



EFNISYFIRLIT/CONTENTS

Ávarp stjórnarformanns	5
Árið 2009 í hnottskurn	10
Starfsemi ársins 2009	12
Rekstur og afkoma	12
Umferð um Keflavíkurflugvöll	14
Viðskiptatengsl og markaðsmál	16
Fjármálasvið	20
Flugvallarsvið	20
Flugleiðsögusvið	22
Rekstrarsvið	22
Skipulagsmál	23
Flugverndarsvið	23
Viðskiptasvið	24
Öryggis- og gæðastjórn	26
Starfsmenn	26
Umhverfismál	28
Framtíðarsýn og stefna 2010	29
Sameining Keflavíkurflugvallar og Flugstoða	29
Fríhöfnin ehf.	30
Ársreikningur 2009	33
Skýrsla stjórnar	33
Áritun óháðra endurskoðenda	34
Yfirlit um heildarafkomu árið 2009	35
Efnahagsreikningur	36
Sjóðstreymi ársins	38
Yfirlit um eigið fé	39
Skýringar með ársreikningi	40
Address by the Chairman of the Board	65
Highlights of 2009	70
Operations 2009	72
Financial Highlights	72
Traffic	74
Business relations and marketing	76
Finance and administration	80
Airport operations	80
Air navigation service	82
Terminal and assets operations	82
Planning and zoning	83
Airport security	84
Commercial operations	84
Quality and safety	86
Employees	86
Environmental awareness	88
Outlook and vision 2010	89
Merger of Keflavík International Airport Ltd and ISAVIA Ltd.	89
Duty Free Store Ltd.	90
Annual report 2009	93
Statement by the Board of Directors and CEO	93
Independent auditor's report	94
Income statement 2009	95
Balance sheet	96
Cash flow statement 2009	98
Statements of Changes in Equity	99
Notes	100



ÁVARP STJÓRNARFORMANNS



Jón Gunnarsson stjórnarformaður

Árið 2009 var fyrsta og síðasta heila rekstrarár Keflavíkurflugvallar ohf. en rétt fyrir síðustu áramót voru samþykkt lög frá Alþingi sem heimila samgönguráðherra að sameina Keflavíkurflugvöll ohf. og Flugstöðir ohf. sem reka alþjóðaflugumferðarmiðstöðina og innanlandsflugvalla-kerfið í eitt rekstrarfélag flugvalla og flugleiðsöguþjónustu á Íslandi. Félagið var stofnað 29. janúar sl. og mun yfirtaka reksturinn í byrjun maí á þessu ári ef að líkum lætur.

Við nokkuð skjóta en þó ekki með öllu óvænta brottför varnarliðsins árið 2006 var Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar falinn rekstur flugvallarins með lagasetningu frá Alþingi. Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. bar hinsvegar ábyrgð á rekstri flugstöðvarinnar og þeim rekstri sem þar fór fram innandyra bæði fyrir og eftir brotthvarf Varnarliðsins. Bæði Flugstöðin og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar heyrðu undir utanríkisráðuneytið á þeim tíma en ábyrgðin á málefnum Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar og rekstri Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar ohf. fluttist frá utan-ríkisráðuneyti til samgönguráðuneytis í ársbyrjun 2008.

Nefnd sem skipuð var til að kanna framtíðarrekstur flugvallarins komst að þeirri niðurstöðu að best væri að hafa stjórn og rekstur flugvallar og flugstöðvar á einni hendi svo tryggja mætti skilvirkni og sam-hæfða heildarþróun flugvallarins. Jafnframt var þess vænst að með nýju rekstrarumhverfi á gamla varnar-svæðinu yrði hægt að skapa samstarfsvettvang ríkis og sveitarfélaga um þróun og atvinnuupþbyggingu á flugvallarsvæðinu.

Lög um heimild til stofnunar opinbers hlutafélags til að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar ásamt hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis- og varnarmála voru samþykkt á Alþingi 30. mars 2008. Tók Keflavíkurflugvöllur ohf. við rekstrinum 1. janúar 2009 en félagið var stofnað

26. júní 2008. Ríkissjóður Íslands er eigandi hlutafélagsins og fór samgönguráðherra með hlutinn fyrir hönd ríkisins til ársloka 2009 en þá færðist ábyrgð á hlut ríkisins í opinberum hlutafélögum til fjármálaráðherra. Samgöngu og sveitarstjórnaráðuneytið hefur áfram faglega umsjón með starfseminni varðandi samgöngumál og er verkkaupi á þjónustu félagsins við ríkið.

A stofnundi félagsins voru Jón Gunnarsson framkvæmdastjóri, Rannveig Guðmundsdóttir fv. alþingismaður og ráðherra, Sigrún Jónsdóttir framkvæmdastýra Samfylkingarinnar, Ellert Eiríksson fv. bæjarstjóri og Pétur J. Eiríksson fv. framkvæmdastjóri hjá Icelandair Group kosin í stjórn félagsins. Í varastjórn voru kosin Eysteinn Eyjólfsson, Jón Norðfjörð, Guðlaug Finnsdóttir, Magnea Guðmundsdóttir og Björk Guðjónsdóttir.

Stjórn félagsins skipaði með sér verkum á fyrsta fundi sínum og kaus Jón Gunnarsson stjórnarformann og Ellert Eiríksson varaformann. Stjórnin hélt alls 14 bókaða fundi á árinu 2009 en hefur haldið alls 27 fundi frá stofnundi fram að febrúar 2010.

Eitt af fyrstu verkefnum félagsins haustið 2008 var að ráða forstjóra. Eftir auglýsingu og faglegt mat stjórnar og ráðgjafafyrirtækisins Hagvangs var ákveðið að ráða Björn Óla Hauksson rekstrarverkfræðing til starfsins. Björn Óli hefur mikla reynslu af flugvallarrekstri og kom til starfa í byrjun október 2008.

Yfirtaka og samræming rekstursins var langfyrirferðamesta verkefnið á borði stjórnar framan af árinu. Stjórnin kom að þessu máli með virkum hætti, m.a. með þátttöku í stýrihópi samgönguráðuneytisins sem hafði umsjón með verkinu og samræmingu milli viðeigandi ráðuneyta. Umfangsmesta verkefnið var gerð stofnefnahags fyrir félagið og yfirfærsla eigna í tengslum við hann.

Nokkuð erfiðlega gekk að setja saman stofnefnahag-inn fyrir félagið. Verkinu átti að ljúka fyrir rekstrar-yfirtökuna í janúar 2009 en lauk ekki fyrr en í

ÁVARP STJÓRNARFORMANNS

síðustu viku aprílmánaðar þegar framhaldsstofnfundur félagsins var haldinn. Ýmislegt var félagini mótdrægt í þessari vinnu. Hrun bankakerfisins og auknar fjárhagslegar byrðar ríkisins settu fjármögnun félagsins ýmsar skorður. Ríkissjóður hefur ekki getað komið með nýtt fjármagn inn í félagið þannig að efnahagur þess verður þróngur næstu misseri.

Afhending flugvallarmannvirkja reyndist einnig erfiðleikum háð sökum skráningu þeirra hjá Mannvirkjasjóði Atlantshafsbandalagsins. Samningar tókust við Varnarmálastofnun ríkisins um 30 ára endurgjaldslaus afnot af flugvellinum sem fullnægði þeim markmiðum að geta metið þau til eignar í stofn-efnahag félagsins. Jafnframt var gerður sérstakur samningur um afnotarétt af húseignum á skrá Mannvirkjasjóðsins við Háaleitisflughlað.

Öðrum fasteignum ríkisins við Háaleitisflughlað, s.s. stóra flugskýlinu var afsalað til félagsins og lóðarleigusamningur gerður við fjármálaráðuneytið um land undir flugvöllinn. Helstu eignir aðrar sem lagðar hafa verið til félagsins af ríkisins hálfu eru Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar. Verðmætasta einstaka eignin er flugstöðvarbyggingin ásamt tilheyrandí búaði sem samtals er metið á tæplega 17 milljarða króna.

Í sérfræðiskýrslu sem Ríkisendurskoðun vann vegna stofnefnahagsreiknings Keflavíkurflugvallar ohf. kom fram að eigið fé félagsins svari til þeirra verðmæta sem ríkissjóður leggur félagini til. Eigið fé er annars vegar hlutafé að upphæð fjórir milljarðar króna og hins vegar lögbundinn varasjóður að upphæð tæplega 2,4 milljarðar króna. Skuldir eru samtals 22,5 milljarðar og skuldir og eigið fé því samanlagt um 28,9 milljarðar. Fram kemur í skýrslunni að nettósjóðstreymi eins og það er áætlað í 10 ára áætlun félagsins stendur ekki undir fjárfestingarbörf fyrir sama tímabil og því mun rekstur félagsins einn og sér ekki standa undir miklu af þeim nýju fjárfestingum sem börf verður fyrir. Þetta er öllum aðilum ljóst og nú er unnið að því að skoða með hvaða hætti ríkið muni leggja nýju félagi til fjármuni í þessu skyni. Hefur helst verið rætt um að fjármunir

komi úr samgönguáætlun en það hefur ekki orðið og mun sennilega ekki verða fyrr en að umtalsverðum tíma liðnum.

Í marsmánuði 2009 var lokið við gerð þjónustusamnings við samgönguráðuneytið sem ætlað er að standa undir ákveðnum þáttum í starfsemi flugvallarins. Samningurinn tryggði rekstur félagsins með 1.455 milljón króna fjárframlagi úr ríkissjóði á árinu sem er sama fjárhæð og ríkið hefur lagt árlega til rekstur flugvallarins frá því að Varnarliðið hvarf á brott haustið 2006.

Aðalfundur félagsins var haldinn í Flugstöð Leifs Eiríkssonar 3. júní 2009. Pétur J. Eiríksson sem kosinn var í stjórnina á stofnfundi félagsins gekk þá úr stjórninni og var Bergur Sigurðsson umhverfisefnafræðingur kjörinn í hans stað. Aðrir sem kjörnir voru til stjórnarsetu voru Jón Gunnarsson, Ellert Eiríksson, Rannveig Guðmundsdóttir og Sigrún Jónsdóttir. Varamenn voru kosnir Eysteinn Eyjólfsson, Jón Norðfjörð, Guðlaug Finnsdóttir, Björk Guðjónsdóttir og Mireya Samper.

Á fyrsta stjórnarfundi eftir aðalfundinn í lok júní skipti stjórnin með sér verkum og var Jón Gunnarsson kjörinn formaður og Rannveig Guðmundsdóttir varaformaður.

Stjórn og stjórnendur félagsins lögðu frá byrjun ríka áherslu á að móta framtíðarstefnu félagsins. Á þorra 2009 hófst formleg vinna við stefnumótun og var samið við ráðgjafarfyrirtækið Expectus um stjórn verksins. Lokið var við fyrsta áfanga í júní 2009 og var aðallega horft til hlutverks, gilda, stefnu og framtíðarsýnar. Þessi vinna skilaði félagini aðgerðarlistum sem auðvelda yfirstjórn félagsins að fylgja málum eftir og ná þeim árangri sem að er stefnt.

Eitt af þeim framtíðarmálum sem stjórnin hefur látið skoða eru áhrif af hugsanlegri inngöngu Íslands í Evrópusambandið á rekstur tollfrjálsra verslana í Flugstöð Leifs Eiríkssonar, þ.m.t. á rekstur dótturfélagsins Fríhafnarinnar ehf. Reynsla annarra þjóða sem



gengið hafa í Evrópusambandið á undanförnum árum sýnir að inngangan mun hafa mikil áhrif á viðskipti í flugstöðinni en samkvæmt reglum sambandsins eru verulegar skorður settar við fríhafnarverslun. Félagið réði Danann Alan Bork, sem er þaulreyndur ráðgjafi á sviði verslunarreksturs í flugstöðvum, til þess að kanna málið og hvaða leiðir væru færar til að verja verslunina í því umhverfi sem vænta má. Í skýrslu sem lögð var fyrir stjórn í október 2009 kemur fram að áhrif inngöngu í ESB, og þar með afnám tollfríjálsrar verslunar á Keflavíkurflugvelli í þeirri mynd sem hún er í dag, yrðu gríðarmikil á rekstur flugvallarins. Tekjur sem flugvöllurinn yrði þá af þyrftu annað hvort að koma með auknum álögum á farþega sem næmu 8,30 evrum pr. farþega eða með opinberu framlagi. Yrðu álögur á farþega eða aðra notendur flugvallarins auknar að þessu marki gæti það þytt að samkeppnishæfni Keflavíkurflugvallar minnkaði og áhugi flugsélaga að sama skapi með faekkun erlendra farþega til landsins sem þýddi minni gjaldeyristekjur fyrir þjóðarbúið.

Gert er ráð fyrir að Fríhöfnin og rekstraraðilar nái upp sölu með breyttum áherslum í vörvali, markaðssetningu og framsetningu vöru og verðlagningu til þess að halda áfram sem mestri sölu á flugvellinum.

Yrði þar stuðst við reynslu annarra Evrópuþjóða frá því er fríhafnarverslun var afnumin innan ESB.

Niðurstaðan er sú að ýmsar leiðir eru færar í þessa veru en fyrst og fremst þarf samninganefnd Íslands að hafa þessa hagsmuni landsmanna í huga í starfi sínu. Tillögur félagsins hafa verðið lagðar fyrir þessa aðila en þar er m.a. lagt til að reynt verði að ná sömu aðlögun og aðildarríkin fengu á sínum tíma eða til 6,5 ára. Fyrirsvarsmenn í stjórnkerfinu eru meðvitaðir um málið og munu ráðfæra sig við stjórnendur Keflavíkurflugvallar í málinu þegar þar að kemur.

Meginverkefni stjórnarinnar á síðari hluta ársins hefur verið að styrkja rekstur félagsins og búa í haginn fyrir framtíðina. Efnahagshrunið hefur lagt byrðar á félagið eins og annan rekstur í landinu. Tekjuöflunarhæfi félagsins er veikara, rekstrarkostnaður hár og afborganir og vextir af langtímalánum þungar. Fjárfestingargeta er áfram lítil og það mun draga dillk á eftir sér í nánustu framtíð ef ekki tekst að auka fjármagn til fjárfestinga og framkvæmda. Allt er petta áskorun á stjórn og stjórnendur flugvallarins.



ÁVARP STJÓRNARFORMANNS

Hrunið hefur einnig leyst úr læðingi jákvæða krafta. Samheldni starfsmanna hefur eflst og einbeiti við að finna leiðir til hagræðingar og að treysta rekstrargrundvöllinn með aðgerðum til tekjuöflunar er áberandi. Félagið hefur á að skipa mjög hæfum starfsmönnum sem hafa í áraraðir sinnt krefjandi verkefnum og veitt góða þjónustu. Peir hafa staðist vel þá miklu prófraun sem kreppan hefur lagt félaginu á herðar.

Þegar til lengri tíma er litið getur framtíð Keflavíkurflugvallar ekki talist annað en björt. Miklar endurbætur voru gerðar á flugstöðinni á undangengnum árum til þess að mæta þeiri síauknu flugumferð sem spáð var. Árið 2003 var ráðist í stækkun innritunar- og komusalar, skrifstofurými innréttáð á þriðju hæð, vöruhús Fríhafnarinnar reist undir tollfrjálsan varning og úrbætur gerðar á bílastæðum og tæknibúnaði. Árið 2005 hófst umbylting í skipulagi á jarðhæð og annarri hæð flugstöðvarinnar. Var önnur hæð öll tekin undir verslanir og þjónustu við farþega og verkinu lokið vorið 2007. Rekstraraðilum fjölgaði umtalsvert samhlíða stækkuninni, enda hefur verslunar- og þjónusturými riflega tvöfaldast eftir skipulagsbreytingar og stækkun norðurbyggingar flugstöðvarinnar. Þrátt fyrir tímabundið bakslag mun flugvöllurinn búa að þessum framkvæmdum þegar tekur að birta á ný sem verða grundvöllur nýrrar sóknar.

Keflavíkurflugvöllur er miðstöð alþjóðlegs milllandaflugs, búinn fullkomnum tækjum og þjónar öllum flugvélategundum. Þjónusta í flugstöðinni er

framúrskarandi að mati alþjóðasamtaka flugvallarreknda – Airports Council International – samkvæmt könnun sem samtökini gerðu meðal flugfarþega 2009 er Keflavíkurflugvöllur í fyrsta sæti flugvalla í Evrópu.

Flestir flugvellir í Evrópu búa við takmarkanir vegna ört vaxandi þéttbýlis. Keflavíkurflugvöllur liggur á mörkum tveggja heimsálfu og er með eitt stærsta landsvæði til uppbyggingar við alþjóðaflugvöll sem þekkist í Evrópu og styrka innviði í flugbrautum, nútímalega flugstöð og vel þjálfað starfsfólk.

Þegar allt þetta er tekið saman mun flugvöllurinn standa með pálmann í höndunum vonandi ekki í alltof langri framtíð.

Eins og fram kom í upphafi var í lok janúar 2010 stofnæð opinbert hlutafélag um sameinaðan rekstur opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar. Tilgangur hins nýja félags er að reka alla flugvelli landsins og sjá um uppbyggingu þeirra ásamt tilheyrandi flugstöðvum og mannvirkjum, reka og byggja upp flugleiðsögu- og flugumferðarþjónustu og annast rekstur starfsemi sem er í beinum tengslum við flugrekstur. Á stofnfundinum var kjörin sjö manna aðalstjórn og sjö til vara.

Aðalmenn eru:

Pórólfur Árnason, Arngrímur Jóhannsson, Rannveig Guðmundsdóttir, Arnbjörg Sveinsdóttir, Ásta Rut Jónasdóttir, Ragnar Óskarsson og Jón Norðfjörð.

Stjórn Keflavíkurflugvallar ohf. 2009



Jón
Gunnarsson



Ellert
Eiríksson



Rannveig
Guðmundsdóttir



Sigrún
Jónsdóttir



Bergur
Sigurðsson



Kristján L. Möller, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, flutti ávarp í lok stofnfundarins og sagði að stjórn hins nýja félags hefði með höndum umfangsmikið hlutverk strax á fyrsta degi. Hann kvaðst vænta þess að hún ætti gott samstarf við fjármálaráðherra og fjármálaráðuneytið svo og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og hans ráðuneyti. Hann sagði það verkefni samgönguráðherra að bera ábyrgð á faglegri stefnumótun félagsins í samvinnu við stjórnina. Óskaði hann að lokum hinu nýja félagi velfarnaðar.

Á stjórnarfundi að loknum stofnundi nýja félagsins skipti stjórnin með sér verkum og var Þórólfur Árnason kjörinn formaður. Í framhaldi voru haldnir hluthafafundir í Flugstoðum ohf. og Keflavíkurflugvelli ohf. og sömu aðilar og eru í stjórn nýja félagsins kjörnir í stjórn þeirra beggja til hagræðingar við sameiningu þeirra.

Á síðasta stjórnarfundi sem ég stýrði hjá Keflavíkurflugvelli ohf. lét ég bóka eftirfarandi:

„Sem fráfarandi stjórnarformaður vil ég nota tækifærið á þessum síðasta fundi númerandi stjórnar Keflavíkurflugvallar ohf. til að þakka stjórnarmönnum, forstjóra og öðrum stjórnendum fyrir afar góð störf frá stofnun félagsins.“

Fráfarandi stjórn fékk það verkefni að sameina Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar fyrir rúmu ári síðan og þó ekki sé liðinn lengri tími en raun ber vitni frá þeirri sameiningu þá hefur samhentri stjórn og hæfum stjórnendum tekist að móta og reka öflugt og heilstætt fyrirtæki, sem skilað hefur afar vel því hlutverki sem því var ætlað. Þetta hefur tekist þrátt fyrir erfiðar aðstæður í efnahagslífini og mikinn samdrátt í farþegafjölda til og frá landinu.

Keflavíkurflugvöllur hefur á að skipa frábæru liði sem mun eftirleiðis sem hingað til örugglega leggja sig fram við að tryggja góðan rekstur og fyrirmynadar þjónustu. Nú hefur nýtt fyrirtæki verið stofnað sem sameina á rekstur og eignir Keflavíkurflugvallar ohf. og Flugstoða

ohf. og óska ég nýrri stjórn alls hins besta í því verki sem framundan er. Reynolds og hæfni stjórnenda Keflavíkurflugvallar ohf. mun örugglega nýtast hinu nýja fyrirtæki vel og ég veit að þeir munu óhræddir takast á við þau verkefni sem eru framundan.

Það hefur verið skemmtileg reynsla að takast á við stjórnun Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar ohf. og síðan Keflavíkurflugvallar ohf., sérstaklega vegna þess góða samtarfs sem verið hefur í stjórninni og milli stjórnar og stjórnenda félagsins.

Ég vil þakka ykkur öllum og færi ykkur mínar bestu kveðjur,

Jón Gunnarsson

ÁRIÐ 2009 Í HNOTSKURN

Keflavíkurflugvöllur ohf. tók til starfa 2. janúar 2009. Með stofnun félagsins voru sameinaðar tvaer rekstrar-einingar ríkisins á Keflavíkurflugvelli, Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar og Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. Markmiðið með sameiningunni var að efla hagræðingu og skilvirkni í rekstri flugvallarins og flugstöðvarinnar og leggja grundvöll að nýrri starfsemi og þjónustu á sviði flugs og viðskipta.

Félagið annast rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar, flugleiðsögu-þjónustu, þjónustu við flugrekendur, rekstur verslana og fasteigna, hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis- og varnarmála og flugvernd. Þjónustusamningur við samgönguráðuneytið stendur undir ákveðnum þáttum í starfsemi flugvallarins. Fríhöfnin ehf. er dótturfélag og samanlagður starfsmannaföldi er um 350 hjá báðum félögunum.

Undirbúningur og yfirtaka á ofangreindum rekstrar-einingum var langfyrirferðamesta verkefni stjórnar félagsins og starfsmanna framan af árinu ásamt gerð stofnefnahagsreiknings og yfirfærslu eigna í tengslum við hann.

Félagið mætti miklum tekjusamdrætti í upphafi starfsemi sinnar sökum efnahagshruns og varð strax að grípa til snarpra aðgerða til þess að þjónusta við flugumferð héldist með óbreyttum hætti. Mikil vinna hófst strax hjá stjórnendum félagsins samhliða sameiningu rekstrareininga við að hagræða í rekstrinum svo mæta mætti þeim mikla samdrætti sem fyrirsjáanlegur var. Gert var ráð fyrir um 20% fækkun farþega árið 2009 sem hefði gríðarleg áhrif á reksturinn, einkum tekjuliðinn þar sem kostnaðarliðir eru að mestu leyti fastir hjá féluginu. Dregið var úr öllum framkvæmdum og meiriháttar viðhaldsverkefnum frestað. Samið var við kröfuhafa félagsins um frystingu lána sem gerði féluginu kleift að ráðast í viðhaldsverkefni á flugbrautum svo lengja mætti endingu þeirra um a.m.k. tvö ár. Einnig var farið í umtalsverða hagræðingu í starfsmannahaldi sem leiddu til um 10% sparnaðar á árinu og kom til viðbótar þeim sparnaði sem náðst hafði árið 2008. Segja verður að félagið hafi staðist með sóma þá miklu prófraun sem efnahagsvandinn hefur valdið starfseminni.

Sameining rekstrareininga krafðist gagngrarr endurskipulagningar á ýmsum þáttum sem m.a. grundvallast á þjóðréttarlegum skuldbindingum og



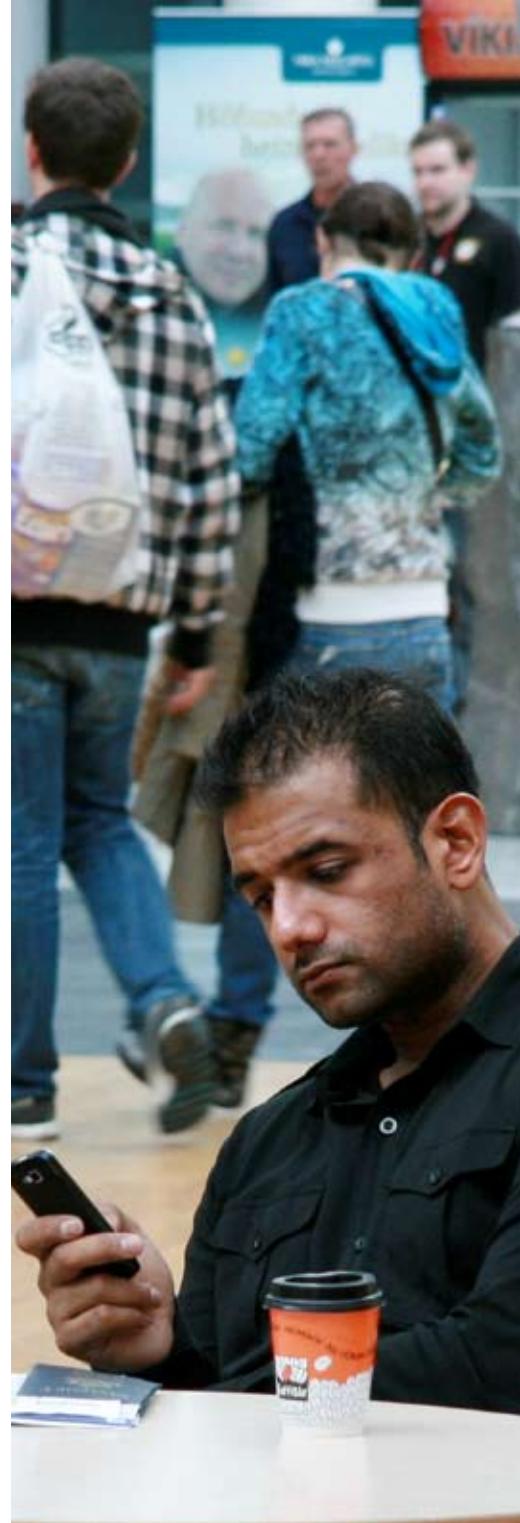


eru leyfis- og eftirlitsskyldir. Starfsmenn lögðu mikla vinnu í aðlögun að nýju umhverfi og sýndu fram á að alþjóðlegar kröfur væru uppfylltar samkvæmt flóknu og umfangsmiklu vottunarferli. Í kjölfarið veitti Flugmálastjórn Íslands félagini fullgilt starfsleyfi fyrir alþjóðaflugvöll og flugleiðsöguþjónustu frá og með 29. maí 2009 að telja.

Keflavíkurflugvöllur ohf. setti sér það markmið að flugvöllurinn væri ávallt í röð bestu flugvalla í Evrópu. Aðstaða og þjónusta við farþega hefur verið bætt mikið á undanförnum árum og þægindi aukin með umfangsmikilli stækkan og endurbótum flugstöðvarmannvirkja. Sá markverði árangur náðist á árinu að Keflavíkurflugvöllur var valinn allra besti flugvöllur í Evrópu í viðamikilli þjónustukönnun sem framkvæmd er á 140 helstu flugvöllum heims. Forsenda þess að ná slíkum árangri er að hlusta á viðskiptavininn og reyna að koma til móts við þarfir hans eins og kostur er. Keflavíkurflugvöllur hefur tekið þátt í könnuninni frá árinu 2004 og er þessi árangur sá besti frá upphafi. Niðurstaðan er því merkilegri að nýliðið ár var nokkuð erfitt ár í rekstri flugvallarins.

Árangri af starfsemi félagsins verður að öðru leyti best lýst með orðum Kristjáns L. Möllers samgönguráðherra er hann mælti fyrir frumvarpi til laga um sameiningu opinberu hlutafélaganna Keflavíkurflugvallar og Flugstoða á Alþingi 4. desember 2009:

„Þótt ekki sé löng reynsla komin á starfsemi Keflavíkurflugvallar ohf. tel ég að félagið hafi farið vel af stað. Það tók til starfa í þeirri dýpstu efnahagslægð sem gengið hefur yfir landið og afleiðingin varð m.a. sú að ferðamönnum hefur farið fækkandi og allur kostnaður aukist. Þessa raun hefur félagið staðist með mikilli prýði og ég vil nota þetta tækifæri og þakka bæði stjórnendum og starfsmönnum Keflavíkurflugvallar ohf. fyrir mikla og góða vinnu í þeim erfiðleikum sem yfir landið ganga núna. Ég vil einnig ítreka það, virðulegi forseti, að ég held að yfirfærsla Keflavíkurflugvallar til samgönguráðuneytisins hafi tekist afar vel og ég er afar þakkláttur öllum þeim fjölda starfsmanna sem tóku þátt í því verkefni.“



STARFSEMI ÁRSINS 2009



Björn Óli Hauksson forstjóri

REKSTUR OG AFKOMA

Árið 2009 markaðist af sameiningu á rekstri flugstöðvar og flugvallar ásamt áhrifum af efnahagshruni sem kom illa við tekjur félagsins sökum samdráttar í flugumferð og nærri 17% fækkun farþega. Félagið var stofnað 26. júní 2008 og eru samanburðartölur í ársreikningi sá stofnkostnaður sem félagið lagði í fyrsta hálfa árið en engin starfsemi var í félagini fyrr en 1. janúar 2009.

Rekstrartekjur samanstanda af notendagjöldum flugrekenda, þ.e. lendingargjaldi og flugverndargjaldi ásamt aðstöðugjaldi sem greitt er af flugafreiðsluaðilum. Félagið hefur gert þjónustusamning við samgönguráðuneytið sem greiðir fyrir rekstur flugleiðsöguþjónustu, hluta af flugvallarrekstri og öryggisleit á farþegum frá svonefndum þriðju löndum sem fylgja ekki flugverndarreglum Evrópusambandsins. Beinar tekjur af flugumferð námu 2.778 milljónum króna og viðskiptatekjur 5.948 milljónum. Stór hluti viðskiptatekna eru af verslunarrekstri í flugstöð en einnig er um að ræða tekjur af rekstrarleyfissamningum á flugstöðvarsverðinu. Prátt fyrir að fjöldi brottfara- og skiptifarþega hafi dregist saman um 15,2% milli ára hefur velta rekstraraðila á brottfarasvæði flugstöðvarinnar aðeins dregist saman

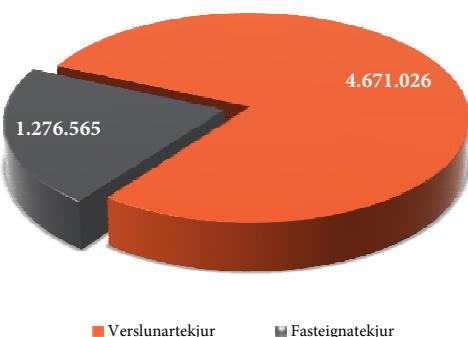
um 7% milli ára. Velta á komusvæði dróst aftur á móti saman í takt við farþegafjölda eða um rúmlega 15%.

Tekjur félagsins hafa dregist saman um 6,3% frá árinu 2008 þótt farþegafækkun hafi verið 16,7%.

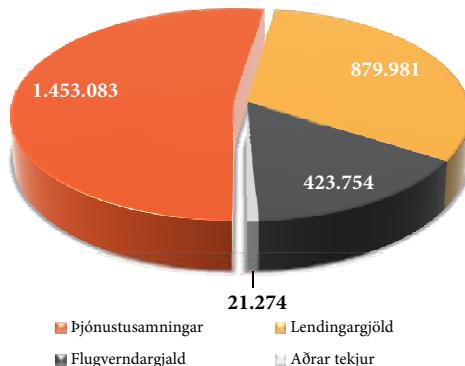
Rekstrartekjur Fríhafnarinnar drögust saman um tæplega 9% á árinu. Íslendingar hafa ávallt verið tryggstu viðskiptavinir Fríhafnarinnar og staðið undir um 90% af veltu hennar undafarin ár. Strax við efnahagshrunið haustið 2008 var ljóst að utanlandsferðum Íslendinga myndi fækka verulega árið 2009 og var spáð að fækkunin gæti orðið allt að 40%. Stjórnendur Fríhafnarinnar brugðust við með öflugum markaðsaðgerðum. Áhersla var lögð á að ná betur til erlendra flugfarþega. Prátt fyrir að 1,7% fækkun yrði í fjölda erlendra ferðamanna tókst að fá mun fleiri þeirra inn í verslanir félagsins en fyrr. Þannig fékkst um 96% aukning í veltu af sölu til útlendinga og um 70% aukning miðað við fjölda viðskipta.

Rekstrargjöld félagsins án afskriftar- og fjármagnsliða námu 6.377 milljónum króna. Þar af er kostnaðarverð seldra vara 2.365 milljónir sem er 50,63% af vörusölu félagsins. Launakostnaður var 2.867 milljónir, eða um 33% af heildatekjum, en meðalstöðugildi ársins voru 364. Starfsmenn voru 377 í upphafi árs en 353 í árlok. Annar rekstrarkostnaður nam 970 milljónum króna og skrifstofu- og stjórnunarkostnaður 175 milljónum á árinu. Aðhald og kostnaðarvitund hefur

Viðskiptatekjur í þúsundum króna



Flugtengdar tekjur í þúsundum króna





einkennt rekstur félagsins og hefur tekist að lækka rekstrarkostnað um 10% frá því sem áætlað var. Samanburðartölur frá fyrri árum eru ekki marktækar vegna þess að rekstrarfyrirkomulag er mjög breytt og ýmis kostnaður er að koma fram sem áður var t.d. greiddur af varnarliðinu. Einnig tók félagið við rekstri 13 bygginda sem samtals eru um 29 þúsund fermetrar að flatarmáli og skila ekki tekjum í sama hlutfalli.

Hagnaður fyrir afskriftir og fjármagnsliði nam um 2.349 milljónum króna og er framlegðarhlutfall rekstrar því um 27%. Afskriftir námu um 971 milljónum króna. Þar af eru afskriftir óefnislegra eigna, þ.e. afnotaréttur félagsins af flugbrautarmannvirkjum og búnaði á mannvirkjaskrá NATO samkvæmt samningi við Varnarmálastofnun Íslands til 30 ára, 206 milljónir. Helstu eignir félagsins eru Flugstöð Leifs Eiríkssonar og fasteignir við Háaleitisflughlað en afskriftir fasteigna eru alls 386 milljónir. Bókfært verð flughlaða og bifreiðastæða var um 3.081 milljónir króna í árslok en afskriftir vegna þessara eigna voru um 259 milljónir. Rekstrarhagnaður fyrir skatta er 1.378 miljónir króna, eða um 16% af heildartekjum samstæðunnar.

