

Kalaallit Airports A/S
Aqqusinersuaq 48A, 4. sal
3900 Nuuk

CVR-nr. 12859724
Business Registration No 12859724

Årsrapport 2017
Annual report 2017

Regnskabsperiode 1. juli 2016 – 31. december 2017

Godkendt på selskabets generalforsamling den 25. april 2018
The Annual General Meeting adopted the annual report on 25 April 2018

Dirigent
Chairman of the General Meeting

Navn
Name

Indholdsfortegnelse

Contents

	Side <u>Page</u>
Virksomhedsoplysninger <i>Entity details</i>	1
Ledelsespåtegning <i>Statement by Management on the annual report</i>	2
Den uafhængige revisors påtegning <i>Independent auditor's report</i>	3
Ledelsesberetning DK <i>Management report DK</i>	5
Ledelsesberetning UK <i>Management report UK</i>	22
Anvendt regnskabspraksis <i>Accounting policies</i>	39
Resultatopgørelse for 1. juli 2016 – 31. december 2017 <i>Income statement for 1. July 2016 – 31. December 2017</i>	44
Balance pr. 31. december 2017 <i>Balance sheet at 31 December 2017</i>	45
Egenkapitalopgørelse for 1. juli 2016 – 31. december 2017 <i>Statement changes in equity for 1. July 2016 – 31. December 2017</i>	47
Pengestrømsopgørelse for 1. juli 2016 – 31. december 2017 <i>Cash flow statement for 1. July 2016 – 31. December 2017</i>	48
Noter <i>Notes</i>	49

The English text in this document is an unofficial translation of the Danish original. In the event of any inconsistencies the Danish version shall apply.

Please note that Danish decimal and digit grouping symbols have been used in the financial statements.

Virksomhedsoplysninger

Virksomhed

Kalaallit Airports A/S
Aqqusinersuaq 48A, 4. sal
3900 Nuuk, Grønland

Reg.nr. A/S 600920
CVR-nr.: 12859724
Stiftet: 01.07.2016
Hjemsted: Sermersooq
Regnskabsår: 01.07.2016-31.12.2017

Telefon: +299342140
E-mail: kair@kair.gl

Bestyrelse

Johannus Egholm Hansen, formand
Peter Christiansen
Jákup Sverri Kass
Aviâja Lybert Lennert
Louise Hasle
Finn Gaarsmand

Direktion

Steffen Ulrich-Lynge, administrerende direktør
Peter A. Wistoft, finans- og økonomidirektør

Revision

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
Imaneq 33, 6.-7. etage
Postboks 20
3900 Nuuk, Grønland

Entity details

Entity

Kalaallit Airports A/S
Aqqusinersuaq 48A, 4th floor
3900 Nuuk, Greenland

Registration No: A/S 600920
Business Registration No: 12859724
Founded: 1 July 2016
Registered in: Sermersooq
Financial year: 1 July 2016 to 31 December 2017

Phone: +299342140
E-mail: kair@kair.gl

Board of Directors

Johannus Egholm Hansen, Chairman
Peter Christiansen
Jákup Sverri Kass
Aviâja Lybert Lennert
Louise Hasle
Finn Gaarsmand

Executive Board

Steffen Ulrich-Lynge, Chief Executive Officer
Peter A. Wistoft, Chief Financial Officer

Auditors

Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
Imaneq 33, 6th-7th floor
P O Box 20
3900 Nuuk, Greenland

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. juli 2016 - 31. december 2017 for Kalaallit Airports A/S.

Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af virksomhedens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af virksomhedens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. juli 2016 – 31. december 2017.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Nuuk, den 13. marts 2018
Nuuk, 13 March 2018

Direktion *Executive Board*

Steffen Ulrich-Lyng
administrerende direktør
Chief Executive Officer

Peter A. Wistoft
finans- og økonomidirektør
Chief Financial Officer

Bestyrelse *Board of Directors*

Johannus Egholm Hansen
formand
Chairman

Peter Christiansen

Louise Hasle

Jákup Sverri Kass

Aviâja Lyberth Lennert

Finn Gaarsmand

Statement by Management on the annual report

The Board of Directors and the Executive Board have today considered and approved the annual report of Kalaallit Airports A/S for the financial year 1 July 2016 to 31 December 2017.

The annual report is presented in accordance with the Greenlandic Financial Statements Act.

In our opinion, the annual report gives a true and fair view of the Entity's financial position as of 31 December 2017 and of the results of its operations and cash flows for the financial year 1 July 2016 to 31 December 2017.

We recommend the annual report for adoption at the Annual General Meeting.

Den uafhængige revisors påtegning

Til kapitalejerne i Kalaallit Airports A/S

Vi har revideret årsrapporten for Kalaallit Airports A/S for regnskabsåret 1. juli 2016 – 31. december 2017, der omfatter ledelsespåtegning, ledelsesberetning, anvendt regnskabspraksis, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter. Årsrapporten udarbejdes efter årsregnskabsloven.

Ledelsens ansvar for årsrapporten

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af en årsrapport, 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 en årsrapport uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge grønlandsk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsrapporten er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsrapporten. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse af en årsrapport, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er

Independent auditor's report

To the shareholders of Kalaallit Airports A/S

We have audited the annual report of Kalaallit Airports A/S for the financial year 1 July 2016 to 31 December 2017, which comprises the statement by Management on the annual report, the management report, accounting policies, income statement, balance sheet, statement of changes in equity, cash flow statement and notes. The annual report is prepared in accordance with the Greenlandic Financial Statements Act.

Management's responsibility for the annual report

Management is responsible for the preparation of an annual report that gives a true and fair view in accordance with the Greenlandic Financial Statements Act and for such internal control as Management determines is necessary to enable the preparation of an annual report that is free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's responsibility

Our responsibility is to express an opinion on the annual report based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing and additional requirements under Greenlandic audit regulation. This requires that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the annual report is free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the annual report. The procedures selected depend on the auditor's judgement, including the assessment of the risks of material misstatements of the annual report, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation of an annual report that gives a true and fair view in order to design audit procedures

Den uafhængige revisors påtegning

passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt den samlede præsentation af årsrapporten.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2017 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. juli 2016 – 31. december 2017 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Nuuk, den 13. marts 2018

Nuuk, 13 March 2018

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

Claus Bech

statsautoriseret revisor

State-Authorised Public Accountant

Independent auditor's report

that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by Management, as well as the overall presentation of the annual report.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Our audit has not resulted in any qualification.

Opinion

In our opinion, the annual report gives a true and fair view of the Company's financial position at 31 December 2017 and of the results of its operations for the financial year 1 July 2016 to 31 December 2017 in accordance with the Greenlandic Financial Statements Act.

Ledelsesberetning

Indledning

Lufthavnsinfrastrukturen i Grønland er af helt afgørende betydning for hele samfundet og dets sammenhængskraft. Udover transport til søs, er det lufthavnsinfrastrukturen alene, der binder landet sammen, og som skaber de nødvendige forbindelser der gør, at det er muligt at rejse til og fra Grønland samt internt i Grønland.



Den nuværende civile lufthavnsinfrastruktur er i hovedsagen opbygget omkring lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som begge er meget gamle lufthavne, med et betydeligt vedligeholdelsesmæssigt efterslæb, og – for Kangerlussuaqs vedkommende – et meget betydeligt investeringsbehov for at genoprette skader på dele af landingsbanen som følge af udefra kommende forhold.

Når henses til, at ca. 80 % af alle rejsende til og fra Grønland og indenlands i Grønland har Nuuk og Ilulissat som afrejsested eller som slutdestination, medfører den nuværende lufthavnsstruktur med Kangerlussuaq som trafikknudepunkt, en meget betydelig belastning af Grønlands samfundsøkonomi i form af forlænget rejsetid for ca. 80 % af de rejsende, og opretholdelse af indenlands fly- og/eller helikopterruter mellem Kangerlussuaq og de øvrige byer og bygder, som de rejsende skal til eller fra. Samfundsøkonomisk er dette for Grønland udtryk for en ineffektiv lufthavnsstruktur. De mange indenlands flyvninger medfører desuden en meget betydelig

CO2 belastning for Grønland, som med en mere effektiv lufthavnsinfrastruktur kan reduceres med omkring 30 %.

Udover det aktuelle passagergrundlag viser de undersøgelser, der er foretaget af den forventede fremtidige demografiske og geografiske sammensætning, samt de undersøgelser, der er foretaget af forventet turisme i Grønland, at væksten i passagergrundlaget overvejende vil ske i Nuuk og Ilulissat, hvor sidstnævnte især forventes at opleve en endnu større vækst i turismen end hidtil set. Væksten i passagerantallet de senere år mellem Grønland og udlandet synes at understøtte denne udvikling. Tilsvarende har de fleste virksomheder og borgere i Grønland et stort behov for at være i kontakt med den globale økonomi og for at kunne opleve verden uden for Grønland. Når det er let og hurtigt at komme ud til nye markeder eller besøge spændende feriedestinationer, vokser international handel og turisme.

Det var på denne baggrund, at Grønlands Selvstyre i 2015 besluttede at iværksætte arbejdet med at lave de nødvendige forarbejder for etablering af en mere effektiv, fremtidssikret og erhvervsfremmende lufthavnsstruktur gennem anlæggelse af nye Atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat og en lufthavn til indenlands og Nordatlantisk flytrafik i Qaqortoq. Grønlands Selvstyre besluttede samtidig, at der skulle iværksættes forarbejder for undersøgelse af yderligere 7 regionale lufthavne i Grønland.

Forarbejdet for de nye lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq blev i første omfang udført af Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger, men blev i 2016 overdraget til Kalaallit Airports A/S.

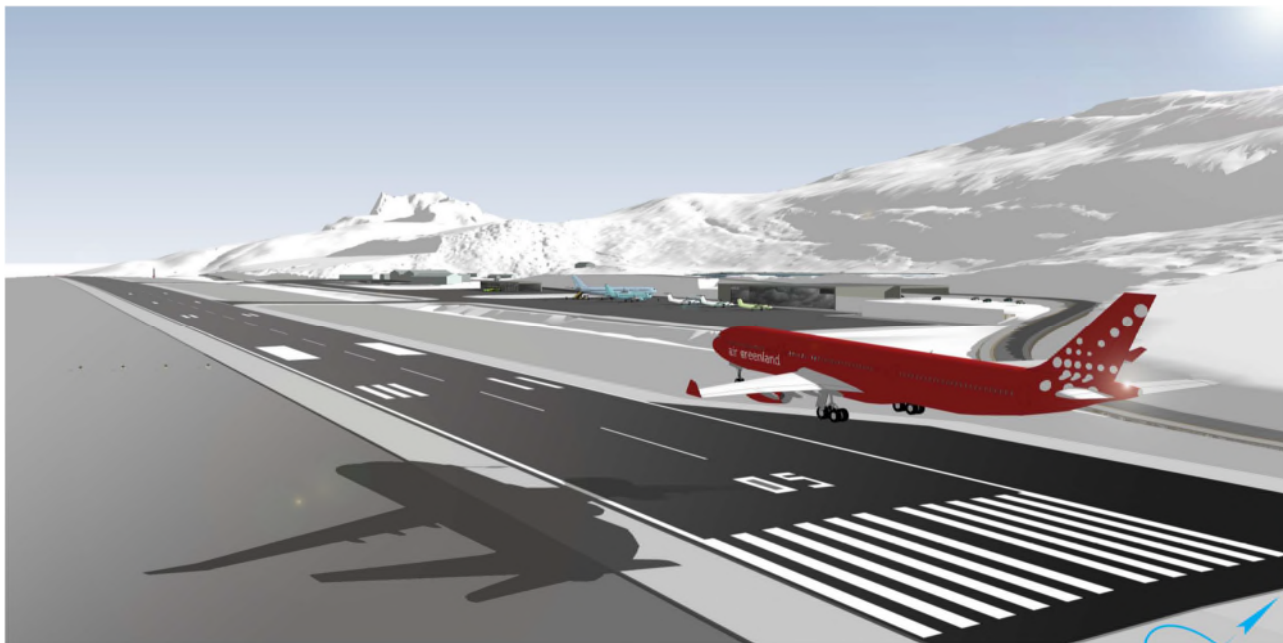
Det af Kalaallit Airports A/S' bygherrerådgiver udarbejdede C-overslag, som er baseret på anlægsprogrammer for de tre lufthavne, der blev udarbejdet i 2017, viser en forventet samlet investering i bygge- og anlægsarbejderne på 3,6 mia. kr. (jan. 2017-priser). Hertil skal lægges udgiften til tilvejebringelse af lånefinansiering på det internationale lånemarked og forrentningen heraf i byggeperioden, almindelige driftsudgifter i byggeperioden, samt prisregulering i løbet af byggeperioden som følge af inflation.

Uagtet de til Kalaallit Airports A/S udarbejdede C-overslag er mere detaljeret end sædvanligt på dette projektstade, er de fortsat baseret på forholdsvis begrænset information om projekternes detaljer, og dermed behæftet med nogen usikkerhed. I forbindelse med udarbejdelsen af forprojekt og det senere hovedprojekt, som danner grundlag for udbuddet, opnås der større detailviden om projekterne, hvorfor de samtidig med forprojektet og det senere hovedprojekt udarbejdede foreløbige B-overslag og endelige B-overslag vil give større nøjagtighed i estimerne for den samlede anlægsudgift. De endelige priser og den endelige tidsplan kendes dog først når udbuddet af arbejderne er afsluttet og de nødvendige kontrakter indgået.

Tilsvarende kan ændringer af renten på det internationale lånemarked medføre højere eller lavere renteudgifter end forudsat i selskabets forretnings- og finansieringsplan.

Udviklingen af lufthavnsprojekterne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq er kommet meget langt siden selskabets stiftelse, hvilket har stillet store krav til en ekstraordinær indsats fra selskabets medarbejdere og samarbejdspartne-

re. Bestyrelsen vil gerne takke ledelsen, medarbejderne og samarbejdspartnerne for deres betydelige og imponerende bidrag til at bringe projekterne fremad mod tidspunktet for igangsætning af anlægsarbejderne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.



3D illustration, Nuuk 2200 meter landingsbane

Organisation og opgaver

Grønlands Selvstyre stiftede selskabet pr. 1. juli 2016 med det formål, at anlægge, eje og drive to internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat (begge på 2.200 meter) og en nordatlantisk lufthavn i Qaqortoq (1.500 meter).

