fjernvarme, forbruge 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 pr. passager er beregnet ud fra CO₂-udledning i scope 1 og scope 2.

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/lattesteres af eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

Energiforbrug fordelt på m² er opgjort som det samlede CPH-forbrug pr. m². Energiforbruget omfatter samtlige ovenstående energiarter.

Kvadratmeter for CPH's bygningsmasse opgøres via CPH's spacemanagementsystem, som ajourføres dagligt.



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.

Noter / Miljø

NOTE 11 CO₂ (fortsat)

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
CO₂, KPI					
Øge andel af vedvarende energi	%	Mindst 10	0,24	0,23	0,22
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 kg	0,96	1,00	1,01
Energiforbrug pr. m ²	kWh/m ²	Højest 90kWh/m ²	89	84	N/A

Produktionen af el via solceller i Magleby er i 2018 14% højere end i 2017, hvilket skyldes flere end 70 sommerdage, mod kun 13 sommerdage i 2017.

Indsatsniveauet for udførelsen af energibesparelser, ekstreme vejrforhold, samt tilgang af areal ifbm. udvidelsen af CPH er eneste årsager til fluktuationer.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Indikatorer					
Samlede energibesparelser	MWh	7.164	6.850	4.588	
El	MWh	1.533	893	1.597	
Varme, herunder naturgas	MWh	5.631	5.957	2.991	
Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	12.125	12.517	13.574	
Benzin	m ³	14	11	11	
Diesel	m ³	763	699	731	
Naturgaskøb	m ³	1.083.760	1.097.773	1.057.046	
Naturgasforbrug	m ³	460.174	482.531	462.042	
Naturgas til køretøjer	m ³	17.051	15.231	6.151	
Fyringsolie	m ³	-	-	107	
Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	77.077	69.793	78.883	
Køb af el	MWh	103.395	99.907	98.595	
Elforbrug	MWh	51.618	50.547	53.175	
Vedvarende energi produceret	MWh	130	114	116	
Fjernvarmekøb	GJ	211.061	194.499	217.773	
Fjernvarmeforbrug	GJ	91.653	75.695	92.968	
Samlet udledning, Scope 1 + 2	ton	28.970	27.885	29.422	
Scope 1	ton	3.131	3.000	3.297	
Diesel/benzin	ton	2.058	1.882	1.966	
Fyringsolie	ton	-	-	283	
Naturgas (varme og køretøjer)	ton	1.073	1.123	1.048	
Scope 2	ton	25.839	24.885	26.341	
El og fjernvarme	ton	25.839	24.885	26.341	
Samlet udledning, Scope 3	ton	357.603	341.318	353.524	
El, fjernvarme og naturgas	ton	28.024	26.847	25.096	
Emissioner fra fly	ton	285.439	270.956	281.042	
Oplandstrafik	ton	37.678	37.349	39.873	
Airside-trafik	ton	6.462	6.166	7.513	

NOTE 12 **Luftkvalitet**

Regnskabspraksis

UGG (Ultra Grønt Grej): En gang årligt anmodes alle selskaber, der har køretøjer på lufthavnens areal (og dermed er 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 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.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Luftkvalitet, KPI					
Alle køretøjer med bilpas, der skal leve op til UGG	%	90	59	57	55

Der har været en ændring på 2 procentpoint i forhold til opgørelsen for 2017. Den positive udvikling kan tilskrives udskiftningen af køretøjer til mere miljøvenlige modeller. Det forventes, at den positive tendens vil fortsætte fremadrettet, i takt med at producenterne introducerer flere miljørigtige alternativer.



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.

NOTE
13

Luftkvalitet

Regnskabspraksis

100% af de renoverede eller nyanlagte standpladser siden 2017 skal være etableret med fast elforsyning og ventilationsanlæg til fly. Asset managers skal løbende levere informationer om standpladsarbejder, herunder skal det også sikres, at standpladsoversigten i de lokale bestemmelser ajourføres.

Antallet for hhv. nyanlæg og renoveringer opgøres og sammenholdes med standpladsoversigtens informationer om indretning.

Der beregnes en procentsats for hhv. nyanlæg og renoveringer.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Luftkvalitet, KPI					
Nyanlagte standpladser	%	100	100	100	N/A
Renoverede standpladser	%	100	100	100	N/A
Indikatorer					
Antal standpladser i alt	antal		144	135	N/A

Alle standpladser, der er blevet renoveret eller ombygget de sidste år, er alle blevet udstyret iht. standpladspolitikken. De sidste renoverede standpladser E70-E75 samt de ny etablerede E82-E90 er alle udstyret med stationær 400-Hz-omformer, PCA anlæg (axa powercoil med indbygget køleunit), brønde for 400 Hz og PCA-forsyning, LED-standpladsbelysning, 50-Hz-tavler for tilslutning af mobilt grej, DGS.