Fjármagnsliðir eru neikvæðir um 1.948 milljónir króna. Þar af eru vaxtatekjur 108 milljónir en vaxtagjöld af langtímalánum eru 777 milljónir króna en meðalvextir nýverandi láanasafns félagsins eru rúmlega 3%. Dregið hefur úr flökti krónunnar, einkum á síðari hluta ársins 2009, en alls nam veiking hennar

Rekstrarkostnaður í þúsundum króna



7,6% á árinu og nam gengistap félagsins um 1.260 milljónum króna. Tap fyrir skatta var 570 milljónir króna. Ekki kemur til greiðslu tekjuskatts á árinu 2010 þar sem skattstofn félagsins er neikvæður og er tekjuskattur að fjárhæð 231 milljón króna tekjfærður í ársreikningi. Heildarafkoma félagsins er því neikvæð um 340 milljónir króna árið 2009.

Veltufé frá rekstri, án vaxta og skatta, er 2.462 milljónir króna, breyting á rekstrartengdum eignum og skuldum er jákvæð um 79 milljónir, innborgaðir vextir 127 milljónir og greiddir vextir og skattar 954 milljónir króna. Handbært fé frá rekstri nemur 1.714 milljónum og fjárfestingahreyfingar ársins eru samtals um 355 milljónir króna. Helstu fjárfestingar á árinu 2009 voru kaup á tveimur sameykjum til flugbrautahreinsunar og framkvæmdir við lagfæringu á malbiki á flugbrautum. Eru þær framkvæmdir skráðar sem langtímakostnaður vegna viðhalds flugbrauta sem eru eins og áður segir á mannvirkjaskrá NATO og því ekki eiginleg eign félagsins. Umrætt viðhald lengir notkun brautanna um a.m.k þrjú ár en að þeim tíma liðnum þarf að leggja nýtt slitlag á þær. Fjármögnumunarhreyfingar voru 1.063 milljónir króna, þar af afborganir langtímalána 991 milljón. Handbært fé í stofnefnahagi félagsins var 767 milljónir króna og var handbært fé í árslok 341 milljón krónum hærra en í ársbyrjun. Má m.a. rekja það til mikils aðhalds í rekstri, frestun á framkvæmdum og breyttum lánasamningum félagsins en samið var við stærsta kröfuhafa félagsins um frestun á hluta afborgana seinni hluta ársins 2009 og fyrri hluta 2010.

Heildareignir Keflavíkurflugvallar ohf. í árslok 2009 eru bókfærðar á 28.802 milljónir króna. Þar af eru fastafjármunir 26.584 milljónir króna. Nettó skuldir félagsins, þ.e. skuldir að frádregnum veltufjármunum, nema um 20.650 milljónum króna. Eigið fé hefur dregist saman um 448 milljónir króna frá stofnun félagsins. Eiginfjárlutfall í árslok var 20,6%, en var 22% við stofnun. Innra virði hlutafjár félagsins var 1,48 í árslok 2009.

STARFSEMI ÁRSINS 2009

UMFERÐ UM KEFLAVÍKURFLUGVÖLL

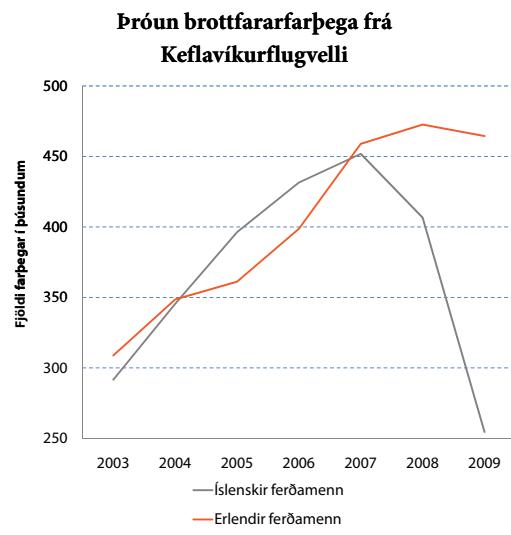
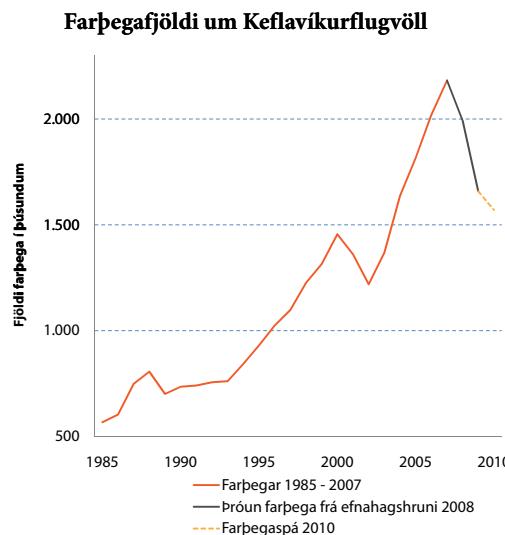
Sé horft til þess að Íslendingar eru aðeins um 300 þúsund talsins þá verður að teljast undravert að farþegar á Keflavíkurflugvelli geti valið um allt að 24 erlenda áfangastaði á einum og sama deginum þegar mest framboð er á flugi yfir sumarmánuðina. Stefna Keflavíkurflugvallar hefur verið sú að auka umferð um flugvöllinn með betri dreifingu og nýta þannig betur flugvallarmannvirki og rekstrareiningar félagsins. Umferð um Keflavíkurflugvöll hefur farið minnkandi í kjölfar bankahrunsins árið 2008 en vonast er til að breyting verði til batnaðar á árinu 2011.

Fulltrúar Keflavíkurflugvallar sækja árlegar ferðaráðstefnur Routes Europe og Routes World þar sem fulltrúar flugvalla og flugfélaga leiða saman hesta sína og ræða möguleika á nýjum flugleiðum eða auknu framboði á þeim flugleiðum sem fyrir eru. Talsverður áhugi er hjá flugfélögum sem rætt hefur verið við áð kanna Ísland sem mögulegan áfangastað. Auk samstarfs með flugfélögum sem þegar eru með starfsemi á Keflavíkurflugvelli hefur félagið lagt áherslu á möguleika á flugleiðum til Skandinavíu og mið-Evrópu auk nýrra áfangastaða í Austur-Evrópu.

Mikil og hörð samkeppni er meðal flugvalla í Evrópu sem keppast við að bjóða flugfélögum lakkun eða

niðurfellingu á gjöldum til að laða að aukna umferð. Flestir flugvellir hafa farið þá leið að bjóða hvatakerfi (e. Incentive Program) eða stuðning í upphafi (e. start-up aid) sem felur í sér 2-3 ára verkefni með flugfélögum sem hefja flug til nýrra áfangastaða að uppfylltum ákveðnum skilmálum um heimshluta, flugtíma, tíðni o.fl. Skilmálnir eru í samræmi við stefnu flugvallar og samstarfsaðila um markaði sem leggja skuli áherslu á. Slík verkefni einskorðast ekki við ný flugfélög og ná einnig til þeirra sem þegar eru með starfsemi á viðkomandi flugvelli. Einnig eru dæmi um að flugvellir bjóði bónuskerfi í tengslum við aukinn farþegafjölda. Slíkt kerfi er ekki til hjá Keflavíkurflugvelli en hafinn er undirbúningur af mögulegi útfærslu sliks kerfis. Nú þegar hefur verið rætt við forráðamenn flugvalla sem bjóða hvatakerfi um reynslu þeirra og árangur.

Nokkrir nýir áfangastaðir í farþegaflugi bættust við á árinu. Icelandair hóf flug fjórum sinnum í viku allt árið til Seattle. Með því opnuðust miklir möguleikar á tengiflugi samdægurs frá Keflavíkurflugvelli til áfangastaða á borð við Las Vegas, Los Angeles og San Francisco en Icelandair er í samstarfi við Alaska Airlines sem er stærsta flugfélag í Seattle. Annar nýr áfangastaður hjá Icelandair sumarið 2009 var Stavanger í Noregi með viðkomu í Bergen tvívar í viku. Iceland Express hóf að fljúga vikulega til Birmingham og Milanó yfir sumarmánuðina. SAS hélt uppi flugi til Oslo allt árið.





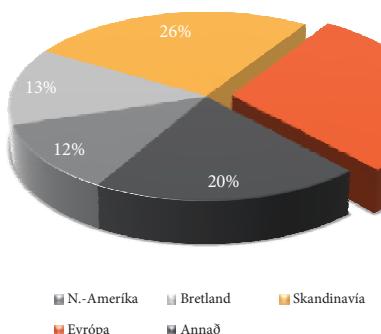
Önnur flugfélög sem voru með áætlunarflug í summaráetlun voru Air Berlin, Germanwings og Lufthansa til Dusseldorf, Hamborgar, Frankfurt Hahn, Munchen, Kölnar og Stuttgart.

Farþegum um Keflavíkurflugvöll fjöldaði jafnt og þétt frá árinu 2003 til ársins 2007. Það ár var metár með 2.182.000 farþega. Farþegaföldi dróst saman um 17% árið 2009 og fór niður í 1.658 þúsund. Brottfarar- og komufarþegum fækkaði um 19% milli ára úr 1.746 þúsund í 1.421 þúsund, eða sem nemur 325 þúsund farþegum. Skiptifarþegum fækkaði um rúm 3%, úr 246 þúsund í 238 þúsund. Hlutfall skiptifarþega sem hlutfall af heildarfölda farþega jókst frá fyrra ári úr 12% árið 2008 í 14% 2009.

Í farþegaspá fyrir árið 2010 er gert ráð fyrir að heildarföldi dragist saman um rúm 5% úr 1.658 þúsund í 1.570 þúsund, eða sem nemur 88 þúsund farþegum.

Hlutfall Íslendinga í heildarfölda brottfararförþega á árunum 2003 til 2007 hefur að jafnaði verið um 50%. Árið 2008 fór hlutfallið í 48% og árið 2009 var hlutfallið komið niður í 35%. Samkvæmt talningu Ferðamálastofu fækkaði íslenskum brottfararförþegum um 152 þúsund milli ára, úr 407 þúsund 2008 í 255 þúsund árið 2009.

Skipting erlendra ferðamanna eftir svæðum



Heimild: Ferðamálastofa

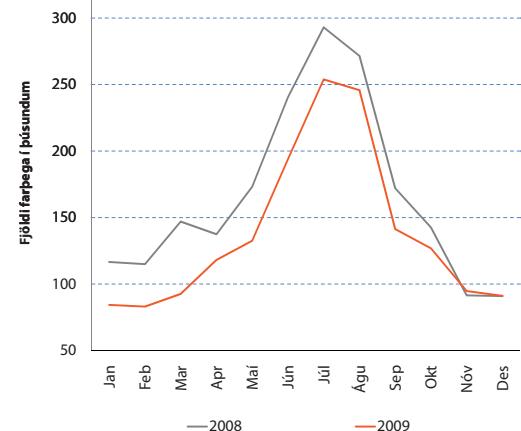
Erlendum ferðamönnum fækkaði lítillega milli ára eða um 1,5%, úr 473 þúsund í 466. Flestir erlendir ferðamenn komu frá Bretlandi, rúmlega 15%. Mest fækkuð varð á pólskum og breskum ferðamönnum milli ára en mest fylgjun frá Spáni.

Sumarið er háannatími í flugumferð á Keflavíkurflugvelli. Flestir farþegar fóru um flugvöllinn á þriðja fjórðungi ársins, eða 40%. Fæstir fóru um völlið á fjórða ársfjórðungi.

Þrí álagstoppar eru jafnan á flugvellinum á sólarhring. Meirihluti farþega fer um flugvöllinn snemma að morgni, frá hádegi og fram til klukkan 17:00 og síðan á tveggja stunda bili um miðnætti. Um 76% farþega fara um flugvöllinn á milli kl. 06:00 og 17:00.

Gjaldbærar lendingar drögust saman um 18% árið 2009 miðað við fyrra ár. Fækkuðin nam 2.282 lendingum, úr 12.389 í 10.107. Stærstur hluti var í farþegaflugi eða 7.424. Þar af var hlutur lendinga í reglubundnu áætlunarflugi rúmlega 6.000 og í leiguflugi 1.065. Lendingar í vöruflugi voru alls 889. Þá voru lendingar í sjúkraflugi alls 52 á árinu eða ein á viku að meðaltali.

Dreifing farþega um Keflavíkuflugvöll eftir mánuðum



STARFSEMI ÁRSINS 2009

VIÐSKIPTATENGSL OG MARKAÐSMÁL

Stefna Keflavíkurflugvallar árið 2009 var að ná því að vera meðal bestu flugvalla í Evrópu. Að mati þátttakenda í viðamikilli þjónustukönnun Airport Council International (ACI) sem framkvæmd er á 140 helstu flugvöllum heims, þar af 48 í Evrópu, er Keflavíkurflugvöllur sá allra besti í Evrópu. Forsenda þess að ná slíkum árangri er að hlusta á viðskiptavininn og reyna að koma til móts við þarfir hans eins og kostur er. Keflavíkurflugvöllur hefur tekið þátt í könnuninni frá árinu 2004 og er þessi árangur sá besti frá upphafi. Fyrsta árið náði flugvöllurinn að vera í 3. sæti í flokki flugvalla með undir 5 milljónir farþega. Þeir þjónustuþættir sem Keflavíkurflugvöllur kemur jafnan mjög vel út í eru heildaránaðgja farþega, kurteisi og hjálpssemi starfsfólks, auðvelt tengiflug, notalegt andrúmsloft og hreinlæti. Einnig virðast farþegar mjög ánægðir með skjóta afgreiðslu farangurs, gott aðgengi að farangurskerrum, bankaþjónustu og veitingastaði sem í boði eru. Flugvellir sem raða sér næst í flokki evrópskra flugvalla eru Zurich í Sviss, Porto í Portúgal og Möltuflugvöllur.

Farþegaaðstaða hefur breyst mikið frá árinu 2003 þegar fyrstu stóru framkvæmdirnar hófust með stækkuinn ritunar- og komusala á fyrstu hæð flugstöðvarinnar. Árið 2005 voru hafnar miklar framkvæmdir við stækkun biðsvæðis farþega á annarri hæð. Að framkvæmdum loknum árið 2007 gjörbreyttist öll aðstaða fyrir farþega. Biðsvæðið stækkaði úr 3.800 fermetrum í 8.100 fermetra og úrvval í verslun og veitingum jókst verulega.

Í lok ársins var ein stór Fríhafnarverslun á biðsvæði á annarri hæð, tvær minni verslanir í suðurbyggingu auk komuverslunar á fyrstu hæð flugstöðvarinnar. Auk þeirra eru 10 sérverslanir með tískufatnað, skartgripi, gleraugu, útvistarvörur, minjagripi, snyrtivörur, bækur og tímarit, raftæki, hönnunarvörur og matvörur. Tveir veitingastaðir, kaffihús og bar eru einnig á biðsvæðinu auk tveggja kaffihúsa í suðurbyggingu. Auk þessarar þjónustu býðst farþegum bankaþjónusta og endurgreiðsla virðisaukaskatts. Á fyrstu





hæð flugstöðvarinnar geta viðskiptavinir notið veitinga á kaffihúsi eða í lítilli matvörumerlusun og leitað upplýsinga hjá starfsmönnum Upplýsingamiðstöðvar ferðamála. Auk þess hafa Kynnisferðir og þrjár bíla-leigur aðstöðu í komusal á fyrstu hæð ásamt rekstrar-aðila bifreiðastæða flugvallarins og annarra aðila í bílastæðatengdri þjónustu.

Við stofnun Keflavíkurflugvallar ohf. fékk félagið fasteignir og lóðir við Háaleitisflughlað til eignar sem stofnhlutafé. Um er að ræða sautján byggingar, frá 50 fermetra geymsluhúsnæði til 17 þúsund fermetra flugskýlis samtals 33.000 fermetrar, sem standa á hluta af framtíðaruppbýggingarsvæði flugvallarins. Unnið hefur verið að undirbúnungi að útleigu á umræddum fasteignum en eftirspurn er ekki mikil sem stendur. Ráðinn var sérstakur starfsmaður á viðskiptasvið til þess að undirbúa útleigu á byggingum félagsins.

Viðskiptatekjur, sem samanstanda af leigutekjum verslana og annarra þjónustufyrirtækja, geymslu- og skrifstofuhúsnæðis, bílastæða og fasteigna við Háaleitisflughlað, námu 39% af heildartekjum félagsins. 17% samdráttur varð í viðskiptatekjum á árinu í takt við fækkun flugfarþega.

GJALDSKRÁRGERÐ

Félagið hóf gerð nýrrar gjaldskrár fyrir Keflavíkurflugvöll um mitt ár 2009 í samræmi við leiðbeiningar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO policies on Charges for Airports and Air Navigations Services, Doc 9082), tilskipun Evrópusambandsins (EU Council Directive on Airport Charges nr. 2009/12/EC) og fyrirmæli 71. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 m.s.br. um gjaldtöku sem miðast við að gjaldtaka skuli standa undir rekstri flugvallar og flugleiðsögu. Ær þetta í fyrsta sinn sem gjaldskrá Keflavíkurflugvallar er unnin með þessum hætti en áður hafði hluti gjaldskrár verið bundinn í lög um loftferðir.

Samgöngaráðherra samþykkir nýja gjaldskrá að loknu formlegu samráðsferli með flugvallarnotendum. Samráðsfundur var haldinn með notendum í desember þar sem málið var til kynningar. Gafst notendum kostur á að gera athugasemdir við tillögur félagsins um breytta gjaldskrá sem ráðherra samþykkti með nokkrum breytingum í lok mars 2010.





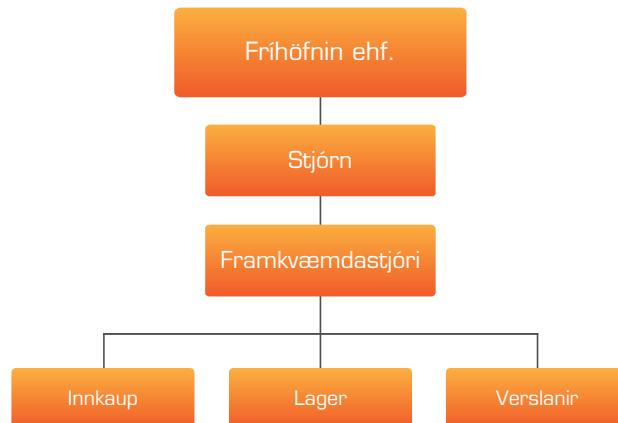
Framkvæmdaráð Fríhafnarinnar ehf.

Kristinn Bjarnason, lagerstjóri

Rúnar Bragi Guðlaugsson, innkaupastjóri

Hlynur Sigurðsson, framkvæmdastjóri

Páll Ingi Magnússon, verslunarstjóri





Framkvæmdaráð Keflavíkurflugvallar ohf.

Sigurður Ólafsson, starfsmannastjóri

Tómas Björn Ólafsson, öryggis- og gæðastjóri

Friðþór Eydal, varnarmála- og upplýsingafulltrúi

Valur Ketilsson, fjármálastjóri

Björn Óli Hauksson, forstjóri

Elín Árnadóttir, framkvæmdastjóri fjármálasviðs

Stefán Thordersen, framkvæmdastjóri flugverndarsviðs

Stefán Jónsson, verkefnastjóri á skrifstofu forstjóra

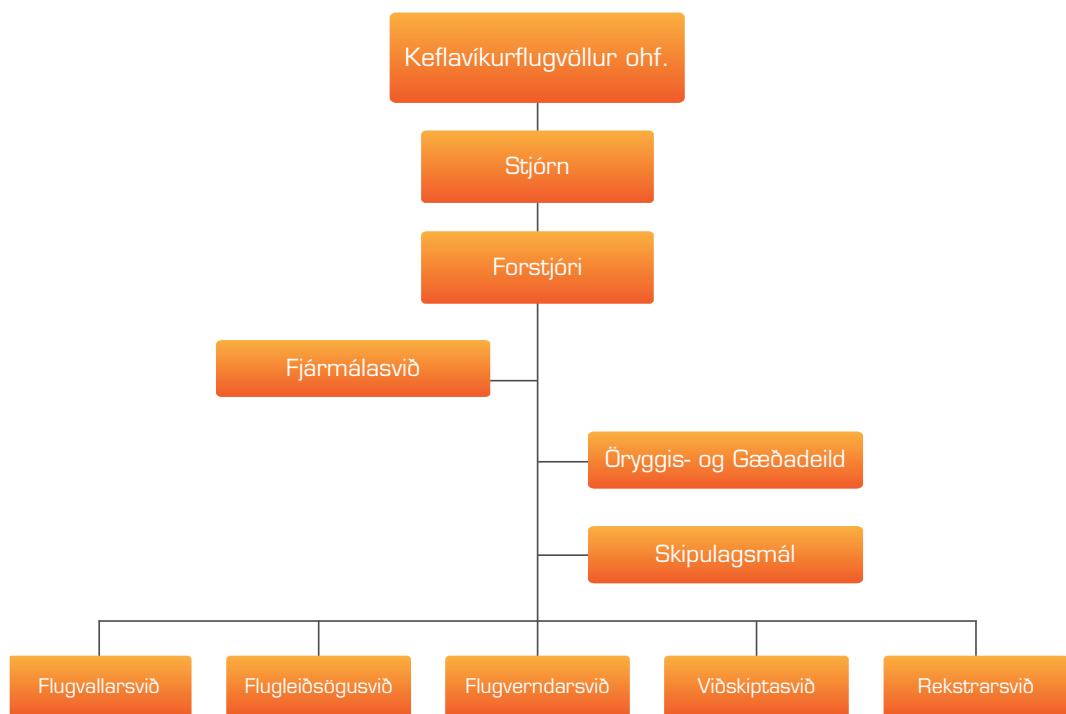
Ómar Ingvarsson, framkvæmdastjóri rekstrarsviðs

Eiríkur Ómar Sveinsson, framkvæmdastjóri flugvallarsviðs

Haraldur Ólafsson, framkvæmdastjóri flugleiðsögusviðs

Hlynur Sigurðsson, framkvæmdastjóri Fríhafnarinnar

Guðný María Jóhannisdóttir, framkvæmdastjóri viðskiptasviðs



STARFSEMI ÁRSINS 2009

FJÁRMÁLASVIÐ

Fjármálasvið annast öll fjármál félagsins, starfsmannamál og skrifstofustjórnun ásamt viðhaldi og rekstri upplýsingakerfa og hugbúnaðar ásamt eftirliti með innkaupum og samningum. Útgáfa aðgangsskírteina færðist til fjármálasviðs á vormánuðum í hagræðingarskyni. Miklar breytingar urðu á umsvifum fjármálasviðs, m.a. með færslu á launavinnslu fyrrum starfsmanna Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar og lögreglustjóraembættisins á Suðurnesjum frá Launaskrifstofu ríkisins auk þess sem umsjón og gerð kjarasamninga færðist til félagsins, alls tæplega 400 starfsmanna í 11 stéttarfélögum. Starfsmannastjóri var ráðinn í marsmánuði til að hafa yfirumsjón með starfsmannaþjónustu félagsins sem hefur 6 starfsmenn og annast auk þess útgáfu aðgangsskírteina. Samræming á bókhaldi, verklagi við bókun og upplýsingagjöf, samþykktarkerfum og innkaupareglum var mjög umfangsmikið verkefni á árinu og var unnið að öllu leyti af starfsmönnum félagsins. Yfirgripsmikið starf var einnig unnið við samræmingu á upplýsingakerfum félagsins, símakerfi og netkerfum, og gerð glæsilegrar vefsíðu og innri vefs fyrir starfsmenn.

Rekstraráætlun félagsins var sett upp með það að leiðarljósi að uppfylla upplýsingagjöf í tengslum við gerð gjaldskrár sem unnið var að á árinu 2009. Virkt eftirlit er með fjárhagi einstakra sviða, stöðugur samanburður við rekstraráætlun og náin samvinna með framkvæmdastjórum. Fjármálasvið annast einnig öll fjármál, bókhald og starfsmannahald fyrir Fríhöfnina samkvæmt þjónustusamningi félaganna.

Starfsmenn fjármálasviðs eru 20 í 18 stöðugildum.

FLUGVALLARSVIÐ

Flugvallarsvið annast rekstur Keflavíkurflugvallar í samræmi við lög um loftferðir og viðauka nr. 14 við samþykkt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 14). Starfsemin felur í sér viðhald á athafnsvæðum loftfara, slökkvi- og björgunarþjónustu, hreinsun, hálkuvarnir og rekstur ljósabúnaðar á öllu athafnasvæði loftfara, radióviðgerðir, símaþjónustu, mengunarvarnir og umhverfisstjórnun, fuglafælingu,

Flugstöðin á Keflavíkurflugvelli er búin til þess að afgreiða 3,5 milljónir farþega á ári miðað við jafna dreifingu umferðar en álagstímar við núverandi aðstæður eru einungis tvær klukkustundir að morgni og aftur síðdegis. Heildarflatarmál flugstöðvarinnar er 56.000 fermetrar og þar er glæsilegt verslunar- og þjónustusvæði. Til samanburðar er húsrými í nýrri turnbyggingu við Smártorg í Kópavogi um 30.000 fermetrar.

hlaðstjórn og stæðisúthlutun, viðhald véknúinna tækja og innkaup. Auk þess annast flugvallarsvið uppfærslu lögboðinna gagna um flugvöllinn vegna flughandbókar.

Arið 2009 var farsælt og annasamt á flugvallarsviði. Ráðist var í umfangsmiklar skipulagsbreytingar og markvisst átak gert til sparnaðar í rekstri með samnýtingu starfsmanna, bættu verklagi og fækkuun tækja.

Slökkvi- og björgunarþjónusta færðist til flugvallarsviðs í upphafi ársins og var strax hafinn undirbúningur að endurskipulagningu starfseminnar, m.a. með viðræðum við sveitarfélög um hugsanlega yfirtöku þeirra á lögbundnum brunavörnum í byggingum á flugvallarsvæðinu

Vissir þú að frá því að flugvél lendir á Keflavíkurflugvelli líða í mörgum tilfellum ekki nema 45 mínútur þar til hún er aftur komin út á flugbraut fulllestuð og tilbúin til brottfarar á næsta áfangastað.

Starfmaður við hlaðstjórn og stæðisúthlutun var í upphafi árs fluttur frá flugleiðsögusviði til flugvallarsviðs. Einnig var starfsemi umhverfisþjónustu og mengunarvarna færð til vélalag og tækjareksturs og sjálfstæð rekstrareining þeirra þáttu lögð niður.



Ráðist var í gerð flugvallarhandbókar og rekstrarhandbóka og var það umsvifamikið verkefni sem lagði grunninn að starfsleyfi til flugvallarreksturs sem Flugmálastjórn Íslands veitti félaginu. Unnið var jafnhliða að úrlausnum á frávikum við rekstrarstaðal sem komið höfðu fram við skoðanir Flugmálastjórnar.

OPSCOM rekstrarstjórnunarkerfi flugvallarins var komið í fulla notkun á árinu og er kerfið ný fullgildur þáttur í daglegum rekstri og eftirlitskerfi flugvallarins.

Kaup á nýjum snjóruðningstækjum sem leiða munu til umtalsverðs sparnaðar og rekstraröryggis voru undirbúin í samvinnu við Flugstöðir ohf. og Ríkiskaup. Tvö öflug sameyki til flugvallarhreinsunar voru afhent í árslok, en gert er ráð fyrir að alls verði sjö slík tæki keypt á næstu árum til þess að leysa af hólmi gömul tæki sem leigð eru af Bandaríkjaflota.

Stórátak var gert í viðhaldi og varðveislu slitlags á flugbrautum sem áætlað er að fresti endurnýjun um a.m.k. þrjú ár frá því sem annars hefði orðið. Burðarþolsprófanir á akstursbraut flugvélá sem dæmd hafði verið óhæf fyrir stórar flugvélar leiddi í ljós að nota mætti hana áfram a.m.k. næstu þrjú árin.

Samið var við Rafal ehf. um eftirlit og viðhald á háspennuvirki flugbrautaljósakerfis og viðhald öryggishliða, neyðarrrafstöðva o.fl. ásamt því að öll rafvirkjavínna utan FLE færðist frá rekstrarsviði til flugvallarsviðs. Samtímis var sett upp rafeindaverkstæði í kjallara flugstöðvarinnar og annað fært um set vegna færslu og sameiningar starfsstöðva við Háaleitisflughlað en allri starfsemi var hætt í byggingum nr. 793, 835 og austurhluta 633.

Góður árangur varð af fuglafælingu frá flugbrautum eins og undanfarin ár og varð enginn skaði á loftförum af völdum fugla á árinu.

Markvisst áatak var gert í sparnaði með samnýtingu starfsmanna, bættu verklagi og fækkun tækja. Ein bifreið og níu snjóruðningstæki sem leigð voru af

Flugvallarsvæðið nær yfir um 25 ferkilómetra lands

Tvær flugbrautir

02/20, 3054x60m

11/29, 3065x60m

Um 50.000 hreyfingar loftfara á ári (movements)

5.000 vegna millilendinga

Aðrar í áætlunar- og leiguflugi

Flugvélastæði við Flugstöð Leifs Eiríkssonar

14, þar af 3 án tengingar við landgöngubrú

4 á frakthlaði

Flugvélastæði á Háaleitisflughlaði

38, mismörög í notkun eftir árstíðum

Bandaríkjaflota voru tekin úr umferð og afhent Varnarmálastofnun.

Varnartengd verkefni fyrir Varnarmálastofnun Íslands voru allumfangsmikil og fólu m.a. í sér endurnýjun, viðhald og rekstur þotugilda á flugbrautum, slökkvi- og björgunarþjónustu fyrir herflugvélar í loftrýmismæsluverkefnum ásamt hreinsun flughlaða.

Starfsmönnum flugvallarsviðs fækkaði úr 111 í 104 á árinu.

STARFSEMI ÁRSINS 2009

FLUGLEIÐSÖGUSVIÐ

Flugleiðsögusvið annast flugumferðar-, fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónustu. Starfsemi sviðsins var endurskipulögð á árinu og lokið við gerð ítarlegrar rekstrarhandbókar sem er skilyrði starfsleyfis. Flugmálastjórn Íslands gaf í kjölfarið út starfsleyfi fyrir flugleiðsögupjónustu félagsins.

Heildarfjöldi flugumferðarhreyfinga á Keflavíkurflugvelli á árinu var 44.723 en var 43.016 árið 2008. Fjölgun hreyfinga skýrist aðallega af aukinni starfsemi flugskóla Keilis. Heildarfjöldi flughreyfinga á árunum 2008 og 2009 var um þriðjungi undir meðaltali síðastliðinna 30 ára.

Í árslok 2008 var undirritaður samningur við Flugkerfi um kaup á nýju flugstjórarkerfi (TAS) og búnaði fyrir aðflugsstjórn. Unnið hefur verið að þróun og undirbúningi fyrir gangsetningu kerfisins en afhending hefur dregist nokkuð frá upphaflegri áætlun en verkinu lýkur á árinu 2010 samkvæmt áætlun.

Ráðist var í breytingar á húsrými á annarri hæð í flugturni fyrir aðflugsstjórn og verkefnavinnu í tengslum við fyrirhugaða endurnýjun á tækjabúnaði fyrir flugumferðarþjónustuna. Einnig var unnið að breytingum á húsrými tæknipjónustu á fyrstu hæð.

Unnið var að undirbúningi fyrir vottun flugleiðsögupjónustunnar samkvæmt ISO-staðli. Ráðgjafi var fenginn til að aðstoða við undirbúninginn og er stefnt að því að ISO vottun fáist í mars 2010. Tæknipjónusta flugleiðsögusviðs hafði aðsetur í byggingu 793 en ákveðið var að flytja þessa starfsemi í flugturninn. Breytingar voru gerðar á húsrými í tengslum við flutninginn sem var að mestu lokið í árslok.

Starfsmenn flugleiðsögusviðs voru 36 í árslok auk þriggja nema í flugumferðarstjórn.

REKSTRARSVIÐ

Rekstrarsvið annast rekstur Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og annarra fasteigna í eigu félagsins en þær eru flestar staðsettar við Háaleitisflughlað á austanverðu flugvallarsvæðinu. Heildarflatarmál fasteigna í eigu og umsjá félagsins er um 94 þúsund fermetrar, þar af er flugstöðin ein um 56 þúsund fermetrar.

Reksturinn einkenndist af miklu aðhaldi og sparnaði í fjárfestingum og meiriháttar viðhaldsverkefnum. Fjárfestingaráætlun ársins nam um 83 milljónum króna en einungis var fjárfest fyrir rúmlega 20 milljónir. Hæst bar endurnýjun hússtjórarkerfis í suðurbyggingu flugstöðvarinnar og tenging þess við hússtjórarkerfi norðurbyggingar flugstöðvarinnar. Stærsta viðhaldsverkefni sem ráðist var í var slípun og lökkun á parketgólfí í suðurbyggingu. Verkið hófst s.l. vor en hlé var gert um háannatíma sumarsins og hafist handa aftur í september. Verkinu var að mestu lokið fyrir áramót. Samningar við þjónustuaðila og birgja sem starfa fyrir félagið voru endurnýjaðir í sparnaðar- og hagræðingarskyni.

Samkvæmt stefnu félagsins var unnið að sameiningu allra starfssviða í flugstöðvarbyggingunni. Fjármálasvið og starfsmannahald var sameinað austanmegin á þriðju hæð þar sem áður voru skrifstofur Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar. Skrifstofur forstjóra, rekstrar-, viðskipta- og flugvallarsviðs voru sameinaðar á vestanverðri þriðju hæð þar sem áður voru skrifstofur FLE, ásamt skrifstofu Fríhafnarinnar. Skipulagsdeild félagsins var einnig flutt á sömu hæð.

Keflavíkurflugvöllur skarar framur í heildaránægju farþega, kurteisi og hjálpssemi starfsfólks, auðveldu tengiflugi, notalegu umhverfi og hreinlæti. Farþegar eru einnig mjög ánægðir með skjóta afgreiðslu farangurs, aðgengi að farangurskerrum, banka-þjónustu og veitingastaði í flugstöðinni.