Selskabet ledes af en uafhængig bestyrelse, som er sammensat med kompetencer og erfaringer indenfor virksomhedsledelse, infrastrukturprojekter og infrastrukturinvesteringer, projektledelse, projektfinansiering, lufthavnsdrift, jura og kommunikation, mv. I løbet af regnskabsperioden er der sket udskiftning af bestyrelsesformanden, idet den oprindeligt valgte bestyrelsesformand valgte at udtræde af personlige årsager. Den nye bestyrelsesformand tiltrådte i marts 2017. Ligeledes valgte et yderligere bestyrelsesmedlem, efter eget ønske, at udtræde af bestyrelsen umiddelbart før årsafslutning, ligeledes af personlige årsager.

Den daglige drift varetages af kun 5 medarbejdere, som har kompetencer indenfor virksomhedsledelse, projektering (ingeniører og arkitekt) og byggeledelse, samt økonomi og administration.

Det er et bevidst valg, at der ikke i projekterings- og byggefasen skal opbygges en stor egen projektorganisation, men at selskabet i stedet i højere grad skal trække på ressourcer og ekspertise hos eksterne rådgivere.

Selskabets primære rådgivere er:

- Bygherrerådgiver – INUPLAN
- Juridisk rådgiver – Plesner
- Finansiell rådgiver – Danske Bank

Såvel selskabets juridiske rådgiver som den finansielle rådgiver blev udpeget efter en forudgående udbudsproces.

Herudover bistår selskabet og dets primære rådgivere af en lang række øvrige rådgivere, som blandt andet er:

- Ingeniørvirksomheden COWI til projektering af landingsbaner med tilhørende anlæg og installationer, samt til byggeledelse og tilsyn ved udførelse af anlægsarbejderne på landingsbanerne
- Arkitektvirksomheden tnt til udarbejdelse af byggeprogrammer til brug for konkurrenceforslag for terminal- & servicebygninger
- Ingeniørvirksomheden Niras til udførelse af VVM redegørelser, og de dertil hørende undersøgelser
- Deloitte til udarbejdelse af forretnings- og finansieringsplan, samt udarbejdelse af en finansiel model for den påtænkte investering i de nye lufthavne

Såvel COWI, Niras som Deloitte blev valgt efter en forudgående udbudsproces.

Det samlede projekt er inddelt i følgende fire hovedspor:

- Landingsbaner med tekniske installationer, forpladser, vejanlæg, parkeringspladser samt omlægning af visse forsyningsledninger
- Terminal- & servicebygninger
- Teknisk udstyr, herunder navigationsudstyr, radiokommunikationsudstyr, meteorologisk udstyr, brand- og redningsudstyr, sikkerhedsudstyr, m.v.
- Finansiering

Hvert hovedspor har sit eget tidsmæssige forløb og har været eller vil blive udbudt på lokale eller internationale vilkår.

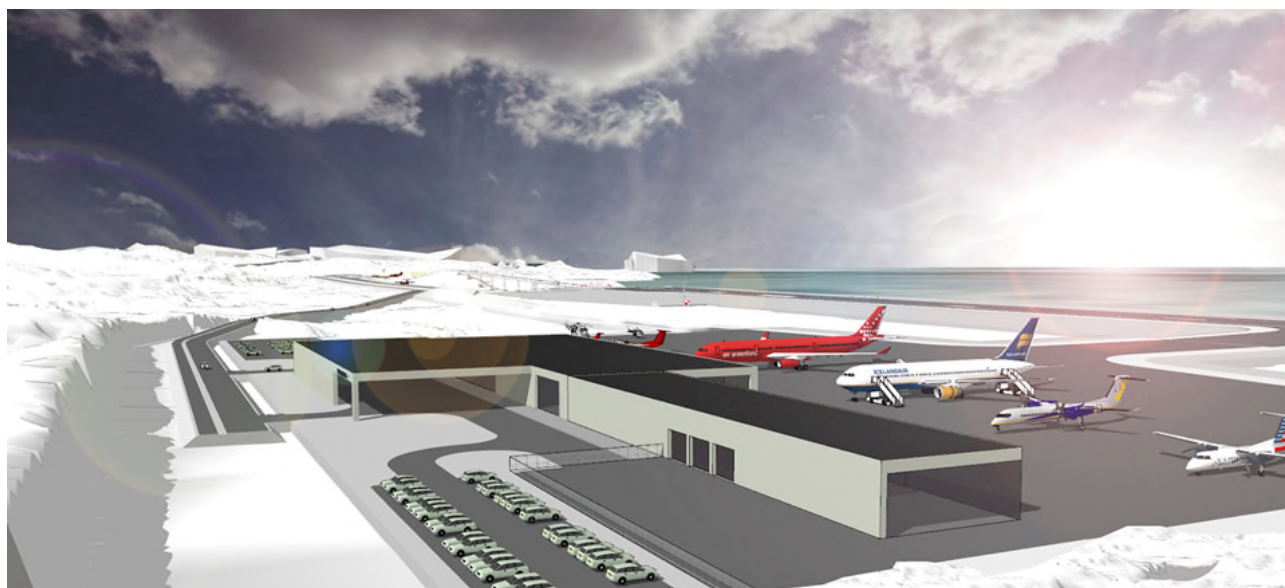
Udbuddet af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat med tilhørende tekniske installationer, forpladser, vejanlæg, samt omlægning af visse forsyningsledninger forventes at ske i maj 2018 og med forventet opstart af anlægsarbejderne i Nuuk i september/oktober 2018, og med forventet opstart af anlægsarbejderne i Ilulissat i april 2019. Udbuddet af landingsbanen i Qaqortoq skulle oprindeligt følge samme tidsplan, men er indtil videre udskudt på grund af behovet for udførelse af yderligere tekniske undersøgelser omkring de vejr- og vindmæssige forhold på det sted, hvor landingsbanen forudsættes placeret. Disse undersøgelser forventes afsluttet i 2018, hvorefter der kan ske endelig projektering af landingsbanen, med nødvendig hensyntagen til resultatet af de yderligere nødvendige vejr- og vindmæssige undersøgelser, ligesom udførelsestidsplanen til den tid kan fastlægges.

For terminal- & servicebygningerne har selskabet besluttet at udskrive en totalrådgiver-konkurrence, hvor deltagerne i april 2018 skal levere et færdigt dispositionsforslag for hver af lufthavnene. Efter valg af det vindende forslag for hver lufthavn, igangsættes for- og hovedprojekteringen med henblik på, at byggearbejderne sendes i udbud medio 2019.

For det tekniske udstyr arbejdes der fortsat med udarbejdelsen af eksakte specifikationer før også disse leverancer sendes i internationalt udbud. Det er på nuværende tidspunkt ikke besluttet, om disse leverancer skal indkøbes direkte af Kalaallit Airports A/S som bygherre, eller om de skal købes som del af anlægsarbejderne for landingsbanerne.

Selskabet har arbejdet intenst og konstruktivt sammen med en tværdepartemental arbejdsgruppe bestående af embedsmænd hos Nalaakkersuisut omkring tilvejebringelsen af finansiering af lufthavnsprojekterne. Som resultat heraf vedtoges det med Finansloven for 2018, at bemyndige Nalaakkersuisut at indskyde op til 2,1 mia. kr. i Kalaallit Airports A/S som egenkapital over en ca. 6-årig periode, og at udstede Selvstyregaranti for den resterende lånefinansiering op til 2,0 mia. kr.

Selskabet har desuden, efter forudgående udbud, hyret Danske Bank som finansiel rådgiver til at bistå med søgningen af lån på det internationale lånemarked. Det er selskabets målsætning, at tilvejebringelsen af lånefinansieringen, som forventes at blive på mellem 1,5 og 2,0 mia. kr., vil være afsluttet omkring slutningen af 2018.



3D illustration, Ilulissat terminalområde

Finansiel redegørelse

Årets driftsresultat og egenkapitals udvikling

Selskabet har forbrugt ialt ca. 54 mio. kr. i løbet af de første 18 måneder som det første regnskabsår omfatter.

Heraf er ca. 44 mio. kr. direkte investeringer i de 3 lufthavnsprojekter, fordelt således:

- Tværgående for alle 3 projekter, ca. 10 mio. kr.
- Nuuk, ca. 10 mio. kr.
- Ilulissat, ca. 15 mio. kr.
- Qaqortoq, ca. 9 mio. kr.

Af de nævnte ca. 44 mio. kr. udgør 3,2 mio. kr. betaling til Grønlands Selvstyre for overtagelsen af det forundersøgelserarbejde, som Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger udførte før selskabets stiftelse.

Herudover er der anvendt ca. 10 mio.kr. til ikke direkte aktiverbare omkostninger.

Anlægsinvestering og finansiering

Den samlede forventede bygge- og anlægsinvestering i de 3 lufthavsprojekter andrager 3,6 mia. kr. (januar 2017-priser). Den faktiske pris kendes først når udbud af anlægs- og byggearbejder for alle tre lufthavne har fundet sted, hvorfor den samlede investering kan blive både billigere og dyrere.

Af hensyn til de kommende udbud ønsker selskabet ikke at oplyse den forventede investeringsramme opdelt pr. lufthavn eller per hovedaktivitet, da det kan svække konkurrenceelementet ved udbud af arbejderne og leverancerne.

Af Finansloven for 2018 fremgår, at Grønlands Selvstyre har fået bemyndigelse til at indskyde op til 2,1 mia.kr. som egenkapitalfinansiering af lufthavsprojekterne i selskabet over en årrække, der rækker udover byggeperioden. Af samme grund vil der være behov for tilvejebringelse af en kortvarig mellemfinansiering af en mindre del af anlægsinvesteringen for perioden mellem byggeriets afslutning og Grønlands Selvstyres indbetaling af den sidste del af egenkapitalfinansieringen.

Det forventes, at der udover egenkapitalfinansieringen skal optages et (eller flere) langfristet udlandslån på ca. 1,5 mia. kr., ligesom der, som ovenfor nævnt, forventes at skulle optages en kortvarig mellemfinansiering på op til 0,5 mia.kr., indtil det sidste egenkapitalindskud fra Grønlands Selvstyre indskydes i selskabet.

Forretnings- og finansieringsplan

Selskabet har, med bistand fra eksterne rådgivere, udarbejdet en forretnings- & finansieringsplan og en tilhørende avanceret finansielle model, til brug for beregning af lufthavsprojekternes anlægs- og driftsøkonomi. Der er i forretningsplanen p.t. budgetteret med en lånerente på 4 % p.a. og en løbetid på den langfristede gæld på 20 – 25 år, mens mellemfinansieringen er forudsat at have en løbetid på 2 år. Baseret på erfaringerne fra lånefinansiering af andre større infrastrukturprojekter, herunder bl.a. Sikuki's havneprojekt i Nuuk, og det igangværende undersøiske tunnelprojekt på Færøerne, anses det p.t. forudsatte renteniveau for realistisk og forsvarligt, bl.a. henset til Grønlands Selvstyres bemyndigelse til at stille garanti for lånebeløbet.

For så vidt angår nogle af de væsentligste driftsøkonomiske forudsætninger i forretnings- og finansieringsplanen bemærkes:

- Der er taget udgangspunkt i de faktiske passagertal og passagervæksten de seneste mange år, hvilke oplysninger selskabet velvilligt har modtaget bl.a. fra Air Greenland, Mittarfeqarfiit og Grønlands Statistik
- Der er regnet med en årlig vækst i passagertallet, som ligger under den faktiske vækst i passagertallet de seneste mange år

- Der er regnet med samlede afgifter per passager på samme niveau som i dag
- Der er regnet med en gennemsnitlig belægningsgrad per fly svarende til det som vurderes at være den gennemsnitlige belægningsgrad hos flyselskaberne i dag
- Der er af forsigtighedsgrunde regnet med en beskedne omsætning i de toldfrie butikker som, bl.a. i lyset af erfaringerne fra Vagar Lufthavn på Færøerne, bør kunne optimeres betydeligt når de nye og forbedrede lufthavnsterminaler tages i brug
- Selskabet planlægger en effektiv drift af lufthavnene, bl.a. med en højere grad af dobbeltfunktioner for dele af personalet, således at bl.a. brandfolk og rengøringsfolk, udover at udføre deres hovedfunktioner, også vil skulle udføre bl.a. sikkerhedskontrol af passagererne, mindre vedligeholdelsesopgaver, og andre forefaldende opgaver.

Der er en række øvrige mulige indtægtskilder, som selskabet på nuværende tidspunkt enten helt har undladt at indregne, eller kun har indregnet med meget beskedne beløb, for på den måde at tage højde for de usikkerheder, som nødvendigvis vil være ved finansielle modelberegninger af den fremtidige drift og finansiering af så store projekter.

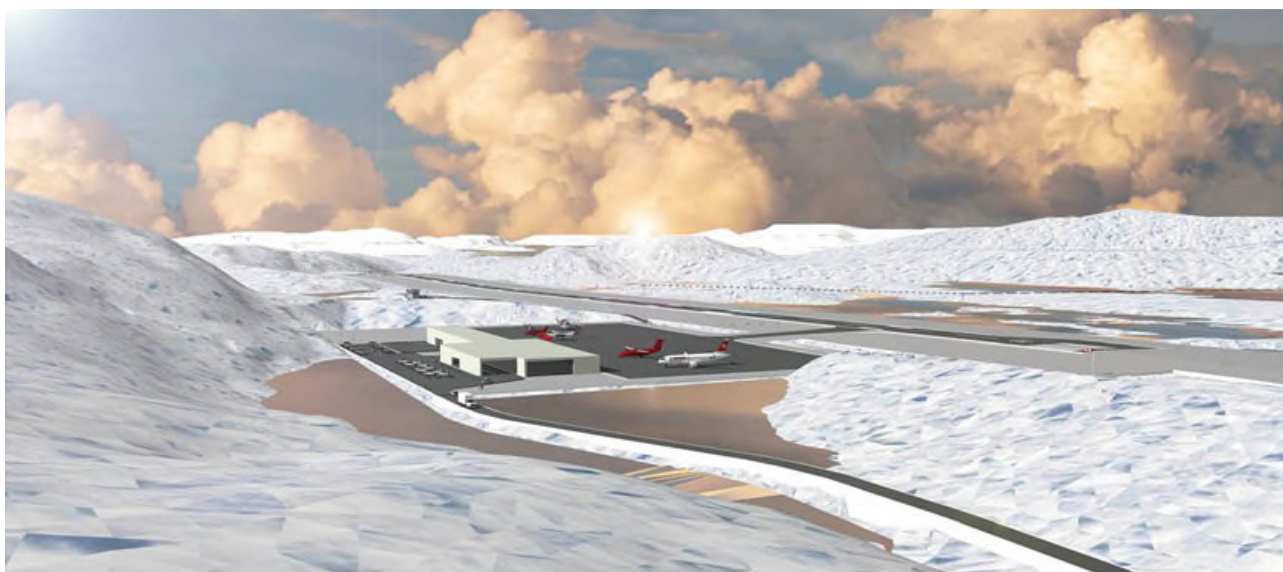
Desuden er der udført udførlige følsomhedsberegninger, som viser konsekvenserne af eventuelle negative eller positive afvigelser fra de væsentligste finansieringsmæssige og driftsmæssige forudsætninger.

