



## ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

### Οικονομικά Αποτελέσματα Έτους 2025

- **Ρεκόρ επιβατικής κίνησης για μία ακόμη χρονιά, με ισχυρή κερδοφορία εναρμονισμένη με το ρυθμιστικό πλαίσιο και πρόοδο στην υλοποίηση του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου**

**Αθήνα, Ελλάδα: 24 Μαρτίου 2026 – Η εταιρεία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» (RIC: AIAr.AT, Bloomberg: AIA.GA, ATHEX: ΔΑΑ),** εφεξής «Εταιρεία» ή «ΔΑΑ», ανακοινώνει σήμερα τα οικονομικά αποτελέσματα για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2025, τα οποία καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς.

#### Κύρια Σημεία

- Η **επιβατική κίνηση** το 2025 ανήλθε σε 34,0 εκατομμύρια επιβάτες, αυξημένη κατά 6,7% σε σχέση με το 2024.
- Τα **Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα**<sup>1</sup> αυξήθηκαν κατά 1,5% σε 675,6 εκατ. ευρώ το 2025, κυρίως λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης αλλά και της αναπροσαρμογής των τελών αεροδρομίου σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Το **Προσαρμοσμένο EBITDA**<sup>2</sup> διαμορφώθηκε σε 394,9 εκατ. ευρώ, 7.0% χαμηλότερο σε σύγκριση με το 2024, σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους του ΔΑΑ, ενώ το περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA διαμορφώθηκε σε 58,5%.
- Τα **Κέρδη μετά από Φόρους** διαμορφώθηκαν σε 207,3 εκατ. ευρώ, όπως αναμενόταν, μειωμένα κατά 12,1%, λόγω της εξάντλησης του Μεταφερόμενου Ποσού<sup>3</sup>, η οποία αντισταθμίζεται εν μέρει από την αύξηση Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.
- Το **Πρόγραμμα Επέκτασης του Αεροδρομίου βρίσκεται σε εξέλιξη**, με τον πολυώροφο χώρο στάθμευσης οχημάτων (MSP) και τον βορειοδυτικό χώρο στάθμευσης αεροσκαφών σε κατασκευαστική φάση, ενώ η διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση του Κύριου Αεροσταθμού (MTB) και του Δορυφορικού Αεροσταθμού (STB) βρίσκεται στο τελικό στάδιο. Η ανάθεση του έργου αναμένεται το δεύτερο εξάμηνο του 2026.
- **Οι επενδύσεις της περιόδου ανήλθαν σε 161,0 εκατ. ευρώ**, έναντι 33,0 εκατ. ευρώ το 2024, αντικατοπτρίζοντας την δυναμική υλοποίηση του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου.
- Θα προταθεί προς την Τακτική Γενική Συνέλευση η **διανομή μερίσματος 204,86<sup>4</sup> εκατ. ευρώ**, που αντιστοιχεί σε **μικτό μέρισμα 0,66 ευρώ ανά μετοχή**, εκ των οποίων **100 εκατ. ευρώ θα διανεμηθούν μέσω του προαιρετικού Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend)**, ενώ το υπόλοιπο ποσό των **104,86 εκατ. ευρώ θα καταβληθεί σε μετρητά**.

<sup>1</sup> Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα δεν περιλαμβάνουν το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP). Σύμφωνα με το IFRIC 12, το κόστος της επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Η αποτίμηση γίνεται στην εύλογη αξία, χωρίς περιθώριο κέρδους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επίπτωση στην κερδοφορία. (Βλ. σημείωση 2.4.1 των Οικονομικών Καταστάσεων 2025 για περισσότερες πληροφορίες).

<sup>2</sup> Κέρδη Προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων - υπολογίζονται συμπεριλαμβάνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής για τη χορήγηση Δικαιωμάτων (15 εκατ. ευρώ ετησίως).

<sup>3</sup> Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), το Μεταφερόμενο Ποσό Αεροπορικών Δραστηριοτήτων προκύπτει από κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, που μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα με τον πληθωρισμό ΕΕ, προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους.

<sup>4</sup> Το προτεινόμενο προς διανομή ποσό δεν περιλαμβάνει το ποσό των 3,2 εκατ. ευρώ από τα καθαρά κέρδη, το οποίο μεταφέρθηκε στο τακτικό αποθεματικό σύμφωνα με τις προβλέψεις της νομοθεσίας, κατόπιν της αύξησης μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε το 2025.