Með stofnun Keflavíkurflugvallar ohf. var stefnt að hagræðingu og skilvirkni í rekstri flugvellarins og flugstöðvarinnar og lagður grundvöllur að nýrri starfsemi og þjónustu á sviði flugs og viðskipta.

Breytingar þessar kröfðust litilsháttar færslu og lagfæringa á herbergjaskipan en óhætt er að segja að þær hafi tekist vel og að vel fari um starfsmenn.

Notkun sjálfsafgreiðsluvéla fyrir farþega í innritunarsal hefur aukist jafnt og þétt. Þrátt fyrir 17% fækku farþega á milli áranna 2008 og 2009 jókst notkun þeirra úr 25% árið 2008 í 29% árið 2009 miðað við innritaða farþega.

Með setningu reglugerðar um þjónustu við fatlaða og hreyfihamlaða flugfarþega árið 2008 færðist ábyrgð á þjónustunni til flugvallarrekenda. Frá miðju ári 2008 og allt árið 2009 hefur sá háttur verið hafður að tveir afgreiðslaðilar sinna þessari þjónustu samkvæmt samningi.

Starfsmönnum rekstrarsviðs fækkaði úr 18 í 15 á árinu.

SKIPULAGSMÁL

Skipulagsskrifstofa annast undirbúning umfangsmikilla breytinga á gildandi aðalskipulagi fyrir Keflavíkurflugvöll og aðlögun þess að skipulagi nágrannasveitarfélaganna í samræmi við skil á fyrrum varnarsvæðum. Stefnt er að því að heildarendurskoðun á aðalskipulagi flugvellarins hefjist á árinu 2010. Unnið var að skráningu allmargra fasteigna sem féluginu voru lagðar til við stofnun þess og gerð fasteignaskrár. Önnur verkefni á árinu voru forhönnun og gerð kostnaðaráætlana við breytingar á húsnaði og vegna starfsemi félagsins.

Tveir starfsmenn eru í skipulagsdeild, skipulags- og byggingarfulltrúi og verkefnastjóri.

FLUGVERNDARSVIÐ

Flugverndarsvið annast flugvernd á Keflavíkurflugvelli í samræmi við lög um loftferðir og alþjóðasamþykktir um ráðstafanir til þess að hindra ólögmætar aðgerðir gegn almenningsflugi, farþegum, starfsfólkum og mannvirkjum. Starfsemin felur í sér umsjón, framkvæmd og eftirlit með flugvernd á flugvellinum í samvinnu við lögreglu, tollgæslu, flugvallarnotendur og Flugmálastjórn Íslands. Flugverndarsvið sinnir einnig nokkrum aukaverkefnum til hagræðingar svo sem stæðisúthlutun loftfara og öryggiseftirliti (safety) á flugsvæðum, húsgæslu í flugstöðinni og rekstur stjórn-stöðvar fyrir flugvöllinn í samvinnu við rekstrarsvið og flugvallarsvið.

Í ársbyrjun var ráðist í umfangsmikla endurskipulagningu á rekstri flugverndarsviðs vegna yfirtökum að starfsmönnum sem áður störfuðu hjá löggreglustjóranum á Suðurnesjum við framkvæmd öryggisleitar í flugstöðinni og vegna fækkunar farþega. Ýmsar breytingar voru gerðar á vinnutilhögun og fjölmennur hópur var endurráðinn í hálft starf þar til umferð um flugvöllinn tók að aukast aftur á vordögum.

Niðurstöður úr könnunum eftirlitsstofnana leiddu í ljós ýmis frávik vegna gæða öryggisleitar í gátstöðvum sem skjótt var brugðist við. Framleiðni við leitina minnkaði þó nokkuð í kjölfarið og biðtími farþega jókst. Endurbætt áætlun um mönnun og framkvæmd vopnaleitar leiddi til ásættanlegs biðtíma en krafðist fleiri starfsmanna sem ráðnir voru í hlutastörf á álagstíma. Könnun Samtaka flugvalla í Evrópu (ACI) leiddi í ljós að flestir flugvellar sem þátt tóku í könnunni höfðu glímt við samskonar vanda og þurftu að endurskoða áætlanir um mönnun leitarstöðva. Var mönnun og framleiðni á leitarstöðvunum nokkuð áþekk á meðal flugvallanna.

Innleidd var aðgerðaráætlun til þess að bæta árvekni starfsmanna og gæði skimunar farþega og starfsmanna í kjölfar skyndiprótana flugverndarsviðs og Flugmálastjórnar Íslands. Öllum flugverndarstarf-mönnum var gert að sækja þjálfun í tölvuhermibúnaði þar sem kunnátta í gegnum lýsingu var metin.

STARFSEMI ÁRSINS 2009

Aðgerðirnar báru strax sýnilegan árangur en raðir í vopnaleit lengdust í kjölfarið svo fjölgja þurfti flugverndarstarfsmönnum í hverri gátstöð.

Tilraun til þess að granda flugvél á leið frá Evrópu til Bandaríkjanna í desember leiddi til þess að kröfur um sérstaka úrtaksleit á meirihluta farþega voru settar fyrirvaralaust á öll flugfélög sem stunda flug til Bandaríkjanna. Bregðast varð samstundis við hinum nýju kröfum svo forða mætti stöðvun á Bandaríkjaflugi Icelandair en ráðstafanir vegna aukaleitar ollu nokkrum töfum í fyrstu og hafa umtalsverðan kostnað í för með sér fyrir félagið.

Flugverndarsviðið annaðist nokkur verkefni fyrir Varnarmálastofnun Íslands, t.d. sáu flugverndarstarfsmenn um öryggisgæslu á Nordica-hótelin vegna ráðherrafundar Atlantshafsbandalagsins og svæðis-og öryggisgæslu vegna lofrýmispæsluverkefna stofnunarinnar.

Starfsmenn flugverndarsviðs voru 102 í ársbyrjun og 94 í lok árs.

Keflavíkurflugvöllur er besti flugvöllur í Evrópu að mati þáttakenda í viðamíkilli þjónustukönnun sem framkvæmd er á 140 helstu flugvöllum um heim allan á vegum alþjóðasamtaka flugvalla, Airports Council International. Farþegar meta gæði rúmlega 30 þjónustuþáttu og niðurstöður birtast ársfjórðungslega og heildarárangur árlega. Könnun ACI hefur farið fram á Keflavíkurflugvelli frá árinu 2004 og hefur hann jafnan verið í efstu sætum Evrópskra flugvalla. Flugvöllurinn var í þriðja sæti á heimsvísu árið 2004 í flokki flugvalla með undir fimm milljónir farþega á ári.

VIÐSKIPTASVIÐ

Litlar breytingar urðu á rekstri verslana og veitingastaða í flugstöðinni á árinu en verslunin Skífan hætti rekstri og ELKO tók yfir sölu á þeim vöruflokkum sem Skífan hafði á boðstólum. Verslunin Leonard stækkaði til muna og jók vöruúrvall. NORD sjávarréttabær var opnaður á biðsvæði farþega í byrjun júní og var þá lokið við að koma upp öllum þeim rekstrareiningum sem ráð var fyrir gert við breytingar á biðsvæðinu á annarri hæð.

Ráðinn var sérstakur starfsmaður á viðskiptasvið til þess að undirbúa útleigu á fasteignum félagsins, einkum byggingar við Háaleitisflughlað sem félagið fékk til umráða við stofnun þess.

Viðskiptasvið annast alla auglýsingasölu á almennum svæðum í flugstöðinni sem og fyrir dótturfélagið, Fríhöfnina. Auglýsingatekjur drögust saman milli ára eins og gert var ráð fyrir í áætlunum.

Viðskiptasvið sá um gerð farþegaspár fyrir Keflavíkurflugvöll í fyrsta skipti fyrir árið 2009. Verkefnið var mjög umfangsmikið og reyndist spáin vera einungis 0,13% frá raun farþegafjölda sem verður að teljast einstakt. Viðskiptasvið hefur auk þess átt þátt í ýmiskonar greiningarvinnu fyrir önnur svið félagsins með góðum árangri.

Efnt var til fjölpætts markaðsátaks með höfuðáherslu á farþega og flugfélög. Hluti þess var á vegum markaðssviðs en önnur voru unnin í samvinnu við rekstraraðila. Farþegar voru hvattir til þess að versla í flugstöðinni og flugvöllurinn kynntur flugfélögum sem hentugur áningarstaður á milli Evrópu og N-Ameríku, þ.e. sem brú milli austurs og vesturs. Markaðsherferðir skiluðu góðum árangri og margfaldaðist verslun erlendra farþega í flugstöðinni bæði vegna þeirrar athygli sem beint var að verslunarsvæðinu og hagstæðu gengi erlendra gjaldmiðla gagnvart krónunni.



Ný heimasiða Keflavíkurflugvallar var opnuð í ársbyrjun og hefur verið í stöðugri þróun. Unnið var að undirbúningi fyrir svokallaða „B2B“ síðu þar sem settar verða fram upplýsingar um auglýsingasvæði í flugstöðinni, fasteignir til útleigu og fleiri viðskiptatengd atriði. Mæling á notkun heimasiðu félagsins sýnir rúmlega 30% aukningu á árinu.

Styrktarsamningur sem Keflavíkurflugvöllur tók yfir af Flugstöð Leifs Eiríkssonar við Listasafn Reykjanesbæjar lauk árið 2009. Félagið yfirtók einnig samning um styrk til Þingvallaveggjum um kynningaraðstöðu í flugstöðinni og er aðili að landkynningarverkefninu Iceland Naturally í Bandaríkjunum. Félagið stofnaði Styrktarsjóð Keflavíkurflugvallar ohf. til stuðnings við margvísleg samfélagsverkefni eins og tíðkast hefur á liðnum árum. Áhersla er lögð á forvarnarverkefni fyrir ungmenni, líknarmál, góðgerðarmál og umhverfismál og voru tíu aðilum veittir styrkir að upphæð samtals þrjár milljónir króna.

Samvinna og þjónusta við Varnarmálastofnun Íslands vegna varnartengdra verkefna var umtalsverð á árinu. Félagið annast m.a. þjónustu og rekstur flugvallarbúnaðar sem eingöngu þjónar herflugi. Loftrymisgæsluverkefni orrustuflugsveita á vegum NATO fóru fram þrisvar á árinu. KEF ohf. veitir flugleiðsöguþjónustu og hefur t.a.m. tengilið vegna þeirrar þjónustu staðsettan í loftvarnamiðstöð á meðan loftrymisgæsla fer fram. Þá annast félagið reglubundið viðhald, eftirlit og rekstur þotugildra á flugbrautum, slökkvíþjónustu og eftirlit vegna flugverndar svo dæmi séu tekin.

Þjónusta við flugfarþega á Keflavíkurflugvelli er verkefni allra flugvallarstarfsmanna. Fagmennska og samstilt átak tryggir að afgreiðsla verði ávallt með skjótum og öruggum hætti.

Rekstur bifreiðastæða við flugstöð var boðinn út á árinu og nokkur breyting gerð á rekstrarfyrirkomulagi. Meiriháttar viðhald faerðist til félagsins en Icepark ehf. tók við rekstrinum 1. júlí af Securitas sem sinnt hafði rekstrinum frá árinu 1998.

Samráðsfundir með rekstraraðilum í flugstöðinni voru haldnir reglulega á árinu, þar á meðal um hvernig bregðast ætti við auknu hlutfalli erlendra farþega á móti lækkandi hlutfalli íslenskra. Einig fjallaði erlendur fyrirlesari og ráðgjafi, Alan Bork að nafni, sem hefur mikla þekkingu á fríverslunarsvæðum í Evrópu um breytingar sem orðið hafa á þessum markaði og hvers mætti vænta einkum með tilliti til hugsanlegrar inngöngu Íslands í ESB.

Starfsmenn viðskiptasviðs voru 5 í lok ársins.

STARFSEMI ÁRSINS 2009

ÖRYGGIS- OG GÆÐASTJÓRN

Öryggisstefna Keflavíkurflugvallar hefur það markmið að lágmarka áhættu í öllum rekstri að ásættanlegu marki. Flugöryggi og flugvernd ganga framar fjárhagslegum þáttum, hagkvæmni, afkastagetu, sveigjanleika og umhverfisþáttum. Gæði þjónustunnar grundvallast að öryggi og væntingum viðskiptavina félagsins sé mætt.

Gæðastjórnunarkerfi flugleiðsöguþjónustu er byggt upp með hliðsjón af gæðastjórnunarstaðlinum ISO 9001. Í lok ársins var hafin vinna við að gera kerfið vottunarhæft samkvæmt þessum staðli vorið 2010.

Mikið verk var unnið við endurbætur á rekstrarhandbók flugleiðsöguþjónustu og flugvallarhandbók til þess að fullnægja skilyrðum um starfsleyfi sem Flugmálastjórn Íslands veitti félaginu í maímánuði. Rekstrarhandbækur hafa að geyma ítarlegar lýsingar á skipulagi og vinnuferlum einstakra starfssviða. Stefnt er að útgáfu rekstrarhandbókar flugvallarsviðs í apríl 2010 og annarra sviða með álíka sniði í kjölfarið.

Handbækur og önnur mikilvæg gögn eru vistuð í OPSCOM rekstrarkefni flugvallarins sem auðveldar kerfisbundið eftirlit með búnaði og rekstri. Kerfið er aðal samskipta- og upplýsingataeki félagsins vegna lögboðinnar skráningar á atvikum eða frávikum sem fram koma í rekstrinum og úrlausn þeirra. Skjöl vegna vinnu við t.d. áhættumat og rannsóknir atvika eru tengd skráningum í kerfinu og aðgengileg Flugmálastjórn Íslands og Rannsóknarnefnd flugslysa með rafrænum hætti.

Öryggis- og gæðaráð er æðsta vald og stefnemarkandi umsjónaraðili öryggis- og gæðamála Keflavíkurflugvallar ohf. Forstjóri er formaður, öryggis- og gæðastjóri er ritari og aðrir ráðsmenn eru framkvæmdastjórar flugleiðsögusviðs og flugvallarsviðs. Öryggisfulltrúi flugleiðsögusviðs er áheyrnarfulltrúi.

Sérskipaðir öryggisfulltrúar flugleiðsöguþjónustu og flugvallarsviðs starfa náið með öryggis- og gæðastjóra í

öryggis- og gæðanefnd sem styður við daglegan rekstur á þessu sviði. Öryggis- og gæðanefnd fjallaði m.a. um öryggisviðmið, atvik, úttektir, frávik, áhættumat og ábendingar t.d. flugmanna, Flugmálastjórnar Íslands og almennings. Öryggisfulltrúi flugleiðsögusviðs er viðurkenningu Flugmálastjórnar Íslands á árinu til þess að starfa sem öryggisstjóri flugleiðsögusviðs er.

Flugöryggisnefnd Keflavíkurflugvallar er opin öllum hagsmunaaðilum sem hafa með flugöryggi að gera og fjallar um flugöryggismál og flugleiðsögumál, t.d. brautarátroðning.

Innri úttektir á starfsemi flugleiðsögusviðs og flugvallarsviðs og áhættumat t.d. vegna nýrra kerfa og breytinga eru drjúgur hluti starfsemi öryggis- og gæðadeilda. Fjórir starfsmenn félagsins sóttu námskeið í innri úttekt á árinu og eru þeir sem staðið geta fyrir slíkum úttektum nú samtals sjö. Aðrir þrír fengu þjálfun í gerð áhættumats en fimm höfðu áður sótt slík námskeið árið 2008.

STARFSMENN

Starfsmannastefna félagsins byggir á og endurspeglar meginstefnu og gildi félagsins; öryggi, þjónustu, fagmennsku og samvinnu.

Starfsmenn eru valdir af kostgæfni með áherslu á færni og hæfni í starfi. Gerð er krafa um þjónustulund og að starfsmenn leggi sig fram um að veita góða og persónulega þjónustu.

Forsenda þess að félagið geti veitt viðskiptavinum bestu þjónustu er að starfsmenn búi við öryggi og ánægju í starfi. Rík áhersla er lögð á öruggt og heilsusamlegt starfsumhverfi og að starfsmenn þekki kröfur sem gerðar eru, t.d. um öryggi og reglur um vinnuvernd. Starfsmenn eru hvattir og styrktir til þess að stunda líkamsrækt og heilsusamlegt liferni.

Starfsmannavelta félagsins var um 3% á árinu og var meðalstarfsaldur í lok árs 12,5 ár en meðalaldur starfsmanna er 47 ár. Í árslok störfuðu 42 konur og 231 karl hjá félaginu en mörg flugvallarstörf eru hefðbundin



karlastörf, t.d. við vélavinnu og í slökkviliði. Til samanburðar var hlutfall kvenna í Fríhöfninni 66%.

Yfir 80% starfsmanna tóku þátt í vinnustaðagreiningu sem gerð var á líðan og viðhorfi starfsmanna. Helstu niðurstöður úr könnuninni voru þær að margir myndu vilja fá skýrari endurgjöf og upplýsingar um árangur sinn í starfi. Einnig kjósa þeir að eiga frekari þátt í undirbúningi fyrir breytingar og að alít þeirra skipti meira máli. Þá sýndi könnunin að riflega helmingur starfsmanna hefur mikinn áhuga á og er jákvæður gagnvart hugmyndinni um „basic airport“. Hugmyndin miðar í stórum dráttum að því að starfsmenn sinni fjölbreyttum verkefnum í flugvallarrekstrinum sem talið er að veitt geti aukin tækifæri til fjölbreytni í starfsþróun.

Framkvæmdaráð félagsins hefur þegar tekið tillit til ýmissa þátta sem fram komu í vinnustaðagreiningunni. Við undirbúningi viðbúnaðarþjónustu slökkviliðs fyrir Flugstoðir ohf. á Reykjavíkurflugvelli önnuðust slökkviliðsmenn t.d. að verulegu leytti sjálfr skipulag verkefnisins. Einnig vinnur hópur flugverndarstarfsmanna að tillögum um aðgerðir sem miða að betri árangri í kjölfar úttektar eftirlitsaðila.

Niðurstöður vinnustaðagreiningar leiddu einnig í ljós að allmargir starfsmenn telja sig hafa orðið fyrir einelti af hendi stjórnda eða samstarfsfólks. Við þessu hefur þegar verið brugðist með kynningum á viðbrögðum og úrræðum ef eineltis verður vart og sérstaklega verður rætt um þetta í starfsmannasamtölum.

Endurmenntun og síþjálfun starfsmanna sem miðar t.d. að viðhaldi starfsréttinda er ríkur þáttur í starfsemi félagsins. Alls var um 12.500 vinnustundum varið á árinu í þjálfun og fræðslu en það jafngildir því að sex starfsmenn séu sifellt í þjálfun allt árið. Félagið annast einnig umfangsmikla þjálfun fyrir önnur fyrirteki sem starfa á flugvellinum svo sem vegna flugverndar.

Vinnuvernd skipar mikilvægan sess í starfsemi félagsins en starfssvæðin eru afar fjölbreytt og ríkar kröfur eru um áhættumat og forvarnir. Öryggisnefnd er skipuð tveimur öryggistrúnaðarmönnum fyrir hönd starfsmanna, tveir öryggisverðir eru fulltrúar félagsins en fulltrúi starfsmannaþjónustu hefur umsjón með starfsemi nefndarinnar.

Keflavíkurflugvöllur ohf. er aðili að Samtökum atvinnulífsins sem fara með umboð til kjarasamninga



STARFSEMI ÁRSINS 2009

fyrir hönd félagsins. Starfsmenn tilheyra ellefu mismunandi stéttarfélögum og voru kjarasamningar flestir lausir á síðastliðnu ári. Samkomulag varð ekki um nýja kjarasamninga þrátt fyrir umtalsvert starf á árinu enda gefur fjárhagsleg staða félagsins og rekstrarumhverfi ekki mikið svigrúm. Auk þess hefur eigandi félagsins lagt að stjórn þess að leita allra leiða til lækkunar á rekstrarkostnaði, t.d. með lækkun launalíða sem ekki eru bundnir af kjarasamningum hjá tekjuhærri starfsmönnum.

Starfsmannastjóri fundar með trúnaðarmönnum allra stéttarfélaga í hverjum mánuði og fer yfir það sem efst er á baugi og leitar álits þeirra eftir atvikum.

Félagið leggur áherslu á gott líkamslegt atgervi starfsmanna. Reglulega er fylgst með heilsufari ákveðinna starfsstéttu og býðst öllu starfsfólki styrkur til að stunda líkamsrækt og til að tileinka sér heilbrigðan lífsstíl. Starfsmenn sem kjósa að ganga, hlaupa eða hjóla í vinnuna hafa aðgang að búningsaðstöðu á vinnustað.

Stjórn félagsins setti á árinu reglu um starfslok við 67 ára aldur. Sjö starfsmenn hafa náð þeim aldri og munu

ljúka störfum fyrir félagið haustið 2010 að loknum hæfilegum aðlögunarfresti að þessum nýju reglum.

Stjórnin hefur einnig sett félaginu og starfsmönnum siðareglur sem kveða á um samskipti starfsmanna og samskipti þeirra við viðskiptamenn. Eru þeir m.a. hvattir til að sýna þjónustulund og beita ávallt dómgreind sinni í samræmi við aðstæður.

UMHVERFISMÁL

Keflavíkurflugvöllur er líklega umhverfisvænsti flugvöllur í heimi miðað við flugvelli af sambærilegri stærð. Öll raforka og orka til húsa hitunar á flugvallarsvæðinu byggist á endurnýtanlegum orkugjöfum. Félagið hagar starfsemi sinni með umhverfissjónarmið að leiðarljósi og leggur áherslu á fyrirbyggjandi aðgerðir og fræðslu starfsmanna og samstarfsaðila.

Til þess að mæta síauknum kröfum á þessu sviði og í takt við stefnu um kolefnisjöfnun hyggst félagið hefja notkun metaneldsneytis við endurnýjun hluta af bifreiðaflota félagsins sem hefjast mun á árinu 2010.



FRAMTÍÐARSÝN OG STEFNA 2010



SAMEINING KEFLAVÍKURFLUGVALLAR OG FLUGSTOÐA

Kristján L. Möller samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra gat þess er hann hleypti starfsemi Keflavíkurflugvallar ofh. formlega af stað í upphafi ársins að hann teldi rétt að kanna sameiningu Keflavíkurflugvallar ofh. og Flugstoða ofh. en málinu hafði hann hreyft nokkrum áður. „Efnahagsástandið knýr okkur til að leita allra leiða til ráðdeilda og sparnaðar. Ein þeirra gæti verið sameining þessara tveggja opinberu hlutafélaga. Við þurfum að kanna rækilega kosti þess og galla“, sagði ráðherrann.

Starfshópur sem skipaður var til þess hefja athugun á sameiningu félaganna með það að markmiði að bæta hagkvæmni, skilvirkni, fagþekkingu, þjónustu og stjórn á flugvöllum og í flugleiðsögu á Íslandi ásamt því að stuðla að jákvæðri byggðaþróun lagði til að stefna skyldi að sameiningu félaganna sem fyrst.

Ráðherra taldi rétt, m.a. með vísan til skýrslu starfshópsins, að stefna að sameiningu sem allra fyrst til þess að hægt væri að ná fram hagræðingu og rekstrarhagkvæmni þegar á árinu 2010 og lagði fram

lagafrumvarp sem samþykkt var á Alþingi 29. desember 2009. Var samgönguráðherra heimilað að gangast fyrir stofnun félags um sameinaðan rekstur opinberu hlutafélaganna Keflavíkurflugvallar og Flugstoða sem er ætlað að reka alla flugvelli landsins og sjá um uppbyggingu þeirra ásamt tilheyrandi flugstöðvum og mannvirkjum, reka og byggja upp flugleiðsöguþjónustu og annast rekstur starfsemi sem er í beinum tengslum við flugrekstur. Fjármálaráðherra fer með hlut ríkisins í félagini en samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra ber ábyrgð a faglegri stefnumótun í samvinnu við stjórn félagsins.

Stofnfundur nýja félagsins fór fram 29. janúar 2010 en því er ætlað að taka yfir öll réttindi og allar skuldbindingar yfirteknu félaganna sem kveðið er á um í lögum nr. 102/2006, um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, og lögum nr. 76/2008, um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Sameiningu félaganna skyldi vera lokið innan fjögurra mánaða en tímamark samruna miðast við síðastliðin áramót og gerð stofnefnahagsreiknings við 31. mars.



FRÍHÖFNIN EHF.

Fríhöfnin ehf. rekur fjórar verslanir í Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Brottfararverslun, komuverslun og tvær minni verslanir í suðurbyggingu. Meginvöruflokkar félagsins eru áfengi, tóbak, snyrtivörur og sælgæti. Í komuverslun Fríhafnarinnar sér verslunin Elko um sölu og þjónustu á raftækjum og margmiðlunarvörum. Félagið hefur þjónustusamning við Elko um afgreiðslu þessara vöruflokka í sjóðskerfi Fríhafnarinnar.

Slæmt efnahagsástand hér á landi og í hinum vestræna heimi hafði veruleg áhrif á fjölda farþega sem fóru um Flugstöð Leifs Eiríkssonar á árinu. Farþegum fækkaði um 17% og það sem verra var, Íslendingum, sem staðið hafa fyrir um 90% af sölutekjum í Fríhöfninni, fækkaði um 37%. Sömuleiðis var íslenska krónan mjög veik allt árið og hafði veruleg áhrif á vöruframlegð. Markaðsaðstæður voru því mjög erfiðar og snemma var ljóst að tekjur félagsins myndu dragast verulega saman á árinu.

REKSTUR OG AFKOMA

Rekstrartekjur félagsins voru um 4.715 milljónir króna, en þar af voru verslunartekjur 4.671 milljónir sem er samdráttur um 8,6%. Er það þó 3,4% yfir söluáætlun. Rekstrarkostnaður félagsins án kostnaðarverðs seldra vara var um 2.376 milljónir. Þar af var húsaleiga til móðurfélagsins um 1.672 milljónir króna. Launakostnaður var um 567 milljónir eða um 11,9% af heildartekjum félagsins. Hagnaður nam tæpum 12 milljónum króna fyrir afskriftir og fjármagnsliði. Eftir afskriftir og fjármagnsliði er rekstrartap tæpar 70 milljónir. Handbært fé í árslok var um 46 milljónir króna. Heildareign félagsins nam um 1.067 milljónum króna í árslok. Skuldir voru tæpar 600 milljónir og eigið fé í lok ársins tæpar 467 milljónir eða 43,75% af heildareign.

HELSTU VERKEFNI

Fríhöfnin réðst í stekkun og endurnýjun komu- og brottfararverslunar á árunum 2007 – 2008. Engar stórar framkvæmdir voru á árinu 2009 og fjárfestingar námu einungis um 5,6 milljónum króna. Meginverkefni ársins var að bregðast skjótt við markaðsaðstæðum svo



hámarka mætti sölu í verslun félagsins. Einnig fagnaði Fríhöfnin 50 ára afmæli á árinu.

VIÐBRÖGÐ VIÐ BREYTTUM MARKAÐSAÐSTÆÐUM

Strax á upphafsmánuðum ársins var ljóst að efna-hagskreppan á Íslandi myndi verða mun dýpri en sérfræðingar spáðu fyrst eftir fjármálahrunið haustið 2008. Ljóst var að mikill samdráttur yrði á utanlandsferðum Íslendinga og auk þess myndi kaupmáttur lækka umtalsvert. Af þeim sökum var strax ráðist í að finna leiðir til að auka sölu til erlendra ferðamanna. Helstu ráðstafanir félagsins miðuðu að því að fá þá inn í verslanirnar og kynna fjölbreytt vörurúrvall og hagstætt verði. Nýjar auglýsingar voru hannaðar fyrir ljósaskilti í landgangi og auglýsingaskjáir settir upp við komu- og brottfararverslun með myndum af vinsælum



vörum ásamt verði í helstu gjaldmiðlum. Tókst þannig að fá mun fleiri erlenda ferðamenn inn í verslanirnar en áður. Einnig voru settir upp sjö verðvakar þar sem skanna má einstaka hluti og sjá verð þeirra í helstu gjaldmiðlum. Erlendir ferðamenn geta þannig borið saman okkar verð og verð sömu vöru í sínu heimalandi. Þá var markvisst reynt að bjóða aðeins lægra verð en á samkeppnisflugvöllum svo að erlendum ferðamönnum þætti ómaksins vert að versla hér og bera vörur með sér heim. Árangur var mjög góður og sala til útlendings nánast tvöfaltaðist í krónum talið, úr 428 milljónum króna árið 2008 í um 840 milljónir árið 2009. Þá var söluaukningin í magni talið um 63% á milli ára.

FRÍHÖFNIN 50 ÁRA 15. SEPTEMBER 2009

Fríhöfnin tók til starfa 15. september 1959 og fagnaði hálfrar aldar afmæli sínu á síðastliðnu ári. Af því merka tilefni var ráðist í útgáfu veglegs afmælisrits þar sem stiklað var á stóru í sögu félagsins. Afmælinu var fagnað með hátið starfsmanna og velunnara sem haldin var 21. nóvember í Officeraklúbbnum, en hann stendur skammt frá gömlu flugstöðinni þar sem Fríhöfnin hóf starfsemi og var til húsa í marg aðratugi. Þar komu saman um 400 núverandi og fyrrverandi starfsmenn ásamt mökum og rifjuðu upp gamla og nýja tíma í merkri sögu félagsins við sannkallaða hátiðarstemningu.





ÁRSREIKNINGUR 2009



SKÝRSLA STJÓRNAR

Þann 30. maí 2008 voru samþykkt lög nr. 76/2008 um heimild til stofnunar opinbers hlutafélags til að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar ásamt hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis- og varnarmála. Tók Keflavíkurflugvöllur ohf. við rekstrinum á Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf og Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli þann 1. janúar 2009 en félagið var stofnað 26. júní 2008.

Þann 29. desember 2009 voru sett ný lög á Alþingi nr. 153/2009 um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar. Nýtt opinbert hlutafélag skal stofnað og samkvæmt 5. gr. laganna skal hið nýja félag taka yfir öll réttindi og allar skuldbindingar yfirteknu félaganna sem kveðið er á um í lögum nr. 102/2006, um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, og lögum nr. 76/2008, um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Yfirtakan veitir ekki samningsaðilum yfirteknu félaganna, sem samruninn kann að varða, heimild til uppsagnar fyrirliggjandi samningssambanda.

Samkvæmt 2. gr. laganna kemur fram að ákvæði XIV. kafla laga um hlutafélög gilda ekki um framkvæmd samruna samkvæmt lögum þessum. Yfirteknu félögunum telst slitið í skilningi 1. tl. 1. mgr. 127.gr. laga um hlutafélög, við tilkynningu til hlutafélagaskrár um gildistöku samrunans.

Þann 29. janúar 2010 var hið nýja opinbera hlutafélag stofnað og fékk það vinnuheiðið FLUG-KEF. Á stofnfundinum var stjórn kjörin auk þess sem í framhaldi sú stjórn var sett jafnframt yfir yfirteknu félögin og mun sú stjórn árita reikningsskil Keflavíkurflugvallar ohf.

Samstæðuársreikningur Keflavíkurflugvallar ohf. fyrir árið 2009 er gerður í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla (IFRS) eins og þeirra hafa verið samþykktir af Evrópusambandinu.

Samkvæmt yfirliti um heildarafkomu samstæðunnar námu rekstrarkekjur ársins um 8.725,7 milljónum króna. Tap af rekstrinum nam um 339,5 milljónum króna. Samkvæmt efnahagsreikningi nema eignir félagsins um 28.802,5 milljónum króna, bókfært eigið fé í lok árs er um 5.934,2 milljónir króna og er eiginfjárlutfall félagsins 20,60%.

Í lok árs er einn hluthafi í félagini sem og í upphafi árs, en það er Ríkissjóður Íslands.

Stjórn félagsins leggur til að heildarafkoma verði flutt til næsta árs.

Það er álit stjórnar Keflavíkurflugvallar ohf. að í samstæðuársreikningi þessum komi fram allar upplýsingar sem nauðsynlegar eru til að glöggva sig á stöðu Keflavíkurflugvallar ohf. í lok árs 2009, rekstrararárangri og fjárhagslegrí proun á árinu 2009. Stjórn Keflavíkurflugvallar ohf. staðfestir hér með ársreikning Keflavíkurflugvallar ohf. fyrir árið 2009 með undirritun sinni.

Akureyri, 26. mars 2010.

Í stjórn

Pórólfur Árnason, stjórnarformaður

Rannveig Guðmundsdóttir Arnbjörg Sveinsdóttir Arngrímur Jóhannsson

Ásta Rut Jónasdóttir Jón Norðfjörð Ragnar Óskarsson

Björn Óli Hauksson, forstjóri

ÁRITUN ÓHÁÐRA ENDURSKOÐENDA

TIL STJÓRNAR OG HLUTHAFA Í KEFLAVÍKURFLUGVELLI OHF.

Við höfum í umboði Ríkisendurskoðunar, endurskoðað meðfylgjandi samstæðuársreikning Keflavíkurflugvallar ohf. fyrir árið 2009. Ársreikningurinn hefur að geyma skýrslu stjórnar, yfirlit um heildarafkomu, efnahagsreikning, yfirlit um sjóðstreymi, yfirlit um eigið fé, upplýsingar um mikilvægar reikningsskilaaðferðir og aðrar skýringar.

ÁBYRGÐ STJÓRNENDA Á ÁRSREIKNINGNUM

Stjórnendur eru ábyrgir fyrir gerð og framsetningu ársreikningsins í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla eins og þeir hafa verið samþykktir af Evrópusambandinu. Samkvæmt því ber þeim að skipuleggja, innleiða og viðhalda innra eftirliti sem varðar gerð og framsetningu ársreiknings, þannig að hann sé í meginatriðum án verulegra annmarka, hvort sem er vegna sviksemi eða mistaka. Ábyrgð stjórnenda nær einnig til þess að beitt sé viðeigandi reikningsskilaaðferðum og reikningshaldslegu mati miðað við aðstæður.

ÁBYRGÐ ENDURSKOÐENDA

Ábyrgð okkar felst í því áliti sem við látum í ljós á ársreikningnum á grundvelli endurskoðunarinnar. Endurskoðað var í samræmi við alþjóðlega endurskoðunarstaðla. Samkvæmt þeim ber okkur að fara eftir settum siðareglum, skipuleggja og haga endurskoðuninni þannig að nægjanleg vissa fáist um að ársreikningurinn sé án verulegra annmarka.