Baseret på de ovenfor nævnte finansieringsmæssige og driftsmæssige forudsætninger viser selskabets beregnede nøgletal, at der samlet set er tale om en investering, som opfylder de normale kriterier for at kunne opnå lånefinansiering på det internationale lånemarked. Det styrker i den forbindelse i væsentlig grad lånemulighederne, at Inatsisartut har bemyndiget Nalaakkersuisut til at udstede Selvstyregaranti overfor långiverne.

Udover selskabets samlede finansieringsmæssige og driftsmæssige beregninger for alle tre lufthavne, er der også lavet finansieringsmæssige og driftsmæssige beregninger for de enkelte lufthavne. Disse beregninger bekræfter det, som Kalaallit Airports A/S allerede tidligere har oplyst, nemlig

- at lufthavnen i Nuuk, set fra et driftsøkonomisk perspektiv, er en god forretning allerede fra første dag, og vil generere positivt cash-flow fra ibrugtagningen i 2022
- at Ilulissat driftsmæssigt vil være underskudsgivende de første år, indtil passagertallet når op på et niveau, som genererer den nødvendige omsætning og fortjeneste til at lufthavnen isoleret set vil være overskudsgivende
- at lufthavnen i Qaqortoq til stadighed vil være underskudsgivende, da det forudsatte passagergrundlag ikke er tilstrækkeligt til at forrente investeringen.

Beregningerne viser imidlertid også, at der kun skal en beskedne vækst til i passagerantallet for at lufthavnen i Ilulissat bliver overskudsgivende på et tidligere tidspunkt, og før også lufthavnen i Qaqortoq isoleret set vil generere positivt cash-flow.



3D illustration, Qaqortoq terminal og landingsbane

Projekt-redegørelse

Landingsbaner

Projekterne omfatter udførelsen af både landingsbaner og byggemodning (forplads, veje, parkeringspladser, omlægning af forsyningsledninger m.v.), hvor entrepriserne for disse slås sammen i et fælles udbud for hver lufthavn, da anlægsarbejder i forbindelse med byggemodningen (hovedsagelig vejomlægningsarbejder) reelt set vil være en tæt integreret del af anlægsarbejderne for landingsbanerne, både med hensyn til udspredning og opfyldning (mængdebalancen), samt med hensyn til de dertil hørende omlægningsarbejder af hovedforsyningsledninger.

I betragtning af anlægsopgavens størrelse i de enkelte lufthavne forventes det ikke, at der findes grønlandske entreprenørvirksomheder, der har kapacitet til at udføre opgaverne som hovedentreprenør eller totalentreprenør. Derimod forventes det, at grønlandske entreprenørvirksomheder vil have mulighed for at byde på dele af anlægsarbejderne som underentreprenører for de udenlandske entreprenørselskaber, der måtte vinde udbudde-

Kalaallit Airports A/S modtog i 2017 delprojektgodkendelser fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) for alle 3 lufthavne. Godkendelserne vedrører lufthavnens overordnede fysiske design, med anførelse af givne dispensationer og tilhørende vilkår.

Den 29. november 2017 modtog Kalaallit Airports A/S ligeledes etableringstilladelse fra Grønlands Selvstyre for alle 3 lufthavne.

Projektforslaget og B-overslaget fra COWI for landingsbanerne i Ilulissat og Nuuk, blev efter en nærmere gennemgang af de foreslåede tekniske løsninger og anlægsøkonomi, godkendt af Kalaallit Airports A/S i januar 2018. Dette betyder, at COWI herefter har kunnet påbegynde hovedprojekteringen for disse to lufthavne

med henblik på igangsætning af udbud af anlægsarbejderne i maj 2018. Arbejdet med udarbejdelse af endeligt projektforslag og hovedprojekt for Qaqortoq lufthavn igangsættes først i 2019 når resultatet af de supplerende undersøgelser af de vejr- og vindmæssige forhold foreligger.

Alle tre lufthavne forventes at være færdigbygget i oktober 2022.

Lufthavnsbygninger

Projekterne forudsætter opførelse af nye terminal- og servicebygninger i alle tre lufthavne. Lufthavnsbygningernes arealdimensionering afspejler det forventede passagergrundlag i de enkelte lufthavne. Der er for hver lufthavn udarbejdet detaljerede byggeprogrammer som grundlag for fastlæggelsen af de fysiske rammer, samt funktionsbehov således:

- Nuuk 9.200 m² (heraf 1.000 m² kontorarealer, til udlejning til virksomheder)
- Ilulissat 6.800 m² (heraf 100 m² kontorarealer, til udlejning til virksomheder)
- Qaqortoq 3.600 m².

I efteråret 2017 blev der afviklet en prækvalifikation for totalrådgivning på projektering og udbud af terminal- og servicebygningerne. Følgende fire hold af totalrådgivere blev udvalgt til at udarbejde dispositionsforslag for samtlige lufthavnsbygninger:

- COWI i samarbejde med Zeso Architects og Masanti
- ISC Rådgivende Ingeniører i samarbejde med Vilhelm Lauridsen Arkitekter og Spangenberg & Madsen
- Rambøll Danmark i samarbejde med Rambøll Grønland, Bjarke Ingelse Group og Clement & Carlsen
- Nordic Office of Architecture Denmark i samarbejde med MOE Ingeniør og Efla Ingeniør

Totalrådgiverkonkurrencen for lufthavnsbygningerne forventes afgjort ultimo april 2018 af et nedsat bedømmelsesudvalg, bestående af 2 medlemmer fra bestyrelsen – Jákup Sverri Kass og Aviája Lyberth Lennert - og 3 eksterne fagdommere/specialister – Naja Rosing Asvid (arkitekt og kunster), Bo Søgaard (civilingeniør) samt Peer Teglgård (arkitekt). De to sidstnævnte medlemmer er udpeget af henholdsvis Ingeniørforeningen og Arkitektforeningen.

Der er i byggeprogrammerne lagt op til, at de nye lufthavnsterminaler skal udføres i en kvalitet og i en stil, som er indbydende og komfortabel for de rejsende. For lufthavnene i Nuuk og Ilulissat skal der endvidere være mulighed for at tilbyde moderne faciliteter så som tax-free butikker, andre butikker og restaurant/café, mens det p.t. ikke er vurderingen, at der er økonomisk grundlag for tilsvarende faciliteter i lufthavnen i Qaqortoq. Der vil desuden være mulighed for udlejning af mindre lokaler til eksempelvis biludlejning, tur-arrangører, turistinformation o.lign. I lufthavnsterminalen i Nuuk vil der desuden blive bygget op til 1.000 m² kontorarealer, med henblik på udlejning til både lokale og udenlandske virksomheder, der måtte ønske at etablere kontor i nye og moderne kontorlokaler med en attraktiv beliggenhed. Udlejning vil ske på sædvanlige kommercielle vilkår.

I betragtning af byggeopgavernes størrelse i de enkelte lufthavne forventes det, at der både vil være grønlandske og udenlandske entreprenørvirksomheder, der vil have kapacitet og kompetencer til at udføre opgaverne som hovedentreprenør eller som underentreprenør på visse opgaver.

Tidsplan

Den overordnede tidsplan for lufthavnsprojektet i Nuuk er:

- Projektforslag for landingsbanen er godkendt af selskabet i januar 2018
- Prækvalifikation af entreprenører til landingsbanen marts/april 2018
- Entreprisepåbud af landingsbanen maj 2018 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Opstart af anlægsarbejde 4. kvartal 2018 og forventet ibrugtagning 4. kvartal 2022
- Valg af dispositionsforslag for lufthavnsbygninger maj 2018 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Udarbejdelse af projektforslag og hovedprojekt for lufthavnsbygninger frem til 3. kvartal 2019
- Entreprisepåbud for lufthavnsbygninger 4. kvartal 2019 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Opførelse af lufthavnsbygningerne i perioden 2020 - 2022

Den overordnede tidsplan for lufthavnsprojektet i Ilulissat er:

- Projektforslag for landingsbanen er godkendt af selskabet i januar 2018
- Prækvalifikation af entreprenører til landingsbanen marts/april 2018
- Entreprisepåbud af landingsbanen maj 2018 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Opstart af anlægsarbejde 2. kvartal 2019 og forventet ibrugtagning 4. kvartal 2022
- Valg af dispositionsforslag for lufthavnsbygninger maj 2018 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Udarbejdelse af projektforslag og hovedprojekt for lufthavnsbygninger frem til 3. kvartal 2019
- Entreprisepåbud for lufthavnsbygninger 1. kvartal 2020 og efterfølgende kontraktsforhandling
- Opførelse af lufthavnsbygningerne i perioden 2020 - 2022

Den overordnede tidsplan for lufthavnsprojektet i Qaqortoq er under revision som følge af behovet for yderligere vejr- og vindundersøgelser.

Herudover er der en separat tidsplan for tilvejebringelse af lånefinansieringen, som forventes at være hele 2018 og eventuelt 1. kvartal 2019.

Miljø og sikkerhed

Udviklingen af lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq sker med respekt for miljøet og med fokus på høj sikkerhed for de rejsende og alle, der kommer til at arbejde i lufthavnene. På sikkerhedsområdet har Kalaallit Airports A/S arbejdet tæt sammen med selskabets rådgivere og med Grønlands Politi for at sikre fokus på høj sikkerhed.

På miljøområdet er der foretaget VVM undersøgelser og udarbejdet VVM redegørelser for lufthavnsprojekterne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat, samt naturkonsekvensvurdering for lufthavnsprojektet i Qaqortoq.

I december 2017 blev der afholdt borgermøde i Qaqortoq, i forbindelse med offentlig høring om resultatet af naturkonsekvensvurdering. Der er ikke modtaget væsentlige indsigelse til naturkonsekvensvurderingen.

VVM redegørelserne for Nuuk og Ilulissat blev offentliggjort i februar 2018 med efterfølgende planlagte borgermøder i marts 2018. Der er ikke i forbindelse med selve undersøgelserne konstateret væsentlige miljømæssige forhold, der kan lægge hindringer i vejen for projekternes gennemførelse.

Endelig miljøgodkendelse fra myndighederne forventes modtaget medio maj/juni 2018.

Regularitet

Kalaallit Airports A/S har på grundlag af flere års vejrdata for Nuuk og Ilulissat foretaget beregninger af den forventede regularitet i Nuuk og i Ilulissat når den nye lufthavn er anlagt, ligesom selskabet har haft indgående drøftelser med Air Greenland om disses erfaringer med turbulens, nedsat sigtbarhed, glatte baner, m.v. gennem mange års erfaring med flyvning på Nuuk og Ilulissat. Selskabet har desuden fået lavet avancerede vindtunnelforsøg hos en af de førende eksperter på området, Force Technology i Danmark, for at få afprøvet turbulensforholdene, førend der er blevet taget stilling til, den mest optimale placering og dimensionering af den nye landingsbane i det område, som er besluttet til lufthavnens beliggenhed. Ved at udstyre den nye lufthavn i Nuuk og i Ilulissat med såkaldt præcisionslandingsudstyr, og ved at dreje landingsbanens retning i Nuuk en smule, så ind- og udflyvninger går fri af Sermitsiaq, viser alle beregninger og vindtunnelforsøg, at den nye lufthavn i Nuuk vil opnå en forbedring af den beregnede regularitet på ca. 5% i forhold til i dag, og således kommer op omkring ca. 96 %. For den nye lufthavn i Ilulissat viser beregningerne, at den beregnede regularitet vil komme op på ca. 98 %, hvilket stort set er på niveau med den nuværende regularitet i Kangerlussuaq. Selskabets ledelse finder således, at de foreliggende beregninger understøtter forsvarligheden af lufthavnsinvesteringen i Nuuk og i Ilulissat, set fra et regularitetsmæssigt synspunkt.

Desuden bemærkes, at den faktiske regularitet som regel er noget højere end den beregnede regularitet, idet flyoperatørerne har mulighed for at tilpasse deres flyvninger til de tidspunkter på dagen, hvor flyveforholdene er mest optimale. Den reelle regularitet for den nye landingsbane i Nuuk vil derfor forventelig være i størrelsesordenen 96 – 97 %, og for Ilulissat i størrelsesordenen 98 – 99 %, hvilket vurderes at være tilstrækkeligt til at kunne forsvare investeringen, set fra et regularitetsmæssigt synspunkt.

For så vidt angår lufthavnen i Qaqortoq, har Kalaallit Airports A/S allerede tidligere påpeget, at regulariteten i denne synes at være udfordret, først og fremmest som følge af de turbulensforhold, som selskabets hidtidige undersøgelser, herunder vindtunnelforsøgene hos Force Technology, har vist. De regularitetsberegninger, som blev foretaget for ca. 1 år siden på grundlag af de vejrdata, som eksisterede på daværende tidspunkt, viste en beregnet regularitet om vinteren på ca. 76 % og om sommeren på ca. 84 % (eller gennemsnitlig ca. 80 % for hele året). Dette er tæt på den registrerede regularitet i den eksisterende lufthavn i Narsarsuaq.

Det er på denne baggrund, at Kalaallit Airport A/S har truffet beslutning om gennemførelse af yderligere undersøgelser, herunder mulige prøveflyvninger ind over det område, hvor lufthavnen i Qaqortoq skal ligge, og som skal be- eller afkræfte resultatet af de hidtidige undersøgelser, der er foretaget. Når resultatet af disse yderligere undersøgelser foreligger, vil selskabet drøfte disse og hvilke konsekvenser disse måtte give anledning til, med selskabets ejer, Grønlands Selvstyre.