## Σύνοψη

ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025	2024	Μεταβολή	Δ %
<b>Κίνηση</b> (σε εκατ. επιβάτες)	<b>34,0</b>	<b>31,9</b>	<b>2,1</b>	<b>6,7%</b>
<b>Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα<sup>5</sup></b>	<b>675,6</b>	<b>665,5</b>	<b>10,0</b>	<b>1,5%</b>
Λειτουργικά έξοδα <sup>5,6</sup>	265,6	225,7	40,0	17,7%
<b>EBITDA</b>	<b>409,9</b>	<b>439,8</b>	<b>-29,9</b>	<b>-6,8%</b>
<b>Προσαρμοσμένο EBITDA<sup>7</sup></b>	<b>394,9</b>	<b>424,8</b>	<b>-29,9</b>	<b>-7,0%</b>
Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA (%)	58,5%	63,8%		-5,4 pps
<b>Κέρδη προ Φόρων</b>	<b>267,8</b>	<b>304,5</b>	<b>-36,7</b>	<b>-12,0%</b>
<b>Κέρδη μετά από Φόρους</b>	<b>207,3</b>	<b>235,9</b>	<b>-28,7</b>	<b>-12,1%</b>

### Ο κ. Γεώργιος Καλλιμασιάς, Διευθύνων Σύμβουλος (CEO) του ΔΑΑ, δήλωσε:

«Το 2025 ήταν ακόμη ένα ισχυρό έτος για τον ΔΑΑ, με την επιβατική κίνηση να σημειώνει αύξηση +6,7% και να ανέρχεται σε επίπεδα ρεκόρ, στα 34 εκατομμύρια επιβάτες, καταγράφοντας την ισχυρότερη ανάκαμψη μετά την πανδημία μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων. Ανακοινώσαμε ένα ιδιαίτερα ελκυστικό χαρτοφυλάκιο νέων προορισμών για τους επιβάτες μας, ενώ η Αθήνα αναδείχθηκε ως το δεύτερο πιο διασυνδεδεμένο αεροδρόμιο μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων<sup>8</sup>. Κατά τη διάρκεια της χρήσης 2025, το Προσαρμοσμένο EBITDA διαμορφώθηκε σε 394,9 εκατ. ευρώ και διατηρήσαμε τη δέσμευσή μας για υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ασφάλεια και αποδοτική λειτουργία.

Το εμβληματικό Πρόγραμμα Επέκτασης του Αεροδρομίου προχωρά, με την έναρξη της κατασκευαστικής φάσης του μεγαλύτερου πολυώροφου χώρου στάθμευσης οχημάτων στην Ελλάδα, καθώς και των εργασιών για τον νέο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών στο βορειοδυτικό τμήμα του Αεροδρομίου. Παράλληλα, η διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση του Κύριου Αεροσταθμού και του Δορυφορικού Αεροσταθμού βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο, με την ανάθεση του έργου να αναμένεται στο δεύτερο εξάμηνο του 2026.

Για το 2026, βασιζόμενοι στην ισχυρή χρηματοοικονομική μας θέση με ένα σαφές πλάνο χρηματοδότησης, καθώς και στην ανθεκτικότητα της ζήτησης αεροπορικού ταξιδιού για την Αθήνα, εν μέσω γεωπολιτικής αστάθειας, παραμένουμε προσηλωμένοι στην πειθαρχημένη υλοποίηση του επιχειρηματικού μας σχεδίου. Παράλληλα, θέτουμε τις βάσεις για υψηλότερη μακροπρόθεσμη δυναμικότητα και βιώσιμη δημιουργία αξίας για τους μετόχους μας.»

<sup>5</sup> Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα δεν περιλαμβάνουν το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP). Σύμφωνα με το IFRIC 12, το κόστος της επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Η αποτίμηση γίνεται στην εύλογη αξία, χωρίς κάποιο περιθώριο κέρδους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επίπτωση στην κερδοφορία. (βλ. σημείωση 2.4.1 των Οικονομικών Καταστάσεων 2025 για περισσότερες πληροφορίες).