Endurskoðun felur í sér aðgerðir til staðfestingar á fjárhæðum og skýringum í ársreikningnum. Val endurskoðunar-aðgerða byggir á faglegu mati endurskoðandans, meðal annars á þeirri hættu að verulegir annmarkar séu á ársreikningnum, hvort sem er af völdum sviksemi eða mistaka. Við áhættumatið er tekið tillit til þess innra eftirlits félagsins sem varðar gerð og framsetningu ársreikningsins, til þess að skipuleggja viðeigandi endurskoðunar-aðgerðir, en ekki til þess að gefa álit á virkni innra eftirlits fyrirtækisins. Endurskoðun felur einnig í sér mat á þeim reikningsskilaaðferðum og matsaðferðum sem stjórnendur nota við gerð ársreikningsins sem og mat á framsetningu hans í heild.

Við teljum að við endurskoðunina höfum við aflað nægilegra og viðeigandi gagna til að byggja álit okkar á.

ÁLIT

Það er álit okkar að ársreikningurinn gefi glögga mynd af afkomu samstæðunnar á árinu 2009, efnahag þess 31. desember 2009 og breytingu á handbæru fé á árinu 2009, í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla eins og þeir hafa verið samþykktir af Evrópusambandinu.

Reykjanesbær, 26. mars 2010

Deloitte hf.

Guðmundur Kjartansson
endurskoðandi

Anna Birgitta Geirfinnsdóttir
endurskoðandi

YFIRLIT UM HEILDARAFKOMU ÁRIÐ 2009



	Skýr.	2009	2008
Rekstrartekjur	5	8.725.682	0
Kostnaðarverð seldra vara		(2.364.942)	0
Laun og launatengd gjöld	6	(2.866.658)	(11.084)
Skrifstofu- og stjórnunarkostnaður		(175.234)	0
Annar rekstrarkostnaður		(970.242)	(5.997)
Afskriftir fastafjármuna	10,11	(970.640)	0
Rekstarhagnaður (tap) fyrir skatta		1.377.967	(17.081)
 Fjármunatekjur	7	108.405	269
Fjármagnsgjöld	7	(796.777)	(22)
Aðrar tekjur (gjöld) af fjáreignum og fjárskuldum	7	(1.259.607)	0
Tap fyrir skatta		(570.013)	(16.834)
Tekjuskattur	8	230.464	0
Heildarafkoma ársins		(339.549)	(16.834)

Fjárhæðir í þúsundum króna

EFNAHAGSREIKNINGUR

Eignir

	Skýr.	31/12/2009	Stofnefnahags- reikningur 01/01/2009	31/12/2008
Fastaþármunir				
Varanlegir rekstrarfármunir	10	19.760.195	20.279.823	0
Óefnislegar eignir	11	5.976.934	6.183.035	0
Skuldabréfaeign og aðrar langtímakröfur	13	74.610	8.805	0
Reiknuð skattinneign.....	8	772.113	541.649	0
		<u>26.583.851</u>	<u>27.013.312</u>	<u>0</u>
Veltufármunir				
Vörubirgðir	14	309.400	317.461	0
Viðskiptakröfur	15	629.123	721.753	0
Aðrar skammtímakröfur	15	172.512	134.962	1.347
Sjóður og bankainnistæður	15	1.107.568	768.102	1.930
		<u>2.218.603</u>	<u>1.942.278</u>	<u>3.277</u>
Eignir		<u>28.802.454</u>	<u>28.955.590</u>	<u>3.277</u>

Fjárhæðir í þúsundum króna



31. DESEMBER 2009

Eigið fé og skuldir

	Skýr.	31/12/2009	Stofnefnahags-reikningur 01/01/2009	31/12/2008
Eigið fé	16			
Hlutafé		4.000.000	4.000.000	10.000
Lögbundinn varasjóður		2.382.298	2.382.298	0
Ójafnað tap		(448.060)	0	(16.834)
Eigið fé (neikvætt eigið fé)		<u>5.934.238</u>	<u>6.382.298</u>	<u>(6.834)</u>
 Langtímaskuldir og skuldbindingar				
Skuldir við lánastofnanir	17	20.459.319	19.408.367	0
Fjármögnumnarleigusamningar	18	16.219	0	0
Lífeyrisskuldbinding	19	0	874.540	0
		<u>20.475.538</u>	<u>20.282.907</u>	<u>0</u>
 Skammtímaskuldir				
Viðskiptaskuldir	20	467.789	386.586	0
Skuldir við lánastofnanir		0	34.710	0
Næsta árs afborganir langtímaskulda	20	1.057.184	988.579	0
Ógreiddir reiknaðir skattar	8	0	3.713	0
Aðrar skammtímaskuldir	20	867.705	876.798	10.111
		<u>2.392.678</u>	<u>2.290.386</u>	<u>10.111</u>
Skuldir		<u>22.868.216</u>	<u>22.573.292</u>	<u>10.111</u>
 Eigið fé og skuldir		<u>28.802.454</u>	<u>28.955.590</u>	<u>3.277</u>

Fjárhæðir í þúsundum króna

SJÓÐSTREYMI ÁRSINS 2009

	Skýr.	2009	2008
Rekstarhreyfingar			
Rekstarhagnaður (tap) fyrir skatta		1.377.967	(17.081)
Afskriftir		970.640	0
Söluhagnaður fastafármuna		(1.503)	0
Veltufé frá (til)rekstri án vaxta og skatta		2.347.104	(17.081)
Vörubirgðir, lækkun		8.061	0
Aðrar rekstrartengdar eignir, lækkun (hækkun)		83.159	(1.347)
Rekstartengdar skuldir hækkun		91.001	10.112
Handbært fé frá (til) rekstrar án vaxta og skatta		2.529.323	(8.317)
Innborgaðir vextir		126.668	269
Greiddir vextir og gengismundur		(950.685)	(22)
Greiddir skattar		(3.713)	0
Handbært fé frá (til) rekstri		1.701.593	(8.070)
Fjárfestingahreyfingar			
Keyptir/seldir varanlegir rekstarfármunir	10	(243.407)	0
Langtímakostnaður	13	(117.306)	0
Afborganir skuldabréfa	13	5.849	0
		(354.864)	0
Fjármögnumnarhreyfingar			
Greiddur arður		(25.000)	0
Afborganir langtímaskulda		(991.156)	0
Innborgað hlutafé	16	0	10.000
Hækkun (lækkun) á skammtímaskuldum við lánastofnanir		(34.940)	0
		(1.051.096)	10.000
Hækkun handbærs fjár		295.634	1.930
Handbært fé í upphafi árs		1.930	0
Handbært fé 1/1 2009 frá samstæðu FLE og FMK		766.401	0
Áhrif gengisbreytinga á handbært fé		43.602	0
Handbært fé í lok ársins		1.107.568	1.930
Aðrar upplýsingar			
Veltufé frá (til) rekstrar		1.523.086	(16.834)

Fjárhæðir í þúsundum króna



YFIRLIT UM EIGIÐ FÉ

	Hlutafé	Lögbundinn varasjóður	Endurmats- reikningur	Óráðstafað eigið fé/ Ójafnað tap	Samtals
Eigið fé 1/1 2008	0	0	0	0	0
Nýtt hlutafé	10.000				10.000
Heildarafkoma 2008				(16.834)	(16.834)
Eigið fé 31/12 2008 (neikvætt)	10.000	0	0	(16.834)	(6.834)
Eigið fé 1/1 2009	10.000	0	0	(16.834)	(6.834)
Stofnfærslur frá FLE	2.500.000	482.278		(3.311.006)	(328.729)
Stofnfærslur frá FMK			203.092	610.325	813.417
Stofnfærslur frá Ríkissjóði	1.490.000	1.900.020	(203.092)	2.717.515	5.904.444
Stofnefnahagsstaða 1/1 2009	4.000.000	2.382.298	0	0	6.382.298
Leiðréttur stofnefnahagur				(108.511)	(108.511)
Stofnefnahagsstaða 1/1 2009 leiðrétt.....	4.000.000	2.382.298	0	(108.511)	6.273.787
Heildarafkoma ársins				(339.549)	(339.549)
Eigið fé 31/12 2009	4.000.000	2.382.298	0	(448.060)	5.934.238

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

1. Starfsemi

Keflavíkurflugvöllur ohf. er opinbert hlutafélag og starfar á grundvelli laga nr. 2/1995 um hlutafélög og er heimili og varnarþing félagsins á Keflavíkurflugvelli.

Þann 30. maí 2008 voru samþykkt lög nr. 76/2008 um heimild til stofnunar opinbers hlutafélags til að annast rekstur, viðhald og uppyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar ásamt hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis- og varnarmála. Tók Keflavíkurflugvöllur ohf. við rekstrinum á Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf og Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli þann 1. janúar 2009 en félagið var stofnað 26. júní 2008.

Þann 29. desember 2009 voru sett ný lög á Alþingi nr. 153/2009 um samruna opinberu hlutafélaganna Flugstoða og Keflavíkurflugvallar. Nýtt opinbert hlutafélag skal stofnað og samkvæmt 5. gr. laganna skal hið nýja félag taka yfir öll réttindi og allar skuldbindingar yfirteknu félaganna sem kveðið er á um í lögum nr. 102/2006, um stofnun hlutafélags um flugleiðsögubjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, og lögum nr. 76/2008, um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Yfirtakan veitir ekki samningsaðilum yfirteknu félaganna, sem samruninn kann að varða, heimild til uppsagnar fyrilliggjandi samningssambanda.

Samkvæmt 2. gr. laganna kemur fram að ákvæði XIV. kafla laga um hlutafélög gilda ekki um framkvæmd samruna samkvæmt lögum þessum. Yfirteknu félögunum telst slitið í skilningi 1. tl. 1. mgr. 127.gr. laga um hlutafélög, við tilkynningu til hlutafelagaskrár um gildistöku samrunans.

Þann 31.janúar 2010 var hið nýja opinbera hlutafélag stofnað og fékk það vinnuheiðið FLUG-KEF. Á stofnfundinum var stjórn kjörin auk þess sem í framhaldi sú stjórn var sett jafnframt yfir yfirteknu félögin og mun sú stjórn árita reikningsskil Keflavíkurflugvallar ohf.

2. Innleiðing á nýjum og endurbættum stöðlum

Eftirfarandi nýir og endurbættir staðlar (IFRS/IAS) og túlkanir (IFRIC) tóku gildi á reikningsárinu.

Nýir staðlar:

IFRS 8 -Starfsþættir

IFRS 8 segir til um hvernig félög sem eru með skráð verðbréf á skipulögðum verðbréfamarkaði eigi að gera grein fyrir upplýsingum um starfsþætti. Staðalinn hefur engin áhrif á niðurstöður ársreikningsins eða fjárhagslega stöðu félagsins.

Endurbættir staðlar:

IFRS 2 (endurbættur 2008) - Eignarhlutatengd greiðsla

Endurbættur IFRS 2 skilgreinir nánar skilyrðin fyrir því að ávinna sér rétt til eignarhlutatengdra greiðsلا. Gerð er krafa um að önnur réttindi sem ekki uppfylla skilyrðin séu einnig hluti af gangvirði á samningsdegi.

IFRS 7 (endurbættur 2009) - Fjármálagerningar - Skýringar

Endurbættur á IFRS 7 gera ríkari kröfur um upplýsingar í skýringum varðandi gangvirði og lausafjárhættu.

IAS 1 (endurbættur 2007) - Framsetning reikningsskila

Endurbætur á IAS 1 fela í sér að sýna þarf sérstaklega heildarafkomu ársins (e. comprehensive income) en með heildarafkomu er átt við breytingar á eigin fé aðrar en þær sem tengjast hluthöfum. Heimilt er að setja fram yfirlit um heildarafkomu á tvo vegu. Annars vegar að bæta viðeigandi eigin fjár hreyfingum við hefðbundinn rekstrarreikning og draga þannig fram heildarafkomu, hins vegar að birta yfirlit um heildarafkomu í sérstöku töluyfirliti til viðbótar við hefðbundinn rekstrarreikning.



IAS 23 (endurbættur 2007) - *Fjármagnskostnaður*

Endurbætur á IAS 23 fela í sér að ekki er lengur heimilt að gjaldfæra lántökukostnað sem tengist kaupum, byggingu eða framleiðslu á eignfærsluhæfri eign (e. qualifying asset) og því skylda að eignfæra hann sem hluta af kostnaðarverði viðkomandi eignar. Allan annan lántökukostnað skal gjaldfæra.

IAS 32 - *Fjármálagerningar - Framsetning*

Endurbætur á þessum staðli snúa að flokkun fjármálagerninga með sölurétti (e. puttable financial instruments) og skuldbindingum sem myndast þegar félagi er slitið.

Nýjar túlkunar:

IFRIC 13 - *Tryggðarkerfi viðskiptavina*

Umfjöllunarefni þessarar túlkunar er reikningshaldsleg meðferð á vildarkjörum sem félög veita viðskiptavinum sínum vegna sölu á vörum og þjónustu. Vildarkjörin sem viðskiptavinur hlýtur af sölunni skal færa sem aðgreindan hluta sölunnar og tekjum frestað þangað til viðskiptavinur nýtur vildarkjörin. Algeng dæmi um þetta eru tryggðarkerfi flugfélaga og hótel.

IFRIC 15 - *Samningar um byggingu fasteigna*

IFRIC 15 gildir um skráningu tekna og gjalda hjá félögum sem ráðast sjálf í byggingu fasteigna eða starfa sem undirverktakar við byggingu fasteigna.

IFRIC 16 - *Áhættuvörn vegna hreinnar fjárfestingar í erlendri starfsemi*

Þessi túlkun tekur helst á þremum atriðum. Í fyrsta lagi má móðurfélag eingöngu beita áhættuvarnarreikningsskilum vegna gjaldmiðlaáhættu sem verður til milli starfrækslugjaldmiðils móðurfélagsins og erlendu starfsemennar. Í öðru lagi má áhættuvörn vera innan hvaða félags sem er innan samstæðunnar fyrir utan það félag sem áhættuvörnin snýr að, það er erlendu starfseminni. Í þriðja lagi skal beita IAS 39 þegar erlend starfsemi er seld eða aflögð til að ákvarða þá fjárhæð, vegna áhættuvarnarinnar, sem færst af þýðingarmun á meðal eigin fjár yfir í rekstrarrekning. Það skal beita IAS 21 um áhættuvörðu fjáreignina.

Minniháttar breytingar voru gerðar á ýmsum stöðlum vegna árlegra endurbóta Alþjóðlegu reikningsskilanefndarinnar (flestar breytinganna taka gildi fyrir reikningsskilatímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar).

Það er mat stjórñenda að innleiðing nýrra og endurbættra staðla og túlkana muni ekki hafa veruleg áhrif á ársreikninginn.

Við samþykkt þessa ársreiknings hafa eftirfarandi nýjir eða endurbættir staðlar og túlkunar verið samþykktir, en ekki tekið gildi:

IFRS 3 (endurbættur 2008) - Sameining félaga, (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar)

IAS 27 (endurbættur 2008) - Samstæðureikningsskil og aðgreind reikningsskil, (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar)

IAS 28 (endurbættur 2008) - Fjárfestingar í hlutdeildarfélögum, (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar)

IAS 31 (endurbættur 2008) - Hlutdeild í samrekstri, (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar)

IAS 39 (endurbættur 2008) - Fjármálagerningar: Skráning og mat, (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar)

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

IFRIC 17 - Úthlutun eigna til eigenda, í öðru en reiðufé (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar).

IFRIC 18 - Yfirlæstingar eigna frá viðskiptavinum (tekur gildi fyrir tímabil sem hefjast 1. júlí 2009 eða síðar).

3. Reikningsskilaðferðir

3.1 Yfirlæsing um að alþjóðlegum reikningsskilastöðlum sé fylgt

Ársreikningur Keflavíkurflugvallar ohf. er gerðum í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla (IFRS - International Financial Reporting Standards) eins og þeir eru samþykktir af Evrópusambandinu.

3.2 Grundvöllur reikningsskilanna

Ársreikningurinn er gerður eftir kostnaðarverðsaðferð. Ársreikningurinn er gerður í íslenskum krónum og fjárhæðir birtar í þúsundum.

Til frekari upplýsinga eru birtar samanburðartölur í efnahagsreikningi samkvæmt stofnefnahagsreikningi 1. janúar 2009 auk þess sem staða samkvæmt ársreikningi félagins í árslok 2008 er birt.

Eftirfarandi er samantekt á helstu reikningsskilaðferðum félagsins.

Mat og ákvarðanir

Við gerð samstæðureikningsins þurfa stjórnendur, í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla, að gefa sér forsendur og framkvæma ýmis mótt sem hafa áhrif á eignir og skuldir á reikningsskiladegi, upplýsingar í skýringum og tekjur og gjöld ársins. Raunveruleg verðmæti kunna að vera með öðrum hætti en mat stjórnenda.

Breytingar á reikningshaldslegu mati eru færðar á því tímabili sem þær eiga sér stað.

Samstæða

Ársreikningur samstæðunnar tekur til ársreiknings móðurfélagsins og ársreikninga félaga sem eru undir stjórn þess (dótturfélög) á reikningsskiladegi. Ráðandi yfirstjórn í fyrirtekkjunum fast með því að móðurfélagið hefur vald til þess að ákveða fjármála- og rekstrarstefnu þeirra, í því skyni að hafa hag af rekstri þeirra.

Samstæðan er samin í samræmi við kaupverðsreglu og í því tilviki sem eignarhald í dótturfélagi er minna en 100% er færð upp hlutdeild minnihluta í eigin fé og rekstrarrafkomu. Þar sem hlutdeild minnihluta nemur óverulegum fjárhæðum er hún ekki sýnd sérstaklega í ársreikningnum.

Við kaup á dótturfélögum eru eignir og skuldir þeirra metnar til gangverðs á kaupdegi. Sé kaupverð hærra en hrein eign eftir slíkt mat er mismunurinn færður sem viðskiptavild. Rekstrarniðurstaða keypta eða seldra dótturfélaga á árinu er meðtalin í samstæðurekstrarrekningi frá og með kaupdegi eða fram að söludegi eftir því sem við á.

Meðal markmiða samstæðureikningsskilanna er að birta einungis tekjur, gjöld, eignir og skuldir samstæðunnar út á við og er því viðskiptum innan hennar eytt út við gerð reikningsskilanna. Ef við á eru gerðar leiðréttningar á reikningsskilum dótturfélaga til að samræma þau við reikningsskilaðferðir samstæðunnar.



Varanlegir rekstrarfjármunir

Eignir eru skráðar meðal varanlegra rekstrarfjármuna þegar líklegt er að hagrænn ávinnungur tengdur eigninni muni nýtast félagini og hægt er að meta kostnað vegna eignarinnar með áreiðanlegum hætti. Varanlegir rekstrarfjármunir eru upphaflega skrádir á kostnaðarverði. Kostnaðarverð varanlegra rekstrarfjármuna samanstendur af kaupverði og öllum beinum kostnaði við að koma eigninni í tekjuhæft ástand

Afskriftir eru færðar á kerfisbundinn hátt á áætluðum nýtingartíma eignarinnar að teknu tilliti til vænts hrakvirðis. Áætlaður nýtingartími og afskriftaraðferðir eru endurmetnar í lok hvers reikningsskilatímabils.

Áætlaður nýtingartími varanlegra rekstrarfjármuna er eftirfarandi:

Fasteignir	7-50 ár
Flughlöð og bílastæði	5-50 ár
Stjórnkerfi og aðflugsbúnaður	5-20 ár
Aðrar eignir	5-15 ár

Eignir þar sem egnarréttur er bundinn öðrum samkvæmt samningi um fjármögnunarleigu eru afskrifaðar á áætluðum nýtingartíma á sama grunni og eignir með fullum egnarrétti.

Hagnaður eða tap vegna sölu varanlegra rekstrarfjármuna er mismunur söluverðs og bókfærðs verðs eigna á söludegi og er fært í rekstrarreikning meðal annarra tekna. Við sölu endurmetinna varanlegra rekstrarfjármuna er endurmatið fært á óráðstafað eigið fé.

Óefnislegar eignir

Óefnislegar eignir eru færðar á kostnaðarverði að frádregnum uppsöfnuðum afskriftum. Afskriftir eru færðar á kerfisbundinn hátt á áætluðum nýtingartíma eignarinnar. Áætlaður nýtingartími og afskriftaraðferðir eru endurmetnar í lok hvers reikningsskilatímabils.

Skuldabréf eign og aðrar langtímakröfur

Skuldabréf og aðrar langtímakröfur sem áætlað er að eiga fram á gjalddaga eru metnar á kostnaðarverði að teknu tilliti til niðurfærslu til að mæta hugsanlegu tapi í framtíðinni.

Birgðir

Vörubirgðir eru eignfærðar á kostnaðarverði eða dagverði hvort sem lægra reynist að teknu tilliti til úreltra og gallaðra vara. Dagverð samsvarar áætluðu söluverði að frádregnum kostnaði við sölu og dreifingu.

Viðskiptakröfur

Viðskiptakröfur eru færðar á nafnverði að teknu tilliti til niðurfærslu. Niðurfærslan er ekki endanleg afskrift heldur er myndaður mótreikningur til að mæta hugsanlegu tapi sem kann að myndast í framtíðinni.

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

Langtímaskuldur

Langtímaskuldur eru færðar á nafnverði að frádegnum greiddum afborgunum og eru eftirstöðvar nafnverðs reiknaðar upp miðað við gildandi engi eða visitölu í lok tímabilsins eftir því sem við á. Vaxtagjöld vegna langtímalána eru færð til gjalda á því tímabili sem þau tilheyra. Lántökukostnaður vegna nýrra lána er færður til gjalda á lántökuári.

Leigusamningar

Leigusamningar eru flokkaðir sem fjármögnunarleigusamningar þegar samningsskilmálar gera ráð fyrir að verulegur hluti áhættunnar og hagur af eignarréttindum er framseldur leigukaupa. Eignir samkvæmt fjármögnunar- og kaupleigusamningum eru færðar meðal varanlegra rekstrarfjármuna og afskrifaðar á líftíma þeirra. Skuldbinding við leigusala er færð til skuldar í efnahagsreikningi. Aðrir leigusamningar eru flokkaðir sem rekstrarleigusamningar og leigugreiðslur gjaldfærðar á því tímabili sem þær tilheyra.

Viðskiptaskuldur

Viðskiptaskuldur eru færðar á nafnverði að teknu tilliti til gengismunar.

Skuldbindingar

Skuldbindingar eru færðar upp í efnahagsreikningi ef líklegt þykir að félagið verði fyrir fjárhagslegum útgjöldum í framtíðinni vegna tiltekins atburðar eða viðskipta og hægt er að meta fjárhæð hennar með áreiðanlegum hætti.

Áhættustjórnun

Stjórn félagsins hefur sett stefnu um áhættustýringu. Félagið er ekki með gjaldmiðlaskipta- eða vaxtaskiptasamninga í gildi í árslok 2009.

Skráning tekna

Tekjur eru færðar þegar til þeirra hefur verið unnið í samræmi við alþjóðlega reikningsskilastaðla.

Vaxtatekjur eru færðar fyrir viðkomandi tímabil í samræmi við viðeigandi höfuðstól og vaxtaprósentu.

Fjármagnskostnaður

Fjármagnskostnaður sem stafar beint af kaupum, byggingu eða framleiðslu eigna sem uppfylla skilyrði um eignfærslu, er eignfærður sem hluti af eigninni fram að þeim tíma þegar eign er tilbúin til notkunar eða sölu. Eignfærsluhæf eign er eign sem tekur talsverðan tíma að koma í nothæft eða söluhaeft ástand.

Fjárfestingartekjur af skammtímafjárfestingum sem tengjast fjármögnun á eignfærsluhæfri eign eru færðar til lækkunar á eignfærðum fjármagnskostnaði.

Allur fjármagnskostnaður er færður í rekstrarreikningi á því tímabili sem hann fellur til.



Tekjuskattur

Gjaldfærður tekjuskattur samanstendur af tekjuskatti til greiðslu og frestuðum tekjuskatti.

Tekjuskattur til greiðslu

Tekjuskattur til greiðslu er tekjuskattur sem áætlað er að komi til greiðslu á næsta ári vegna skattskylds hagnaðar ársins auk leiðréttинга á tekjuskatti til greiðslu vegna fyrri ára. Skattskyldur hagnaður getur verið annar en reikningshaldslegur hagnaður. Reiknaður tekjuskattur miðast við gildandi skatthlutfall á reikningsskiladegi.

Frestaður tekjuskattur

Frestaður tekjuskattur stafar af tímabundnum mismun efnahagsliða í skattuppgjöri annars vegar og ársreikningi hins vegar þar sem tekjuskattstofn félagsins er miðaður við aðrar forsendur en reikningsskil pess. Frestaður tekjuskattur er ekki færður vegna viðskiptavíldar sem ekki er skattalega frádráttarbær. Jafnframt er frestaður tekjuskattur ekki færður vegna fjárfestinga í dótturfélögum ef talið er að móðurfélagið geti haft stjórn á því hvenær tímabundni mismunurinn snýst við og ekki er talið að viðsnúningurinn muni eiga sér stað í fyrirsjánlegrí framtíði. Frestaður tekjuskattur miðast við gildandi skatthlutfall á reikningsskiladegi.

Tekjuskattsinneign er metin á reikningsskiladegi og er einungis færð að því marki sem líklegt er að hún nýtist á móti skattskyldum hagnaði í framtíðinni.

Tekjuskattsinneign og tekjuskattsskuldbindingu er jafnað saman innan samstæðunnar þegar lagaleg heimild er til samsköttunar.

Frestaður skattur er gjaldfærður í rekstrarreikningi nema þegar hann tengist liðum meðal eigin fjár en þá er hann einnig færður meðal eigin fjár.

4. Rekstur eininga

	Flugtengdar- tekjur	Viðskipta- tekjur	Jöfnunarfærslur	Samtals
Tekjur frá þriðja aðila	2.778.092	5.947.591		8.725.682
Tekjur milli eininga	85.068	316.943	(402.011)	0
	2.863.160	6.264.534	(402.011)	8.725.682
Rekstrarhagnaður	164.782	1.213.185		1.377.967
Fjármunatekjur og fjármagnsgjöld				(1.947.980)
Tekjuskattur				230.464
Tap ársins				(339.549)

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

5. Tekjur

Tekjur samstæðunnar greinast þannig.

	Rekstrartekjur 2009	Rekstrartekjur 2008
Tekjur af vörusölu	4.671.027	0
Tekjur af þjónustu	4.054.656	0
	<hr/>	<hr/>
	8.725.682	0

6. Launamál

	2009	2008
Laun	2.197.568	9.180
Launatengd gjöld	440.373	1.904
Breyting á orlofs- og lifeyrisskuldbindingu	125.139	0
Annar starfsmannakostnaður	103.578	0
	<hr/>	<hr/>
Stöðugildi að meðaltali	2.866.658	11.084
	<hr/>	<hr/>
	364	

Heildaraun og þóknar til stjórnenda félagsins á árinu námu 48,9 milljónum króna. Stjórnendur njóta ekki annarra kjara umfram framangreind laun og þóknarir.

7. Fjármunatekjur og (fjármagnsgjöld)

	2009	2008
Fjármunatekjur		
Vaxtatekjur af viðskiptakröfum	1.376	0
Vaxtatekjur af bankareikningum	107.029	269
	<hr/>	<hr/>
	108.405	269
	<hr/>	<hr/>
	2009	2008
Fjármagnsgjöld		
Vaxtagjöld	777.107	22
Verðbætur af langtímaskuldum	141.195	0
Bankakostnaður	2.000	0
Dráttarvextir	2.394	0
Önnur vaxtagjöld	(125.919)	0
	<hr/>	<hr/>
	796.777	22
	<hr/>	<hr/>
	2009	2008
Aðrar tekjur (gjöld) af fjáreignum og fjárskulnum		
Gengistap langtímalána	1.259.607	0
	<hr/>	<hr/>
	1.259.607	0

Fjárhæðir í þúsundum króna



8. Tekjuskattur og reiknuð skattinneign

Tekjuskattur

Tekjuskattur er reiknaður og færður í ársrekninginn og nemur tekjfærð fjárhæð í rekstrarreikningi 230,5 milljónum króna. Ekki kemur til greiðslu tekjuskatts á árinu 2010 þar sem tekjuskattstofn félagsins er neikvæður.

Iann 21. desember 2009 var samþykkt breyting á lögum um tekjuskatt sem fól í sér hækkun á tekjuskattshlutfalli úr 15% í 18%. Þessi lagabreyting öðlast gildi frá og með 1. janúar 2010. Áhrif hækkaðs skatthlutfalls á reiknaða skattinneign í lok árs nemur 128,7 milljónum króna og er hækkinum tekjfærð í rekstrarreikning.

Virkur tekjuskattur greinist þannig:

	2009
	Fjárhæð
	%
Tap fyrir skatta	(570.013)
Skatthlutfall	85.502
Breyting á tekjuskattshlutfalli	128.685
Aðrir liðir	16.277
Tekjuskattur samkvæmt rekstrarreikningi	<u>230.464</u>

Reiknuð skattinneign

31.12.2009

Stofnefnahagsfærslur 1.1.2009	541.649
Breyting vegna hækunar á tekjuskattshlutfalli	128.685
Reiknaður tekjuskattur vegna ársins 2009	101.779
Staða í árslok	<u>772.113</u>

Reiknuð skattinneign skiptist þannig á einstaka liði:

Varanlegir rekstrarfjármunir	(777.576)
Aðrir liðir	21.569
Áhrif skattfrestunarheimildar frestun innlausn gengistaps	123.139
Áhrif af yfirfaranlegu skattalegu tapi	1.404.982
	<u>772.113</u>

Yfirfaranlegt skattalegt tap nýtist til frádráttar skattalegum hagnaði sem hér segir:

Frá hagnaði til ársins 2018	7.024.121
	<u>7.024.121</u>

9. Arður

Ekki var úthlutaður arður til hluthafa á árinu 2009.

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

10. Varanlegir rekstrarfjármunir og afskriftir

	Fasteignir og listaverk	Flughlöð og bílastæði	Stjórnkerfi og aðflugsbúnaður	Aðrar eignir	Samtals
Stofnfærslur 1.1.2009	15.966.308	3.256.593	923.978	132.944	20.279.823
Eignfært á árinu	1.763	83.614	18.936	141.205	245.519
Selt á árinu	0		(109)	(499)	(608)
Afskrift ársins	(385.507)	(258.627)	(98.676)	(21.729)	(764.539)
Staða 31.12.2009	15.582.564	3.081.580	844.129	251.922	19.760.195
Afskriftarhlutföll	2-14%	2-20%	5-20%	7-20%	

Félagið hefur veðsett fasteignir og aðrar eignir til tryggingar á skuldum við lánastofnanir. Í árslok nemur bókfært verð veðsettra eigna 17,6 milljörðum króna og eftirstöðvar áhvílandi lána nema 17,3 milljörðum króna.

Fasteignamat og vátryggingamat eigna félagsins í lok ársins greinist þannig:

	Fasteignamat	Vátrygginga- mat
Fasteignir og löðir	14.680.752	22.499.569
Vélar og tæki, eignatryggingar		5.304.032
Rekstrarstöðvunartrygging		3.994.760
Frjáls ábyrgðartrygging		650.000

11. Öfnislegar eignir

Samkvæmt samningi milli Keflavíkurflugvallar oht. og Varnarmálastofnunar sem undirritaður var 22. apríl 2009 tökk Keflavíkurflugvöllur ohf. yfir afnot til næstu 30 ára frá ársbyrjun 2009 að telja, á tilgreindum flugvallarmannvirkjum og búnaði á mannvirkjaskrá NATO á Keflavíkurflugvelli. Ekki er innheimt sérstakt endurgjald fyrir afnot mannvirkjanna en Keflavíkurflugvöllur ohf. skal standa straum af öllum kostnaði við daglegan rekstur og viðhald þeirra, þannig að tryggt sé að ástand þeirra sé í samræmi við samþykkt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Varnarmálastofnun f.h. NATO hefur rétt til afnota á mannvirkjunum.

Við gerð stofnefnahagsreiknings félagsins á árinu 2009 var þessi afnotaréttur verðmetinn og gert ráð fyrir að hann verði hlutafallslega gjaldfærður yfir leigutímann.

	Afnotasamn. um mannvirki	Afnotasamn. um flugbrautir	Samtals
Stofnfærslur 1.1.2009	477.035	5.706.000	6.183.035
Afskrift ársins	(15.901)	(190.200)	(206.101)
Staða 31.12.2009	461.134	5.515.800	5.976.934
Afskriftarhlutföll	3%	3%	

Fjárhæðir í þúsundum króna



12. Samstæða

Samstæða Keflavíkurflugvallar ohf. samanstendur af eftirfarandi dótturfélagi:

	Hlutdeild	Nafnverð	Megin starfsemi
Fríhofnin ehf., Keflavíkurflugvelli	100,0%	50.000	Verslunarstarfsemi

13. Skuldabréfaeign og aðrar langtímakröfur

Skuldabréfaeign

	2009	1.1.2009
Stofnfærslur 1.1.2009	15.114	15.114
Innborganir á árinu	(5.849)	0
Verðbreytingar	301	0
Staða í árslok	9.565	15.114
Næsta árs afborganir	(6.853)	(6.309)
	2.713	8.805

Langtímakostnaður vegna viðhalds flugbrauta

	2009	1.1.2009
Keypt á árinu	136.226	0
Gjalfærsla ársins	(18.920)	0
Staða í árslok	117.306	0
Næsta árs gjalfærsla	(45.409)	0
	71.897	0
Skuldabréfaeign og aðrar langtímakröfur í árslok	74.610	8.805

14. Vörubirgðir

	31.12.2009	1.1.2009
Vörur til endursölu	292.900	306.761
Vörur í hafi	16.500	10.700
	309.400	317.461
Tryggingaverðmæti birgða	521.101	449.007

Engar birgðir eru veðsettar í árslok 2009.