Corporate Governance

Bestyrelse og direktion

Selskabet ledes af en bestyrelse på 5 - 7 medlemmer, samt en direktion på 1 – 3 medlemmer.

Bestyrelsen har i regnskabsperioden bestået af:

	Leo Larsen bestyrelsesformand (1. juli 2016 – 31. december 2016)
	Johannus Egholm Hansen, bestyrelsesformand (3. marts 2017 -)
	Peter Christiansen, næstformand (næstformand 6. juni 2017 -)
	Aviâja Lybert Lennert, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 -) (næstformand fra 1. juli 2016 - 6. juni 2017, og fungerende bestyrelsesformand fra 1. januar 2017 - 2. marts 2017)
	Jákup Sverri Kass, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 -) (tillige fungerende direktør 1. juli 2016 – 30. november 2016)
	Berit Koertz, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 – 31. december 2017)

	Finn Møller Gaarsmand, bestyrelsesmedlem (16.02.2018 -)
	Louise Hasle, bestyrelsesmedlem (16.02.2018 -)

Direktionen har i regnskabsperioden bestået af:

	Jákup Sverri Kass, direktør (1. juli 2016 – 30. november 2016)
	Steffen Ulrich-Lynge, adm. Direktør (1. december 2016 -)
	Peter Wistoft, finansdirektør (1. august 2017 -)

Corporate Governance retningslinjer

Kalaallit Airports A/S følger Selvstyrets retningslinjer for god selskabsledelse i de selvstyrejede selskaber. Retningslinjerne følger anbefalingerne fra OECD for statsejede selskaber tillige med i vid udstrækning anbefalingerne for børsnoterede selskaber.

Kalaallit Airports A/S ledelse består af en bestyrelse og direktion. Bestyrelsen udgøres af 6 personer, som alle er generalforsamlingsvalgte og på valg hvert år. De 6 generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer er uafhængige ifølge definitionen i anbefalingen fra ”Komiteen for god Selskabsledelse”. Der er ingen aldersgrænse for bestyrelsesmedlemmerne.

Bestyrelsesmedlemmerne dækker et spektrum af erfaringer fra grønlandsk, dansk og internationalt erhvervsliv. Bestyrelsen ledes af bestyrelsesformand Johannus Egholm Hansen. Formanden udpeges for et år ad gangen. Bestyrelsen har desuden udpeget en næstformand, Peter Christiansen, som ligeledes udpeges for et år ad gangen.

Bestyrelsen har nedsat tre bestyrelsesudvalg:

- Finansieringsudvalg, med deltagelse af 2 bestyrelsesmedlemmer og CFO'en. Udvalget behandler forhold omkring tilvejebringelse af finansieringen af lufthavnsprojekterne, og deltager i den direkte dialog med finansielle og juridiske rådgivere, samt i fornødent omfang med mulige långivere. Udvalget har derudover aktivt deltaget i udarbejdelsen af selskabets forretnings- og finansieringsplan, samt den finansielle model.
- Byggeudvalg, med deltagelse af 2 bestyrelsesmedlemmer og CEO'en. Udvalget behandler forhold omkring udviklingen af lufthavnsprojekterne, herunder principielle spørgsmål i forhold til myndighedstiladelser, projektering og udbud.
- Driftsudvalg, med deltagelse af 2 bestyrelsesmedlemmer og CEO'en. Udvalget behandler forhold omkring driftsmæssige forhold når lufthavnene tages i brug, men som der er behov for at tilrettelægge allerede lang tid før idriftsættelsen.

Bestyrelsesudvalgene har til opgave at medvirke til oplysning af relevante forhold, herunder sammen med direktionen at forberede disse til forelæggelse for bestyrelsen, men kan ikke egenhændigt træffe beslutninger på bestyrelsens vegne, medmindre der i de enkelte tilfælde konkret er givet mandat fra bestyrelsen til, at et udvalg eller medlemmer af et udvalg kan træffe sådanne beslutninger på bestyrelsens vegne.

Direktionen består af to direktører: Administrerende direktør Steffen Ulrich-Lynge og finans- og økonomidirektør Peter Wistoft.

Bestyrelsens og direktionens øvrige hverv fremgår af note 11.

Bestyrelsens vederlag bliver vedtaget på selskabets ordinære generalforsamling og er nærmere specificeret i note 1. Honoraret består udelukkende af et grundhonorar, dog således, at der efter aftale med Grønlands Selvstyre kan bevilges et tillægshonorar til enkelte bestyrelsesmedlemmer, hvis disse udfører en særlig indsats/opgave for selskabet i årets løb.

Direktionens aflønning er forhandlet med bestyrelsen og består af en fast basisløn, og andre sædvanlige ikke-monetære goder. Direktionens aflønning fremgår af note 1. Der er ingen usædvanlige fratrædelsesaftaler i direktionens ansættelseskontrakter.

Der foretages årligt en bestyrelsesevaluering.

Aktiviteter

Der er afholdt 10 bestyrelsesmøder i den forlængede regnskabsperiode, hvoraf 2 bestyrelsesmøder er afholdt som elektroniske bestyrelsesmøder (video/telefon). De øvrige bestyrelsesmøder er afholdt i Nuuk og i København. Tidspunktet for bestyrelsesmøderne planlægges såvidt muligt for et år ad gangen, hvilket sikrer en god mødeplanlægning og en god dialog mellem bestyrelsen og direktionen.

Bestyrelsen har vedtaget en forretningsorden, og der er ligeledes udarbejdet en direktionsinstruks.

Selskabet har vedtaget et adfærdskodeks, som regulerer selskabets og dets medarbejderes adfærd, bl.a. i forhold til spørgsmål om,

- at tage ansvar og overholde lovene
- ikke at have interessekonflikter
- at udøve etisk korrekt opførsel

Risici

For at reducere selskabets sårbarhed overfor de væsentligste risici, arbejder selskabet aktivt med at identificere risici og, med at forholde sig til, hvordan disse bedst reduceres eller afdækkes. Det indebærer blandt andet, at selskabets ledelse løbende følger de væsentligste risici med henblik på at minimere disse gennem fastsatte procedurer og politikker.

Operationelle risici

Da Kalaallit Airports A/S' nye lufthavne fortsat er under projektering, er selskabets væsentligste risici på nuværende tidspunkt knyttet til kvaliteten af projekteringsarbejdet og til overholdelse af tidsplanen for udførelse af projekteringsarbejdet og de øvrige projektforberejdede arbejder, herunder udarbejdelse af VVM redegørelser og opnåelse af de nødvendige myndighedstilladelser.

Forsinkelser af projekterne eller fejl eller forglemmelser i projekteringen, samt eventuelle ekstraarbejder kan medføre risiko for, at den forudsatte samlede finansiering ikke er tilstrækkelig til at finansiere færdiggørelsen af projekterne. Udover at arbejde med kvalitetssikring af projekteringsarbejdet, har selskabet desuden indlagt sædvanlige reserver i de estimerede byggebudgetter til at dække eventuelle uforudsete udgifter.

I forhold til kvalitetsmæssige og tidsmæssige risici ved projekteringsarbejdet, VVM redegørelserne m.v. søges disse såvidt muligt afdækket gennem selskabets kontrol af det udførte projekteringsarbejde, herunder med bistand fra selskabets bygherrerådgiver, Inuplan, samt gennem de kontrakter, som selskabet har indgået med de ansvarlige rådgivere, samt gennem tegning af de nødvendige forsikringer til dækning af tab ved eventuelle projekteringsfejl el.lign.

Tilsvarende har selskabet engageret meget erfarne juridiske rådgivere både i Grønland og i Danmark til at bistå med afdækning af kontraktlige, juridiske og regulatoriske risici.

I forhold til byggeaktiviteterne er selskabet i gang med udtagelse af de nødvendige forsikringer til dækning af skader i forbindelse hermed, ligesom selskabet forventer at tegne forsikringer mod tab i tilfælde af visse hændelser, der kan forsinke projekternes færdiggørelse.

Finansieringsmæssige risici

En helt afgørende faktor for Kalaallit Airports A/S' gennemførelse af de planlagte lufthavnsprojekter er, at der opnås den nødvendige finansiering.

Grønlands Selvstyre har med Finansloven 2018 givet Nalaakkersuisut den fornødne bemyndigelse til at indskyde op til 60% af den samlede forventede anlægsudgift i selskabet som egenkapital. Risici i denne forbindelse knytter sig således alene til Selvstyrets mulighed for at indskyde kapitalen i den takt, hvormed pengene skal bruges i selskabet.

Selskabet vurderer ikke, at der er stor risiko for ikke at få den nødvendige resterende finansiering på det internationale lånemarkeder, bl.a. som følge af Inatsisartuts bemyndigelse til Nalaakkersuisut til at udstede Selvstyre-garanti for lånebeløbet.

De væsentligste risici i forhold til lånefinansieringen knytter sig således til de rentevilkår, som selskabet vil kunne forhandle sig til, og som i vidt omfang styres af den generelle renteutvikling på de globale finansielle markeder. Selskabet arbejder derfor målrettet på at sikre, at lånefinansieringen er på plads i løbet af 2018 eller 1. kvartal 2019, således at finansieringsudgiften kan fastlåses.

Finansielle risici

Kalaallit Airports A/S har ikke optaget lån, bortset fra selskabets ansvarlige lån på 94,3 mio. kr. fra Grønlands Selvstyre, og er således ikke på nuværende udsat for nogen væsentlig renterisiko.

Når selskabet senere vil optage lån på det internationale lånemarked, vil selskabet have en renterisiko. Denne forventes dog helt eller delvist afdækket ved sædvanlige finansielle rentesikringsinstrumenter.

Stort set alle Kalaallit Airports A/S' likvide midler og udgifter er i danske kroner, hvorfor selskabet ikke på nuværende tidspunkt har nogen væsentlig valutarisiko.

Når selskabet senere vil optage lån på det internationale lånemarked, er det sandsynligt, at disse lån vil være i en anden valuta end danske kroner. Selskabet vil således til den tid have en valutakursrisiko mellem danske kroner og den valuta, som lånet optages i. Valutakursrisikoen forventes helt eller delvist afdækket ved sædvanlige finansielle kurssikringsinstrumenter, samt ved at matche lånets valuta med den valuta, som selskabets udgifter realiseres i, herunder først og fremmest betalinger til entreprenører og leverandører under de entreprise- og leveringskontrakter, som selskabet vil indgå i løbet af projektperioden.

Forventninger til 2018

2018 bliver endnu et travlt år for Kalaallit Airports A/S, hvor de væsentligste aktiviteter vil bestå af:

- Tilvejebringelse af lånefinansiering til lufthavnsprojekterne på det internationale lånemarked
- Udbud af anlægsarbejderne på lufthavnene i Nuuk og Ilulissat
- Gennemførelse af supplerende vejr- og vindundersøgelser i Qaqortoq
- Valg af totalrådgiver for lufthavnsbygningerne i hver af lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq
- Opstart af anlægsarbejderne i lufthavnen i Nuuk.

Selskabet forventer et driftsunderskud i 2018 i niveauet 10 – 15 mio.kr. og der forventes investeringer i niveauet 400 mio.kr. i 2018, først og fremmest i forbindelse med opstart af anlægsarbejderne på den nye lufthavn i Nuuk.

Begivenheder efter regnskabsårets afslutning

Der er fra balancedagen og frem til i dag ikke indtrådt forhold, som forrykker vurderingen af årsrapporten.

Der er efter regnskabsårets afslutning blevet udskrevet valg til Inatsisartut (Grønlands Landsting) med valgdato 24. april 2018.

Dette kan få indflydelse på tidsplanen for selskabets projekter, idet visse dele af projekterne kræver politiske beslutninger/godkendelser, f.eks. godkendelse af udvalgte dele af udbudsmaterialet, VVM, og af Selvstyregarantien for lånefinansieringen.

Selskabet fortsætter desuagtet planlægning af projekterne som beskrevet i nærværende beretning, frem til det tidspunkt, hvor de nævnte politiske beslutninger/godkendelser skal foreligge for at tidsplanerne kan opretholdes.

Management Report

Introduction

The airport infrastructure in Greenland is of vital importance to the entire community and its cohesion. In addition to sea transport, it is the airport/aviation infrastructure only that binds the country together and creates the necessary connections that make it possible to travel to and from Greenland, as well as within Greenland.



The current civilian airport infrastructure is centered mainly around the airports in Kangerlussuaq and Narsarsuaq, both of which are very old airports with a significant maintenance backlog. Kangerlussuaq is in need of major investments in order to repair damage to parts of the runway caused by external factors.

Considering the fact that approx. 80% of all travellers to and from Greenland, and domestically, either start or finish their journey in Nuuk and Ilulissat, the current infrastructure with Kangerlussuaq as a hub, places a considerable strain on Greenland's economy. The structure entails extended travel times for approx. 80% of the travellers and the need to maintain connecting flights and/or helicopter routes between Kangerlussuaq and other towns and settlements in Greenland. From a macro-economic perspective, this is an inefficient economic airport infrastructure for Greenland. The many domestic flights also cause a very significant CO2 load for Greenland, which can be reduced by approx. 30% if a more efficient airport infrastructure is implemented.

In addition to the current passenger base, studies using demographic and geographical projections and those on expected tourism in Greenland show that the majority of the passenger increase will affect Nuuk and Ilulissat with the latter expected to experience a significant increase in tourism. The increase in passenger numbers between Greenland and abroad in recent years seems to support this development. Similarly, most companies and citizens in Greenland have a great need to be in contact with the global economy and to experience the world outside of Greenland. When travelling to new markets and visiting exciting holiday destinations becomes quick and easy, international trade and tourism will grow.

Against this basis, Greenland's Self-Government decided in 2015 to begin the necessary preparations for the establishment of a more efficient, future-proof and commercial-friendly airport infrastructure through the construction of the new Atlantic airports in Nuuk and Ilulissat as well as an airport for domestic and north Atlantic aviation in Qaqortoq. The Greenland Self-Government also decided to start preparations for the construction of a further additional 7 regional airports in Greenland.