<sup>6</sup> Περιλαμβάνει εφάπαξ επίπτωση ύψους 16,3 εκατ. ευρώ από την απόφαση διεθνούς διαιτησίας σχετικά με τα μισθώματα του Ελληνικού Δημοσίου (καταχωρημένη στη γραμμή «Λοιπά λειτουργικά έξοδα»), η οποία επί της ουσίας απορροφήθηκε πλήρως, καθώς τα σχετικά έσοδα αφορούν σε αεροπορικές δραστηριότητες της Εταιρείας.

<sup>7</sup> Κέρδη Προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων - υπολογίζεται συμπεριλαμβάνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής για τη χορήγηση Δικαιωμάτων (15 εκατ. ευρώ ετησίως).

<sup>8</sup> ACI Europe – AIRPORT INDUSTRY CONNECTIVITY REPORT 2025. European Mega airports (25-40 εκατ. επιβάτες).

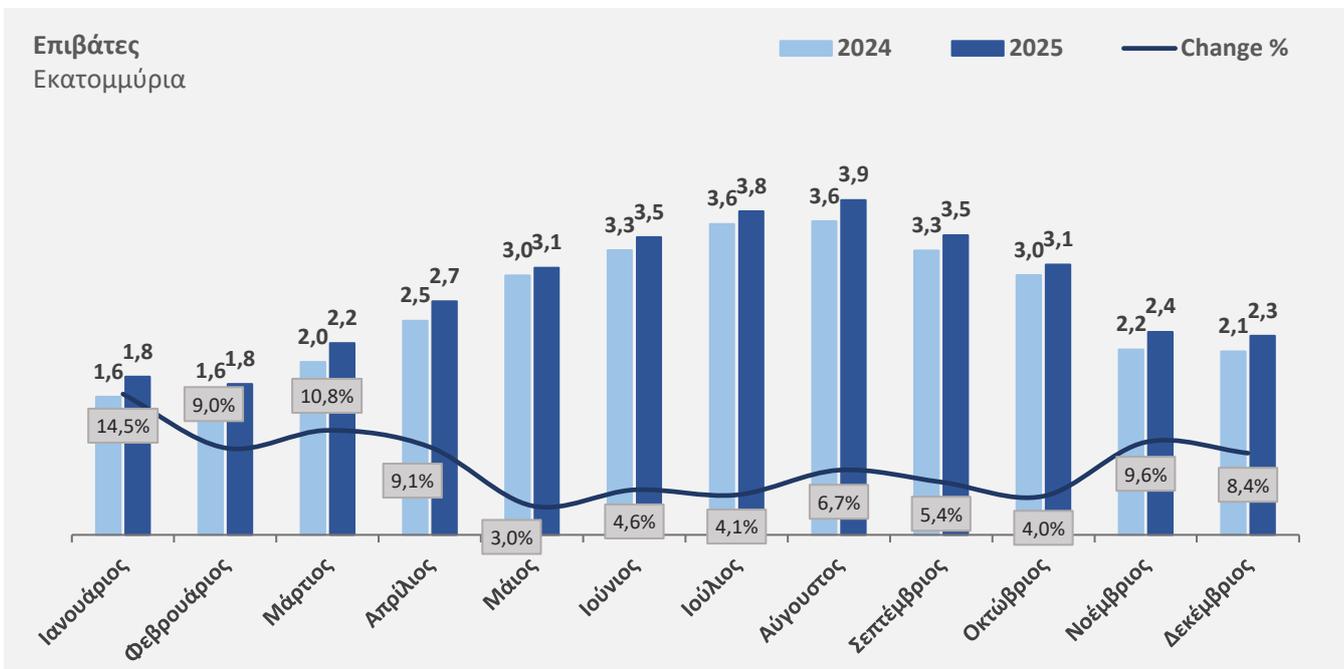
**Εξελίξεις στην επιβατική κίνηση**

Το 2025 αποτέλεσε ακόμη ένα επιτυχημένο έτος για το Αεροδρόμιο της Αθήνας, με την επιβατική κίνηση να ανέρχεται σε 33,99 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας αύξηση 6,7%, σημαντικά υψηλότερη από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Οι επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2024 κατά 2,2% και 8,6% αντίστοιχα. Η Αθήνα κατατάσσεται επίσης στην πρώτη θέση<sup>9</sup> στην Ευρώπη ως προς την ανάκαμψη μετά την πανδημία, με αύξηση 33% σε σύγκριση με το 2019. Η επίδοση αυτή επιβεβαιώνει τη σταθερά ισχυρή δυναμική της αγοράς της Αθήνας, παρά τις συνεχείς προκλήσεις και οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αυξανόμενη ζήτηση για ολιγοήμερα ταξίδια στην Αθήνα καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, στην ανθεκτικότητα της ζήτησης για ταξίδια αναψυχής, καθώς και στην αποτελεσματικότητα της στρατηγικής ανάπτυξης δρομολογίων και επιβατικής κίνησης της Εταιρείας του Αεροδρομίου.