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.

NOTE
14

Ressourcer

Regnskabspraksis

Mængden af affald opgøres på baggrund af årsopgørelser fra de benyttede modtagere. De benyttede affaldsmodtagere er Amager

Ressourcecenter, AV Miljø, Fortum OW, Biotrans-Nordic, I/S SMOKA, Marius Pedersen, Ragn-Sells, RGSNORDIC og STENA Recycling. Affaldsmodtagere skal være godkendt af kommunen.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Ressourcer, KPI					
Øge genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i CPH)	%	Min. 60	21	28	25
Indikatorer					
Genanvendelse	ton		1.134	1.354	2.111
Anden nyttiggørelse	ton		3.931	3.225	3.314
Bortskaffelse	ton		301	308	243
Samlet affaldsmængde	ton		5.366	4.887	4.768

Anlægget til håndtering af madaffald har været ude af drift i næsten tre måneder. Det har medført et fald i den faktiske mængde affald til genanvendelse på 16%.

Mængden af affald til anden nyttiggørelse er steget med 22%. Der er ingen ændringer i driften af lufthavnen, som forklarer denne stigning. Affaldet kan således kun være overløb fra andre affaldssystemer i lufthavnen – herunder de mange bygge- og anlægsprojekter.



Ressourcer

Vi vil udvikle vores lufthavn ansvarligt i 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.

NOTE
15

Støj

Regnskabspraksis

I CPH's CR-strategi indgår det i målsætningen for støj, at vi arbejder på at styrke dialogen og engagementet med vores naboer og operatører om fremtidens bæredygtige løsninger.

Der måles på dette gennem naboanalyser, som tilsigter støjrelaterede initiativer.

Et støjrelateret initiativ defineres som et initiativ, der er igangsat frivilligt af CPH, og hvor formålet eller en del af formålet er at forbedre naboernes oplevelser relateret til støj fra lufthavnene. Det er således initiativer, der ligger ud over, hvad CPH er forpligtet til iht. lovgivningen.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Støj, KPI					
Antal støjrelaterede initiativer	antal	10	2	N/A	N/A

Denne datatype er ikke opgjort for årene 2016 og 2017. For 2018 er følgende initiativer udført:

- Støjvold 3 er udvidet
- Der er implementeret en flight tracker for Roskilde Lufthavn, som skal øge transparensen vedr. belyvning af lufthavnen og forbedre dialogen med naboerne, herunder klagesagsbehandling.



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.

Noter / Markedsposition



NOTE 16 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.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
International tilgængelighed, KPI					
Fremgang i Airport Connectivity Index (ACI)	indeks	9.928	8.933	8.613	8.289
Indikatorer					
Direkte forbindelser	antal		2.691	2.615	2.596
Indirekte forbindelser	antal		6.242	5.998	5.692
Direkte ruter ud af CPH	antal		183	174	165

I 2018 steg sammenhængsindekset 3,7% - fordelt på 2,9% flere direkte og 4,1% indirekte forbindelser. Stigningen i direkte sammenhæng skyldes overvejende flere direkte ruter ud af CPH, der er vokset fra 174 i 2017 til 183 i 2018. Væksten i indirekte sammenhængskraft skyldes bedre forbindelser fra de sekundære knudepunkter, hvor passagerer fra CPH kan transferere.



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.

Noter / Markedsposition

NOTE 17 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, inkl. Grønland og ekskl. 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.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
International tilgængelighed, KPI					
Årlige long-haul afgange fra CPH	antal	10.000	8.688	7.928	7.919

Antallet af afgange til long-haul destinationer steg med 10% i 2018 sammenlignet med 2017. Dette skyldes overvejende mere kapacitet til Indien, Kina, Mellemøsten og Nordafrika.



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.

Noter / Markedsposition



NOTE **Point-to-Point connectivity**

18

Regnskabspraksis

Point-to-Point destinationer opgøres med udgangspunkt i data fra CPH's trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter/afgange) registreres. Point-to-Point destination defineres som en rute som minimum er befløjet otte gange årligt i minimum otte sammenhængene uger. Point-to-Point rute defineres som en direkte forbindelse uden mellemlandning undervejs.

I antallet af point-to-point destinationer fra CPH til de respektive destinationer medtages kun destinationer i Europa og Færøerne, men ikke Skandinavien og Danmark.

Skandinavien og Danmark antages i højere grad at være feeder ruter til transferhub'en i CPH og medtages dermed ikke, for at få en indikator, som er så tæt på point to point-trafikflow.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
International tilgængelighed, KPI					
Point-to-point connectivity (europæiske destinationer)	antal	131	124	119	110

Antallet af direkte ruter er steget med ni svarende til 5%. Også long-haul destination (fra 38 til 41 og skandinaviske destinationer (fra 11 til 12) er steget.