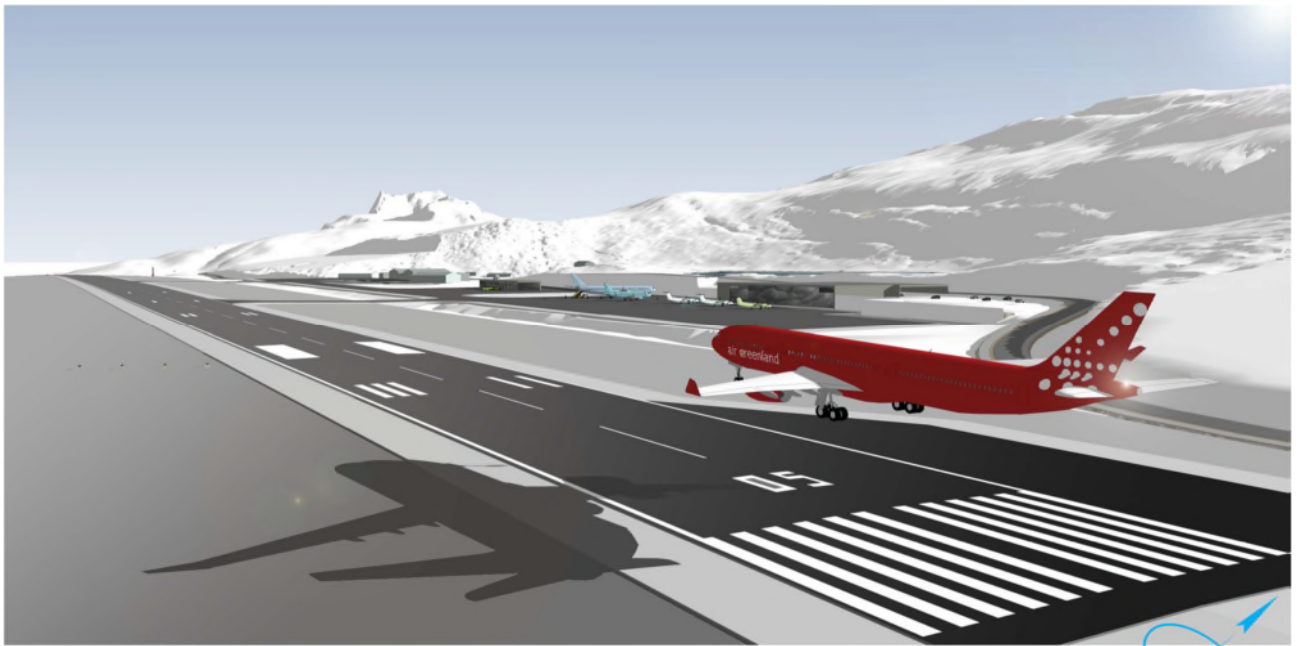
The preparations for the airports in Nuuk, Ilulissat and Qaqortoq were primarily carried out by the Ministry of Municipalities, Settlements, Remote Districts, Infrastructure and Housing but were transferred to Kalaallit Airports A/S in 2016.

The Class C economic estimate prepared by Kalaallit Airports A/S's construction advisors - based on construction programmes for the three airports that were prepared in 2017 - shows an estimated total investment of DKK 3.6 billion (Jan 2017-prices). To this should be added the costs of procuring loan financing on the international loan market and the interest is accrued throughout the project, as well as general expenses and price adjustments to reflect inflation.

Regardless of the fact that the Class C-estimates prepared by Kalaallit Airports A/S are more detailed than usual at this stage, they are still based on relatively limited information about the project details and thus subject to some uncertainty. Greater detail is obtained when preparing the preliminary project as well as the later main project, which forms the basis for the tender. The preliminary Class B-estimate and the final Class-B estimate will provide greater accuracy in terms of the total construction costs. However, the final price and schedule are known only when the tender has been completed and the necessary contracts concluded.

Similarly, changes in interest rates on the international loan market may lead to higher or lower interest expenses than those estimated in the company's business and financing plan.

The airport projects in Nuuk, Ilulissat and Qaqortoq have come a long way since the company's foundation, which has placed extraordinary demands on efforts from the company's employees and partners. The Board of Directors wishes to thank the management, employees and partners for their significant and impressive contributions in moving the projects forward towards start of the construction work in Nuuk, and later in Ilulissat and Qaqortoq.



3D illustration, Nuuk 2200 meters runway

Organisation and tasks

Greenland's Self-Government founded the company on 1 July 2016 for the purpose of constructing, owning and operating two international airports in Nuuk and Ilulissat (each with a 2,200 meter runway) and a North Atlantic airport in Qaqortoq (1,500 meter runway).

The company is managed by an independent Board of Directors, which is comprised of people with skills and experience in business management, infrastructure projects and infrastructure investment, project management, project financing, airport operation, law and communication, etc. During the accounting period, the Chairman of the Board resigned for personal reasons and has thus been replaced. The new Chairman of the Board took office in March 2017. Another member of the board also chose to resign for personal reasons immediately before year-end.

The daily operations are handled by 5 employees qualified in design (engineers and architects) and construction management and economics and administration.

It has been a deliberate choice not to create a large own project organisation during the construction phase, but rather to use the resources and expertise of external advisors.

The company's primary advisors are:

- Owners engineer - INUPLAN
- Legal Advisor - Plesner
- Financial Advisor - Danske Bank

The company's legal and financial advisor were appointed following a prior tendering process.

In addition, the company and its primary advisors are assisted by a number of other advisors, including:

- The engineering company COWI for design of runways with associated installations, as well as for construction management and supervision during construction work on the runways.
- The architectural firm tnt for the development of construction programmes to be used as the basis for competition proposals for terminal and service buildings.
- The engineering company Niras for preparing the EIA-reports and the associated surveys.
- Deloitte for the preparation of the business and financing plan, as well as preparation of the financial model for the planned investment in the new airports.

COWI, Niras and Deloitte were selected following a prior tendering process.

The overall project is divided into the following four main parts:

- Runways with technical installations, aprons, road installations and re-routing of certain power lines
- Terminal and service buildings
- Technical equipment, including navigational equipment, radio communications equipment, meteorological equipment, fire- and rescue equipment, safety equipment etc.
- Financing

Each main part has its own time frame and has been or will be tendered on local or international terms.

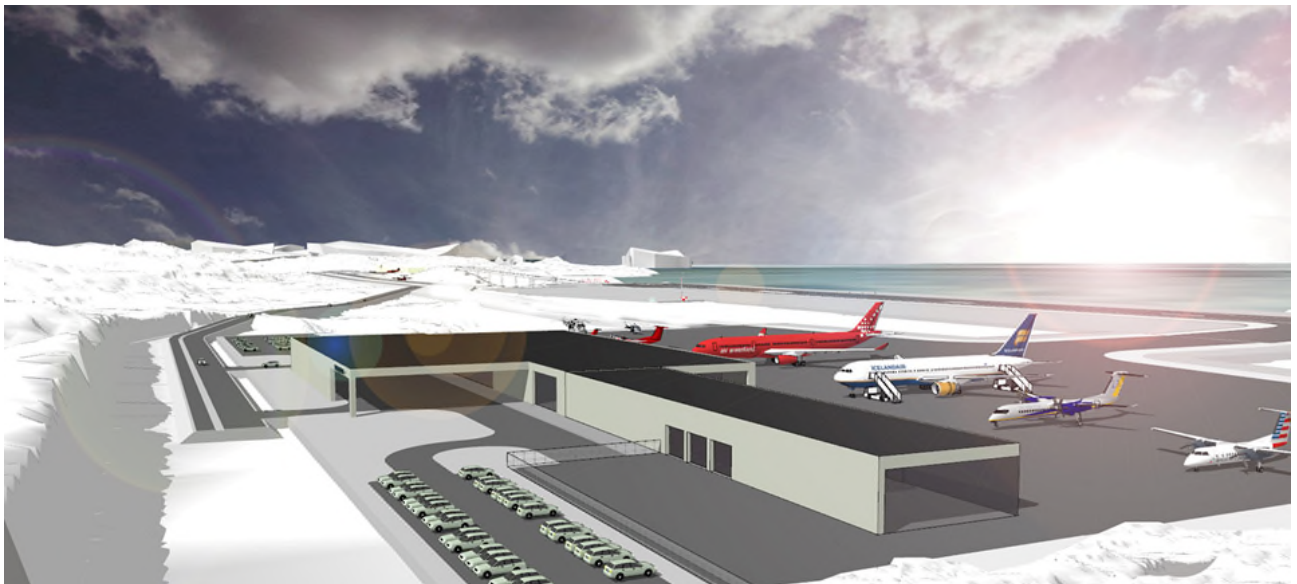
The tender of runways with associated technical installations, aprons, road construction and the re-routing of certain utility lines is expected to take place in May 2018 and with the expected start of construction work in Nuuk in September / October 2018 and in Ilulissat in April 2019. The tender on the Qaqortoq runway should originally have followed the same schedule but has so far been deferred due to the need for further technical investigations on the weather and wind conditions where the runway is expected to be located. These investigations are expected to be completed by 2018, after which the runway project can be finalised, taking into account the results of the additional necessary weather and wind reports and an agreed construction schedule.

For the terminal & service buildings, the company has decided to hold a lead-advisory competition, where the participants will provide a complete proposal for conceptual design for each of the airports in April 2018. Following the selection of the winning proposal for each airport, the preliminary project and the main project will commence with a view to have the construction work submitted for tender by early 2019.

Exact specifications are still being prepared for the technical equipment supplies before being tendered internationally. It is not currently decided whether these supplies should be purchased directly by Kalaallit Airports A/S as a construction company or whether they are to be acquired as part of the construction work for the runways.

The company has worked intensively and constructively on the provision of funding for airport projects with a cross-departmental task group consisting of officials at Nalaakkersuisut. Through the Finance Act for 2018, it was agreed to authorise Naalakkersuisut to inject up to DKK 2.1 billion in Kalaallit Airports A/S as equity over a period of approx. 6 years and issue a Self-Government guarantee for the remaining debt financing up to DKK 2 billion.

Following a prior tender, the company has also hired Danske Bank as its financial advisor to assist in the search for loans on the international financial market. It is the company's aim to complete the provision of debt financing, in the expected amount between DKK 1.5 and 2.0 billion, by the end of 2018.



3D illustration, Ilulissat terminal area.

Financial statement

The operating profit and equity development

The company has in total spent approx. DKK 54 million during the first 18 months financial year.

Of these, approx. DKK 44 million constitute direct investment in the 3 airport projects, distributed as follows:

- Jointly across all three projects approx. DKK 10 million for each of the 3 projects
- Nuuk, approx. DKK 10 million
- Ilulissat, approx. DKK 15 million
- Qaqortoq, approx. DKK 9 million

DKK 3.2 million of the mentioned DKK 44 million, constitute a payment to the Greenland Self-Government for the acquisition of the preliminary project development work carried out by the Ministry of Municipalities, Settlements, Remote Districts, Infrastructure and Housing, prior to the company's foundation.

In addition, approx. DKK 10 million have been spent towards indirectly allocatable costs.

Cost and financing

The total projected construction cost in the 3 airport projects amounts to DKK 3.6 billion. (January 2017- prices). The actual cost will be known only when the tenders for the construction and installation work for all three airports have been completed. Hence the total investment may end up being either greater or smaller.

In view of the forthcoming tenders, the company does not wish to disclose the expected investment framework for each airport or each main activity as it may weaken the competitive element of the tenders.

Through Finance Act of 2018 the Greenland Self-Government has been authorised to inject up to DKK 2.1 billion into the company as equity funding towards the airport projects, over a number of years beyond the construction period. For the same reason, there will be a need to obtain a short bridge financing of a small part of the capital investment for the period between the completion of the construction and the Greenland Self-Government's payment of the last part of the equity financing.

It is expected that in addition to the equity-financing, there will be one (or several) long-term foreign loans of approximately DKK 1.5 billion. As mentioned above, an additional short bridge financing of up to DKK 0.5 billion is expected until the last equity contribution from Greenland's Self-Government has been deposited.

Business and financing plan

The company has, with the assistance of external advisors, prepared a business and financing plan and an associated advanced financial model for the calculation of the airport's construction and operating costs. At present, the business plan has budgeted for an interest rate on the loans of 4% per year and for a maturity of the long-term debt of 20-25 years, while the bridge financing is assumed to have a maturity of 2 years. Based on the experience of debt financing of other major infrastructure projects, including Sikuki's harbor project in Nuuk, and the ongoing sub-sea tunnel project in the Faroe Islands, the assumed interest rate is believed to be realistic and sound, especially when considering the authorisation of Greenland's Self-Government to guarantee the loan.

With regard to some of the most important operating assumptions in the business and finance plan, the following should be noted:

- The projected number of passengers and passenger growth are based on the actual increase of these figures in recent years, as seen from information received from Air Greenland, Mittarfeqarfiit and Statistics Greenland
- The calculated annual growth in passenger numbers is lower than the actual growth in passenger numbers in recent years.
- The total aviation fees per passenger are at current level
- The applied average occupancy rate per aircraft is considered equivalent to the current average occupancy rate.

- The business plan includes a conservative estimate of profit from the duty-free stores, which, judging from the experience from Vagar Airport in the Faroe Islands, should be able to be optimised once the new and improved airport terminals are put into use.
- The company is planning an efficient operation of the airports, with some the staff being able to assume multiple job tasks, such as rescueworkers and cleaners being able to also conduct security checks and other miscellaneous tasks in addition to their main duties.

There are a number of other potential sources of revenue, which the company at present has not included, or included with very minor amounts, in order to account for the uncertainties that naturally accompany future financial projections of such large-scale projects.