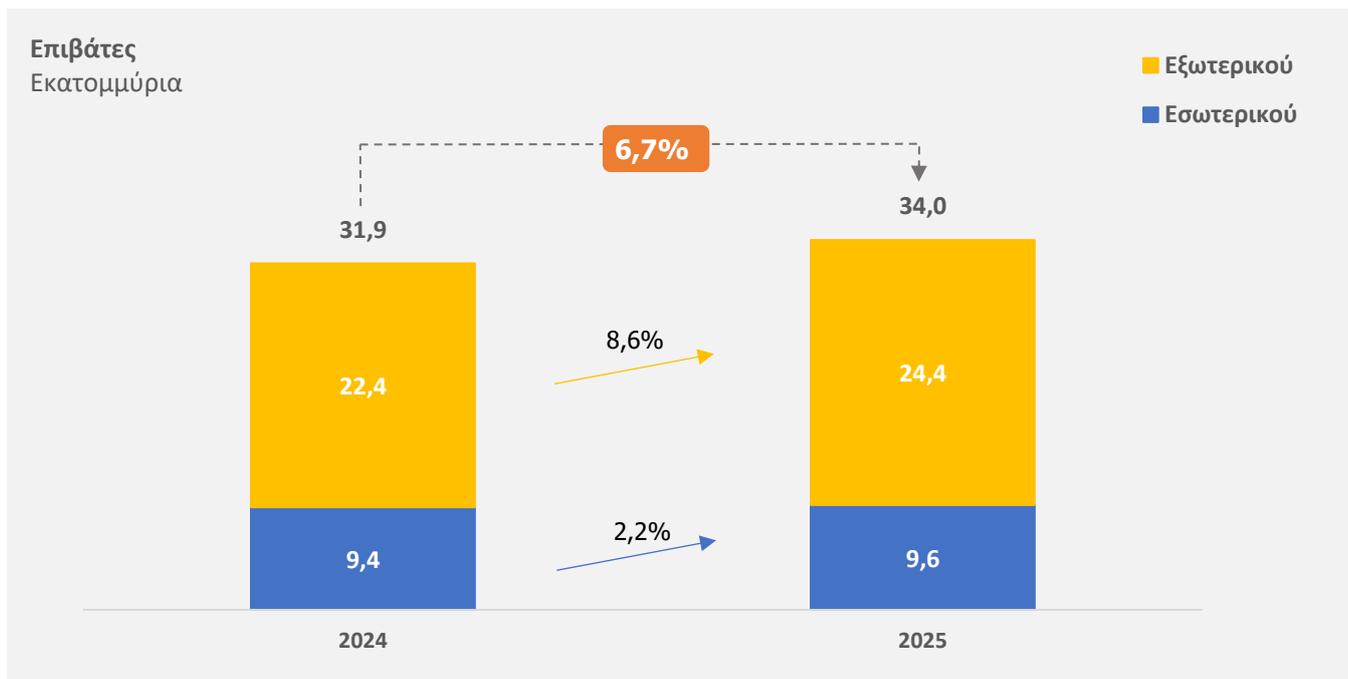
Η επέκταση της ζήτησης σε περιόδους χαμηλής κίνησης αντικατοπτρίζεται επίσης στην κατανομή της αύξησης της επιβατικής κίνησης, με τους πέντε μήνες που ιστορικά καταγράφουν τον χαμηλότερο αριθμό επιβατών (Ιανουάριος - Μάρτιος και Νοέμβριος - Δεκέμβριος) να επιτυγχάνουν τους υψηλότερους ρυθμούς αύξησης, κατά μέσο όρο περίπου 10%, σε σύγκριση με περίπου 5% την περίοδο μεταξύ Απριλίου και Οκτωβρίου.