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.

Noter / Markedsposition



NOTE
19

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 webanalyse foretaget af Epinion i deres Danmarkspanel. Analysen er fuldt repræsentativ, hvad angår køn, alder og region.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sammenhængskraft, KPI					
Graden af, hvor attraktivt det er at flyve indenrigs	%	48	48	42	N/A

Attraktiviteten af indenrigsflyvning steg fra 2017 til 2018 fra 42% til 48%, hvilket var en signifikant stigning og skyldtes, at flere af de respondenter, der i første måling ikke tog stilling og svarede neutralt i en senere måling svarede at det er mere attraktivt at flyve indenrigs.



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.

Noter / Markedsposition



NOTE 20 Antal indenrigsrejsende

NOTE
20

Regnskabspraksis

Indenrigsrejsende opgøres på baggrund af data fra CPH's trafiksystem. Den lovpligtige registrering af antallet af 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.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sammenhængskraft, KPI					
Antal indenrigsrejsende	antal	1.834.000	1.586.728	1.611.369	1.710.868

Det samlede antal indenrigspassagerer faldt med ca. 25.000 eller 1,5% i 2018. Det samlede antal afgang og ankomster faldt med 1,6%, men det udbudte antal sæder steg med 0,4%. Dette skyldes, at den gennemsnitlige antal sæder pr. fly steg fra 95 til 97 svarende til 2,0%. At antallet af passagerer alligevel faldt trods en stigning i sæder skyldes, at den gennemsnitlige belægning på flyene faldt fra 59,6% til 58,5%. Alle indenrigsdestinationer faldt, undtagen Billund, der var stort set

uforandret, og Sønderborg, som steg. Destinationen med det største fald i Danmark i absolutte tal på ca. 17.000 (svarende til 2,0%) var den største indenrigsrute i Danmark, Aalborg. Også Karup bidrog kraftigt til faldet med ca. 14.000 færre passagerer, svarende til et fald på 10%. Sønderborg havde den største stigning med ca. 5.400 eller 9,2% flere 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.

NOTE
21

ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed

Regnskabspraksis

Tilfredsheden i ASQ måles gennem interview i lufthavnen ved hjælp af papirspørgeskemaer, som passagererne selv udfylder i gate lige inden afgang. Indenrigsrejsendes tilfredshed måles som andelen af rejsende, som vurderer CPH "5-Excellent" og "4-Very Good" på en skala fra 1-5. Spørgeskemaerne uddeles og indsamles af analysebureauet Epinion.

Interviewene planlægges repræsentativt ift. airline/destinationer, og hvert kvartal modtager CPH en sample plan fra ACI's internationale bureau TNS baseret på planlagte flysæder fra OAG Direct Flights Data. Samlet set gennemføres ca. 3.000 interviews med afgående passagerer. Heraf er ca. 6% med indenrigspassagerer svarende til ca. 200 interview årligt.

Der foreligger grundige guidelines for ASQ setup, som CPH skal leve op til og før resultaterne godkendes af ACI.

	Enhed	2023-mål	2018	2017	2016
Sammenhængskraft, KPI					
ASQ-måling af indenrigsrejsendes tilfredshed	%	85	83	86	84

Overordnet tilfredshed ligger lidt under den fra 2017. Ombygningerne i terminalerne har peaket i 2018, og det har haft en negativ indflydelse på tilfredsheden blandt indenrigsrejsende. Ombygningerne påvirker rejseoplevelsen af en effektiv rejse, som indenrigsrejsende lægger vægt på, og det har medført et fald i 2018.



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.

Noter / Roskilde Lufthavn, 1. januar – 31. december

NOTE 22 Roskilde Lufthavn

Regnskabspraksis

CO₂-udledning, scope 1 + 2

Mængden af udledt CO₂ (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, forbruget af brændstof til køretøjer og diesel-generatorer 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 kWh og fordeles på henholdsvis el- og varmebesparelse (naturgas). Besparelserne beregnes/attesteres af et eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

	Enhed	2018	2017	2016
Roskilde Lufthavn				
CO ₂ -udledning, scope 1 + 2	ton	520	511	532
Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	784	841	906
Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	745	728	728
Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	-	26,8	-

Roskilde Lufthavns energiforbrug og CO₂-udledning er på niveau med sidste års.

A photograph of a white SAS airplane with a blue tail and red engine accents, taking off from a runway. The plane is angled upwards, and a large plume of water is being sprayed from the ground, creating a misty atmosphere. The background shows a cloudy sky and airport infrastructure.

CPH

Erklæring & påtegninger

Ledespåtegning	152
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	153
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed	157

Ledespåtegning

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 80 fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

Følgende påtegninger er afgivet af ledelsen og revisor til den samlede Årsrapport.

Ledespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 for Københavns Lufthavne A/S.