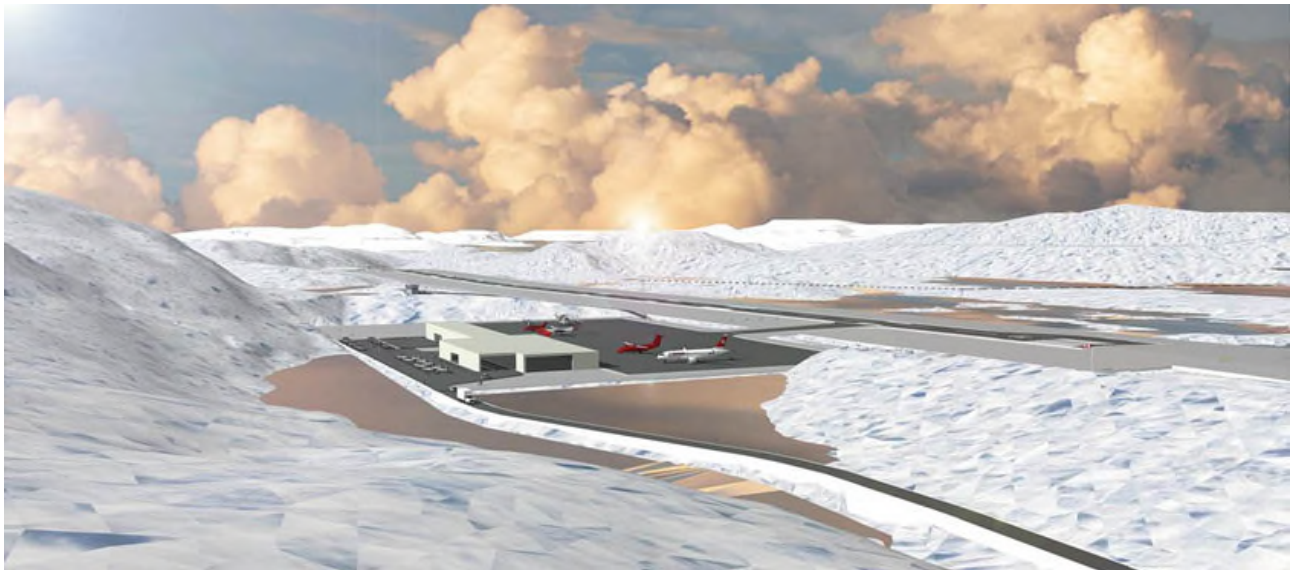
In addition, detailed sensitivity calculations have been performed which show the consequences of various negative and positive deviations from the most important financial and operational prerequisites.

Based on the previously mentioned financial and operational assumptions, the company's key ratios show that the investment meets the normal criteria required for obtaining loans from the international financial market. The borrowing opportunities are significantly strengthened by the fact that Inatsisartut has authorised Naalakkersuisut to issue a Self-Government guarantee to the lenders.

In addition to the company's consolidated financial and operational calculations for all three airports, financial and operational calculations have also been made for each individual airport. These calculations confirm what Kalaallit Airports A/S has previously stated, namely

- that the airport in Nuuk, from an operational perspective, is a good business-case from the very beginning and will generate positive cash-flow as of 2022
- that Ilulissat will operate with a loss for the first couple of years, until the number of passengers reaches a level that will generate the necessary revenue and profit for the airport to become profitable
- that the airport in Qaqortoq will continue to operate with a loss, as the assumed passenger numbers are insufficient to recoup the investment.

However, calculations also show that only a slight increase in passenger numbers is required in order for the airport in Ilulissat to become profitable earlier, and also for Qaqortoq airport to start generating positive cash flows.



3D illustration, Qaqortoq terminal and runway

Project report

Runways

The projects include the construction of runways and land development (aprons, roads, parking spaces, supply lines, etc.). These contracts are merged into a joint tender for each airport, as construction work in connection with the site development (mainly rerouting of roads) will in fact be a closely integrated part of the construction work for the runways, both in terms of blasting and filling (volume), as well as the related re-routing of main utility lines.

Due to the scale of the construction work of the individual airports Greenlandic contractors are not expected to have the capacity to take on the project as a main or EPC contractor. It is however expected that they will be able to carry out parts of the works as subcontractors to the international contractors that win the tenders.

In 2017, Kalaallit Airports A/S received partial project approvals from the Danish Transport, Construction and Housing Authority (TBST) for all 3 airports. The approvals concern the airports' general physical design, indicating exemptions granted and associated conditions.

On November 29, 2017, Kalaallit Airports A/S also received the construction permit from Greenland's Self-Government for all 3 airports.

The project proposal and the Class B estimate from COWI for the runways in Ilulissat and Nuuk, were approved by Kalaallit Airports A/S in January 2018 following a review of the proposed technical solutions and construction economics. This means that COWI has since been able to commence the detailed design of these two airports, enabling the commencement of the tender process for construction work in May 2018. Work on drafting final project proposals and the detailed design for Qaqortoq airport will start later in 2018 or 2019, when the additional report on the results of the weather and wind conditions are available.

All three airports are expected to be commissioned by October 2022.

Airport buildings

The projects include construction of new terminal and service buildings for all three airports. The dimensions of airport buildings mirror the expected passenger projections of the individual airports. Detailed construction programmes have been developed for each airport as the basis for determining the physical frameworks and functional requirements as follows:

- Nuuk 9,200 m² (of which 1,000 m² are office space, for letting out to businesses)
- Ilulissat 6,800 m² (of which 100 m² are office space, for letting out to businesses)
- Qaqortoq 3,600 m²

A pre-qualification for lead consultancy of the design and tender for the terminal and service buildings was completed during the autumn of 2017. The following four teams of lead consultants were selected to submit proposals for all airport buildings:

- COWI in collaboration with Zeso Architects and Masanti
- ISC Consulting Engineers in collaboration with Vilhelm Lauridsen Architects and Spangenberg & Madsen
- Rambøll Danmark i collaboration with Rambøll Greenland, Bjarke Ingelse Group and Clement & Carlsen
- Nordic Office of Architecture Denmark in collaboration with MOE Engineers and Efla Engineers

The lead consultancy competition for the airport buildings is expected to be completed by end April 2018 by an evaluation committee consisting of two members from the Board of Directors – Jákup Sverri Kass and Aviâja Lyberth Lennert - and three external experts/specialists - Naja Rosing Asvid architect and artist), Bo Søggaard (Civil Engineer) and Peer Teglggaard (Architect). The two latter members are appointed by the Engineering Association and the Architectural Association, respectively.

The construction programmes entail design of the terminals in a quality and style that is inviting and comfortable to travellers. The airports in Nuuk and Ilulissat will aim to include modern facilities such as duty-free and other shops and restaurant/café-facilities, whilst at the airport in Qaqortoq the demand for such facilities is considered to be inadequate. There will also be opportunities for letting out smaller office spaces to car hiring businesses, tour operators, tourist information etc. In addition, the airport terminal in Nuuk will offer up to 1,000 m² of office space for letting to both local and foreign companies that may wish to establish offices in new and modern buildings in an attractive location. Letting will take place on normal commercial terms.

Given the size of the project at each airports, it is expected that both Greenlandic and foreign contractors will have the capacity and competencies to undertake them, either as main contractor or as a subcontractor for certain tasks.

Schedule

The overall schedule for the airport project in Nuuk is as follows:

- Project proposal for the runway was approved by the company in January 2018
- Pre-qualification of contractors for the runway in March / April 2018
- Construction tender for the runway in May 2018 and subsequent contract negotiation
- Commencement of construction works by the 2th quarter 2018 and expected start-up 4th quarter of 2022
- Selections of conceptional design proposal for airport buildings May 2018 and subsequent contract negotiations
- Preparation of project proposals and main project for airport buildings up until the 3rd quarter of 2019
- Construction tenders for the airport buildings by 4th quarter of 2019 and subsequent contract negotiation
- Construction of the airport buildings in the period 2020 - 2022

The overall schedule for the airport project in Ilulissat is follows:

- Project proposal for the runway was approved by the company in January 2018
- Pre-qualification of contractors for the runway in March / April 2018
- Construction tender for the runway in May 2018 and subsequent contract negotiations
- Commencement of construction works by 2th quarter 2019 and expected commissioning by 4th quarter of 2022
- Selection of conceptional design proposal for airport buildings by May 2018 and subsequent contract negotiations
- Preparation of project proposals and main project for the airport buildings up until the 3rd quarter of 2019
- Construction tenders for the airport buildings by 4th quarter of 2020 and subsequent contract negotiations
- Construction of the airport buildings in the period 2020 - 2022

The overall schedule of the Qaqortoq airport project is under review due to the need for further weather and wind investigations.

In addition, there is a separate schedule for the procurement of project financing, which is expected to last throughout 2018 and possibly into the 1st quarter of 2019.

Environment and security

Development of the airports in Nuuk, Ilulissat and Qaqortoq will be carried out with due respect to the environment and with a focus on high level of safety and security for travellers and anyone who will be working at the airports. In regards to security, Kalaallit Airports A/S has worked closely with the company's advisors and with Greenland Police to focus on security.

In regards to the environment, EIA studies and EIA reports have been prepared for the airport projects in Nuuk and Ilulissat, as well as a nature-impact-assessment for the airport project in Qaqortoq. In December 2017, a public meeting was held in Qaqortoq in connection with the public hearing on the outcome of the nature impact assessment. No significant objections to the nature impact assessment have been received.

The EIA reports for Nuuk and Ilulissat were published in February 2018 with subsequent planned public hearings to be held in March 2018. No significant environmental conditions have been observed during preparations of the report that could impede the implementation of the projects.

Final environmental approval from the authorities is expected in mid-May/June 2018.

Regularity

Using several years of weather data for Nuuk and Ilulissat, Kalaallit Airports A/S, has calculated the expected regularity of Nuuk's and Ilulissat's new airports, likewise the company has had in-depth discussions with Air Greenland about their experience of turbulence, reduced visibility, wet runways, etc. through many years of flight experience to Nuuk and Ilulissat. The company has also conducted advanced wind tunnel tests with one of the leading experts in the field, Force Technology in Denmark, to test the turbulence conditions, before considering the optimal locations and dimensioning of the new runway within the area which has been determined as location for the airports. By equipping the new airport in Nuuk and Ilulissat with so-called precision landing equipment, and by turning the direction of the runway in Nuuk slightly so that takeoffs and landings clear Sermitsiaq, all calculations and wind tunnel tests confirm that the new airport in Nuuk will achieve an improvement in the estimated regularity by approx. 5% compared to current figures, and thus comes close to 96%. For the new airport in Ilulissat, calculations show a regularity of approx. 98%, which is largely in line with the current regularity in Kangerlussuaq. The company's management thus finds that the calculations made support the soundness of the airport investment in Nuuk and Ilulissat, from the point of regularity.

From experience it is expected that the actual regularity will be somewhat higher than the calculated regularity, as airline operators are able to accommodate their flights to the times of the day when flying conditions are most optimal. The actual regularity of the new Nuuk runway is therefore expected to be in the range of 96-97%, and for Ilulissat in the range of 98-99%. This is considered by the Board and management to be sufficient to the investment in terms of regularity.

With regard to Qaqortoq airport, Kalaallit Airports A/S has already expressed that its regularity seems to be challenged, primarily due to the turbulence conditions observed through the company's previous investigations, including the wind tunnel tests at Force Technology. The regularity calculations that were performed approximately 1 year ago, based on the weather data that existed at the time, a calculated regularity in winter showed around 76% and in the summer about 84% (or average about 80% for the whole year). This is close to the registered regularity of the existing Narsarsuaq airport.

Against this background, Kalaallit Airport A/S has made a decision to conduct further investigations, including possible test flights over the planned location of Qaqortoq airport, with the objective to confirm or reject the

results of previously performed investigations. Once the results of these further investigations are available, the company will discuss them and the potential consequences identified therein, with the company's owner, the Greenland Self-Government.



Corporate Governance

Board of Directors and Executive Board




The company is managed by a Board of Directors consisting of 5 - 7 members, as well as an Executive Board of 1 - 3 members.

During the accounting period, the Board of Directors has consisted of:

	Leo Larsen bestyrelsesformand (1. juli 2016 – 31. december 2016) <i>Chairman of the Board (1 July 2016 - 31 December 2016)</i>
	Johannus Egholm Hansen, bestyrelsesformand (3. marts 2017 -) <i>Chairman of the Board (3 March 2017 -)</i>
	Peter Christiansen, næstformand (næstformand 6. juni 2017 -) <i>Vice Chairman, (6 June 2017 -)</i>
	Aviâja Lybert Lennert, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 -) (næstformand fra 1. juli 2016 - 6. juni 2017, og fungerende bestyrelsesformand fra 1. januar 2017 - 2. marts 2017) <i>Board Member (1 July 2016 -) ((Vice Chairman, July 1, 2016 - June 6, 2017, and acting Chairman of the Board from 1 January 2017 - March 2, 2017)</i>
	Jákup Sverri Kass, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 -) (tillige fungerende direktør 1. juli 2016 – 30. november 2016) <i>Board member (1 July 2016 -)</i> <i>(also Executive officer 1 July 2016 - 30 November 2016)</i>
	Berit Koertz, bestyrelsesmedlem (1. juli 2016 – 31. december 2017) <i>Board member (1 July 2016 - 12 December 2017)</i>

	Finn Møller Gaarsmand, bestyrelsesmedlem (16.02.2018 -) <i>Board member (16 February 2018 -)</i>
	Louise Hasle, bestyrelsesmedlem (16.02.2018 -) <i>Board member (16 February 2018 -)</i>

During the accounting period, the Executive Board consisted of:

	Jákup Sverri Kass, direktør (1. juli 2016 – 30. november 2016) <i>Executive officer (July 1, 2016 - November 30, 2016)</i>
	Steffen Ulrich-Lynge, adm. Direktør (1. december 2016) <i>Chief Executive officer (December 1, 2016 -)</i>
	Peter Wistoft, Finansdirektør (1. august 2017) <i>Chief Financial Officer (August 1, 2017 -)</i>

Corporate Governance guidelines

Kalaallit Airports A/S complies with the Corporate Governance Guidelines for Government owned companies. The guidelines follow the OECD recommendations for state-owned companies as well as largely recommendations for listed companies.

Kalaallit Airports A/S's management consists of the Board of Directors and the Executive Board. The Board of Directors consists of 6 persons, all of whom are elected by the shareholders meeting and up for (re)election each year. The 6 directors elected by the General Meeting are independent as defined in the recommendation from the "Committee for Good Corporate Governance". There is no age limit for board members.

The board members cover a range of experiences from Greenlandic, Danish and international business. The Board of Directors is chaired by Chairman of the Board Johannus Egholm Hansen. The Chairman is appointed for one year at a time. The Board has also appointed a Vice-Chairman, Peter Christiansen, who is also appointed for a year at a time.

The Board of Directors has appointed three board committees:

- Financing Committee, with the participation of two board members and the CFO. The committee deals with the provision of funding for airport projects and participates in direct dialogue with financial and legal advisors, as well as, to the required extent, with possible lenders. In addition, the committee has actively participated in the preparation of the company's business and financing plan, as well as of the financial model.
- Building Committee, with the participation of two board members and the CEO. The committee deals with the development of the airport projects, including basic questions in relation to permits, design and tenders.
- Operating Committee, with the participation of two board members and the CEO. The committee deals with operating conditions once the airports are taken into use; these however need to be in place well before the operation starts.

The task of the board committees is to contribute to disclosure of relevant matters and, together with the Executive Board, present them to the Board of Directors. They are not authorised to make decisions on behalf of the Board, unless they have been given a specific mandate that permits either the committee or individual members thereof to make such decisions.