Το δίκτυο δρομολογίων του Αεροδρομίου ενισχύθηκε περαιτέρω το 2025, με την Αθήνα να συνδέεται απευθείας, μέσω τακτικών δρομολογίων, με 164 πόλεις-προορισμούς (έναντι 157 το 2024) σε 55 χώρες (αμετάβλητες από το 2024), τα οποία εκτελούνται από 70 αεροπορικές εταιρείες (έναντι 68 το 2024).

Η πρόσφατη κλιμάκωση των γεωπολιτικών εντάσεων συμβάλλει σε μεγαλύτερη αβεβαιότητα παγκοσμίως, η οποία ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στον κλάδο των αερομεταφορών και των αεροδρομίων. Το 2025, η επιβατική κίνηση που σχετίζεται με τη Μέση Ανατολή αντιπροσώπευε περίπου το 7,5% της συνολικής κίνησης. Η Εταιρεία συνεχίζει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις, ωστόσο προς το παρόν δεν αναμένεται σημαντική επίπτωση στην οικονομική επίδοση της Εταιρείας, η οποία προστατεύεται από την σταθερότητα του ρυθμιστικού πλαισίου.



<sup>9</sup> ACI Europe – AIRPORT TRAFFIC REPORT - December 2025. European Mega airports (25-40 εκατ. επιβάτες).



### Αεροπορικές Δραστηριότητες

Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η Εταιρεία έλαβε όλα τα απαραίτητα επιχειρησιακά μέτρα και διέθεσε όλους τους αναγκαίους πόρους για να διασφαλίσει την ομαλή, ασφαλή και αποδοτική λειτουργία του Αεροδρομίου.

#### Τιμολογιακή Πολιτική και Μάρκετινγκ Αεροδρομίου

Μετά την ετήσια διαδικασία διαβούλευσης με τους Χρήστες του Αεροδρομίου, η οποία διεξήχθη σε δύο στάδια, στις 19 Δεκεμβρίου 2024 και στις 10 Μαρτίου 2025, η Εταιρεία αποφάσισε να διατηρήσει αμετάβλητες τις Αεροπορικές Χρεώσεις για το 2025. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού και σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, η Εταιρεία προχώρησε στις ακόλουθες στοχευμένες προσαρμογές:

- Προσωρινή μείωση του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών κατά 30%, για την περίοδο 1 Οκτωβρίου 2025 - 30 Απριλίου 2026, με σκοπό την ενίσχυση της επιβατικής κίνησης κατά την περίοδο χαμηλής ζήτησης,
- Εισαγωγή του Προγράμματος Ενίσχυσης Βιώσιμης Ανάπτυξης για την περίοδο 1 Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου 2025, μέσω παροχής έκπτωσης στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών ανά αναχωρούντα επιβάτη, η οποία κυμαίνεται από €0,80 έως €1,50, ανάλογα με τον τύπο του αεροσκάφους. Στόχος του προγράμματος είναι να ενθαρρύνει τη χρήση αποδοτικότερων ως προς την κατανάλωση καυσίμου αεροσκαφών με υψηλές πληρότητες, συμβάλλοντας έτσι, στο μέτρο του εφικτού, στη μείωση των εκπομπών του «Scope 3».

Το Πρόγραμμα Αναπτυξιακών Κινήτρων συνέχισε να εφαρμόζεται με διαφανή, αμερόληπτο και αποτελεσματικό τρόπο. Τα επικαιροποιημένα κίνητρα, τα οποία θεσπίστηκαν στα τέλη του 2024 και ισχύουν από την περίοδο 2024–2025 και μετά, εστιάζουν σε εξειδικευμένες αγορές και μακρινούς προορισμούς, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα και την ελκυστικότητα του Αεροδρομίου για τις αεροπορικές εταιρείες. Η πρωτοβουλία αυτή ενισχύει περαιτέρω τη διασυνδεσιμότητα της Αθήνας και στηρίζει το ευρύτερο τουριστικό οικοσύστημα.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατέκτησε μια σημαντική διεθνή διάκριση στην κορυφαία συνάντηση του κλάδου των αερομεταφορών, ROUTES WORLD 2025, η οποία διεξήχθη στο Χονγκ Κονγκ τον Σεπτέμβριο του 2025 και αναγνωρίζει την αριστεία στο μάρκετινγκ αεροδρομίων και στην ανάπτυξη της αεροπορικής διασυνδεσιμότητας. Με τις ψήφους των ιδίων των αεροπορικών εταιρειών, ο ΔΑΑ ανακηρύχθηκε «Overall Winner», εξασφαλίζοντας την πρώτη θέση μεταξύ όλων των αεροδρομίων και κατηγοριών, ενώ παράλληλα κατέκτησε την πρώτη θέση στην εξαιρετικά ανταγωνιστική κατηγορία των αεροδρομίων που εξυπηρετούν περισσότερους από 20 εκατομμύρια επιβάτες.