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

15. Aðrar peningalegar eignir

Viðskiptakröfur

	31.12.2009	1.1.2009
Innlendar viðskiptakröfur	526.542	549.792
Erlendar viðskiptakröfur	120.382	186.166
Niðurfærsla vegna krafna sem kunna að tapast	(17.800)	(14.205)
	<u>629.123</u>	<u>721.753</u>

Breytingar á niðurfærslu viðskiptakrafna greinist þannig:

	31.12.2009	1.1.2009
Staða í ársbyrjun	(14.205)	(14.205)
Lagt í afskriftarsjóð.....	(3.595)	0
Staða í árslok	<u>(17.800)</u>	<u>(14.205)</u>

Niðurfærsla hefur verið reiknuð vegna krafna sem kunna að tapast. Niðurfærslan er byggð á mati stjórnenda og reynslu fyrri

Aldursgreining krafna greinist þannig:

	31.12.2009	1.1.2009
Ógjaldfallið	518.060	716.387
Gjaldfallið	128.863	19.571
Niðurfærsla vegna krafna sem kunna að tapast	(17.800)	(14.205)
	<u>629.123</u>	<u>721.753</u>

Aðrar skammtímakröfur

	31.12.2009	1.1.2009
Virðisaukaskattur	86.035	80.001
Fyrirframgreiddur kostnaður	13.499	3.996
Fjármagnstekjuskattur	15.918	15.493
Næsta árs afborgun langtímakostnaðar	45.409	0
Ógreiddir óinnheimtir vextir	1.292	17.567
Næsta árs afborganir skuldabréfæignar	6.853	6.308
Matarkort	3.507	778
Aðrar kröfur	0	10.819
	<u>172.512</u>	<u>134.962</u>

Fjárhæðir í þúsundum króna



Handbært fé

Handbært fé félagsins samanstendur af óbundnum bankainnstæðum.

	31.12.2009	1.1.2009
Bankainnstæður í íslenskum krónum	1.049.939	731.834
Bankainnstæður í erlendri mynt	54.415	33.559
Sjóður	3.214	2.709
	1.107.568	768.102

16. Eigið fé

Hlutafé greinist þannig:

	Hlutir	Hlutfall	Fjárhæð
Heildarhlutafé í lok árs	4.000.000	100,0%	4.000.000

Eitt atkvæði fylgir hlut ríkisins. Fjármálaráðherra fer með hlut íslenska ríkisins í féluginu. Allt hlutafé hefur verið greitt.

	Hlutafé	Lögbundinn varasjóður	Endurmats- reikningur	Óráðstafað eigið fé	Eigið fé samtals
Nýtt hlutafé	10.000				10.000
Heildarafkoma árið 2008				(16.834)	(16.834)
Eigið fé 1.1.2009 (neikvætt)	10.000	0	0	(16.834)	(6.834)
Stofnfærslur frá FLE	2.500.000	482.278	0	(3.311.006)	(328.729)
Stofnfærslur frá FMK			203.092	610.325	813.417
Stofnfærslur frá Ríkisjóði	1.490.000	1.900.020	(203.092)	2.717.515	5.904.444
Stofnefnahagur 1.1.2009	4.000.000	2.382.298	0	0	6.382.298
Leiðréttur stofnefnahagur				(108.511)	(108.511)
Stofnefnahagsst.1.1.2009 lr.	4.000.000	2.382.298	0	(108.511)	6.273.787
Heildarafkoma ársins				(339.549)	(339.549)
Eigið fé 31.12.2009	4.000.000	2.382.298	0	(448.060)	5.934.238

Stofnefnahagsreikningur félagsins er leiðréttur sem nemur 108,5 milljónum króna vegna áfallins kostnaðar vegna lýsingar á flugbrautum á árunum 2006-2008.

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

17. Langtímaskuldir

	Skuldir við lánastofnanir	
	31.12.2009	1.1.2009
Skuldir í CHF	4.063.331	3.268.739
Skuldir í EUR	5.153.313	5.271.918
Skuldir í GBP	2.008.883	1.173.429
Skuldir í JPY	1.363.712	2.804.360
Skuldir í SEK	816.499	752.399
Skuldir í USD	5.661.985	4.035.503
Skuldir í CAD	0	1.453.779
Skuldir í ISK	2.439.719	1.636.820
	21.507.443	20.396.946
Næsta árs afborganir langtímaskulda	(1.048.124)	(988.579)
Langtímaskuldir í lok ársins	20.459.319	19.408.367

Afborganir af langtímaskuldum greinast þannig:

	Skuldir við lánastofnanir
Afborganir ársins 2010	1.048.124
Afborganir ársins 2011	1.327.169
Afborganir ársins 2012	1.329.473
Afborganir ársins 2013	1.331.917
Afborganir ársins 2014	1.334.510
Afborganir síðar	15.136.250
	21.507.443

18. Fjármögnumarleigusamningar

	Ógjaldfallnar leigugreiðslur		Núvirtar eftirstöðvar	
	31.12.2009	1.1.2009	31.12.2009	1.1.2009
Greiðslur á næsta reikningsári	10.234	0	9.060	0
Greiðslur á öðru reikningsári og síðar	17.406	0	16.220	0
	27.640	0	25.279	0
Framtíðar vaxtagjöld	(2.360)	0		
Núvirtar eftirstöðvar	25.279	0		

Fjárhæðir í þúsundum króna



19. Lífeyrisskuldbinding

Við stofnun Keflavíkurflugvallar ohf. tók það félag við ábyrgð Flugstöðvar Leifs Eírikssonar ohf. og Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar á lífeyrisskuldbindingum starfsmanna sem eru í B hluta Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins skv. 33. gr. laga nr. 1/1997, sem myndast hafa vegna aðildar starfsmanna að Lífeyrissjóði starfsmanna ríkisins. Skuldbinding vegna starfsmanna Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli sem voru enn starfandi í árslok 2008 nam samkvæmt stofnefnahagsreikningi 874,5 milljónum króna en reyndist vera 887,4 milljónir króna þegar hún var gerð upp við Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins í ársþyrjun 2009. Skuldin var gerð upp með skuldabréfi að fjárhæð 748,6 milljónir króna með 5% vöxtum. Skuldbindingin var reiknuð miðað við 3,5% ávoxtunarkröfu og er því færðar 138,8 milljónir króna til lækkunar á fjármagnsgjöldum.

	31.12.2009	1.1.2009
Staða 1.1.2009	874.540	874.540
Hækkun á lífeyrisskuldingu	12.897	0
Greitt upp með skuldabréfi	(748.621)	0
Ávoxtun vegna uppgreiðslu lífeyrisskuldbindinga	(138.816)	0
	<hr/> 0	<hr/> 874.540

Keflavíkurflugvöllur ohf. ber ábyrgð á þeirri lífeyrisskuldbindingu sem myndast umfram heildariðgjöld vegna viðkomandi starfsmanna ár hvert. Ekki er um að raða að Keflavíkurflugvöllur ohf. beri ábyrgð á heildarlífeyrisskuldbindingum vegna starfsmanna félagsins sem eru í B-hluta Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins heldur einungis á þeim viðbótargreiðslum sem þurfa að koma til svo að lífeyrisskuldbiningar viðkomandi starfsmanna standi undir sér. Í reikningsskilunum hafa verið gjaldfærðar um 43,5 milljónir króna.

20. Aðrar peningalegar skuldir

Viðskiptaskuldir

	31.12.2009	1.1.2009
Innlendar viðskiptaskuldir	411.762	304.132
Erlendar viðskiptaskuldir	56.027	82.453
	<hr/> 467.789	<hr/> 386.586

Aðrar skammtímaskuldir

	31.12.2009	1.1.2009
Virðisaukaskattur	38.749	55.822
Fyrirframinnhéimtar tekjur	17.191	5.946
Ógreidd laun og launatengd gjöld	106.747	149.034
Ógreiddir áfallnir vextir	205.149	272.761
Ógreiddur arður	225.000	225.000
Ógreiddur fjármagnstekjkuskattur	0	11.999
Ógreidd orlofsskuldbinding	172.530	0
Ógreitt áfallið lífeyrisframlag til LSR	37.751	16.522
Aðrar skuldir	64.590	139.714
	<hr/> 867.705	<hr/> 876.798

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

Næsta árs afborganir langtímaskulda

	31.12.2009	1.1.2009
Skuldir við lánastofnanir	1.048.124	988.579
Fjármögnunarleigusamningar	9.060	0
	<hr/> 1.057.184	<hr/> 988.579

21. Fjármálagerningar

Flokkar fjármálagerninga

Fjáreignir og fjárskuldir

Fjáreignir	31.12.2009	1.1.2009
Handbært fé	1.107.568	768.102
Fjáreignir sem ætlað er að halda til gjalddaga	9.566	15.113
Lán og kröfur	866.679	850.407

Fjárskuldir	31.12.2009	1.1.2009
Aðrar fjárskuldir	22.864.495	21.698.752

Fjáreignir sem ætlað er að halda til gjalddaga, lán og kröfur og aðrar fjárskuldir eru færðar á afskrifuðu kostnaðarverði með aðferð virkra vaxta að frádreginni virðisrýrnun.

Áhættustýring

Innan félagsins er virk áhættustýring sem hefur það hlutverk að stjórna þeirri rekstrartengdu áhættu sem félagið býr við. Þessir þættir eru vaxtaáhætta, gengisáhætta, verðáhætta markaðsverðbréfa, útlánaáhætta og lausafjáráhætta.

Vaxtaáhætta

Vaxtaáhætta er áhættan af því að gangvirði eða framtíðar sjóðsflæði fjármálagerninga muni sveiflast vegna breytinga á markaðsvöxtum.

Vaxtaáhættan nær aðeins til vaxtaberandi eigna og skulda félagsins með breytilega vexti. Vaxtaberandi eignir félagsins skiptast á milli fastra vaxta og breytilegra. Þær vaxtaberandi eignir sem bera fasta vexti eru metnar á afskrifuðu kostnaðarverði. Breytingar á vöxtum sem leiða til breytinga á gangvirði þeirra eigna hafa því ekki áhrif á bókfærða stöðu. Vaxtabreytingar hafa áhrif á vænt sjóðstreymi af eignum og skuldum sem bera breytilega vexti. Félagið hefur ekki gert vaxtaskiptasamninga til þess að sporna við þeirri áhættu sem tengist breytingu á vaxtaskipi, en stjórnendur fylgjast reglulega með þróun vaxta á heimamarkaði sem og erlendis.

Fjárhæðir í þúsundum króna



Næmnigreining

Í töflunni hér að neðan er sýnt hver áhrif af 50 og 100 punkta hækkun vaxta á vaxtaberandi eignir hefði á afkomu og eigið fé á reikningsskiladegi. Næmnigreiningin tekur til þeirra vaxtaberandi eigna og skulda sem bera breytilega vexti og miðast hún við að allar aðrar breytur en þær sem eru hér til skoðunar séu fastar. Næmnigreiningin tekur tillit til skattaáhrifa og endurspeglar því þau áhrif sem koma í rekstrarrekning og á eigið fé.

Áhrif á afkomu og eigið fé eru þau sömu þar sem matsbreyting undirliggjandi fjármálagerninga er ekki í neinum tilvikum færð beint á eigið fé. Jákvað fjárhæð merkir hækkun á hagnaði og eigin fé. Lækkun vaxta hefði haft sömu áhrif en í gagnstæða átt.

	31.12.2009		1.1.2009	
	50 pkt	100 pkt	50 pkt	100 pkt
Áhrif á afkomu og eigið fé	(86.807)	(173.614)	(83.423)	(166.845)

Gengisáhætta

Gengisáhætta er áhættan af því að gangvirði eða framtíðar sjóðsflæði fjármálagerninga muni sveiflast vegna breytinga á gengi gjaldmiðla. Gengisáhætta myndast þegar mismunur er á stöðu eigna og skulda í erlendum gjaldmiðli.

Meirihluti eigna og skulda félagsins er í íslenskum krónum en þó á félagið nokkuð af erlendum fjáreignum. Félagið gerði framvirka gjaldmiðlasamninga til að verja sig gegn gengisáhættu þessara eigna á síðasta ári sem voru gerðir upp í byrjun þessa árs. Félagið hefur ekki skilgreint gjaldmiðlaskiptasamninga sem áhættuvörn samkvæmt IAS 39. Hér að neðan eru tilgreindir þeir gjaldmiðlar félagsins sem mest áhrif hafa á rekstur félagsins. Upplýsingar um gengi og útreikning á flökti taka tillit til miðgengis.

Mynt	Árslokagengi		Meðalgengi		Ársflökt
	2009	2008	2009	2008	
EUR	179,88	169,97	172,67	127,46	12,95%
GBP	201,60	175,43	193,89	159,35	16,88%
DKK	24,17	22,81	23,19	17,09	12,94%
NOK	21,67	17,30	19,80	15,41	14,96%
SEK	17,52	15,56	16,30	13,20	17,80%
USD	124,90	120,87	123,59	88,07	15,37%
JPY	1,35	1,34	1,32	0,86	20,26%
CHF	121,26	113,92	114,32	80,69	13,91%
CAD	119,04	99,12	109,04	81,59	15,00%

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

Gengisáhætta 31.12.2009

	Eignir	Skuldir	Nettó staða
EUR	9.776	5.185.216	(5.175.440)
GBP	10.573	2.010.926	(2.000.353)
DKK	0	1.363.711	(1.363.714)
NOK	123	4.076.841	(4.076.718)
SEK	4.010	3.116	894
USD	7	101	(94)
JPY	1.367	816.499	(815.132)
CHF	148.682	5.667.339	(5.518.657)
CAD	261	0	261

Gengisáhætta 1.1.2009

	Eignir	Skuldir	Nettó staða
EUR	22.573	5.313.040	(5.290.467)
GBP	7.182	1.173.429	(1.166.247)
DKK	628	2.804.360	(2.803.731)
NOK	3.412	3.281.640	(3.278.228)
SEK	9.715	18.623	(8.908)
USD	5	0	5
JPY	1.764	752.399	(750.635)
CHF	181.426	4.045.393	(3.863.966)
CAD	518	1.488.406	(1.487.888)

Næmnigreining

Í töflunni hér að neðan er sýnt hver áhrif af 5% og 10% hækjun á gengi íslensku krónunnar gagnvart viðkomandi myntum hefði á afkomu og eigið fé miðað við stöðu eigna og skulda í viðkomandi mynt á reikningsskiladegi. Í töflu hér að framan má sjá þær erlendu eignir og skuldir sem næmnigreiningin tekur til, en þær eru að verulegum hluta erlend verðbréf. Næmnigreiningin miðast við að allar aðrar breytur en þær sem eru hér til skoðunar séu fastar. Næmnigreiningin tekur til þeirra gjaldmiðla sem innifela mestu gengisáhættu. Næmnigreiningin tekur tillit til skattaáhrifa og endurspeglar því þau áhrif sem koma í rekstrarrekning og á eigið fé. Áhrif á afkomu og eigið fé eru þau sömu þar sem matsbreyting undirliggjandi fjármálagerninga í erlendri mynt er ekki í neinum tilvikum færð beint á eigið fé. Jákvæð fjárhæð merkir hækjun á hagnaði og eigin fé. Lækkun á gengi íslensku krónunnar gagnvart neðangreindum gjaldmiðlum hefði haft sömu áhrif en í gagnstæða átt.

Fjárhæðir í þúsundum króna



Áhrif á afkomu og eigið fé

	31.12.2009		1.1.2009	
	5%	10%	5%	10%
EUR	(219.956)	(439.912)	(216.909)	(433.818)
GBP	(85.015)	(170.030)	(47.816)	(95.632)
DKK	(57.958)	(115.916)	(114.953)	(229.906)
NOK	(173.261)	(346.521)	(134.407)	(268.815)
SEK	38	76	(365)	(730)
USD	(4)	(8)	0	0
JPY	(34.643)	(69.286)	(30.776)	(61.552)
CHF	(234.543)	(469.086)	(158.423)	(316.845)
CAD	11	22	(61.003)	(122.007)

Útlánaáhætta

Í útlánaáhættu felst áhættan á því að mótaðilar félagsins geti ekki staðið við skuldbindingar sínar, sem leiðir til þess að félagið tapar á fjármálagerningum sínum. Félagið fylgist reglulega með þróun þeirra eigna sem tengjast útlánaáhættu.

Hámarksútlánaáhætta greinist þannig

	Bókfærð staða	
	31.12.2009	1.1.2009
Skuldbréfæign og aðrar langtímakröfur	2.713	8.805
Viðskiptakröfur	629.123	721.753
Aðrar skammtímakröfur	172.512	134.962
Handbært fé	1.107.567	768.102
	1.911.915	1.633.623

Hámarksútlánaáhætta félagsins er sú bókfærða staða sem sundurliðuð er hér að ofan.

Fjárhæðir í þúsundum króna

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

Lausafjárhætta

Lausafjárhætta er áhættan á því að félagið lendi í erfiðleikum við að mæta fjárhagslegum skuldbindingum sínum í náinni framtíðinni.

Reglulega er fylgst með stöðu lausafjár, þróun sem orðið hefur og hvaða áhrif staða markaða og framtíðarhorfur geta haft á félagsins. Félagið hefur gert samninga við viðskiptabanka sína sem tryggja aðgengi að lausafé.

	Innan eins árs	2011	2012+	Samtals
Skuldir 31.12.2009				
Óvaxtaberandi	1.335.494	0	0	1.335.494
Með fljótandi vöxtum	1.057.184	1.263.810	19.217.088	21.538.083
	2.392.678	1.263.810	19.217.088	22.873.576
Eignir 31.12.2009				
Óvaxtaberandi	801.628	0	0	801.628
Með fljótandi vöxtum	1.107.568	2.713	0	1.110.281
	1.909.196	2.713	0	1.911.909
Nettó staða 31.12.2009	(483.482)	(1.261.097)	(19.217.088)	(20.961.667)
	Innan eins árs	2010	2011+	Samtals
Skuldir 31.12.2008				
Óvaxtaberandi	1.267.097	0	0	1.267.097
Með fljótandi vöxtum	1.023.289	1.196.851	18.198.924	20.419.064
	2.290.386	1.196.851	18.198.924	21.686.161
Eignir 1.1.2009				
Óvaxtaberandi	856.709	0	0	856.709
Með fljótandi vöxtum	768.108	8.805	0	776.913
	1.624.817	8.805	0	1.633.622
Nettó staða 1.1.2009	(665.569)	(1.188.046)	(18.198.924)	(20.052.539)

Fjárhæðir í þúsundum króna



22. Aðrar skuldbindingar

Samkvæmt rekstrarleyfi félagsins skal það virða og uppfylla allar skuldbindingar á starfssviði og starfssvæði flugstöðvarinnar sem stjórnvöld hafa undirgengst og kunna að undirgangast og varða flugstöðina. Meðal annars er hér átt við stofnsamning Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, samþykktir Evrópusambands flugmálastjórna og skuldbindingar sem stjórnvöld hafa undirgengst vegna Schengen samstarfsins auk þjóðréttarlegra skuldbindinga Íslands er varða aðgengi innlendra og erlendra flugrekstraraðila að flugstöðinni.

Keflavíkurflugvöllur ohf. hefur fengið flugvallarskírteini til fimm ára og vottun samkvæmt reglugerð um flugvelli. Félagið hefur einnig fengið starfsleyfi til reksturs flugleiðsöguþjónustu sem er veitt samkvæmt reglugerð Evrópusambandsins um sameiginlegar kröfur til síklarar þjónustu.

Á ófriðartímum er féluginu skylt að veita hervöldum Bandaríkjanna aðgang að og afnot af flugstöðinni og í neyðartilvikum. Varnarmálaskrifstofa utanríkisráðuneytisins skal sjá um að hafa milligöngu um öll bein og óbein samskipti félagsins við varnarliðið.

Féluginu er skylt í allri starfsemi sinni að virða og standa við þær skuldbindingar sem stjórnvöld hafa undirgengist og þau síðar kunna að undirgangast og varða flugvöllinn, flugvallarsvæðið og flugstöðina og starfsemi þá sem stjórnvöld fer með og yfirtaka.

Félagið hefur gert þjónustusamning við samgönguráðuneytið og gildir samningurinn fyrir árið 2009. Samkvæmt samningnum er honum ætlað að standa undir ákveðnum þáttum í starfsemi flugvallarins.

Félagið er skuldbundið til að hafa í gildi allar lögboðnar tryggingar vegna flugstöðvarinnar þar með talin ábyrgðartrygging sem telst fullnægjandi að mati samgönguráðuneytisins vegna þess tjóns sem rekstrarleyfishafi ber skaðabótaábyrgð á. Vátryggingarvernd þessarar tryggingar á reikningsskiladegi er 500 milljónir króna. Félagið hefur keypt ábyrgðartryggingu flugvalla og nemur bótafjárhæðin 100.000.000 USD.

Tryggingar félagsins eru undanskyldar bótaskyldu vegna hryðjuverka. Félagið hefur því keypt hryðjuverkatryggingu sem bætir tjón fyrir allt að USD 15.000.000.

Félagið er með allar tryggingar vegna starfsmanna í samræmi við gildandi kjarasamninga nema tryggingu vegna skírteina flugumferðarstjóra. Samkvæmt kjarasamningum flugumferðarstjóra skal félagið á sinn kostnað tryggja skírteini hvers flugumferðarstjóra sem hefur VFR- og/eða IFR-starfsréttindi. Félagið hefur ekki keypt tryggingu og hvílir því skuldbinding ef til kæmi skírteinamissir flugumferðarstjóra í samræmi við kjarasamninga.

23. Samþykki ársreiknings

Ársreikningurinn var samþykktur á stjórnarfundi þann 26. mars 2010.

SKÝRINGAR MED ÁRSREIKNINGI

24. Kennitölur

Úr rekstrarreikningi:

2009

Arðsemi

Hagnaður fyrir afskriftir, vexti og skatta (EBITDA)	2.348.607
a) Framlegðarhlutfall rekstrar	26,9%
b) Hagnaðarhlutfall	-3,9%
c) Hagnaður á hverja krónu nafnverðs hlutafjár (EPS)	-0,08
d) Arðsemi eigin fjár	-0,06
a) EBITDA/Tekjur	b) Hagnaður ársins/Tekjur
c) Hagnaður á hverja krónu nafnverðs hlutafjár (EPS)	d) Hagnaður/meðalstaða eigin fjár

Úr efnahagsreikningi:

31.12.2009

Nýting fjármagns

e) Fjárbinding í birgðum	0,07
f) Veltuhraði eigna	0,30
g) Veltuhraði birgða	7,55
h) Veltuhraði viðskiptakrafna	12,92
e) Birgðir/Verslunartekjur	g) KSV/meðalstaða birgða
f) Tekjur/meðalstaða heildareigna	h) Tekjur/meðalstaða viðskiptakrafna

Greiðsluhæfi

i) Lausafjárhlfall	0,80
j) Veltufjárhlfall	0,93
i) (Veltufjármunir - birgðir) /skammtímaskuldir	j) Veltufjármunir/skammtímaskuldir

Fjárhæðir í þúsundum króna

**Fjárhagslegur styrkur**

k) Eiginfjárlutfall 20,6%

l) Innra virði hlutafjár 1,48

k) Eigið fé/heildarfjármagn l) Eigið fé/hlutafé

Rekstrargjöld sem hlutfall af tekjum

2009

Kostnaðarverð seldra vara/vörusala	50,63%
Laun og tengd gjöld/tekjur	32,85%
Skrifstofu- og stjórnunarkostnaður/tekjur	2,01%
Annar rekstrarkostnaður/tekjur	11,12%
Afskriftir/tekjur	11,12%
Rekstrargjöld/rekstrartekjur	84,21%

25. Sjóðstremmisyfirlit

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Tap ársins	(339.549)	(16.834)
Afskriftir	970.640	0
Reiknaðir fjármagnsliðir	1.179.212	0
Aðrar breytingar	(287.218)	0
Hreint veltufé frá/(til) rekstrar	1.523.086	(16.834)
 Breyting á:		
Rekstartengdum eignum	91.219	(1.347)
Rekstartengdum skuldum	87.288	10.112
Handbært fé frá/(til) rekstrar	1.701.593	(8.070)

Fjárhæðir í þúsundum króna







ADDRESS BY THE CHAIRMAN OF THE BOARD



*Jon Gunnarsson
Chairman of the Board*

The year 2009 was the first and last full year of operations for Keflavik International Airport Ltd. Just before the end of the year, Iceland's parliament, the Althingi, passed legislation authorising the Minister of Transport, Communications and Local Government to merge the operations of Keflavik International Airport Ltd. and ISAVIA Ltd., which operates the Icelandic Air Traffic Control Centre and the domestic airport network, into a single airport and air navigation service operator

for all of Iceland. The new company was established on 29 January this year and is expected to take over the operations of the two merged companies in early May.

With the somewhat swift – yet not entirely unexpected – departure of the Iceland Defence Force in 2006, Althingi passed legislation transferring the operation of the airfield to the Keflavik Airport Authority. The Leif Eiriksson Air Terminal Ltd., however, was responsible for the operations of the air terminal and its in-house operations, both before and after the departure of the Iceland Defence Force. The air terminal and the Keflavik Airport Authority were under the auspices of the Ministry for Foreign Affairs at the time, whilst responsibility for matters pertaining to the Keflavík Airport Authority and operations of the Leif Eiriksson Air Terminal were transferred from the Ministry for Foreign Affairs to the Ministry of Communications at the beginning of 2008.

A committee appointed to look into future operations of the airport concluded that it would be best to have the administration and operations of the airport and air terminal combined, to ensure efficiency and coordinate development of the airport. With a new operating environment on the former US military base, it was also expected that collaboration could be facilitated between the state and local authorities for expansion and industrial development on airport land.

Legislation was passed in the Althingi on 30 March 2008, authorising the establishment of a state-owned company to administer the operation, maintenance and development of the airport and air terminal, and the utilisation of the airport for security and defence purposes. Keflavik International Airport Ltd. was founded on 26 June 2008 and began operations in January 2009. The company is owned by the Icelandic State Treasury. The Minister of Communications held responsibility for the company on behalf of the Icelandic state until the end of 2009, when responsibility for the shares of the Icelandic state in publicly-owned companies was transferred to the Minister of Finance. The Ministry of Transport, Communications and Local Government continues to oversee the operations with respect to transport and communications, and purchases services from the company on behalf of the state.

At the company's founding meeting Jon Gunnarsson, managing director, Rannveig Gudmundsdottir, former minister of parliament and cabinet minister, Sigrun Jonsdottir, managing director of the Social Democratic Alliance, Ellert Eiriksson, former mayor, and Petur J. Eiriksson, former managing director at Icelandair Group were elected board directors of the company. Elected deputy board members were Eysteinn Eyjolfsson, Jon Nordfjord, Gudlaug Finnsdottir, Magnea Gudmundsdottir and Bjork Gudjonsdottir.

The board of directors delegated tasks at first meeting of the board. Jon Gunnarsson was elected chairman and Ellert Eiriksson deputy chairman. The board held 14 meetings in 2009 and a total of 27 meetings until February 2010.

One of the company's first tasks in autumn 2008 was to appoint the managing director. Following an advertisement and assessment by the consulting company Hagvangur, the company decided to appoint Bjorn Oli Hauksson, MSc in engineering management, as managing director. Hauksson who has a great deal of experience in airport operations assumed his new post at the beginning of October 2008.

ADDRESS BY THE CHAIRMAN OF THE BOARD

Taking over and synchronising operations from the previous two companies was by far the board's largest task in the first few months of the year. The board participated actively in the undertaking, among other things by being part of a steering group appointed by the Ministry of Communications, which oversaw the project and coordination between the relevant ministries. The single most time consuming project involved creating an opening balance sheet for the company with the related transfer of assets.

The creation of the opening balance sheet presented some challenges. The undertaking was to have been completed prior to the company taking over operations in January 2009, but was not completed until the last week in April when the company's continuance founding meeting was held. Several things hindered the work. The collapse of the banking sector and increased financial burdens of the Icelandic state limited the company's scope for financing. The State Treasury has not been able to provide new capital, so the company's finances are sure to be tight for a while.

The transfer of airport facilities also proved to be difficult as they are registered with the NATO Security Investment Programme. An agreement was reached with the Icelandic Defence Agency for a 30-year cost-free use of the airport, which allowed those structures to be registered as assets in the company's opening balance sheet. A special agreement was also reached concerning the utilisation of property at the Haaleiti apron, which is also registered with the Nato Security Investment Programme.

Other state property at the Haaleiti apron, such as the large hangar, was transferred to the company, and the land on which the airport is located was leased from the Ministry of Finance. Other major state assets that were transferred to the company are the Leif Eiriksson Air Terminal and the Keflavik Aviation Authority. The single most valuable asset is the air terminal building and related facilities, which together are valued at just under ISK 17 billion.

In a specialist report prepared by the Icelandic National Audit Office on Keflavik International Airport's opening balance sheet it was stated that its owners' equity is equivalent to the assets supplied to the company by the state treasury. Owners' equity incorporates, on the one hand, equity amounting to ISK 4 billion, and on the other, a legally-stipulated reserve fund which amounts to nearly ISK 2.4 billion. Liabilities amount to a total of ISK 22.5 billion, and liabilities and owners' equity together therefore total ISK 28.9 billion. The report further states that net cash flow as outlined in the company's ten-year forecast is not sufficient to meet its investment needs over the same period. The operations of the company will thus not be able to support many of the required investments. This is clear to all concerned and it is currently being investigated how the state will supply the company with financing for this purpose. It has been discussed to include funding in the state's transport and communications plan, but as yet this has not come to pass and probably will not until sometime in the distant future.

In March 2009, a service agreement was finalised with the Ministry of Transport, Communications and Local Government, for the funding of specific aspects of the airport operations. The agreement secured the operations of the company with funding of ISK 1.455 billion from the state treasury during the year, which is equivalent to the amount that the state has allocated annually for the operation of the airport since the departure of the Iceland Defence Force in autumn 2006.

The company's Annual General Meeting was held at the Leif Eiriksson Air Terminal on 3 June 2009. Petur J. Eiriksson, who was elected to the board at the company's founding meeting, stepped down and Bergur Sigurdsson, environmental chemist, was elected in his place. Others elected to the board were Jon Gunnarsson, Ellert Eiriksson, Rannveig Gudmundsdottir and Sigrun Jonsdottir. Elected deputies were Eysteinn Eyjolfsson, Jon Nordfjord,



Gudlaug Finnsdottir, Bjork Gudjonsdottir and Mireya Samper.

The board delegated tasks at its first meeting after the Annual General Meeting in June. Jon Gunnarsson was elected chairman of the board and Rannveig Gudmundsdottir deputy chairman.

From the beginning, the board and company management have placed special emphasis on shaping the future strategy and vision. Formal work on strategic planning commenced in winter 2009, and an agreement was made with the consulting company Expectus to oversee the project. The first phase was completed in June 2009, with the main focus being on the company's role, values, policy and future outlook. This work resulted in task lists that help the executive management of Keflavik International Airport to follow up on specific issues and meet set goals.

One of the future issues of which the board has commissioned a study is the effect of Iceland's potential accession to the European Union (EU) on the operations of the duty free shops in the Leif Eiriksson Air Terminal. This includes the company's subsidiary, Duty Free Store Ltd. The experience of other nations that have joined the EU in recent years shows that Iceland's accession will substantially impact business in the terminal, since the EU limits duty free trade considerably. The company contracted Mr. Alan Bork, a Danish national and a highly experienced consultant in retail operations in air terminals, to study the matter and give advice on possible ways to protect retail trade in the new environment that may be expected. A report submitted to the board in October 2009 indicates that EU accession, and thus the abolishment of duty-free trade at Keflavik International Airport in its current form, would vastly impact airport operations. The airport's loss of revenues would either have to be made up through additional fees on passengers amounting to EUR 8.30 per passenger, or by a state grant. Were fees on passengers or other airport users to be increased it could mean a decline in competitiveness for Keflavik Airport and, correspondingly, in the

interest of airlines to fly there. This would mean a reduction in the number of foreign travellers to Iceland, which in turn would result in reduced foreign currency revenues for the state.

The conclusions of the report clearly show that there are vast interests at stake. It is to be expected that the Duty Free Store and other business operators may be able to make up the loss of sales through different emphases in product selection, marketing and presentation of products, and pricing, and to continue generating the greatest sales turnover possible at the airport. Those changes would take into account the experience of other European nations after duty free trade was abolished within the EU.

It would seem that various routes are viable in this regard, but first and foremost the Icelandic EU negotiating committee must be mindful of these national interests during the negotiations. The parties in question have been presented with the company's recommendations, which include that an attempt should be made to obtain the same length of adaptation that EU member states have received in the past, or 6.5 years. Relevant government leadership is aware of the issue and will consult with the management of Keflavik International Airport in due time.

The main undertaking of the board of directors in the latter part of the year was to strengthen the operations of the company and prepare for the future. The collapse of the Icelandic economy has placed a strain on the company, as it has on all other businesses in Iceland. The company's capacity for generating revenues is weaker than before, operating expenses are high, and interest and payments on long-term liabilities are also high. The capacity for investment remains low and will impact the company in the near future if it is not successful in securing financing for operations and investments. All of this presents a challenge for the board and company management.

However, the collapse has also released positive energies. Staff unity is stronger than before and there

ADDRESS BY THE CHAIRMAN OF THE BOARD

is a keen desire to find ways to optimise operations and strengthen the foundations of the company through measures that will lead to added revenues. The company is fortunate to employ highly skilled staff who for many years have undertaken many demanding tasks and provided excellent service. They have shown that they can pass the test that the economic crisis has presented.

All things considered, the future of Keflavik International Airport must be considered as being bright. Major renovations were made to the terminal in recent years to meet the forecast increase in air traffic. The check-in and arrivals halls were enlarged in 2003, offices were installed on the third floor, a warehouse for duty-free stocks was constructed and improvements made to parking areas and technical equipment. In 2005, the ground and second floors of the air terminal were transformed. The second floor was dedicated to shops and passenger services, and the undertaking was completed in spring 2007. The retail and service areas have more than doubled in size through planning changes and enlargement of the north building, and the number of business operators has increased substantially. Despite a temporary backlash, the airport will be able to take advantage of these improvements when the skies begin to clear, and they will provide the foundation for new successes.

Keflavik International Airport is a hub for international aviation operations. It features state-of-the art equipment and serves all types of aircraft. Airports Council

International (ACI) has determined that passenger service is outstanding. An ACI service quality survey conducted among air passengers in 2009 shows that the Keflavik International Airport is number one on the list of the top airports in Europe.