The Executive Board consists of two officers: Chief Executive Officer Steffen Ulrich-Lynge and Chief Financial Officer Peter Wistoft.

Other partners of members of the Board of Directors and of the Executive Board are listed note 11.

The remuneration of the Board of Directors is adopted at the company's annual shareholders general meeting and is specified in note 1. The remuneration consists solely of a basic fee, but with agreement with the Greenland Self-Government, an additional fee may be granted to individual board members in accordance if these they carry out a extraordinary efforts/tasks for the company during the course of the year.

The Executive Board is negotiated with the Board of Directors and consists of a fixed basic salary and other typical non-monetary benefits. The remuneration of the Executive Board is stated in note 1. There are no unusual severance agreements in the employment contracts of the Executive Board.

An annual evaluation is conducted on the Board of Directors.

Activities

10 board meetings have been held during the extended accounting period, of which 2 board meetings were held as electronic board meetings (video /telephone). The other board meetings were held in Nuuk and Copenhagen. As far as possible, the dates of the board meetings are planned in advance for one year at time, ensuring well-planned agendas and a good dialogue between the Board and the Executive Board.

The Board of Directors has adopted rules of procedure and management instructions have also been prepared.

The company has adopted a code of conduct that governs the company and its employees, including in relation to matters concerning

- taking responsibility and complying with applicable law
- not having conflicts of interest
- exercising ethically correct behaviour

Risks

In order to reduce the company's vulnerability to major risks, the company actively works to identify risks, and to relate to how these are best reduced or hedged. This implies inter alia that the company's management continuously observes major risks in order to minimise these through established procedures and policies.

Operational risks

As Kalaallit Airports A/S's new airports are still under construction, the most significant risks are currently linked to the quality of the design work and ensuring compliance with the schedule for its execution. On top of this comes the rest of the preparatory work, including EIA reports and procurement of necessary government permits.

Delays or errors or omissions in the design process, as well as any additional work, may pose the risk of the project running out of money before being completed. In addition to the quality assurance of the design work, the company has also included the usual reserves in the estimated construction budgets to cover any unforeseen expenses.

The company is trying to control the risks related to quality and time with the assistance of the company's construction advisor, Inuplan, as well as other parties. They have also taken out the necessary insurance policies to cover any possible design errors etc.

Similarly, the company has engaged highly experienced legal advisors, both in Greenland and Denmark, to assist with the protection from contractual, legal and regulatory risks.

In relation to construction activities, the company is in the process of taking out the necessary insurance cover for related damages, and it is expecting to take out insurance against loss in the event of delays to the project.

Financial risks

A key factor for Kalaallit Airports A/S's planned airport projects is to obtain the necessary funding.

The Greenland Self-Government has granted Naalakkersuisut the necessary authorisation to inject up to 60% of the total expected construction costs into the company as equity through the 2018 Finance Act. Risks related here-to are solely the ability of the Self-Government to pay up the capital at the rate at which capital is to be used by the company.

The company does not consider the possibility of not being granted a loan from the international financial market a major risk, mainly due to Inatsisartut's authorisation of Naalakkersuisut to issue a Self-Government guarantee for the loan amount. The main risks related to debt financing thus concern the interest rates that the company will be able to negotiate, which are largely governed by the general interest rate developments of the global financial markets. The company is therefore committed to ensuring that the debt financing is in place during 2018 or the 1st quarter of 2019, so that the finance costs can be locked in.

Financial risks

Kalaallit Airports A/S has not taken out any loans, except for the company's subordinated loan of DKK 94.3 million from the Greenland Self-Government and thus is not exposed to any substantial risks.

When the company has taken out loan on the international financial market, the company will have an interest rate risk. This is however expected to be offset, partially or fully, by usual interest rate hedging instruments.

More or less all of Kalaallit Airports A/S' liquid funds and expenses are in Danish kroner, which means that the company is currently not exposed to any significant currency risk.

Once the company has taken out loans on the international financial market, it is likely that these loans will be in a different currency than Danish kroner. The company will thus at that time be exposed to a currency risk between the Danish kroner and the currency of the loan. The currency risk is expected, wholly or partially, to be covered by the usual currency hedging instruments as well as through matching the currency of the loan with the currency of the company's expenses. These will mainly consist of payments to contractors and suppliers under the tender and supply contracts entered into during the project period.

Expectations for 2018

2018 will be yet another busy year for Kalaallit Airports A/S, where the most essential activities comprise:

- Procurement of debt financing for the airport projects from the international financial markets
- Tender of the construction work of the airports in Nuuk and Ilulissat
- Undertaking of additional weather and wind investigations in Qaqortoq
- Choosing lead consultant for the airport in Nuuk, Ilulissat and Qaqortoq
- Starting the construction works of the airport in Nuuk.

The company is expecting an operating loss in 2018 of approx. DKK 10-15 million and an expected level of investment of DKK 400 million, mainly in connection with the start of the construction work of the new airport in Nuuk.

Events after the balance sheet date

From the balance sheet date, up to now, there have not been any circumstances that adversely affect the assessment of the annual report.

Following the end of the financial year, the election for Inatsisartut (Greenland County Council) was called with the election date set to 24 April 2018.

This may affect the schedule of the company's projects, as some parts of the projects require political decisions/approvals, e.g. approval of specific parts of the tender documents, EIA, and of the Self-Government Guarantee for the loan financing.

However, in order to be on schedule, the company continues to plan the projects as described in this report until the date on which the said policy decisions/approvals must be available.

Anvendt regnskabspraksis

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med årsregnskabslovens bestemmelser for regnskabsklasse B med tilvalg af enkelte bestemmelser fra regnskabsklasse C.

Generelt om indregning og måling

Aktiver indregnes i balancen, når det som følge af en tidligere begivenhed er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde virksomheden, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når virksomheden som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå virksomheden, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris. Måling efter første indregning sker som beskrevet for hver enkelt regnskabspost nedenfor.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter, i takt med at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret.

Resultatopgørelsen

Bruttofortjeneste eller -tab

Bruttofortjeneste eller -tab omfatter omkostninger til hjælpematerialer og eksterne omkostninger.

Accounting policies

The annual report is presented in accordance with the provisions of the Greenlandic Financial Statements Act governing reporting class B enterprises with addition of a few provisions for reporting class C enterprises.

Recognition and measurement

Assets are recognised in the balance sheet when it is probable as a result of a prior event that future economic benefits will flow to the entity, and the value of the asset can be measured reliably.

Liabilities are recognised in the balance sheet when the entity has a legal or constructive obligation as a result of a prior event, and it is probable that future economic benefits will flow out of the entity, and the value of the liability can be measured reliably.

On initial recognition, assets and liabilities are measured at cost. Measurement subsequent to initial recognition is effected as described below for each financial statement item.

Anticipated risks and losses that arise before the time of presentation of the annual report and that confirm or invalidate affairs and conditions existing at the balance sheet date are considered at recognition and measurement.

Income is recognised in the income statement when earned, whereas costs are recognised by the amounts attributable to this financial year.

Income statement

Gross profit or loss

Gross profit or loss comprises costs of consumables and external expenses.

Anvendt regnskabspraksis

Andre eksterne omkostninger

Andre eksterne omkostninger omfatter omkostninger, der vedrører virksomhedens primære aktiviteter, herunder lokaleomkostninger, kontorholdsomkostninger, salgsfremmende omkostninger mv.

Personaleomkostninger

Personaleomkostninger omfatter løn og gager såvel som omkostninger til social sikring, pensioner o.l. for virksomhedens medarbejdere.

Af- og nedskrivninger

Af- og nedskrivninger af materielle anlægsaktiver består af regnskabsårets af- og nedskrivninger opgjort ud fra henholdsvis de fastsatte restværdier og brugstider for de enkelte aktiver og gennemførte nedskrivningstest og af gevinster og tab ved salg af materielle anlægsaktiver.

Andre finansielle indtægter

Andre finansielle indtægter består af negative renteindtægter ved indestående i pengeinstitutter.

Andre finansielle omkostninger

Andre finansielle omkostninger består af renteomkostninger.

Balancen

Materielle anlægsaktiver

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Accounting policies

Other external expenses

Other external expenses include expenses relating to the entity's ordinary activities, including expenses for premises, stationery and office supplies, promotion expenses, etc.

Staff costs

Staff costs comprise salaries and wages as well as social security contributions, pension contributions, etc for the entity's staff.

Depreciation and impairment losses

Depreciation and impairment losses on property, plant and equipment comprise depreciation and impairment losses for the year, calculated on the basis of the residual values and useful lives of the individual assets and impairment testing as well as gains and losses from the sale of property, plant and equipment.

Other financial income

Other financial income consists of negative interest income from deposits with financial institutions.

Other financial expenses

Other financial expenses consist of interest expenses.

Balance sheet

Property, plant and equipment

Other fixtures and fittings, tools and equipment are measured at cost less accumulated depreciation and impairment losses.

Anvendt regnskabspraksis

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen og omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egenfremstillede aktiver omfatter kostprisen direkte og indirekte omkostninger til materialer, komponenter, underleverandører og lønninger.

Indirekte omkostninger i form af indirekte henførbare personaleomkostninger, der er anvendt i fremstillingsprocessen, indregnes i kostprisen baseret på det medgæede timeforbrug for det enkelte aktiv.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af forventet restværdi efter afsluttet brugstid. Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider:

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar (kontorinventar og IT)	3-5 år
Anlægsaktiver under udførelse	Afskrives ikke

Materielle anlægsaktiver nedskrives til genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Den regnskabsmæssige værdi af anlægsaktiver gennemgås årligt for at afgøre, om der er indikation af værdiforringelse ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Hvis dette er tilfældet, gennemføres en nedskrivningstest til afgørelse af, om genindvindingsværdien er lavere end den regnskabsmæssige værdi, og der nedskrives til denne lavere genindvindingsværdi.

Accounting policies

Cost comprises the acquisition price, costs directly attributable to the acquisition and preparation costs of the asset until the time when the asset is ready to be put into operation. For self-constructed assets, cost comprises direct and indirect costs of materials, components, sub-suppliers and labour costs.

Indirect costs in the form of indirectly attributable staff costs incurred in the manufacturing process are recognised in cost based on time spent on each asset.

The basis of depreciation is cost less estimated residual value after the end of useful life. Straight-line depreciation is made on the basis of the following estimated useful lives of the assets:

<i>Other fixtures and fittings, tools and equipment (office furniture and IT)</i>	<i>3-5 years</i>
<i>Property, plant and equipment under construction</i>	<i>Not depreciated</i>

Property, plant and equipment are written down to the lower of recoverable amount and carrying amount.

The carrying amounts of property, plant and equipment are reviewed annually to determine any indications of impairment in addition to those reflected in normal depreciation. If there is an indication of impairment, an impairment test is performed to determine if the recoverable amount is lower than the carrying amount, and consequently the asset will be written down to such recoverable amount.

Anvendt regnskabspraksis

Genindvindingsværdien måles samlet for de 3 lufthavne, der indgår i selskabets projektportefølje og omfatter såvel anlæg under udførelse som de idriftsatte anlæg, da de vil udgøre en samlet pengestrømsfrembringende enhed. Et eventuelt nedskrivningsbehov fordeles på aktiverne, der indgår i den pågældende pengestrømsfrembringende enhed. En negativ genindvindingsværdi for en lufthavn udliggnes dog i det omfang en positiv genindvindingsværdi for en eller begge de øvrige lufthavne overstiger den regnskabsmæssige værdi heraf. Resterer der herefter et ikke fordelt nedskrivningsbehov, indregnes der en hensat forpligtelse, såfremt selskabet har en forpligtelse til at afholde yderligere omkostninger.

Nedskrivningen indregnes som udgangspunkt i resultatopgørelsen. I de tilfælde, hvor nedskrivningen kan henføres til en allerede indregnet hensat forpligtelse og derved allerede er indregnet i resultatopgørelsen, modregnes nedskrivningen i de hensatte forpligtelser som et udtryk for en anvendelse heraf.

Tilgodehavender

Tilgodehavender måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi, med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab.

Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger omfatter kassebeholdning- og bankindeståender.

Accounting policies

The recoverable amount is measured on an aggregated basis for the three airports which together form part of the entity's project portfolio and comprise both property, plant and equipment under construction and the facilities put into operation as they will constitute one cash-generating unit. Any indication of impairment will be allocated on the assets forming part of the relevant cash-generating unit. However, any negative recoverable amount of an airport is eliminated in so far as a positive recoverable amount of one or both of the other airports exceed the carrying amount thereof. Should any unallocated indication of impairment remain, a provision will be recognised if the entity is obliged to incur further costs.

As a main rule, impairment losses are recognised in the income statement. In the event that the impairment loss is attributable to an already recognised provision and is thus already recognised in the income statement, the impairment loss is set off against provisions to reflect consumption thereof.

Receivables

Receivables are measured at amortised cost, usually equalling nominal value less provisions for bad debts.

Prepayments

Prepayments comprise incurred costs relating to subsequent financial years. Prepayments are measured at cost.

Cash

Cash comprises cash and bank deposits.

Anvendt regnskabspraksis

Andre finansielle forpligtelser

Andre finansielle forpligtelser måles til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi.

Pengestrømsopgørelsen

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering, samt likviderne ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultatet reguleret for ikke-kontante driftsposter, ændring i driftskapital og betalt selskabsskat.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb og salg af virksomheder, aktiviteter og finansielle anlægsaktiver samt køb, udvikling, forbedring og salg mv. af immaterielle og materielle anlægsaktiver, herunder anskaffelse af finansielt leasede aktiver.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i størrelse eller sammensætning af virksomhedskapitalen og de omkostninger, der er forbundet hermed, samt optagelse af lån, indgåelse af finansielle leasingaftaler, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier og betaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger og kortfristede værdipapirer med ubetydelig kursrisiko, med fradrag af kortfristet bankgæld.

Accounting policies

Other financial liabilities

Other financial liabilities are measured at amortised cost, which usually equals nominal value.

Cash flow statement

The cash flow statement shows cash flows from operating, investing and financing activities as well as cash and cash equivalents at the beginning and end of the financial year.

Cash flows from operating activities are presented using the indirect method and are calculated as the operating profit/loss adjusted for non-cash operating items, working capital changes and income taxes paid.