Τέλος, κατά τη θερινή περίοδο του 2025, το Αεροδρόμιο χαρακτηρίστηκε ως «αεροδρόμιο με ευκολίες προγραμματισμού πτήσεων» (επίπεδο 2 κατά IATA), με στόχο την εξομάλυνση της αυξανόμενης ζήτησης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτική λειτουργία του αεροδρομίου, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς δυναμικότητας του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ATC).

## **Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες**

### Εμπορικές δραστηριότητες

Κατά την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2025, η Εταιρεία είχε σε ισχύ 72 εμπορικές συμβάσεις<sup>10</sup> με ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, 24 επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου, 5 επιχειρήσεις εστίασης, 17 επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών προς τους επιβάτες και μία εταιρεία δραστηριοποιούμενη στο χώρο των media και της διαφήμισης παρέχοντας ένα ισορροπημένο μείγμα συνεργασιών που συνδυάζει κορυφαίους διεθνείς εμπορικούς φορείς και διακεκριμένες ελληνικές επιχειρήσεις λιανικής και εστίασης.

Κατά την ίδια ημερομηνία, το Αεροδρόμιο διέθετε συνολικά 155 καταστήματα δραστηριοποιούμενα σε έκταση άνω των 13.600 τετραγωνικών μέτρων, με ποσοστό πληρότητας 99%. Το εμπορικό χαρτοφυλάκιο του ΔΑΑ ενισχύθηκε περαιτέρω κατά τη διάρκεια του έτους με την προσθήκη 7 νέων ή πλήρως ανακαινισμένων καταστημάτων λιανικού εμπορίου και εστίασης. Τα νέα καταστήματα, σε ευθυγράμμιση με τη στρατηγική «Best of Greece» του ΔΑΑ, ενίσχυσαν περαιτέρω τον ελληνικό χαρακτήρα στο χαρτοφυλάκιο της Εταιρείας και διεύρυναν τις επιλογές αγορών αφορολόγητων ειδών τελευταίας στιγμής, βελτιώνοντας την εμπειρία των επιβατών και ενισχύοντας τις πωλήσεις.

Οι βασικοί παράγοντες ενίσχυσης των εσόδων περιλαμβάνουν το διευρυμένο πρόγραμμα διεθνών πτήσεων σε αγορές από τις οποίες προέρχονται επιβάτες με υψηλότερη αγοραστική δύναμη, τη θετική επίδραση σε πλήρη ετήσια βάση της σημαντικής ενίσχυσης των εσόδων ως αποτέλεσμα της εκτεταμένης αναβάθμισης της εμπορικής προσφοράς, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά το β' τρίμηνο του 2024, καθώς και τον πληθωρισμό.

### Υπηρεσίες Στάθμευσης Οχημάτων

Ο ΔΑΑ λειτουργεί δύο χώρους στάθμευσης μικρής διάρκειας με συνολική χωρητικότητα περίπου 1.065 θέσεων, έναν χώρο στάθμευσης μακράς διάρκειας με 5.980 θέσεις, έναν απομακρυσμένο χώρο στάθμευσης εντός των εγκαταστάσεων του Αεροδρομίου με 500 θέσεις και έναν χώρο στάθμευσης business/valet 350 θέσεων.

Κατά τη διάρκεια του 2025, η διαχείριση της δυναμικότητας στάθμευσης βελτιστοποιήθηκε περαιτέρω, ιδίως ενόψει της προσωρινής διακοπής λειτουργίας του χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1 τον Ιούλιο, η οποία ήταν απαραίτητη για την παράδοση της περιοχής στον ανάδοχο κατασκευαστή του πολυώροφου χώρου στάθμευσης οχημάτων και την έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών. Οι λειτουργίες του χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1 αναδιοργανώθηκαν και μεταφέρθηκαν επιτυχώς στην ευρύτερη περιοχή στάθμευσης μακράς διάρκειας, ώστε να διασφαλιστεί η αδιάλειπτη εξυπηρέτηση των πελατών.