Most European airports are restricted in their operational development due to rapid urbanisation. Keflavik International Airport lies between two continents and has one of the largest areas for development of any international airport in Europe. Furthermore it has a solid infrastructure in the form of runways, a modern air terminal, and well-trained personnel.

In light of all this, the airport will certainly be standing strong once more in the not-too distant future.

As stated above, at the end of January 2010 a state-owned company was established to combine the operations of the two state-owned private limited companies: ISAVIA and Keflavik International Airport. The purpose of the new company is to operate all airports in Iceland along with the related air terminals and facilities, to oversee their future development, operate and expand air navigation and air traffic control services, and conduct aviation related service operations. A seven-member board of directors was elected at the founding meeting, along with seven deputy directors.

Board of Directors 2009



*Jon
Gunnarsson*



*Ellert
Eriksson*



*Rannveig
Gudmundsdottir*



*Sigrun
Jonsdottir*



*Bergur
Sigurdsson*



The following were elected to the board: Thorolfur Arnason, Arngrimur Johannsson, Rannveig Gudmundsdottir, Arnbjorg Sveinsdottir, Asta Rut Jonasdottir, Ragnar Oskarsson and Jon Nordfjord.

The Minister of Transport, Communications and Local Government, Kristjan L. Moller, stated in his address during the founding meeting that the board of directors of the new company would have a major undertaking on its hands from the first day onwards. He said that he expected the new board to enjoy good collaboration with the Minister of Finance and the Ministry of Finance, as well as with himself and the Ministry of Transport, Communications and Local Government. He said it was his task, in collaboration with the board, to be responsible for the strategic planning and policies of the company and wished the new company greatest success.

In a board meeting, immediately following the founding meeting of the new company, tasks were delegated and Thorolfur Arnason was elected chairman of the board. Shareholder meetings were subsequently held for ISAVIA Ltd and Keflavik International Airport Ltd. The same individuals that are on the board of the new company were also elected to the boards of both of those companies, in order to allow for the greatest level of efficiency in the merger.

At the final meeting of the board of directors that I chaired at Keflavik International Airport Ltd., I asked that the following be added to the minutes:

"As the departing Chairman of the Board I would like to take the opportunity at this final meeting of the current board of Keflavik International Airport to thank the board members, Managing Director and other managers for the excellent work they have performed since the establishment of the company."

The outgoing board was entrusted with the task of merging Leif Eiriksson Air Terminal and Keflavik Aviation Authority just over one year ago. Even though not more time has passed since the merger, a united

board and skilled management staff has created and operated a strong and well-integrated company, which has fulfilled its intended role very well. This has been achieved despite harsh economic conditions and a major decline in the number of passenger to and from Iceland.

Keflavik International Airport Ltd has an excellent team of employees who will certainly do their best to ensure good operations and provide exemplary service, in the future as they have in the past. A new company has now been established that will merge the operations and assets of Keflavik International Airport and ISAVIA. I wish the new board the very best in conducting the work head. The skilfulness and experience displayed by the management of Keflavik International Airport will most certainly be a great asset to the new company and I know that they will boldly meet the challenges that lie ahead.

I have very much enjoyed supervising the operations of the Leif Eiriksson Air Terminal and subsequently Keflavik International Airport, particularly the excellent collaboration that has existed among members of the board and between the board and the company management.

With thanks to all and my best regards,

Jon Gunnarsson

HIGHLIGHTS 2009

Keflavik International Airport commenced operations on 2 January 2009. The company was founded through the merger of two separate state-run operations: Keflavik Aviation Authority and the Leif Eiriksson Air Terminal Ltd. The aim of the merger was to increase rationalisation and efficiency in airport and air terminal operations, and to create a foundation for new operations and services in aviation and commerce.

The company oversees the operations, maintenance and expansion of the airport and the air terminal, air navigation services, services for airlines, operation of retail shops and property, use of the airport for defence and security purposes, and airport security. A service agreement with the Ministry of Transport, Communications and Local Government supports specific aspects of the airport's operations. The Duty Free Store is a subsidiary of Keflavik International Airport, and the total number of employees of both companies is approximately 350.

Preparations for the merger and taking over of the above operations was by far the largest undertaking for the company's board and employees in the first few

months of the year, as was the preparation of an opening balance sheet and related transfer of assets.

At the outset, the company faced a large decline in revenues due to the meltdown of the Icelandic economy. Stringent measures had to be applied immediately to ensure that air traffic services remained stable. Parallel to the merger, work was instantly launched in the company management to streamline operations in response to the deep recession that lay ahead. A 20% decline in passenger numbers was forecast in 2009, which was to have a major impact on the company's operations, particularly its revenues, as costs are for the most part fixed. All major operations were scaled down and large maintenance projects postponed. The company's creditors agreed to a temporary freeze on loan payments, which made it possible for the company to conduct maintenance work on runways to extend their lifespan for at least another three years. Substantial adjustments in human resources were also carried out, leading to an approximate 10 % reduction in operating cost during the year. This came in addition to savings that had been achieved in 2008. It must be said that the company has passed the





test on its operations imposed by the economic crisis with flying colours.

A merger of operating units demanded a thorough restructuring of various aspects that are, among other things, based on the company's international legal obligations and subject to licence and control. The employees put in hard work to adapt to a new environment and made sure that international requirements were fulfilled in line with a complex and far-reaching certification process. The Icelandic Civil Aviation Authority subsequently issued the company with certificates to operate an international airport and air navigation services on 29 May 2009.

Keflavik International Airport set a goal that the airport should always be one of the best in Europe. Facilities and services for passengers have been vastly improved in recent years and convenience has increased considerably with major enlargement and renovations of the air terminal structures. A milestone was reached during the year when Keflavik International Airport was chosen the very best airport in Europe in an extensive survey of services conducted at 140 of the world's leading airports. The key to such success is to listen to the customers and strive to meet their needs, insofar as possible. Keflavik International Airport has participated in the survey since 2004 and this is its highest score to date. The outcome must be considered even more significant in light of the fact that last year was a difficult year for company operations.

The performance of the company is in other respects best described by the words of Kristjan L. Moller, Minister of Transport, Communications and Local Government, when he spoke in support of a parliamentary bill for the merger of the state-owned companies Keflavik International Airport and ISAVIA on 4 December:

"Although Keflavik International Airport has not operated for long, I believe the company is off to a flying start. It began operations in the middle of the most serious economic crisis the country has ever

experienced, with the accompanying decline in tourists and increase in all costs. The company has met this difficulty with assurance and I wish to take this opportunity to thank both the management and employees of Keflavik International Airport for their fine and extensive performance in the difficulties currently facing our country. I also wish to reiterate, madam speaker, that I feel the transfer of Keflavik International Airport to the Ministry of Transport, Communications and Local Government has been very successful, and I am very grateful to all the employees who have participated in that work."

OPERATIONS 2009



Bjorn Oli Hauksson
Managing Director

FINANCIAL HIGHLIGHTS

The year 2009 was characterised by the merging of the operations of the air terminal and the airport, as well as the effects of the economic collapse, which negatively impacted the company's revenues due to a decline in air traffic and nearly 17% decrease in passenger numbers. The company was founded on 26 June 2008 and the comparison figures in the financial statements show the initial capital expenditures of the company in the first year. The company had no operations prior to 1 January 2009.

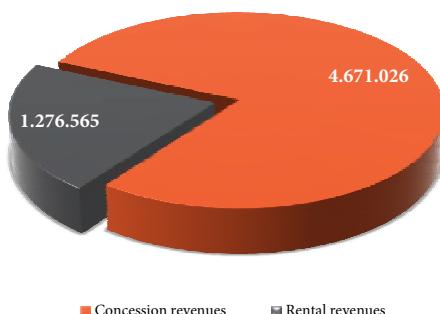
Aeronautical revenues are made up of airlines' user fees, that is, landing charge and airport security fee, as well as facility fees that are paid by handling agents. The company has a service agreement with the Ministry of Transport, Communications and Local Government that covers the operations of the air navigation service, a part of the airfield operations and security checks of passengers from so-called third countries, which are not party to airport security regulations set by the European Union. Direct revenues from air traffic amounted to ISK 2,778 million and non-aeronautical revenues amounted to ISK 5,948 million. A large share of the non-aeronautical revenues are from retail

operations in the air terminal, but also from operating licence agreements on the air terminal premises. Despite the fact that the number of outgoing and transit passengers declined by 15.2% between years, turnover by business operators in the departures area declined by only 7%. Turnover in the arrivals area, however, declined in line with the number of passengers, or by just over 15%.

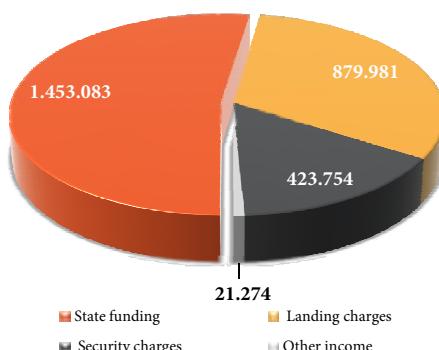
The company's revenues have declined by 6.3% since 2008, while the drop in passenger numbers has been 16.7%.

Operating revenues of the Duty Free Store decreased by nearly 9% over the course of the year. Icelanders have always been the most loyal customers and have accounted for some 90% of the turnover in the past. Immediately after the economic collapse in autumn 2008 it became evident that the decline in overseas travel of Icelanders would be substantial in 2009, with the forecast being a decrease of some 40%. The management of the Duty Free Store responded with a strong marketing campaign aimed at reaching foreign passengers more effectively. Despite an expected 1.7% reduction in the number of foreign tourists, the company managed to draw a larger number of customers into its stores than before. This resulted in an approximate 96% increase in total sales to foreign customers, and about a 70% increase based on the number of customers.

Non-aeronautical revenues in thousands of ISK



Aeronautical revenues in thousands of ISK





Operating expenses excluding depreciation and financial items amounted to ISK 6,377 million. Of that amount, the cost price of sold goods was ISK 2,365 million, which accounted for 50.63% of the company's product sales. Salaries and salary-related expenses were ISK 2,867 million, or some 33% of total revenues. Average full-time-equivalent positions were 364. The number of employees at the beginning of the year was 377, and at year-end 353. Other operating expenses amounted to ISK 970 million, and office and managerial expenses were ISK 175 million over the course of the year. The operations of the company were characterised by cost restraint and cost awareness, and operating expenses were successfully lowered by 10% from the original forecast. Comparative figures from previous years are not statistically significant since operations have been greatly altered and various costs have appeared that were previously covered by the Iceland Defence Force. The company also took over operations of 13 buildings with a combined area of 29,000 square metres that do not generate revenues in proper ratio to their size.

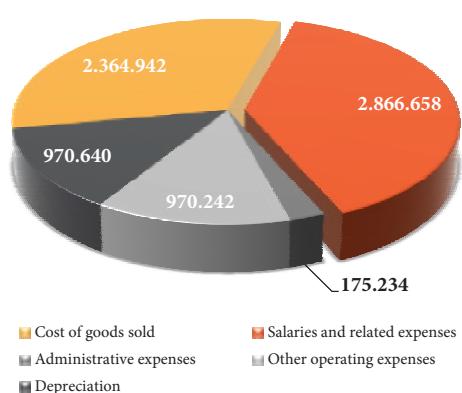
Net income before depreciation and financial items was some ISK 2,349 million, resulting in a contribution margin of some 27%. Depreciation amounted to ISK 971 million. Of this, the depreciation of intangible assets, that is, the company's usage rights of airfield facilities and equipment that are a part of the NATO Security

Investment Programme funded installations based on a 30-year agreement with the Icelandic Defence Agency, came to ISK 206 million. The company's primary assets are the Leif Eiriksson Air Terminal and property at the Haaleiti apron. Depreciation of property amounts to ISK 386 million in total. The book value of aprons and car parks was some ISK 3,081 million at year-end. Depreciation in connection with those assets was some ISK 259 million. Operating revenues before taxation came to ISK 1,378 million, or some 16% of the total revenues of the company.

Financial items are negative by ISK 1,948 million. Of those, interest revenues are ISK 108 million, while interest expenses from long-term liabilities are ISK 777 million. Average interest on the company's current loan portfolio is just over 3%. The fluctuation of the Icelandic krona has decreased, and did so particularly in late 2009. The krona devalued by 7.6% in total over the course of the year, and the company's foreign exchange loss amounted to some ISK 1,260 million. Loss before taxation was ISK 570 million. No income tax will be paid in 2010 as the company's tax base is negative and income tax in the amount of ISK 231 million is entered as a credit in the financial statement. The company's total profits were therefore negative by ISK 340 million in 2009.

Working capital provided by operating activities, less interest and taxation, came to ISK 2,462 million, changes to operating assets and liabilities were positive by ISK 79 million, paid interest ISK 127 million, and interest and income taxes paid ISK 954 million. Net cash from operations amounted to ISK 1,714 million and investment activities during the year amounted to ISK 355 million in total. The primary investments in 2009 were the purchase of two ice and snow removal equipment combinations to clear runways, and a runway pavement repair project.. The project is listed as long-term expenses as a result of runway maintenance. As stated above, the runways are registered as a part of the NATO Security Investment Programme and thus are not counted among the company's assets. The maintenance referred to extends the lifespan of

Operating expenses in thousands of ISK



OPERATIONS 2009

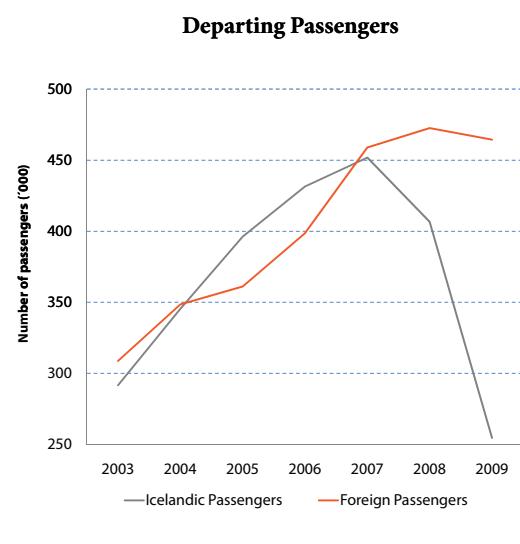
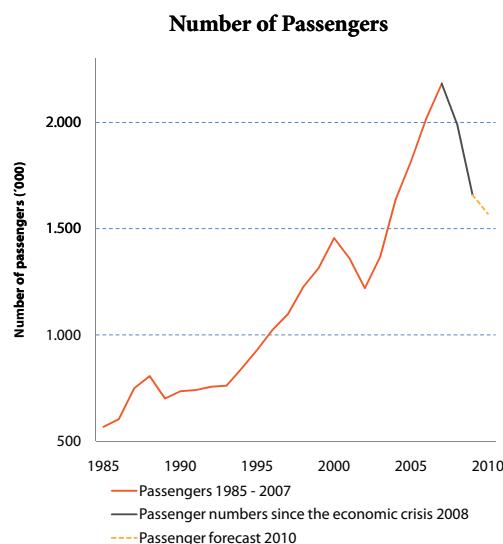
the runways by at least three years, after which they must be repaved. Financing activities were ISK 1,063 million, of which payments on long-term liabilities were ISK 991 million. Net cash from operations in the company's opening balance sheet was ISK 767 million. Net cash from operations was ISK 341 million higher at year-end than at the beginning of the year. Among other things, this was due to strict budgeting in all operations, a postponement of projects, and changes to the company's loan agreements. An agreement was reached with the company's main creditor to postpone a portion of loan payments in late 2009 and early 2010.

The book value of total assets of Keflavik International Airport at year-end 2009 was ISK 28,802 million. Of those, fixed assets were ISK 26,584 million. The company's net liabilities, i.e. liabilities less current assets, were some ISK 20,650 million. Equity has declined by ISK 448 million since the founding of the company. Equity ratio was 20.6% at year-end, whereas it was 22% at the company's inception. The essential value of share capital was 1.48 at year-end 2009.

TRAFFIC

In light of the fact the population of Iceland is only some 300,000, it must be considered remarkable that passengers through Keflavik International Airport can choose from up to 24 foreign destinations in a single day during high season in the summer months. Keflavik International Airport's policy has been to increase airport traffic through improved distribution of traffic and thus make better use of airport structures and the company's operational units. Traffic declined following the bank collapse in 2008, but it is hoped that things will begin to improve in 2011.

Representatives from Keflavik International Airport regularly attend the annual travel trade fairs Routes Europe and Routes World, where representatives from airports and airlines come together to discuss possible new routes, or additional availability on existing routes. Keflavik International Airport's representatives have noticed a definite interest among the airlines they have spoken to in exploring Iceland as a potential destination. The company has emphasised possibilities for routes to Scandinavia and mid-Europe and new destination in East Europe, as well as added collaboration with airlines that currently have operations at Keflavik International Airport.



Source: The Iceland Tourist Board



Tough competition exists among European airports, many of which are actively offering airlines a reduction or waiving of fees in order to attract more traffic. Most airports offer incentive programs or start-up aid in the form of projects spread over two or three years to airlines that begin flights to new destinations. Certain conditions must be met, however, with regards to locations, flight times, frequency and more. The conditions are in line with the strategic policies of the relevant airport and its collaborators regarding markets that should be emphasised. Such projects are not limited to new airlines, but extend also to those that have existing operations at the airport in question. Some airports also offer a bonus system relating to an increase in passenger numbers. Keflavik International Airport does not offer such a program, but a preliminary study is underway to look into the possibility of doing so. Executive managers at airports that offer such incentives have been consulted with a view to learning from their experiences.

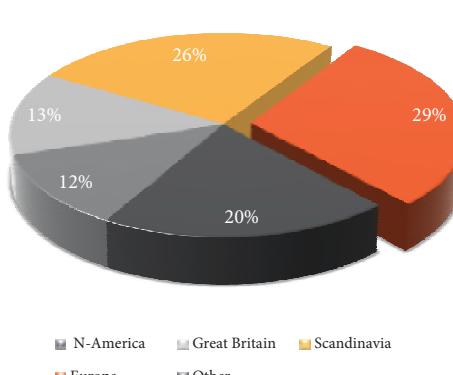
Several new flight destinations were added during the year. Icelandair began flying to Seattle four times a week. This opened up attractive possibilities for same-day connecting flights from Keflavik International Airport to destinations such as Las Vegas, Los Angeles and San Francisco through Icelandair's collaboration

with Alaska Airlines, Seattle's largest airline. Another new Icelandair destination, added in summer 2009, is Stavanger in Norway, with a stop in Bergen, two times a week. Iceland Express began flying weekly to Birmingham and Milan during the summer months. SAS offered flights to Oslo year-round. Other airlines that offered regular scheduled flights during the summer were Air Berlin, Germanwings and Lufthansa, to Düsseldorf, Hamburg, Frankfurt Hahn, München, Cologne and Stuttgart.

Passenger numbers at Keflavik increased steadily from 2003 to 2007 – a record year, with 2,182,000 passengers. The numbers declined by 17% and dropped to 1,658,000 last year. The number of departing and arriving passengers declined by 19% between years, from 1,746,000 to 1,421,000, or by 325,000 passengers. The number of transit passengers went down by just over 3%, from 246,000 to 238,000. The ratio of transit passengers as a share of total passenger numbers went up from the previous year, from 12% in 2008 to 14% in 2009.

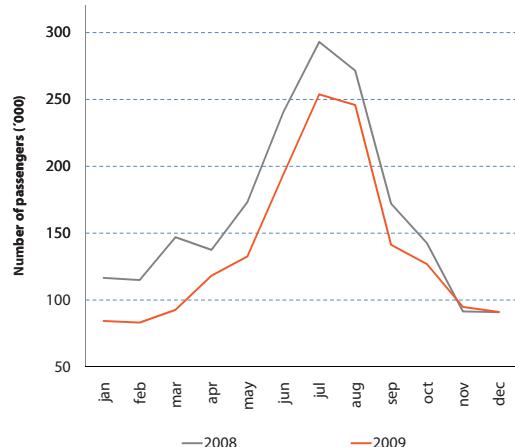
Total passenger numbers are expected to decline by just over 5% in 2010 from 1,658,000 to 1,570,000, or by 88,000 passengers.

Passengers by region



Source: The Iceland Tourist Board

Passengers by month



OPERATIONS 2009

The share of Icelandic citizens of total departing passengers from 2003 to 2007 was some 50% on average. In 2008 that ratio dropped to 48% and in 2009 it was down to 35%. According to figures from the Iceland Tourist Board, the number of departing Icelandic citizens went down by 152,000 between years, from 407,000 in 2008 to 255,000 in 2009.

The number of foreign visitors declined slightly between years, or by 1.5%, from 473,000 to 466,000. Most foreign visitors came from the United Kingdom, or just over 15%. The greatest decline was in Polish and British foreign visitors between years, and the greatest increase in passengers from Spain.

Summer is high season in air traffic at Keflavik International Airport. The majority of passengers moved through the airport in the third quarter of the year, or 40%. The lowest number passed through the airport in the fourth quarter.

Generally there are three peak times at the airport every 24 hours. Most passengers move through the airport early in the morning, then from noon until 5 pm, and then during a two-hour period around midnight. Approximately 76% of passengers travel through the terminal between 06:00 and 17:00.

Paying aircraft movements declined by 18% in 2009 compared to the previous year. The decline amounted to 2,282 landings, from 12,389 to 10,107. The largest share was in passenger flights, or 7,424. Of those, the share of landings in regular scheduled flights was just over 6,000 and in chartered flights 1,065. Cargo flight landings were 889 in total. Ambulance flight landings were 52 during the year, or one per week, on average.

BUSINESS RELATIONS AND MARKETING

In 2009, Keflavik International Airport set a goal of becoming one of the best airports in Europe. According to participants in an extensive quality survey of services conducted by Airport Council International, carried out at 140 of the world's major airports including 48

European airports, Keflavik International Airport is the very best airport in Europe. The key to such success is to listen to the customers and strive to meet their needs, insofar as possible. Keflavik International Airport has participated in the survey since 2004 and this is its highest score to date. The first year the airport managed to come in third place for airports with less than five million passengers. The service aspects where Keflavik International Airport normally scores high are: overall passenger satisfaction, politeness and helpfulness of staff, ease of connecting flights, pleasant atmosphere and cleanliness. Passengers also seem very pleased with the swift processing of baggage, good access to baggage carts, banking services and restaurants. Airports that are next on the list in the European airport category are Zürich in Switzerland, Porto in Portugal, and Malta International Airport.

Passenger facilities have changed a great deal since 2003 when major construction got underway to enlarge the check-in and arrivals halls on the first floor of the terminal. In 2005, large-scale construction began to enlarge the passenger waiting area on the second floor. By the time construction was finished in 2007, facilities for passengers had changed completely. The waiting area had been enlarged from 3,800 square metres to 8,100 square metres and the selection of retail goods and refreshments substantially increased.

At the end of last year there was one large Duty Free Store in the waiting area on the second floor, two smaller shops in the south building of the terminal and an arrival store on first floor. In addition the waiting area has ten specialty shops with fashion, jewellery, optical products, outdoor goods, souvenirs, cosmetics, books and magazines, electronic goods, designer items and food. There are also two restaurants, a café and a bar, and two cafés in the south building. In addition, passengers are provided banking services and a tax-free refund service. On the first floor of the terminal, customers can enjoy refreshments at a café or from a small food shop and obtain information from the staff of the Tourist Information Office. Moreover, Reykjavík Excursions and three car rental companies have outlets



in the arrivals hall on the first floor, as do the operators of the airport's car parks and other agents in parking-related services.

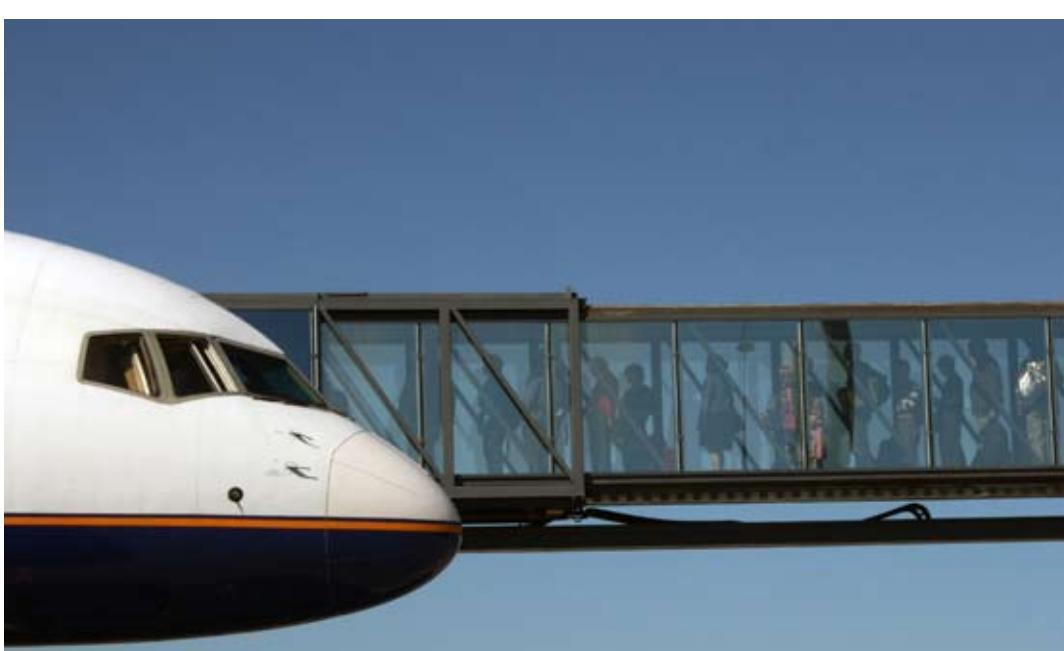
When Keflavik International Airport was founded, the company received property and land next to the Haaleiti apron as initial share capital for its operations. That property incorporates 17 buildings, from a 50-square-metre warehouse space to a 17,000-square-metre hangar, a total of 33,000 square metres located on a portion of the future development land for the airport. Preparations for renting out the property in question have been underway, but at present there is not a high demand. A special staff member was hired in the Commercial division to prepare for rental of the company's buildings.

Revenues from business operations, comprised of rental income from retail operations and other service operations, storage and office premises, car parks and property at the Haaleiti apron, accounted for 39% of the company's total revenues. There was a 17% decline in revenues from business operations over the course of the year, in line with the decline in passenger numbers.

AIRPORT CHARGE SCHEDULE

The company began preparing a new airport charge schedule for Keflavik International Airport in mid-2009, in line with ICAO policies on Charges for Airports and Air Navigations Services, Doc 9082, the EU Council Directive on Airport Charges nr. 2009/12/EC, and instructions in Article 71 of the Aviation Act No. 60/1998 with subsequent amendments concerning charges, which stipulates that charges shall support the operations of the airport and air navigation services. This is the first time that the airport charge schedule for Keflavik International Airport is prepared in this way. In the past, a part of the airport charge schedule was stipulated by the Aviation Act.

The Minister of Transport, Communications and Local Government approves a new airport charge schedule at the end of a formal process of consultation with airport users. A consultative meeting was held with users in December, where the matter was introduced. Users were given an opportunity to comment on the company's proposals concerning an amended charge schedule which was approved with certain modifications at the end of March 2010.





Executive Board, Duty Free Store Ltd.

Kristinn Bjarnason, Warehouse Manager

Hlynur Sigurdsson, Managing Director

Runar Bragi Gudlaugsson, Purchasing Manager

Pall Ingi Magnusson, Store Manager





Executive Board, Keflavik International Airport Ltd.

Sigurdur Olafsson Director, Human Resources

Tomas Bjorn Olafsson Quality and Safety Manager

Fridthor Eydal Manager, Corporate Communications

Valur Ketilsson Financial Manager

Bjorn Oli Hauksson Managing Director

Elin Arnadottir Director, Finance and Administration

Stefan Thordersen Director, Security

Stefan Jonsson Manager, Special Assignments

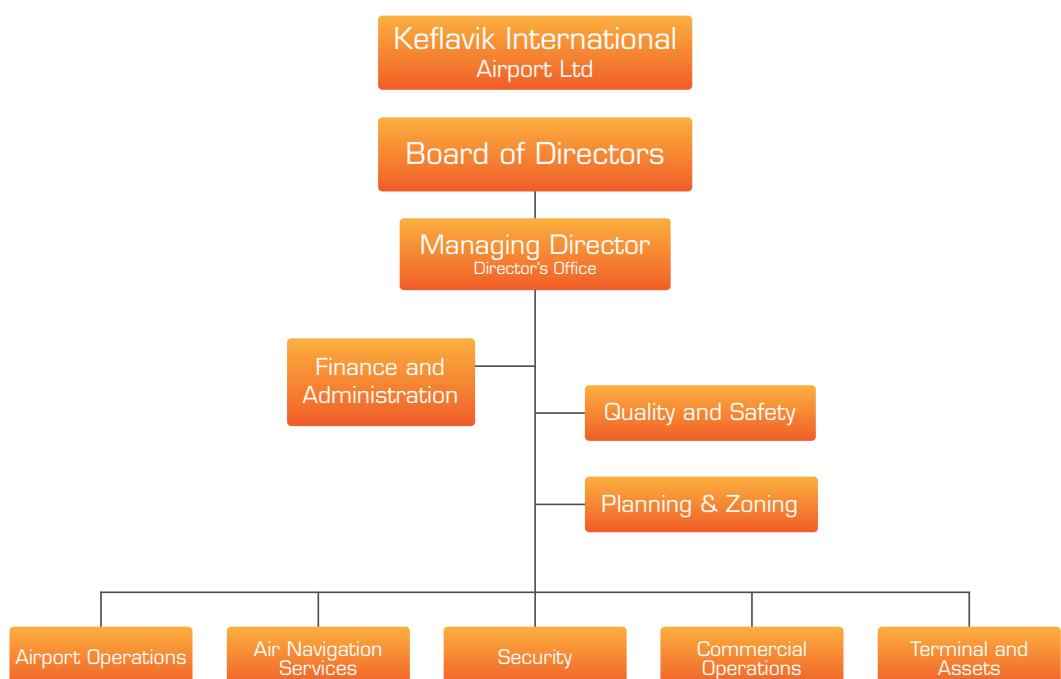
Omar Ingvarsson Director, Terminal and Assets Operations

Eirikur Omar Steinsson Director, Airport Operations

Haraldur Olafsson Director, Air Navigation Service

Hlynur Sigurdsson Managing Director, Duty Free Store

Gudny Maria Johannsdottir Director, Commercial Operations



OPERATIONS 2009

FINANCE AND ADMINISTRATION

The Finance and Administration division oversees the company's finances, human resources and office management, as well as the maintenance and operations of information systems and software and supervision of purchasing and agreements. The issuing of identity cards was transferred to Finance and Administration in the spring, for the sake of efficiency. Substantial changes were made to the operations of the Finance and Administration division, among other things through the transfer of management of the payroll of former employees of the Keflavik Aviation Authority and the Sudurnes District Commissioner of Police from the State Salary Office. Supervision and preparation of wage contracts were also transferred to the company, extending to nearly 400 employees in 11 labour unions. A human resources director was appointed in March to supervise the company's Human Resources division, which has six employees and also issues identity cards. The synchronisation of accounts, accounting and information procedures, purchase approval systems and purchasing regulations was a major undertaking during the year and was carried out entirely by company employees. Extensive work was also carried out on coordinating the company's information systems, telephone and network systems and the creation of an attractive new website and intranet for the company's staff.

The company's operating plan was set up in order to publish information in connection with an airport charge schedule worked on in 2009. The finances of each individual division are closely supervised and frequently compared with the operating plan, and there is close collaboration with managing directors. The Finance and Administration division also oversees finances, accounts and human resources for the Duty Free Store, in accordance with a service contract between the two companies.

Finance and Administration has 20 employees in 18 full-time equivalent units.

AIRPORT OPERATIONS

The Airport Operations division conducts airport operation of Keflavik International in accordance with the Act on Aviation and ICAO Annex 14. Its tasks include maintenance of aircraft operating areas, fire and rescue service, snow and ice removal and operation of runway lighting, radio repair, telephone services, pollution controls and environmental management, bird aircraft strike hazard (BASH) management, ramp control and SLOT coordination, heavy equipment maintenance, and purchasing. Airport Operations also conducts required documentation update for the Aeronautical Information Publication Handbook.

The year 2009 was prosperous and busy for Airport Operations. Extensive organisational changes were made and there was a systematic effort to reduce operating costs through the sharing of personnel, improved working procedures and a reduction in equipment.

Supervision of the airport's fire and rescue services was transferred to Airport Operations at the beginning of the year and the reorganisation of operations commenced immediately. This included talks with local authorities on their potential takeover of required fire prevention in buildings situated on airport land.

At the beginning of the year, one employee in ramp control and SLOT coordination was transferred from Air Navigation Services to Airport Operations. The operations of environmental services and pollution controls were transferred to Airfield Services and the individual operation unit for those aspects was abolished.

Service is swift and safe at Keflavik International. It often takes only 45 minutes from the time of landing until the same aircraft is ready to depart fully loaded for the next destination.



The creation of an aerodrome manual and operations manual got underway during the year. This was an extensive project that laid the foundation for the airport operating licence that the Icelandic Civil Aviation Authority issued to the company. Simultaneously work was carried out to resolve aberrations to operational standards that had appeared during an assessment by the Civil Aviation Authority.

The airport's OPSCOM operations management system became fully implemented during the year and is now a fully-functioning aspect of the airport's daily operations and control system.

The purchase of new snow clearing equipment that will lead to substantial savings and operational safety was planned in collaboration with ISAVIA and the State Trading Centre. Two powerful ice and snow removal equipment combinations for airport cleaning were delivered at the end of the year. Seven such machines are expected to be purchased in the next few years to replace older equipment that is leased from the US Navy.

A large-scale project was initiated to maintain and rejuvenate runway pavement, which is expected to extend the lifespan of the runways by at least three years. Load bearing capacity testing on an airport taxiway that had been deemed unsuitable for large aircraft revealed that it could be used for another three years, at least.

An agreement was made with the company Rafall ehf. for the control and maintenance of the high voltage switch gear for the runway lighting system. The maintenance of security gates, emergency power stations and more, along with all electronic work outside the Leif Eiriksson Air Terminal, was transferred from Terminal and Asset Operations to Airport Operations.