Koncernregnskabet er udarbejdet efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven, og årsregnskabet for moderselskabet er udarbejdet efter årsregnskabsloven. Ledelsesberetningen er udarbejdet efter 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 aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2018 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og moderselskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og moderselskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og moderselskabet står over for.

CPH's 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 den, 5. marts 2019

Direktion



Thomas Woldbye
Adm. Direktør

Bestyrelse



Lars Nørby Johansen
Formand



David Stanton
Næstformand



Ulrik Dan Weuder
Næstformand



Charles Thomazi



Janis Kong



Marlene Haugaard



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 2018 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 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 2018 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 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 2018 på side 75-118 omfatter resultat- og totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis.

Københavns Lufthavne A/S' årsregnskab for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018 på side 160-173 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-revisionsydelse 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 24 år frem til og med regnskabsåret 2018.

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 2018. 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 (fortsat)

Centralt forhold ved revisionen

Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen

Indtægtsførelse

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 udkørsel 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 indtægtsførelsen.

Se note 2.2 i koncernregnskabet.

Vi vurderede hensigtsmæssigheden i selskabets regnskabspraksis for indtægtsførelse af de forskellige omsætningsstrømme, drøftelse af principperne med ledelsen og vurdering af overholdelse af gældende regnskabsstandarder, herunder implementering af IFRS 15.

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 mv. 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 90% af koncernens samlede balance og årets investeringer udgjorde DKK 1.938 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 evaluated 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 udviklingen af wide-body-faciliteter, etableringen af Finger E, udvidelsen af Terminal 2 og Terminal 3 samt udvidelsen af sikkerhedsområdet, for at vurdere indvirkningen af investeringerne på eksisterende anlæg.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning (fortsat)

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 revisionshandlinger 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 revisionshandlinger, 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.

– 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.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning (fortsat)

– 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 kommuni-

keres 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, den 5. marts 2019

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231

Brian Christiansen
Statsautoriseret revisor
mne23371

Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor
mne33226

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed

Til Københavns Lufthavne A/S' interesser:

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 2018.

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 125-126](#) i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet af det ikke-finansielle regnskab,
- Københavns Lufthavnes årsrapport for 2018, 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 119-150](#) i Københavns Lufthavnes årsrapport for 2018 i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis herfor som beskrevet på [side 125-150](#).

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 119-150](#) i årsrapporten for Københavns Lufthavne for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2018. Vi har endvidere skullet vurdere om 2018 årsrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med principperne i FN's Global Compact og konkludere herpå med begrænset sikkerhed, og om Københavns Lufthavne har gennemført en væsentlighedsvurdering som beskrevet.

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 begrænset 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 kvalitetsstyrings-system, 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 119-150](#)) i årsrapporten for Københavns Lufthavne for 2018), som ledelsen har eneansvar for at vælge og anvende. Fraværet af en generelt gældende praksis for opgørelse af ikke-finansielle data, som man kan henholde sig til hvad angår vurdering og opgørelse af ikke-finansielle informationer, gør det muligt at anvende forskellige, men acceptable, måleteknikker, hvilket kan påvirke sammenligneligheden mellem forskellige virksomheder og mellem forskellige perioder.

Det udførte arbejde

Vi forventer at planlægge og udføre vores arbejde med henblik på at kunne overveje risikoen for væsentlige fejlinformation i de pågældende oplysninger. I denne forbindelse og på grundlag af vores faglige vurdering.

- foretog vi en vurdering af, hvordan Københavns Lufthavne har rapporteret i forhold til de ti principper i FN's Global Compact,
- gennemførte vi interviews med nøglemedarbejdere hos Københavns Lufthavne og efterser arbejdsoplysninger med henblik på at kunne vurdere, om ledelsen har gennemført en proces for vurdering af væsenlighed som beskrevet på [side 125-126](#),
- gennemførte vi forespørgsler vedrørende metoder, procedurer og intern kontrol samt foretaget udvalgte interviews med de ansvarlige for data og rapportering, herunder stikprøvevis kontrol til underliggende dokumentation, og
- foretog vi en analytisk gennemgang af data og forklaringer på tendenser afviget til brug for konsolidering på koncernniveau.

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed (fortsat)

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 2018, 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 2018 på grundlag af de anvendte regnskabsprincipper,
- sikre overholdelse af FN's Global Compact og gennemførelse af en proces for væsentligheds-vurdering i forbindelse med fastlæggelse af det ikke-finansielle regnskabs indhold.

- udtrykke en uafhængig konklusion på grundlag af de udførte procedurer og det opnåede bevis, og
- rapportere vores konklusion til Københavns Lufthavnes interessenter.

Hellerup, den 5. marts 2019

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231

Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor

Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør, HD

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 2018 for Københavns Lufthavne på [side 119-150](#) i årsrapporten for 2018, 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,