Cash flows from investing activities comprise payments in connection with acquisition and divestment of enterprises, activities and fixed asset investments as well as purchase, development, improvement and sale, etc of intangible assets and property, plant and equipment, including acquisition of assets held under finance leases.

Cash flows from financing activities comprise changes in the size or composition of the contributed capital and related costs as well as the raising of loans, inception of finance leases, repayments on interest-bearing debt, purchase of treasury shares, and payment of dividend.

Cash and cash equivalents comprise cash and current securities with an insignificant price risk less short-term bank debt.

Resultatopgørelse for 2017 (1. juli 2016 – 31. December 2017)*Income statement for 2017 (1 July 2016 to 31 December 2017)*

	Note <i>Notes</i>	18 mdr./ 18 months DKK
Bruttotab <i>Gross loss</i>		(2.226.335)
Personaleomkostninger <i>Staff costs</i>	1	(6.252.633)
Af- og nedskrivninger <i>Depreciation and impairment losses</i>	2	<u>(20.110)</u>
Driftsresultat <i>Operating loss</i>		(8.499.078)
Andre finansielle indtægter <i>Other financial income</i>		(1.590.933)
Andre finansielle omkostninger <i>Other financial expenses</i>		<u>(1.078)</u>
Årets resultat <i>Loss for the year</i>		<u><u>(10.091.089)</u></u>
Forslag til resultatdisponering <i>Proposed distribution of loss</i>		
Overført resultat <i>Retained earnings</i>		<u>(10.091.089)</u>
		<u><u>(10.091.089)</u></u>

Balance pr. 31. december 2017*Balance sheet at 31 December 2017*

	Note <i>Notes</i>	2017 DKK
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar <i>Other fixtures and fittings, tools and equipment</i>		183.740
Materielle anlægsaktiver under udførelse <i>Property, plant and equipment under construction</i>		<u>43.606.665</u>
Materielle anlægsaktiver <i>Property, plant and equipment</i>	3	<u>43.790.405</u>
 Anlægsaktiver <i>Non-current assets</i>		 <u>43.790.405</u>
 Andre tilgodehavender <i>Other receivables</i>		 140.394
Periodeafgrænsningsposter <i>Prepayments</i>		<u>132.893</u>
Tilgodehavender <i>Receivables</i>		<u>273.287</u>
 Likvide beholdninger <i>Cash</i>		 <u>244.204.405</u>
 Omsætningsaktiver <i>Current assets</i>		 <u>244.477.692</u>
 Aktiver <i>Assets</i>		 <u><u>288.268.097</u></u>

Balance pr. 31. december 2017*Balance sheet at 31 December 2017*

	Note <i>Notes</i>	2017 DKK
Virksomhedskapital <i>Contributed capital</i>	4	200.000.000
Overført overskud eller underskud <i>Retained earnings</i>		<u>(10.091.089)</u>
Egenkapital <i>Equity</i>		<u>189.908.911</u>
Ansvarlig lånekapital <i>Subordinated loan</i>		<u>94.300.000</u>
Langfristede gældsforpligtelser <i>Long-term liabilities other than provisions</i>	5	<u>94.300.000</u>
Bankgæld <i>Bank debt</i>		56.701
Leverandører af varer og tjenesteydelser <i>Trade payables</i>		3.197.828
Anden gæld <i>Other payables</i>		<u>804.657</u>
Kortfristede gældsforpligtelser <i>Short-term liabilities other than provisions</i>		<u>4.059.186</u>
Gældsforpligtelser <i>Liabilities other than provisions</i>		<u>98.359.186</u>
Passiver <i>Equity and liabilities</i>		<u><u>288.268.097</u></u>
Ikke-indregnede leje- og leasingforpligtelser <i>Non-recognised rental and lease commitments</i>	7	
Pantsætninger og sikkerhedsstillelser <i>Assets charged and collateral</i>	8	
Nærtstående parter med bestemmende indflydelse <i>Related parties having control</i>	9	
Ejerforhold <i>Ownership</i>	10	

Egenkapitalopgørelse for 1. juli 2016 – 31. december 2017*Statement of changes in equity for 1. July 2016 – 31. December 2017*

	Virksomheds- kapital <i>Contributed capital</i> DKK	Overført overskud eller underskud <i>Retained earnings</i> DKK	I alt <i>Total</i> DKK
Egenkapital primo <i>Equity at beginning of year</i>	200.000.000	0	200.000.000
Årets resultat <i>Loss for the year</i>	<u>0</u>	<u>(10.091.089)</u>	<u>(10.091.089)</u>
Egenkapital ultimo <i>Equity at end of year</i>	<u>200.000.000</u>	<u>(10.091.089)</u>	<u>189.908.911</u>

Pengestrømsopgørelse for 1. juli 2016 – 31. december 2017

Cash flow statement for 1. July 2016 – 31. December 2017

	<u>Note</u> <i>Notes</i>	<u>2017</u> <u>DKK</u>
Driftsresultat <i>Operating loss</i>		(8.499.078)
Af- og nedskrivninger <i>Depreciation and impairment losses</i>		20.110
Ændring i driftskapital <i>Working capital changes</i>	6	<u>3.729.198</u>
Pengestrømme vedrørende primær drift <i>Cash flows from ordinary activities</i>		(4.749.770)
Modtagne finansielle indtægter <i>Financial income received</i>		(1.590.933)
Betalte finansielle omkostninger <i>Financial expenses paid</i>		<u>(1.078)</u>
Pengestrømme vedrørende drift <i>Cash flows from operating activities</i>		<u>(6.341.781)</u>
Køb mv. af materielle anlægsaktiver <i>Acquisition etc of property, plant and equipment</i>		<u>(43.810.515)</u>
Pengestrømme vedrørende investeringer <i>Cash flows from investing activities</i>		<u>(43.810.515)</u>
Optagelse af lån <i>Borrowing</i>		94.300.000
Kontant kapitalforhøjelse <i>Cash capital increase</i>		<u>200.000.000</u>
Pengestrømme vedrørende finansiering <i>Cash flows from financing activities</i>		<u>294.300.000</u>
Ændring i likvider <i>Increase/decrease in cash and cash equivalents</i>		244.147.704
Likvider primo <i>Cash and cash equivalents at beginning of year</i>		<u>0</u>
Likvider ultimo <i>Cash and cash equivalents at end of year</i>		<u>244.147.704</u>
Likvider ultimo sammensætter sig af: <i>Cash and cash equivalents at end of year are composed of:</i>		
Likvide beholdninger <i>Cash</i>		244.204.405
Kortfristet gæld til banker <i>Short-term bank loans</i>		<u>(56.701)</u>
Likvider ultimo <i>Cash and cash equivalents at end of year</i>		<u>244.147.704</u>

Noter*Notes*

	2017 DKK
1. Personaleomkostninger	
<i>1. Staff costs</i>	
Gager og løn <i>Salaries and wages</i>	4.196.987
Andre omkostninger til social sikring <i>Other social security costs</i>	49.494
Andre personaleomkostninger <i>Other staff costs</i>	<u>2.006.152</u>
	<u>6.252.633</u>

Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte medarbejdere <i>Average number of full-time employees</i>	<u>4</u>
---	----------

	Ledelses- vederlag Management remuneration 2017 DKK
Direktion <i>Executive Board</i>	2.230.000
Bestyrelse <i>Board of Directors</i>	<u>1.748.334</u>
	<u>3.978.334</u>

Det oplyste vederlag til direktionen og bestyrelsen dækker en periode på 18 måneder, idet selskabets første regnskabsår dækker en periode på 18 måneder.

The remuneration disclosed for the Executive Board and the Board of Directors covers a period of 18 months as the Company's first financial year covers a period of 18 months.

	2017 DKK
2. Af- og nedskrivninger	
<i>2. Depreciation and impairment losses</i>	
Afskrivninger på materielle anlægsaktiver <i>Depreciation of property, plant and equipment</i>	<u>20.110</u>
	<u>20.110</u>

Noter

Notes

	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar <i>Other fixtures and fittings, tools and equipment</i> DKK	Materielle anlægs- aktiver under udførelse <i>Property, plant and equip- ment under construction</i> DKK
3. Materielle anlægsaktiver		
<i>3. Property, plant and equipment</i>		
Tilgange <i>Additions</i>	<u>203.850</u>	<u>43.606.665</u>
Kostpris ultimo <i>Cost at end of year</i>	<u>203.850</u>	<u>43.606.665</u>
Årets afskrivninger <i>Depreciation for the year</i>	<u>(20.110)</u>	<u>0</u>
Af- og nedskrivninger ultimo <i>Depreciation and impairment losses at end of year</i>	<u>(20.110)</u>	<u>0</u>
Regnskabsmæssig værdi ultimo <i>Carrying amount at end of year</i>	<u>183.740</u>	<u>43.606.665</u>
	Antal <i>Number</i>	Nominel værdi <i>Nominal value</i> DKK
4. Virksomhedskapital		
<i>4. Contributed capital</i>		
Aktiekapital <i>Share capital</i>	<u>200.000</u>	<u>200.000.000</u>
	<u>200.000</u>	<u>200.000.000</u>
		<u>2017</u> <u>DKK</u>
Bevægelser i virksomhedskapitalen		
<i>Changes in share capital</i>		
Virksomhedskapital primo <i>Share capital at beginning of year</i>		<u>200.000.000</u>
Virksomhedskapital ultimo <i>Share capital at end of year</i>		<u>200.000.000</u>

Noter

Notes

**Restgæld
efter 5 år**
*Debt outstanding
after 5 years*
DKK

5. Langfristede gældsforpligtelser

5. Long-term liabilities other than provisions

Ansvarlig lånekapital

94.300.000

Subordinated loan capital

94.300.000

Såfremt selskabet ikke inden 31. december 2018 opnår ubetinget tilsagn om fuld finansiering af nye lufthavne, der udføres med selskabet som bygherre, er selskabet forpligtet til at tilbagebetale lånet til långiver på långivers anfordring.

If, by 31 December 2018, the Company has not obtained unconditional commitments for complete funding of new airports to be built by the Company as developer, the Company is obliged to repay the loan to the lender on the lender's demand.

2017
DKK

6. Ændring i arbejdskapital

6. Working capital changes

Ændring i tilgodehavender

(273.287)

Increase/decrease in receivables

Ændring i leverandørgæld mv.

4.002.485

Increase/decrease in trade payables etc

3.729.198

2017
DKK

7. Ikke-indregnede leje- og leasingforpligtelser

7. Non-recognised rental and lease commitments

Forpligtelser i henhold til leje- eller leasingkontrakter frem til udløb

97.650

Liabilities under rental or lease contracts until maturity

Selskabet har uopsigelige lejekontrakt frem til 30.06.2018, som udgør 34.650 kr. af de oplyste forpligtelser på 97.650 kr. Efter den 30.06.2018 er der en opsigelsesperiode på 3 måneder for alle lejemål.

The Company has rental contract that is unterminable until 30 June 2018 and that accounts for DKK 34,650 of the disclosed liabilities of DKK 97,650. After 30 June 2018, the termination notice period is three months for all rental premises.

8. Pantsætninger og sikkerhedsstillelser

8. Assets charged and collateral

Der er ingen pantsætninger eller sikkerhedsstillelser.

There are no assets charged or collateral.

Noter

Notes

9. Nærstående parter med bestemmende indflydelse

9. Related parties having control

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse – Grønlands Selvstyre ved Naalakkersuisut, Imaneq 4, Nuuk ejer alle aktier i selskabet og har dermed bestemmende indflydelse på dette.

Related parties having control are the Government of Greenland represented by Naalakkersuisut, Imaneq 4, Nuuk, who holds all shares in the Company and hence controls it.

10. Ejerforhold

10. Ownership

Ejerforhold - Selskabet har registreret følgende aktionærer med mere end 5% af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

Ownership - The Company has registered the following shareholders that hold more than 5% of the voting share capital or of the nominal value of the share capital:

Grønlands Selvstyre ved Naalakkersuisut, Imaneq 4, Nuuk

Government of Greenland represented by Naalakkersuisut, Imaneq 4, Nuuk, Greenland.

Noter

Notes

11. Bestyrelsens og direktionens øvrige hverv

11. Other commissions of the board of Directors and the Executive Board

Steffen Niels Hendrik Ulrich-Lynge

Administrerende direktør i Kalaallit Airports A/S / *Chief Executive Officer of Kalaallit Airports A/S*

Peter Angutinguaq Wistoft

Finans og Økonomidirektør i Kalaallit Airports A/S / *Chief Financial Officer of Kalaallit Airports A/S*

Direktør i PAW 277 ApS / *General manager at PAW 277 ApS*

Formand i Iserit A/S / *Chairman of Iserit A/S*

Johannus Gunnar Egholm Hansen

Formand i Kalaallit Airports A/S / *Chairman of Kalaallit Airports A/S*

Formand i FarPay Sp/F / *Chairman of FarPay Sp/F*

Formand i FarPay ApS / *Chairman of Farpay ApS*

Formand i Globe Tracker ApS / *Chairman of Globe Tracker ApS*

Bestyrelsesmedlem i DK Holding Gruppen ApS / *Boardmember of DK Holding Gruppen ApS*

Bestyrelsesmedlem i BoardPartner F.M.B.A / *Boardmember of BoardPartner F.M.B.A*

Bestyrelsesmedlem i Ekberg Nielsen A/S / *Boardmember of Ekberg Nielsen A/S*

Administrerende direktør i Egholm Advizory ApS / *Chief Executive Officer of Egholm Advizory ApS*

Finn Møller Gaarsmand

Bestyrelsesmedlem i Kalaallit Airports A/S / *Boardmember of Kalaallit Airports A/S*

Louise Hasle

Bestyrelsesmedlem i Kalaallit Airports A/S / *Boardmember of Kalaallit Airports A/S*

Jákup Sverri Fonsdal Kass

Bestyrelsesmedlem i Kalaallit Airports A/S / *Boardmember of Kalaallit Airports A/S*

Aviâja Lyberth Lennert

Bestyrelsesmedlem i Kalaallit Airports A/S / *Boardmember of Kalaallit Airports A/S*

Direktør i Arctic Umiaq Line A/S / *General manager of Arctic Umiaq Line A/S*

Peter Eduard Christiansen

Bestyrelsesmedlem i Kalaallit Airports A/S / *Boardmember of Kalaallit Airports A/S*

Bestyrelsesmedlem i De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland (GEUS) / *Boardmember of Geological Survey of Denmark and Greenland (GEUS)*