Parallel to this, an electronics repair shop was set up in the basement of the air terminal and another was moved due to the relocation and merging of work stations at the Haaleiti apron. All operations were

Total airport area: 25 square km

Two runways:

02/20, 3054x60m

11/29, 3065x60m

50,000 total aircraft movements annually:

5,000 transit movements

45,000 scheduled and charter movements

Aircraft parking spots:

14 at passenger terminal, 11 with air bridge

4 at cargo ramp

Parking at auxiliary ramp:

Max 38 depending on season

stopped in buildings no. 793, 835 and the eastern section of 633.

As in recent years, bird BASH management operations showed good results in keeping birds away from runways. No damage was incurred to aircraft as a result of bird strikes during the year.

A systematic effort was made to lower costs through the sharing of employees, improved work techniques and a reduction in equipment. One vehicle and nine snow clearing machines that were on lease from the US Navy were taken out of commission and transferred to the Icelandic Defence Agency.

Defence-related projects for the Icelandic Defence Agency were fairly extensive and incorporated aspects such as renovation, maintenance and operation of jet aircraft arresting gear on runways, fire and rescue operations for military aircraft NATO Air Policing missions, and the clearing of aprons.

Airport Operations had 111 employees at the beginning of the year, and 104 at year-end.

OPERATIONS 2009

AIR NAVIGATION SERVICE

The Air Navigation Services division oversees Air Traffic Services, Communication-, Navigation- and Surveillance services. The division underwent reorganisation during the year and completed certification process in compliance with the Commission Regulation (EC) No 2096/2005 of 20 December 2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services which was a precondition for receiving an operating licence. The Icelandic Civil Aviation Authority subsequently issued an operating licence for the company's air navigation service for one year.

The total number of aircraft movements at Keflavik airport during the year was 44,723, up from 43,016 in 2008. This rise in the number of movements is primarily a result of increased operations at the Keilir Aviation Academy. The total number of aircraft movements in 2008 and 2009 was about a third below the average in the last 30 years.

At the end of 2008 a contract was signed with the company Flugkerfi hf. for the purchase of a new air traffic control system (TAS) and equipment for approach control. Work has been underway to develop and prepare for the launch of the system; however, delivery has been delayed somewhat from what was initially planned. The project is estimated to be completed in 2010.

Changes were initiated to the second floor of the control tower, for approach control and project work in connection with a planned renewal of equipment for the air traffic control services. Changes were also made to the premises for technical services on the first floor.

Work was carried out to prepare for the certification of air navigation services in accordance with ISO standards. A consultant was commissioned to assist with preparations and it is hoped that the ISO standard certification will be issued in March 2010.

The Air Navigation Service's technical services previously housed in building 793 were moved to the control tower. Changes to the premises that were made in connection with the move were nearly completed at the end of the year.

Air Navigation Services had 36 employees at the end of the year plus three students in air traffic control.

Keflavík International handles 50,000 aircraft movements annually. 5,000 in transit and 45,000 scheduled and charter flights. There are 14 aircraft parking spots at the Leif Eiríksson passenger terminal 11 of which are connected by passenger boarding bridges. The cargo ramp has 4 parking spots and up to 38 additional spots are available at the nearby Haaleiti Apron depending on the season.

TERMINAL AND ASSETS OPERATIONS

The Terminal and Assets Operations division conducts the operations of the Leif Eiríksson Air Terminal and other company property, most of which is situated at the Haaleiti apron in the eastern section of the airport. The total area of property owned and managed by Keflavík International Airport is some 94,000 square metres, of which the air terminal is some 56,000 square metres.

Operations last year were characterised by a great deal of restraint and cost cutting in investments and large-scale maintenance works. The investment forecast for the year called for some ISK 83 million to be invested; however, investments for only about ISK 20 million were made. The main investment included the renewal of a building management system in the terminal's south building and its connection to the building management system in the north building. The largest maintenance project was the sanding and polishing of the parquet floor in the south building. The project got underway last spring, was stopped over the high season in summer, and resumed again in September.



Service and cooperation with the Icelandic Defence Agency in support of defence related projects requires considerable effort at KEF. The company oversees the service and operation of airport equipment for military aircraft. Deployments of fighter aircraft on NATO Air Policing missions were conducted three times during the year. Special services provided include air navigation service liaison in the Keflavik Air Defence Control and Reporting Centre during air policing operations, maintenance and operation of runway jet aircraft arresting gear, fire and rescue service and airport security, to name a few.

The project was mostly finished by the end of the year. Agreements with service operators and suppliers who work for the company were renewed for efficiency and cost-saving purposes.

In line with the company's policy, work was done to merge all divisions in the air terminal. Finance and Administration and Human Resources were merged in the eastern section of the third floor office spaces, which previously housed the offices of the Keflavik Aviation Authority. The office of the CEO and those of Terminal and Assets Operations, Commercial Operations and Airport Operations were merged in the western section of the third floor, which previously contained the offices of the Leif Eiriksson Air Terminal and that of the Duty Free Store. The Planning and Zoning Department was also moved to the same floor.

These changes required minor planning adjustments and modifications, but it is safe to say that they were successful and that employees are comfortable in the new facilities.

The use of self-service check-in kiosks for passengers in the check-in hall has grown steadily. Despite a 17% decline in passenger numbers from 2008 to 2009, their use increased from 25% in 2008 to 29% in 2009, based on checked-in passengers.

New aviation service regulations in 2008 concerning service for disabled and movement impaired airline passengers transferred the responsibility for the service to airport operators. From mid-2008 and for all of 2009 two check-in employees looked after this service in line with an agreement made.

The number of employees in Terminal and Assets Operations went from 18 to 15 during the year.

PLANNING AND ZONING

The Planning and Zoning Division oversees preparations for large-scale alterations to the active zoning plan for Keflavik International Airport, as well as its adaptation to the zoning plans of adjacent municipalities, as stipulated in connection with the return of former Agreed Military Areas. A comprehensive review of the airport's general zoning plan is expected to begin in 2010. Work was carried out to register a number of properties that were transferred to the company and to create a property registry. Other projects during the year were preliminary design and cost estimates for modifications to facilities and other company operations.

The Planning and Zoning Division has two employees: a zoning and building officer, and a project manager.

Keflavik International is the best airport in Europe according to an extensive quality survey of passenger services at 140 of the world's major airports. Passengers evaluate the quality of over 30 service factors in the ongoing survey conducted by Airports Council International (ACI). Results are published each quarter and overall results annually. The survey has been conducted at Keflavik since 2004. The airport has always ranked among the top European airports and came in third place internationally in 2004 in the category of airports with less than five million passengers.

OPERATIONS 2009

AIRPORT SECURITY

The Airport Security division is responsible for airport security at Keflavik International Airport in accordance with the Act on aviation and international agreements concerning procedures to prevent illegal actions against passenger flights, passengers, employees and structures. The operations incorporate control, implementation and supervision of airport security in collaboration with police, customs officials, airport users and the Icelandic Civil Aviation Authority. The Airport Security division also performs additional duties, such as SLOT coordination for and safety in aircraft operating areas, terminal security and the operations of the airport control centre in cooperation with Airport Operations and Terminal and Assets Operations.

At the beginning of the year, a complete reorganisation of the operations of the Airport Security division got underway, with the transfer of the security check in the terminal along including staff from the Sudurnes District Commissioner of Police. Moreover, the substantial decrease in passenger numbers was met with changes to work arrangements. A relatively large number of employees were hired in half-time positions until passenger traffic began to increase again in the spring.

Passenger service and satisfaction is the responsibility of all airport employees. Professionalism and coordinated effort ensures that all matters are dealt with swiftly and safely.

The results from a survey by regulatory agencies revealed various deviations in the quality of security checks which were swiftly acted upon. Productivity during searches subsequently decreased considerably and waiting times for passengers increased. An improved plan for staffing and conduct of security checks resulted in a reasonable waiting time, but nonetheless called for a greater number of staff, which was brought in on a part-time basis during peak times. A survey by Airport Council International revealed

that most airports that participated in the survey had wrestled with similar difficulties and had to review their plans for the manning of security check stations. The staffing and productivity was fairly consistent among the different airports in the survey.

An action plan was introduced to improve the vigilance of staff and quality of passenger and staff scanning as a result of spontaneous testing by the Airport Security division and the Icelandic Civil Aviation Authority. All airport security staff was required to attend training courses in computer simulation equipment where their knowledge of radiography was assessed. The actions produced immediate results, but waiting lines at security check points became longer, which had to be resolved by increasing the number of staff at each check point.

A failed terrorist attack on a passenger aircraft en route from Europe to the United States in December resulted in demands for special random searches of the majority of passengers to be conducted on all air routes to the US. An immediate response prevented the grounding of all Icelandair flights to the US. Arrangements for additional security checks resulted in some delays at the outset and made for a substantial increase in costs for the company.

The Security division has carried out a number of projects for the Icelandic Defence Agency. Airport security staff from Keflavik provided security at the Hilton Hotel Nordica in Reykjavik during a meeting of NATO ministers, as well as area surveillance and security during NATO Air Policing missions.

Employees in the Security division were 102 at the beginning of the year, and 94 at year-end.

COMMERCIAL OPERATIONS

Minimal changes were made to the operations of retail shops and restaurants in the air terminal over the course of the year. The shop Skifan ceased operations and ELKO took over sales of the product groups that Skifan had previously carried. The shop Leonard grew



substantially and expanded its product selection. The NORD Seafood Bar opened in the passenger waiting area at the beginning of June. This was the final stage in addition of operating units that had been planned for the enlarged waiting area on the second floor.

The Commercial Operations division hired a special staff member to oversee preparations for the lease of property, particularly the buildings at the Haaleiti apron.

The division handles all sales of advertising spaces in the terminal as well as all advertising for the Duty Free Store. A reduction in advertising did occur in line with that already anticipated in the sales plan. The division was given the comprehensive task of producing the passenger forecast for the first time in 2009 with the remarkable success of being only 0.13 percent off the mark. Commercial Operations has also successfully supported other divisions in various types of analysis.

A multifarious marketing campaign was launched during the year, focusing primarily on passengers and airlines. Part of it was carried out by the marketing division, and other parts in collaboration with business operators. Passengers were urged to do their shopping in the air terminal and the airport was promoted to airlines as a convenient stop-over on the route from Europe to North America, i.e. as a bridge between East and West. Marketing campaigns were successful and sales to foreign visitors in the terminal multiplied, both as a result of promotions in the retail area and the favourable exchange rate of foreign currencies against the Icelandic krona.

Keflavik International Airport launched a new website at the beginning of the year, which has been under perpetual development. Preparation got underway for a so-called "B2B" page, which will present information about advertising space in the air terminal, property for rent, and other business-related activities. A statistics counter on the company's website shows that visits increased by more than 30% during the year.

A sponsorship agreement with the Reykjanes Art Museum, which the company took over from the Leif Eiriksson Air Terminal Ltd, came to an end in 2009. The company also took over an agreement to support the Viking World Iceland Museum by providing a promotional area in the air terminal, and participated in the promotional program Iceland Naturally in the US.

The Keflavik International Airport Relief Fund was established to support various causes in line with community support that has been provided in the past. The focus of the program is on supporting preventive youth projects, charities and environmental issues. Ten grants amounting to ISK 3 million in total were allocated in 2009.

The operation of air terminal car parks was put up for tender and some changes made to the operation. The company assumed responsibility for major maintenance. On 1 July the company Icepark Ltd took over the operations from Securitas, which had operated the car parks since 1998.

Consultative meetings with business operators in the Leif Eiriksson Air Terminal were held regularly during the year, to discuss among other things responses to the increased ratio of foreign passengers and the decrease in Icelandic passengers. A foreign consultant, Mr. Alan Bork, who is an expert on duty free zones in Europe gave a talk about changes on this market and what could potentially lie ahead, particularly in view of Iceland's possible accession to the European Union.

Five people were employed in Commercial Operations at the end of the year.

Keflavik International Airport leads in overall passenger satisfaction, politeness and helpfulness of staff, ease of connecting flights, pleasant atmosphere and cleanliness. Passengers are also very happy with the swift processing of baggage, access to baggage carts, banking services and restaurants in the air terminal.

OPERATIONS 2009

QUALITY AND SAFETY

The safety policy of Keflavik International Airport is to minimise risk in all operations to an acceptable level. Aviation safety and airport security take precedence over financial issues, economy, throughput, flexibility and environmental issues. Quality of service is based on the fulfilment of both customer expectations and safety.

The Air Navigation Services Quality Management Systems is based on the ISO 9001 quality management standard. Preparation for standard certification was launched near the end of the year and is expected to be completed in the spring of 2010.

Required modification of the Air Navigation Services Operational Manual and the Aerodrome Manual for the granting of an operation certificate by the ICAA was a tedious effort that bore fruit in May. Operational manuals contain detailed organisation and operational procedures of different divisions. Publication of the operational manual for the Airport Operations Division is expected in April 2010 with similar manuals for other divisions to follow shortly.

Handbooks and other important documents are maintained in the OPSCOM operational system that allows equipment and operations to be monitored in a systematic way. The system is the primary communications and information tool for required registration of incidents and nonconformity in company operations and their resolutions. Documents generated during risk assessment or incident investigation are linked to individual registrations in the system and can be accessed electronically by the ICAA and the Aircraft Accident Investigation Board.

The Quality and Safety Council is the leading authority on quality and safety issues and policy in the company. The council is presided by the Managing Director of the company, the quality and safety manager is secretary with the directors of Air Navigation Services and Airport Operations making up the rest of the council.

The Air Navigation Services safety representative observes council meetings.

Appointed safety representatives of Air Navigation Services and Airport Operations work closely with the quality and safety manager in the Quality and Safety Committee, which supports the operations of these divisions. Last year's activities included safety objectives, occurrences, audits, nonconformities, risk assessments as well as suggestions by pilots, the ICAA and the general public. The Air Navigation Services safety representative was approved by the ICAA as the safety manager of the Air Navigation Services at Keflavik.

The Keflavik Aviation Safety Committee operates as the airport users' forum for aviation safety and air navigation issues, i.e. runway incursion.

Internal audits of air navigation and airport operations as well as risk assessment of new systems or modifications take up a considerable time in the Quality and Safety division. Four company employees completed a course in internal audit which brings the number of personnel qualified to conduct such audit to a total of seven. Three more were trained in risk assessment but five employees had completed that training in 2008.

EMPLOYEES

The human resources policy reflects and is based on the company's corporate policy and values: safety, service, professionalism and cooperation.

Employees are carefully selected based on their qualifications and skills. They must show an aptitude for service and are required to do their best to always provide outstanding, personal service.

In order for the company to be able to offer its customers the best available service, its employees must feel secure and content in their jobs. The company places strong emphasis on a safe and healthy work environment and for its staff to be aware of what



is required of them, e.g. with regards to occupational health and safety regulations. Employees are supported and encouraged to engage in fitness and a healthy lifestyle.

The company had an employee turnover of approximately 3% during the year. The average period of employment at year-end was 12.5 years, and the average age of employees 47 years. At year-end the company employed 42 women and 231 men. Many jobs at the airport are traditional male jobs, e.g. heavy equipment operation and fire fighting. In contrast, the percentage of women working at the Duty Free Store was 66%.

Over 80% of employees participated in a workplace audit to determine their general well-being and opinions. The main conclusions were that many employees would like to receive clearer feedback and information about their performance. They would also like to have a more significant say in the planning of changes in the operation, and would like their opinions to be taken into consideration. The audit also revealed that more than 50% of employees are very intrigued by and felt positive towards the “basic airport” concept in which

the employees carry out more diverse tasks in airport operations, which could lead to more diversification in their job development.

The executive board has already taken into account many of the issues presented by the workplace audit. For example, fire fighters were instrumental in planning the fire and rescue service for ISAVIA at Reykjavík Airport. A group of airport security employees is also working on recommendations for actions that aim to improve results following appraisals by regulatory authority.

The workplace audit also revealed that many employees have experienced harassment from managers or co-workers. This has already been responded to by introducing proper response and solutions to counter harassment. The issue will also be addressed specifically in annual staff interviews.

Continued education and professional training for staff, designed among other things to maintain certification, plays a large role in the company's operations. Some 12,500 working hours were allocated for training and education during the year, which is equal to



OPERATIONS 2009

six employees being constantly in training year-round. The company also carries out extensive training programmes for other companies operating at the airport, for example in airport security.

Occupational health and safety is an important part of the company's operations. There are many diverse working areas and strict requirements for risk assessment and preventative measures. The Safety Committee is comprised of two safety officers representing employees and two safety officers representing the company. A representative from Human Resources is responsible for the operations of the committee.

Keflavik International Airport is party to the Confederation of Icelandic Employers, which negotiates wage contracts on its behalf. The company's employees belong to 11 different labour unions, and the majority of wage contracts came up for negotiations last year. Despite substantial time spent on negotiations during the year an agreement on new contracts was not reached, since the company's financial position and operational environment does not provide much flexibility. Moreover, the owner of the company, the Government of Iceland, has instructed the directors to seek all possible ways to reduce operating costs, including the lowering of wage cost sections that are not bound by the wage contracts of higher-earning employees.

The human resources director holds meetings with union representatives monthly to discuss business issues, seek their opinions where appropriate and discuss their concerns.

The company places emphasis on employees staying in good physical condition. The health of employees in certain occupations is regularly monitored, and all employees are offered grants to participate in fitness programmes and assistance in adopting a healthy lifestyle. Employees who choose to walk, run or cycle to work have access to showers and locker rooms.

Last year, the board of directors introduced the Iceland official retirement age in of 67 years as mandatory. Seven employees have now reached that age and will terminate their employment with the company in autumn 2010, after a suitable period of adjustment to the new rules.

The board has also introduced a code of conduct for the company and its staff, providing guidelines for interactions between staff and for customer relations. Among other things, employees are urged to provide good service and to use their best judgement in any given situation.

ENVIRONMENTAL AWARENESS

Keflavik International Airport is probably the most environmentally-friendly airport in the world, when compared with airports of a similar size. All electricity and heating at the airport comes from sustainable energy sources. Company operations are conducted in an environmentally responsible way through constant attention in decision making, prevention and promotion of environmental awareness among employees and partners. In order to meet increasing demands in this field and in line with carbon reduction policies, the company plans to introduce the use of methane fuel when a portion of its motor vehicle fleet is renewed, beginning in 2010.

OUTLOOK AND VISION 2010



MERGER OF KEFLAVIK INTERNATIONAL AIRPORT LTD AND ISAVIA LTD.

On formally launching the operations of Keflavik International Airport Ltd at the beginning of the year, Minister of Transport, Communications and Local Government Kristjan L. Moller stated that he believed it would be sensible to look into a possible merger between Keflavik International Airport and ISAVIA – a matter that he had also mentioned some time previously. “Economic conditions force us to search for all possible ways to economise and reduce costs. One possibility could be the merger of those two state-owned companies. We must thoroughly consider the advantages and disadvantages of such a move,” said the Minister.

A working group appointed to look into the possible merger of the two companies with the goal of improving profitability; efficiency, expertise, service and management at Icelandic airports and in air navigation, and facilitating positive urbanisation recommended that the merger of the two companies should begin as soon as possible.

The Minister considered it appropriate, in light of these recommendations among other things, to aim for the merger as soon as possible in order for rationalisation and operational efficiency to take effect as early as 2010. He introduced a bill outlining those plans in the Althingi, which was approved in December 2009 and authorised the Minister to oversee the establishment of a new company merging the operations of Keflavik International Airport and ISAVIA. That company is to operate all Icelandic airports, along with related terminals and facilities, and oversee their expansion and development. It is also meant to operate and develop the air navigation service and conduct aviation related operations. The Minister of Finance is responsible for the state’s share in the company, whereas the Minister of Transport, Communications and Local Government is responsible for strategic planning in coordination with the company’s board of directors.

The founding meeting of the new company was held on 29 January 2010. The company will assume all rights and responsibilities of the two merged companies, as outlined in Act No. 102/2006 concerning the establishment of a limited company for air navigation services and airport operations by the Icelandic Civil Aviation Authority and Act No. 76/2008 on the establishment of a state-owned limited company for the operations of Keflavik International Airport. The merger was to be completed within four months with official effect at the beginning of the year. The creation of the opening balance sheet should be completed by 31 March 2010.

DUTY FREE STORE LTD

The Duty Free Store Ltd. operates four retail shops in the Leif Eiriksson Air Terminal: a departures shop, an arrivals shop and two smaller shops in the south building. The company's main product lines are liquor, tobacco, cosmetics and confectionaries. The shop ELKO looks after sales and service of electronic devices and multi-media products in the Duty Free Store's arrivals shop. The company has a service agreement with ELKO for the handling of these product lines in the Duty Free Store's cash registry system.

The economic conditions in Iceland and the Western world had a substantial impact on the number of passengers travelling through the Leif Eiriksson Air Terminal during the year. Passenger numbers decreased by 17% and, what is worse, Icelandic passengers, who traditionally have generated some 90% of the Duty Free Store's sales revenues, decreased by 37%. The Icelandic króna was also very weak during the year, which had a marked impact on the contribution margin. Market conditions were thus very difficult, and it became clear early on that the company's revenues would drop considerably during the year.

OPERATIONS AND PERFORMANCE

The company's operating revenue was about ISK 4,715 million last year, of which retail sales income amounted to ISK 4,671 million, a decrease of 8.6%. This is, however, 3.4% higher than the forecasted sales. Operating expenses excluding cost of goods sold came to approximately ISK 2,376 million. Of this, rental expenses paid to the parent company were some ISK 1,672 million. Payroll costs were about ISK 5 million, or approximately 11.9% of the company's total revenues. Profits came to nearly ISK 12 million, before depreciation and financial items. After depreciation and financial items the operation loss is nearly ISK 70 million. Net cash at year-end was about ISK 46 million. The company's total assets amounted to some ISK 1,067 million at year-end. Liabilities were nearly ISK 600 million and equity at year-end nearly ISK 467 million, or 43.75% of total assets.



PRINCIPAL PROJECTS

The Duty Free Store enlarged and renovated its arrivals and departures shops in 2007-2008. No major projects were launched in 2009 and investments amounted to only some ISK 5.6 million. The main challenge during the year was to respond quickly to market conditions in order to maximise sales in the company's shops. The Duty Free Store also celebrated its 50th anniversary during the year.

RESPONSE TO CHANGED MARKET CONDITIONS

Early in the year it became evident that the financial crisis in Iceland would be considerably more difficult than experts predicted immediately after the economic collapse in autumn 2008. It was clear that there would be a vast decline in foreign travel by Icelanders and that purchasing power would be markedly decreased. For that reason the company immediately sought ways to boost sales to foreign travellers. Its main strategy



focused on drawing those travellers into the shops and highlighting a diverse selection of products and attractive prices. New advertisements were designed for light boxes in the passenger boarding bridge and advertising screens were set up near the arrivals and departures stores with images of popular products, accompanied by prices in the major currencies. This resulted in a larger number of foreign customers entering the shops. Seven price checker systems were also set up where customers could scan in individual items to see their prices in the major currencies. That way, foreign travellers were able to compare our prices with prices for the same products in their home countries. An effort was also made to offer slightly lower prices than at competing airports so foreign travellers would feel it was worth their while to shop in Iceland and carry the products with them. This strategy gave very good results, with sales to foreign travellers in ISK nearly doubling, from ISK 428 million in 2008 to ISK 840 million in 2009. The increase in sales volume was around 63% between years.

50TH ANNIVERSARY

The Duty Free Store began operations on 15 September 1959 and celebrated its 50th anniversary last year. An extensive and detailed anniversary publication outlining milestones in company history was released to commemorate the occasion. The anniversary was celebrated with a reception on 21 November for employees and patrons, held in the former U.S. Naval Air Station Officers' Club. The Club is located a short distance from the old air terminal where the Duty Free Store started and was operated for many decades. Some 400 past and present employees and their spouses attended and reminisced about the distant and not-so distant past in an atmosphere of festivity and celebration.





ANNUAL REPORT 2009



STATEMENT BY THE BOARD OF DIRECTORS AND CEO

At May 30th, 2008 laws nr. 76/2008 were implemented regarding the establishment of a state owned enterprise to take control of operations at Keflavik International Airport. Keflavíkurflugvöllur ohf. was established in June 26th 2008 and took over the operations at January 1st 2009.

At December 29th 2009 new laws nr. 153/2009 were implemented on merger between the two public limited companies, Flugstoðir ohf. and Keflavíkurflugvöllur ohf. A new public limited company shall be established and according to paragraph 5 of laws nr. 153/2009 shall the newly established company take over all rights and obligations, of the two taken over companies, mentioned in laws nr. 102/2006 and nr. 76/2008. The takeover does not give the negotiating parties on the merger, which the merger may concern, permission to terminate existing contract relationships.

Pursuant to paragraph 2 of laws nr. 153/2009 states that the provisions of XIV. section of the Icelandic limited companies act, shall not apply to the implementation of the merger. The taken over companies are deemed terminated within the meaning of paragraph 127 of the Icelandic limited companies act, with notification to the Icelandic company registry.

The new public limited company was established at 29th January 2010 with the working title FLUG-KEF. At the inaugural meeting, the board of directors were elected and were set in command of the newly overtaken companies and therefore will the newly elected Board of directors endorse the Financial Statements of Keflavíkurflugvöllur ohf. The Consolidated Financial Statements for the year 2009 consist of the Consolidated Financial Statements of Keflavíkurflugvöllur ohf. and its subsidiary, together referred to as the Company (Group). The Consolidated Financial Statements are prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS), as approved by the European Union, and additional Icelandic disclosure requirements for listed companies.

According to the Consolidated Statement of Comprehensive Income, the operating revenues of the Group amounted to ISK 8.725,7 million. Total comprehensive income for the year amounted to ISK 339,5 million. According to the Statement of Financial Position, assets amount to ISK 28.802,5 million, the year's end book value of equity is ISK 5.934,2 million and the Company's equity ratio is 20,60%.

At the end of the year 2009, Keflavíkurflugvöllur ohf. is wholly owned by the Treasury of Iceland. The Board of Directors recommends that the loss of the year should be brought forward to the next year.

It is the opinion of the Board of Directors and the CEO that the accounting policies used are appropriate and that these Consolidated Financial Statements present all the information necessary to give a true and fair view of the company's assets and liabilities, financial position and operating performance, as well as describing the principal risk and uncertainty factors faced by the company.

The Board of Directors and the CEO hereby confirm the Consolidated Financial Statements for the year 2009 with their signatures.

Akureyri, March 26th 2010

Board of Directors

Thorolfur Arnason Chairman of the Board

Rannveig Gudmundsdottir Arnbjorg Sveinsdottir Arngrimur Jóhannsson

Asta Rut Jonasdottir Jon Nordfjord Ragnar Oskarsson

Bjorn Oli Hauksson CEO

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

TO THE BOARD OF DIRECTORS AND SHAREHOLDERS OF KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR OHF.

We have audited the accompanying Consolidated Financial Statements of Keflavíkurflugvöllur ohf., which comprise statement of Financial Position as at December 31, 2009, Statement of Comprehensive Income, Statement of Changes in Equity and Statement of Cash Flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory notes.

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR THE FINANCIAL STATEMENTS

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with generally accepted accounting principles in Iceland. This responsibility includes: designing, implementing and maintaining internal control relevant to the preparation and fair presentation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error; selecting and applying appropriate accounting policies; and making accounting estimates that are reasonable in the circumstances.

AUDITOR'S RESPONSIBILITY

Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures 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 evaluating the overall presentation of the financial statements.

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

OPINION

In our opinion, the financial statements give a true and fair view of the financial position of Keflavíkurflugvöllur ohf. as of December 31, 2009, and of its financial performance and its cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards as approved by the European Union.

Reykjanesbaer, March 26th 2010

Deloitte Ltd.

Gudmundur Kjartansson
State Authorized Public Accountant

Anna Birgitta Geirfinnsdottir
State Authorized Public Accountant



INCOME STATEMENT 2009

	Notes	2009	2008
Operating revenues	5	8,725,682	0
Cost of goods sold		(2,364,942)	0
Salaries and related expenses	6	(2,866,658)	(11,084)
Administrative expenses		(175,234)	0
Other operating expenses		(970,242)	(5,997)
Depreciation and amortization	10,11	(970,640)	0
Operating profit/(loss)		1,377,967	(17,081)
Interest income	7	108,405	269
Interest expenses	7	(796,777)	(22)
Net gain/(loss) arising on financial assets and liabilities	7	(1,259,607)	0
Loss before taxes		(570,013)	(16,834)
Income tax	8	230,464	0
Total comprehensive income for the year		(339,549)	(16,834)

In ISK thousands

BALANCE SHEET

Assets

	Notes	31/12/2009	Opening balance 01/01/2009	31/12/2008
Non-current assets				
Property, plant and equipment	10	19,760,195	20,279,823	0
Intangible assets	11	5,976,934	6,183,035	0
Bonds and other long term assets	13	74,610	8,805	0
Deferred tax assets	8	772,113	541,649	0
		<u>26,583,851</u>	<u>27,013,312</u>	<u>0</u>
Current assets				
Inventories	14	309,400	317,461	0
Accounts receivables	15	629,123	721,753	0
Other receivables	15	172,512	134,962	1,347
Bank balances and cash	15	1,107,568	768,102	1,930
		<u>2,218,603</u>	<u>1,942,278</u>	<u>3,277</u>
Total assets		<u>28,802,454</u>	<u>28,955,590</u>	<u>3,277</u>

In ISK thousands

31ST DECEMBER 2009



Equity and liabilities

	Notes	31/12/2009	Opening balance 01/01/2009	31/12/2008
Equity	16			
Share capital		4,000,000	4,000,000	10,000
Statutory Reserves		2,382,298	2,382,298	0
Retained losses		(448,060)	0	(16,834)
Total equity/(negative equity)		<u>5,934,238</u>	<u>6,382,298</u>	<u>(6,834)</u>
Non-current liabilities				
Loans from credit institutions	17	20,459,319	19,408,367	0
Other financial liabilities	18	16,220	0	0
Retirement benefit obligation	19	0	874,540	0
		<u>20,475,538</u>	<u>20,282,907</u>	<u>0</u>
Current liabilities				
Accounts payable	20	467,789	386,586	0
Borrowings		0	34,710	0
Current maturities of non-current liabilities	20	1,057,184	988,579	0
Current tax liabilities	8	0	3,713	0
Other current liabilities	20	867,705	876,798	10,111
		<u>2,392,678</u>	<u>2,290,386</u>	<u>10,111</u>
Liabilities		<u>22,868,216</u>	<u>22,573,292</u>	<u>10,111</u>
Total equity and liabilities		<u>28,802,454</u>	<u>28,955,590</u>	<u>3,277</u>

In ISK thousands

CASH FLOW STATEMENT 2009

	Notes	2009	2008
Cash flows from operating activities			
Profit/(loss) from operations		1,377,967	(17,081)
Depreciation and amortization		970,640	0
Gain on disposal of assets		(1,503)	0
Operating cash flow before movement in working capital		2,347,104	(17,081)
Increase/(decrease) in inventories		8,061	0
(Increase)/decrease in operating assets		83,159	(1,347)
Increase/(decrease) in operating liabilities		91,001	10,112
Cash generated from (to) operations		2,529,323	(8,317)
Interest earned		126,668	269
Finance costs		(950,685)	(22)
Income taxes paid		(3,713)	0
Net cash generated from (to) operating activities		1,701,593	(8,070)
Investing activities			
Purchases/sales of property, plant and equipment	10	(243,407)	0
Long term costs	13	(117,306)	0
Installments on bonds	13	5,849	0
Net cash used in investing activities		(354,864)	0
Financing activities			
Dividends paid		(25,000)	0
Repayments of borrowings		(991,156)	0
Proceeds from issue of shares	16	0	10,000
Increase/(decrease) in bank overdrafts		(34,940)	0
Net cash (used in)/generated by financing activities		(1,051,096)	10,000
Net increase in bank balances and cash		295,634	1,930
Bank balances and cash at the beginning of the year		1,930	0
Bank balances and cash at the beginning of the year from FLE & FMK		766,401	0
Effects on foreign exchange rate adjustments		43,602	0
Bank balances and cash at end of year		1,107,568	1,930
Other information			
Working capital provided by/(to) operating activities		1,523,086	(16,834)

In ISK thousands



STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

	Share capital	Statutory reserve	Re-evaluation reserve	Retained earnings	Total Equity
Balance at January 1 2008	0	0	0	0	0
Paid in share capital	10,000				10,000
Total comprehensive income 2008				(16,834)	(16,834)
Balance at December 31 2008	10,000	0	0	(16,834)	(6,834)
Balance at January 1 2009	10,000	0	0	(16,834)	(6,834)
Opening balance from FLE	2,500,000	482,278		(3,311,006)	(328,729)
Opening balance from FMK			203,092	610,325	813,417
Opening balance from Treasury	1,490,000	1,900,020	(203,092)	2,717,515	5,904,444
Opening balance January 1 2009	4,000,000	2,382,298	0	0	6,382,298
Opening balance adjustments				(108,511)	(108,511)
Adj. opening balance January 1 2009	4,000,000	2,382,298	0	(108,511)	6,273,787
Total comprehensive income 2009				(339,549)	(339,549)
Balance at December 31 2009	4,000,000	2,382,298	0	(448,060)	5,934,238

In ISK thousands

NOTES

1. Operation

Keflavíkurflugvöllur ohf. is a public limited company and complies with the Icelandic limited companies law no. 2/1995. Keflavíkurflugvöllur is based at Keflavik Airport.

At May 30th, 2008 laws no. 76/2008 were implemented regarding the establishment of a state owned enterprise to take control of operations at Keflavik International Airport. Keflavíkurflugvöllur ohf. was established in June 26th 2008 and took over the operations at January 1st 2009.

At December 29th 2009 new laws no. 153/2009 were implemented on merger between the two public limited companies, Flugstoðir ohf. and Keflavíkurflugvöllur ohf. A new public limited company shall be established and according to paragraph 5 of laws no. 153/2009 shall the newly established company take over all rights and obligations, of the two taken over companies, mentioned in laws no. 102/2006 and no. 76/2008. The takeover does not give the negotiating parties on the merger, which the merger may concern, permission to terminate existing contract relationships.

Pursuant to paragraph 2 of laws no. 153/2009 states that the provisions of XIV. section of the Icelandic limited companies act, shall not apply to the implementation of the merger. The taken over companies are deemed terminated within the meaning of paragraph 127 of the Icelandic limited companies act, with notification to the Icelandic company registry.

The new public limited company was established at 31st January 2010 with the working title FLUG-KEF. At the inaugural meeting, the board of directors were elected and were set in command of the newly overtaken companies and therefore will the newly elected Board of directors endorse the Financial Statements of Keflavíkurflugvöllur ohf.

2. Standards and interpretations effective in the current period

The following new and revised standards (IFRS/IAS) and interpretations (IFRIC) took effect during the reporting period.

New standards:

IFRS 8 - Operating Segments

A listed entity shall disclose information to enable users of its financial statements to evaluate the nature and financial effects of the business activities in which it engages and the economic environments in which it operates.

Revised standards:

IFRS 2 - Share based payment

Share-based Payment clarify the definition of vesting conditions and the accounting treatment of cancellations by the counterparty to a share-based payment arrangement.

IFRS 7 - Financial Instruments: Disclosures

The amendments to IFRS 7 - Financial Instruments: Disclosures expand the disclosures required in respect of fair value measurements recognised in the Balance Sheet. The amendments also require enhanced liquidity risk disclosures.

In ISK thousands



IAS 1 - Presentation of Financial Statements

Presentation of Financial Statements has been substantially rewritten, with many changes in terminology. The most significant effects of the amendments is the introduction of a statement of comprehensive income for the presentation of 'other comprehensive income' or non-owner movements (e.g. gains and losses on revaluation of property, plant and equipment) separately for the statement of changes of equity. All items of income and expense (including those recognised outside of profit and loss must be presented either in a single statement of comprehensive income or in two statements, a separate income statement and a statement of comprehensive income.

IAS 23 - Borrowing Costs

Borrowing costs eliminate the option available under the previous version of the Standard to recognise all borrowing costs immediately as an expense. To the extent that borrowing costs relate to the acquisition, construction or production of a qualifying asset, the revised standard requires that they be capitalised as part of the cost of that asset. All other borrowing costs should be expensed as incurred.

IAS 32 - Financial Instruments Presentation

The amendments address the classification of puttable financial instruments and obligations arising only on liquidation.

New interpretations:

IFRIC 13 - Customer loyalty programmes

This interpretation addresses the accounting by entities that provide their customers with incentives to buy goods or services by providing award credits as part of a sales transaction. IFRIC 13 requires the entity that grants the awards to account for the sales transaction that gives rise to the award credits as a 'multiple-element revenue transaction' and to allocate the fair value of the consideration received or receivable between the award credits granted and the other components of the revenue transaction. Common examples are airline and hotel loyalty schemes.

IFRIC 15 - Agreements of Construction of Real Estate

The interpretation addresses the accounting for revenue and associated expenses by entities that undertake the construction of real estate directly or through subcontractors. IFRIC 15 addresses two (related) issues, determining whether an agreement for the construction of real estate is within the scope of IAS 11 - Construction Contracts or IAS 18 - Revenue, and when revenue from the construction of real estate should be recognised.

IFRIC 16 - Hedges of Net Investments in Foreign Operation

The interpretation clarifies three main issues, the first issue is that the presentation currency does not create an exposure to which an entity may apply hedge accounting. Consequently, a parent entity may designate as a hedged risk only the foreign exchange differences arising from a difference between its own functional currency and that of its foreign operation. The second issue is that the hedging instrument(s) may be held by any entity or entities within the group except for the entity being hedged as long as the designation and effectiveness requirements for a hedge of a net investment are satisfied. The third issue is that when a foreign operation is disposed of, IAS 39 must be applied to determine the amount that needs to be reclassified to profit or loss from the foreign currency translation reserve in respect of the hedging instrument, while IAS 21 must be applied in respect of the hedged item.

In ISK thousands

NOTES

Minor changes were made to various standards in annual improvements of IASB (most of the changes are effective for annual periods beginning on or after 1 July 2009 or later)

The adoption of the new and revised standard and interpretations has not led to material changes in the accounting policies.

Following is an overview of new standards, amendments to standards and interpretations that are not yet effective:

IFRS 3 (revised) - Business combinations (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009);

IAS 27 (revised) - Consolidated and separate Financial Statements (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009);

IAS 28 (revised) - Investments in associates, (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009)

IAS 31 (revised) - Share of joint ventures, (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009)

IAS 39 (revised) - Financial Instruments: Recognition and measurement (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009);

IFRIC 17 - Distributions of Non-cash Assets to Owners (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009);

IFRIC 18 - Transfers of Assets from Customers (effective for accounting periods beginning on or after 1 July 2009);

Management believe that implementation of those standards and interpretations does not have material influence on the Consolidated Financial Statements of the Company.

3. Summary of Significant Accounting Policies

3.1 Statement of compliance

The Consolidated Financial Statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) as approved by the EU.

3.2 Basis of preparation

The Consolidated Financial Statements have been prepared on the historical cost basis. The Financial Statements are presented in ISK, which is the Company's functional currency.

The opening balance at 1 January 2009 is presented in the Statement of Financial Position in addition to the ending balance at the end of year 2008.

The principal accounting policies are set out below.

Estimates and decisions

At the making of the Consolidated Financial Statements, the Management, in accordance with International Financial Reporting Standards, need to make decisions, estimate and draw conclusions which affect assets and liabilities at the reporting date, information in the notes and income and cost. All conclusions and estimates are based on knowledge and experience and other relevant factors and make up the basis for decisions made on book value of assets and liabilities which can not be ascertained by any other mean.

All changes in accounting estimates are recognised in the period in they incur.

In ISK thousands



Basis of consolidation

The Consolidated Financial Statements incorporate the Financial Statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an investee enterprise so as to obtain benefits from its activities.

The consolidated financial statements have been prepared using the purchase method of consolidation accounting. When ownership in subsidiaries is less than 100%, the minority interest in the subsidiaries' income or loss and stockholders equity is accounted for in the calculation of the consolidated income or loss and the consolidated stockholders equity. Immaterial minority interest is not accounted for in the consolidated financial statements.

The result of subsidiaries acquired during the year are included in the consolidated income statement from the effective date of acquisition as appropriate. Where necessary, adjustments are made to the Financial Statements of subsidiaries to bring their accounting policies into line with those used by other members of the Company.

One of the purposes of consolidated financial statements is to show only the net external sales, expenses, assets and liabilities of the consolidated entities as a whole. Hence, intercompany transactions have been eliminated within the consolidated businesses in the presentation of the consolidated financial statements.

Property, plant and equipment

Property, plant and equipment are recognised as an asset when it is probable that future economic benefits associated with the asset will flow to the consolidation and the cost of the asset can be measured in a reliable manner.

Property, plant and equipment which qualifies for recognition as an asset is initially measured at cost.

The cost of a property, plant and equipment comprises its purchase price and any directly attributable cost of bringing the asset to working condition for its intended use.

The depreciable amount of the asset is allocated on a straight-line basis over its useful life. The depreciation charge for each period is recognised as an expense. The estimated useful lives, residual values and depreciation method are reviewed at each year end, with the effect of any changes in estimate accounted for on a prospective basis.

The estimated useful lives of property, plant and equipment are as follows:

Terminal building, aprons and land	7-50 years
Loading bridges and car parks	5-50 years
Fixtures and machinery	5-20 years
Other assets	5-15 years

Assets held under finance lease are depreciated over their expected useful lives on the same basis as owned assets.

The gain or loss arising on the disposal or retirement of an asset is determined as the difference between the sales proceeds and the carrying amount of the asset and is recognised in the income statement.

In ISK thousands

NOTES

Intangible assets

Intangible assets are recognised only if it is probable that the asset will generate future economic benefits and the cost of the asset can be measured reliably. Intangible asset which qualifies for recognition as an asset is initially measured at cost. The depreciable amount of the asset is allocated on a fixed annual percentage of the historical cost over its useful life, less residual value.

Bonds and long-term receivables

Bonds and long-term receivables which the Company has the expressed intention and ability to hold to maturity (Loans and receivables) are valued at cost, less an allowance for estimated irrecoverable amounts.

Inventories

Inventories are stated at the lower of cost or net realisable value, after taking obsolete and defective goods into consideration. Net realisable value represents the estimated selling price less all estimated costs to completion and costs to be incurred in marketing, selling and distribution.

Accounts receivables

Accounts receivables are valued at nominal value less an allowance for doubtful accounts. The allowance is deducted from accounts receivable in the balance sheet and does not represent a final write-off.

Long term liabilities

Bank loans and other non-current liabilities are valued at nominal value less payments made and the remaining nominal balance is adjusted by exchange rate or index, if applicable. Interest expense is accrued on a periodical basis, based on the principal outstanding and at the interest rate applicable. Borrowing costs are recognised in profit or loss in the year they are incurred.

Leasing

Leases are classified as finance leases whenever the terms of the lease transfer substantially all the risks and rewards of ownership to the lessee. All other leases are classified as operating leases. Assets held under finance leases are recognised as assets of the Group at their fair value at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding liability to the lessor is included in the balance sheet as a finance lease obligation.

Accounts payable

Accounts payable are valued at nominal value and accounts payable in other currencies have been booked at the exchange rates prevailing on the balance sheet date.

Provisions

Provisions are recognised when the Company has a present obligation as a result of a past event, and it is probable that the Company will be required to settle that obligation.

In ISK thousands



Risk management

The Company's Board of Directors has an overall plan towards risk management. The Company has not any interest rate or currency swap contracts outstanding at year end.

Revenue recognition

Revenues are recognised when earned as required by international financial reporting standards.

Interest income is accrued over time, by reference to the principal outstanding and at the interest rate applicable.

Income tax

Income tax expense represents the sum of the tax currently payable and deferred tax.

Income tax is calculated and recognised in the Financial Statements. Taxable profit differs from net profit as reported in the income statement because it excludes items of income or expense that are taxable or deductible in other periods and it further excludes items that are never taxable or deductible.

The tax currently payable is income tax that is likely to be paid within the next 12 months for taxable income of the year and corrections in income tax for previous years.

Deferred tax is recognised on differences between the carrying amounts of assets and liabilities in the Financial Statements and the corresponding tax bases used in the computation of taxable profit, and is accounted for using the balance sheet liability method. The difference is due to different assumptions in calculation of income tax.

Deferred tax liabilities are generally recognised for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recognised to the extent that it is probable that taxable profits will be available against which deductible temporary differences can be utilized.

Deferred tax assets and liabilities are offset when there is legally enforceable right to set off current tax assets against current tax liabilities.

4. Business segments

	Flight related revenues	Retail related revenues	Eliminations	Consolidated
External operating revenues	2,778,092	5,947,591		8,725,682
Inter-segment revenue	85,068	316,943	(402,011)	0
	2,863,160	6,264,534	(402,011)	8,725,682
Operating income by segment	164,782	1,213,185		1,377,967
Financial income/(expenses)				(1,947,980)
Income tax				230,464
Net loss				(339,549)

In ISK thousands

NOTES

5. Revenues

The consolidated composition of revenues, is specified as follows

	2009	2008
Revenues from sales	4,671,027	0
Revenues from services	4,054,656	0
	<hr/>	<hr/>
	8,725,682	0

6. Salaries

	2009	2008
Salaries	2,197,568	9,180
Salary-related expenses	440,373	1,904
Change in retirement benefit obligation	125,139	0
Other employee expenses	103,578	0
	<hr/>	<hr/>
Average number of positions	2,866,658	11,084
	<hr/>	<hr/>
	364	

The Company's total management salaries and benefits for the year 2009 was 48,9 million.

7. Interest income and finance costs

	2009	2008
Interest income		
Interest on accounts receivables	1,376	0
Interest on bank deposits	107,029	269
	<hr/>	<hr/>
	108,405	269
	<hr/>	<hr/>
	2009	2008
Finance costs		
Interest on bank overdrafts and long term debt	777,107	22
Indexation on long term debt	141,195	0
Bank costs	2,000	0
Interest on late payments	2,394	0
Other interest expenses	(125,919)	0
	<hr/>	<hr/>
	796,777	22
	<hr/>	<hr/>
	2009	2008
Net gain/(loss) arising on financial assets and liabilities		
Exchange loss on long term debt	1,259,607	0
	<hr/>	<hr/>
	1,259,607	0

In ISK thousands



8. Income tax and deferred tax assets

Income tax

Income tax has been calculated and recorded in the Financial Statements, the amount recognised in the Statements of Comprehensive Income is ISK 230,5 million. No income tax is payable in the year 2010.

At December 21st 2009 tax laws were amended which included a change in the current tax rate from 15% to 18%. The change will enter into effect in January 1st 2010. The effect of increased tax rate on deferred tax assets amounts to 128,7 ISK million and is recognised in the income statement.

The effective tax rate is specified as follows:

	2009
	Amount
	%
Loss before tax	(570,013)
Tax at the rate of 15%	85,502
Effect of change in tax rate	128,685
Other items	16,277
Income tax according to Statement of Comprehensive Income	<u>230,464</u>

Deferred tax asset	31.12.2009
Opening balance at January 1st 2009	541,649
Effect of change in tax rate	128,685
Calculated income tax for the year 2009	101,779
Deferred tax at year end	<u>772,113</u>

Deferred tax balances:

Property, plant and equipment	(777,576)
Other items	21,569
Effects of exchange losses carried forward	123,139
Tax loss carried forward	1,404,982
	<u>772,113</u>

Tax loss carried forward can be used against taxable profit, as specified:

From taxable profit of the year 2018	7,024,121
	<u>7,024,121</u>

9. Dividends

No dividends were proposed in the year 2009.

In ISK thousands

NOTES

10. Property, plant and equipment

	Terminal building, aprons and land	Loading bridges and car parks	Fixtures and machinery	Other assets	Total
Opening balance 1.1.2009	15,966,308	3,256,593	923,978	132,944	20,279,823
Additions	1,763	83,614	18,936	141,205	245,519
Disposals	0		(109)	(499)	(608)
Charge for the year	(385,507)	(258,627)	(98,676)	(21,729)	(764,539)
Book value at year end	<u>15,582,564</u>	<u>3,081,580</u>	<u>844,129</u>	<u>251,922</u>	<u>19,760,195</u>
Depreciation rates	2-14%	2-20%	5-20%	7-20%	

The Company has pledged its real estate and other assets for its borrowings from credit institutions. Mortgages by the Company with a remaining loan balance of ISK 17,3 million at year-end are registered against fixed assets of the Company book value of ISK 17,6 million.

The assessment- and insurance value for the Company's assets is analysed as the following:

	Assessment value	Insurance value
Buildings and sites	14,680,752	22,499,569
Machinery and equipment, asset insurances		5,304,032
Halt insurance		3,994,760
Other insurances		650,000

11. Intangible assets

According to an agreement between Keflavíkurflugvöllur ohf. and The Icelandic Defence Agency which was signed on April 22nd 2009, Keflavíkurflugvöllur ohf. took over use of certain NATO facilities and equipment for the next 30 years from the beginning of 2009, to consider. No fees will be charged for the usage but Keflavíkurflugvöllur ohf. is obliged to cover all costs of daily operating and maintenance expenses, to ensure that their condition is in accordance with standards put by The International Civil Aviation Organization. The Icelandic Defence Agency on behalf of NATO, has the right to use these facilities.

In preparing the opening balance sheet of January 1st 2009 an assessment was made on the agreement and the depreciable amount of the asset is allocated on a fixed annual percentage of the assessment value over the lease term.

	Usage agreement on facilities	Usage agreement on runways	Total
Opening balance January 1st 2009	477,035	5,706,000	6,183,035
Charge for the year	(15,901)	(190,200)	(206,101)
At year end	<u>461,134</u>	<u>5,515,800</u>	<u>5,976,934</u>
Depreciation rates	3%	3%	

In ISK thousands



12. The Consolidation

The Consolidated Financial Statements of Keflavíkurflugvöllur ohf. consists of the parent and the following subsidiary:

	Ownership%	Nominal amount	Principal activity
The Duty Free Store, Keflavik Airport	100.00%	50,000	Retail and commerce

13. Bonds and other long term assets

Bonds

	2009	1.1.2009
Opening balance at January 1st	15,114	15,114
Installments during the year	(5,849)	0
Indexation	301	0
Book value at year end	9,565	15,114
Current maturities	(6,853)	(6,309)
	2,713	8,805
Long term costs due to runway maintenance		
	2009	1.1.2009
Additions	136,226	0
Charge for the year	(18,920)	0
Book value at year end	117,306	0
Current maturities	(45,409)	0
	71,897	0
Bonds and other long term assets at year end	74,610	8,805

14. Inventories

	31.12.2009	1.1.2009
Merchandise for sale	292,900	306,761
Merchandise at sea	16,500	10,700
	309,400	317,461
Insurance value of inventories	521,101	449,007

No inventories have been pledged at year end 2009.

In ISK thousands

NOTES

15. Other financial assets

Accounts receivables

	31.12.2009	1.1.2009
Domestic receivables	526,542	549,792
Foreign receivables	120,382	186,166
Allowances for doubtful accounts	(17,800)	(14,205)
	<u>629,123</u>	<u>721,753</u>

Changes in the allowance for doubtful accounts:

	31.12.2009	1.1.2009
At 1 January	(14,205)	(14,205)
Impairment loss recognised on receivables.....	(3,595)	0
At year end	<u>(17,800)</u>	<u>(14,205)</u>

Allowance has been made for doubtful accounts, this allowance has been determined by management in reference to past default experience.

Aging of accounts receivables

	31.12.2009	1.1.2009
Less than 30 days	518,060	716,387
Receivables overdue	128,863	19,571
Allowance for doubtfull accounts	(17,800)	(14,205)
	<u>629,123</u>	<u>721,753</u>

Other assets

	31.12.2009	1.1.2009
VAT refundable	86,035	80,001
Prepaid expenses	13,499	3,996
Capital income tax	15,918	15,493
Current maturities of long term costs	45,409	0
Accrued interest	1,292	17,567
Current maturities of bonds	6,853	6,308
Foodstamps	3,507	778
Other receivables	0	10,819
	<u>172,512</u>	<u>134,962</u>

In ISK thousands



Bank balances and cash

Bank balances and cash comprise cash held by the Group and short-term bank deposits with an original maturity of three months or less.

	31.12.2009	1.1.2009
Bank balances in ISK	1,049,939	731,834
Bank balances in foreign currencies	54,415	33,559
Cash	3,214	2,709
	<u>1,107,568</u>	<u>768,102</u>

16. Equity

Share capital is specified as follows:

	Shares	Ratio	Amount
Total share capital at year end	4,000,000	100.0%	4,000,000

Each share of one ISK carries one vote. The Minister of Finance carries the voting rights on behalf of the Icelandic Treasury. All shares have been paid in full.

	Share capital	Statutory reserve	Re-evaluation reserve	Retained earnings	Total equity
Paid in share capital	10,000				10,000
Total compr.h income 2008				(16,834)	(16,834)
Balance at January 1 2009	10,000	0	0	(16,834)	(6,834)
Opening balance FLE	2,500,000	482,278	0	(3,311,006)	(328,729)
Opening balance FMK			203,092	610,325	813,417
Opening balance Treasury	1,490,000	1,900,020	(203,092)	2,717,515	5,904,444
Opening balance 1.1. 2009	4,000,000	2,382,298	0	0	6,382,298
Opening balance adj.				(108,511)	(108,511)
Adj. Op. balance 1.1. 2009	4,000,000	2,382,298	0	(108,511)	6,273,787
Total compr.h income 2009				(339,549)	(339,549)
Balance at December 31 2009	4,000,000	2,382,298	0	(448,060)	5,934,238

Adjustments have been made to the opening balance amounting to 108,5 ISK million due to accrued costs of runway lighting for the years 2006-2008.

In ISK thousands

NOTES

17. Long term borrowings

	Loans from credit institutions	
	31.12.2009	1.1.2009
Debts in CHF	4,063,331	3,268,739
Debts in EUR	5,153,313	5,271,918
Debts in GBP	2,008,883	1,173,429
Debts in JPY	1,363,712	2,804,360
Debts in SEK	816,499	752,399
Debts in USD	5,661,985	4,035,503
Debts in CAD	0	1,453,779
Debts in ISK	2,439,719	1,636,820
	21,507,443	20,396,946
Amount due for settlement within 12 months	(1,048,124)	(988,579)
Non-current liabilities at year end	20,459,319	19,408,367

Installments of non-current liabilities are specified as follows:

	Loans from credit institutions
Current maturities	1,048,124
Installments in 2011	1,327,169
Installments in 2012	1,329,473
Installments in 2013	1,331,917
Installments in 2014	1,334,510
Installments later	15,136,250
	21,507,443

18. Obligation under finance leases

	Lease payments not due		Present value of lease obligation	
	31.12.2009	01.01.2009	31.12.2009	01.01.2009
Amounts payable within one year	10,234	0	9,060	0
Amounts payable later	17,406	0	16,220	0
	27,640	0	25,279	0
Future finance charges	(2,360)	0		
Present value of lease obligation	25,279	0		

In ISK thousands



19. Retirement benefit obligation

Keflavíkurflugvöllur ohf., upon establishment took responsibility of Flugstöð Leifs Eiríksson ohf. and Flugmálastjórn Keflavíkurflugvöllur's retirement benefit obligations for employees that belong to B part of Lifeyrissjóður Starfsmanna Ríkisins pursuant to paragraph 33 of law no. 1/1997. The obligation of employees at Flugmálastjórn Keflavíkurflugvelli who were still employed at the end of 2008 amounted according to the opening balance at January 1st 2009 to ISK 874,5 million but was later found to be ISK 887,4 million upon settlement with Lifeyrissjóður Starfsmanna Ríkisins in the beginning of year 2009. The obligation was calculated based on 3,5% yield and therefore are ISK 138,8 million recognized as a reduction to interest expenses.

	31.12.2009	01.01.2009
Opening balance January 1st 2009	874,540	874,540
Increase in pension obligation	12,897	0
Settled with bonds issue	(748,621)	0
Yields of pension obligation prepayment	(138,816)	0
	<hr/> 0	<hr/> 874,540

Keflavíkurflugvöllur ohf. is responsible for the pension obligation arising above the total premiums for the employees each year. Keflavíkurflugvöllur ohf. is not responsible for the overall pension obligations for employees who are in Part B of Lifeyrissjóður Starfsmanna Ríkisins, but only the additional payments that are needed for the pension obligation to be sustainable. The charge for year amounts to ISK 43,5 million krona.

20. Other financial liabilities

Accounts payable

	31.12.2009	1.1.2009
Domestic accounts payable	411,762	304,132
Foreign accounts payable	56,027	82,453
	<hr/> 467,789	<hr/> 386,586

Other current liabilities

	31.12.2009	1.1.2009
VAT payable	38,749	55,822
Deferred revenue	17,191	5,946
Salaries and related expenses payable	106,747	149,034
Accrued interest	205,149	272,761
Dividends payable	225,000	225,000
Capital income tax payable	0	11,999
Accrued holiday commitment	172,530	0
Accrued pension contribution to LSR	37,751	16,522
Other liabilities	64,590	139,714
	<hr/> 867,705	<hr/> 876,798

In ISK thousands

NOTES

Current maturities of long-term liabilities

	31.12.2009	1.1.2009
Loans from credit institutions	1,048,124	988,579
Financial leases	9,060	0
	1,057,184	988,579

21. Financial risk

Financial instruments

The consolidated financial assets and liabilities are specified into following types of financial instruments:

Financial assets	31.12.2009	1.1.2009
Bank balance and cash	1,107,568	768,102
Financial assets held to maturity	9,566	15,113
Loans and receivables	866,679	850,407
Financial liabilities	31.12.2009	1.1.2009
Other financial liabilities	22,864,495	21,698,752

Financial assets which are intended to hold to maturity, loans and advances and other financial liabilities are measured at amortized cost with effective interest method less impairment.

Risk management

The Company's management monitors and manages the financial risks relating to the operations of the Company. These risks include interest rate risk, currency risk, market risk, credit risk and liquidity risk.

Interest rate risk

Interest rate risk is the risk that fair value or future cash flows of a financial instrument will fluctuate because of changes in market interest rates.

The interest rate risk covers only interest bearing assets and liabilities of the company with floating interest rates. Interest bearing assets are divided between fixed and floating interest rates. The interest-bearing assets which carry fixed interest rates are measured at amortized cost. Changes in interest rates that lead to changes in fair value of the assets have no impact on book value. Interest rate changes affect the expected cash flows of assets and liabilities bearing floating interest rates. The Company has not made interest rate swaps in order to counter the risks associated with changes in interest rates, but the managers regularly monitor the development of interest in the domestic market and abroad.

In ISK thousands



Sensitivity analysis

In the analysis below the effects of 50 and 100 basis points increase on P/L and equity are demonstrated. The sensitivity analysis below has been determined based on the exposure to interest rates at the balance sheet date. The analysis is prepared assuming the amount outstanding at the balance sheet date was outstanding for the whole year. The analysis assumes that all other variables than basis points are held constant. The sensitivity analysis does take into account tax effects. A positive number below indicates an increase in profit and other equity. A decrease in basis points would have an opposite impact on income statement and equity.

Impact on profitability and equity are the same as changing the underlying valuation of financial instruments is not in any case moved directly in equity. Positive amount means increased profits and equity. Lower interest rates would have the same effect but in the opposite direction:

	31.12.2009		1.1.2009	
	50 bps.	100 bps.	50 bps.	100 bps.
Effects on P/L and equity	(86,807)	(173,614)	(83,423)	(166,845)

Foreign currency risk

Foreign currency risk exposure does arise when there is a difference between assets and liabilities denominated in foreign currency.

The majority of assets and liabilities of the Company is in local currency, but some of the financial assets are foreign. The Company made forward exchange contracts to hedge against exchange rate risk of these assets last year which were settled at the beginning of this year. The Company has not specified a swap as a hedge under IAS 39. Below are listed the currencies of the Company that most affect its operations. Rates and volatility in exchange rates are based on mid rates.

Currency	Year-end rate		Average rate		Volatility
	2009	2008	2009	2008	
EUR	179.88	169.97	172.67	127.46	12.95%
GBP	201.6	175.4	193.9	159.3	16.88%
DKK	24.17	22.81	23.19	17.09	12.94%
NOK	21.67	17.30	19.80	15.41	14.96%
SEK	17.515	15.558	16.305	13.195	17.80%
USD	124.90	120.87	123.59	88.07	15.37%
JPY	1.35	1.34	1.32	0.86	20.26%
CHF	121.260	113.920	114.324	80.694	13.91%
CAD	119.04	99.12	109.04	81.59	15.00%

In ISK thousands

NOTES

Foreign currency risk 31.12.2009

	Assets	Liabilities	Net balance
EUR	9,776	5,185,216	(5,175,440)
GBP	10,573	2,010,926	(2,000,353)
DKK	0	1,363,711	(1,363,714)
NOK	123	4,076,841	(4,076,718)
SEK	4,010	3,116	894
USD	7	101	(94)
JPY	1,367	816,499	(815,132)
CHF	148,682	5,667,339	(5,518,657)
CAD	261	0	261

Foreign currency risk 1.1.2009

	Assets	Liabilities	Net balance
EUR	22,573	5,313,040	(5,290,467)
GBP	7,182	1,173,429	(1,166,247)
DKK	628	2,804,360	(2,803,731)
NOK	3,412	3,281,640	(3,278,228)
SEK	9,715	18,623	(8,908)
USD	5	0	5
JPY	1,764	752,399	(750,635)
CHF	181,426	4,045,393	(3,863,966)
CAD	518	1,488,406	(1,487,888)

Sensitivity analysis

The table below shows what effects 5% and 10% increase of the relevant foreign currency rate against the ISK would have on P/L and equity. The foreign currency assets and liabilities in the sensitivity analysis are mainly foreign currency borrowings and foreign currency bank balances. The analysis assumes that all other variables than the relevant foreign currency rate are held constant. The sensitivity analysis does take into account tax effects. A positive number below indicates an increase in profit and other equity. A decrease of the relevant foreign currency rate against the ISK would have an opposite impact on P/L and equity.

In ISK thousands



Effects on P/L and equity	31.12.2009		1.1.2009	
	5%	10%	5%	10%
EUR	(219,956)	(439,912)	(216,909)	(433,818)
GBP	(85,015)	(170,030)	(47,816)	(95,632)
DKK	(57,958)	(115,916)	(114,953)	(229,906)
NOK	(173,261)	(346,521)	(134,407)	(268,815)
SEK	38	76	(365)	(730)
USD	(4)	(8)	0	0
JPY	(34,643)	(69,286)	(30,776)	(61,552)
CHF	(234,543)	(469,086)	(158,423)	(316,845)
CAD	11	22	(61,003)	(122,007)

Credit risk

Credit risk refers to the risk that a counterparty will default on its contractual obligations resulting in financial loss to the Company. The Company monitors the credit risk development on a regular basis.

Maximum credit risk	Carrying amounts	
	31.12.2009	1.1.2009
Bonds and other long term assets	2,713	8,805
Accounts receivables	629,123	721,753
Other receivables	172,512	134,962
Bank balances and cash	1,107,567	768,102
	1,911,915	1,633,623

Liquidity risk management

Liquidity risk is the risk that the company has difficulties to meet its financial commitments in the near future.

On a regular basis the Company monitors the liquidity balance, development and the effects of market environment. The Company has made agreements with banks to ensure access to liquidity.

	Within one year	2011	2012+	Total
Liabilities 31.12.2009				
Non-interest bearing	1,335,494	0	0	1,335,494
Floating interest rates	1,057,184	1,263,810	19,217,088	21,538,083
	2,392,678	1,263,810	19,217,088	22,873,576
Assets 31.12.2009				
Non-interest bearing	801,628	0	0	801,628
Floating interest rates	1,107,568	2,713	0	1,110,281
	1,909,196	2,713	0	1,911,909
Net balance 31.12.2009	(483,482)	(1,261,097)	(19,217,088)	(20,961,667)

In ISK thousands

NOTES

	Within one year	2010	2011+	Total
Liabilities 31.12.2008				
Non-interest bearing	1,267,097	0	0	1,267,097
Floating interest rates	1,023,289	1,196,851	18,198,924	20,419,064
	2,290,386	1,196,851	18,198,924	21,686,161
Assets 1.1.2009				
Non-interest bearing	856,709	0	0	856,709
Floating interest rates	768,108	8,805	0	776,913
	1,624,817	8,805	0	1,633,622
Net balance 1.1.2009	(665,569)	(1,188,046)	(18,198,924)	(20,052,539)

22. Other obligations

Under its operating license, the Company shall be obliged to respect and meet all obligations within the range of responsibilities and the operational area of the airport which the State has undertaken, and may undertake, concerning the airport. This, i.e., refers to the charter of the International Civil Aviation Organization, the charter of the Association of European Directorates of Civil Aviation, and obligations undertaken by the government with respect to the Schengen Treaty, in addition to Iceland's obligations under international law regarding the access of domestic and foreign operators to the airport.

Keflavíkurflugvöllur ohf. has received certificate for five years and certification under the regulations on airports. The Company has also received and operating licence for the operation of air navigation that is granted under the EU Regulation on common requirements for such services.

In times of war, and in emergencies, the Company shall be obliged to grant the Iceland Defence Force the use of the airport. The Defense Department of the Ministry for Foreign Affairs shall be responsible for liaising between the Group and the Iceland Defense Force, whether directly or indirectly.

The Group has made a service agreement with the Ministry of Transport. The agreement holds for the year 2009 and the purpose is to live up to certain components of the airport operations.

The Company shall be obliged to hold valid all types of statutory insurance for the airport, including liability insurance which is deemed satisfactory in the opinion of the Ministry for Foreign Affairs with respect to any damage for which the holder of the operating license might be responsible. The value of this insurance amounts to ISK 500 million on the day of accounting. The Group has furthermore taken out an airport liability insurance amounting to USD 100 million.

All of the Company's insurance is exempt from liability because of acts of terrorism. The Company has taken out insurance against terrorism covering damage amounting to as much as USD 15 million.

In ISK thousands



The Company has all employee insurances in accordance with applicable collective agreements, except certificates of insurance for air traffic controllers. According to collective agreements, the Company shall at its own expense ensure certification of each controller that has VFR and/or IFR qualifications. The Company has not purchased insurance and therefore has an obligation if there comes to a loss of certifications in accordance with applicable collective agreements.

23. Approval of financial statements

The financial statements were approved by the Board of directors and authorised for issue on March 26th 2010.

24. Consolidated ratios

From Statement of Comprehensive Income:

2009

Profitability

Earnings before interests, taxes, depreciation and amortisation (EBITDA)	2,348,607
a) Contribution margin on operation	26.9%
b) Profit margin on operating revenue	-3.9%
c) Earning per share (EPS)	-0.08
d) Return on equity	-0.06
a) EBITDA/total revenue	b) Net income/total revenue
c) Earnings per share (EPS)	d) Net income/average equity

From Balance sheet:

31.12.2009

Activity ratios

e) Investment in inventories	0.07
f) Rate of return on assets	0.30
g) Inventory turnover	7.55
h) Receivables turnover	12.92
e) Inventory/revenues	g) Cost of goods sold/average inventory
f) Net income/average total assets	h) Revenue/average accounts receivables

Liquidity ratios

i) Quick or acid-test ratio	0.80
j) Current ratio	0.93
i) (Current assets - inventories)/average total assets	j) Current assets/current liabilities

In ISK thousands

NOTES

	<u>31.12.2009</u>
Coverage ratios	
k) Equity ratio	20.6%
l) Internal value of shares	1.48
k) Shareholders equity/total assets	l) Shareholders equity/capital stock
Operating expenses as percentage of revenues	<u>2009</u>
Cost of goods sold/income from retail division	50.63%
Salaries and related expenses/operating revenues	32.85%
Administrative expenses/operating revenues	2.01%
Other operating expenses/operating revenues	11.12%
Depreciation/operating revenue	11.12%
Operating expenses/operating revenues	<u>84.21%</u>

25. Statement of Cash Flows

	<u>2009</u>	<u>2008</u>
Net loss	(339,549)	(16,834)
Depreciation	970,640	0
Other non-cash items	1,179,212	0
Other changes	(287,218)	0
Working capital provided by (used in) operating activities	<u>1,523,086</u>	<u>(16,834)</u>
Changes in:		
Operating assets	91,219	(1,347)
Operating liabilities	87,288	10,112
Net cash provided by (used in) operating activities	<u>1,701,593</u>	<u>(8,070)</u>

In ISK thousands