Οι ηλεκτρονικές κρατήσεις αντιπροσώπευαν το 35% των συνολικών εσόδων από τη στάθμευση και σχεδόν το 54% των εσόδων από τη στάθμευση μακράς διάρκειας, υπογραμμίζοντας την αυξανόμενη σημασία των ψηφιακών καναλιών για την βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων θέσεων και τη μεγιστοποίηση των εσόδων. Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η Εταιρεία διασφάλισε την ομαλή, ασφαλή και αδιάλειπτη κυκλοφορία των οχημάτων, παρά τις υπό εξέλιξη κατασκευαστικές δραστηριότητες.

## **Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου**

Με γνώμονα τη συνεχιζόμενη ισχυρή ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης, το Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου προχωρά με στόχο τη σταδιακή αύξηση της δυναμικότητας εξυπηρέτησης σε 40 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως έως το 2032. Το συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα εκτιμάται σε περίπου 1.300 εκατ. ευρώ (σε τιμές 2024) και υλοποιείται σταδιακά από το 2025 έως το 2032, με έως και το 50% των συνολικών επενδύσεων να αναμένεται να πραγματοποιηθεί έως το 2028. Η Εταιρεία έχει ήδη εξασφαλίσει τις σχετικές χρηματοδοτικές της ανάγκες έως

<sup>10</sup> Οι σχετικοί εμπορικοί όροι με τα καταστήματα λιανικής και τα καταστήματα εστίασης περιλαμβάνουν μεταβλητές χρεώσεις επί των πωλήσεων, σε συνδυασμό με ελάχιστο ετήσιο εγγυημένο ποσό, καθώς και εξασφαλίσεις σε μετρητά ή τραπεζικές εγγυήσεις.

το 2028/2029, μέσω ομολογιακού δανείου ύψους 806 εκατ. ευρώ από την Alpha Bank, καθώς και μέσω της προγραμματισμένης αύξησης του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων ποσού έως 240 εκατ. ευρώ στο πλαίσιο του εγκεκριμένου Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισίματος (Scrip Dividend) για την περίοδο 2025-2028.

#### Επέκταση Κύριου και Δορυφορικού Αεροσταθμού

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το Γραφείο Μελετών που έχει αναλάβει το σχεδιασμό της επέκτασης του Κύριου και του Δορυφορικού Αεροσταθμού, καθώς και των συναφών έργων στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών, ολοκλήρωσε επιτυχώς τη φάση της Γενικής Μελέτης (Outline Design). Η επέκταση προβλέπει αύξηση της συνολικής επιφάνειας των αεροσταθμών κατά περίπου 150.000 τετραγωνικά μέτρα, δηλαδή αύξηση περίπου 68% σε σχέση με τους υφιστάμενους χώρους.

Με την ολοκλήρωση του έργου, θα υλοποιηθούν σημαντικές βελτιώσεις στη δυναμικότητα και στο επίπεδο εξυπηρέτησης, μεταξύ άλλων:

- αναβαθμισμένες εγκαταστάσεις διαχείρισης επιβατών (έλεγχος εισιτηρίων (check-in), έλεγχος ασφαλείας, διαβατηριακός έλεγχος και χώροι επιβίβασης),
- πρόσθετες θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών,
- αύξηση των εμπορικών χώρων άνω του 100%,
- διεύρυνση χώρων διαχείρισης αποσκευών,
- λειτουργικοί χώροι υποστήριξης και συναφή συστήματα τεχνολογίας αιχμής.

Παράλληλα, η Εταιρεία προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την επέκταση του Κύριου και του Δορυφορικού Αεροσταθμού, υιοθετώντας τη στρατηγική Πρώιμης Συμμετοχής Εργολάβου (Early Contractor Involvement – ECI). Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει την έγκαιρη ανατροφοδότηση από εργολάβους με αποδεδειγμένη εμπειρία σε μεγάλης κλίμακας και σύνθετα έργα, υποστηρίζοντας έτσι τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων, τις αξιολογήσεις κατασκευασιμότητας, τη βελτιστοποίηση του κόστους και τον περιορισμό των κινδύνων. Η ανάθεση στον ανάδοχο αναμένεται να πραγματοποιηθεί στο δεύτερο εξάμηνο του 2026.

#### Πολυώροφος χώρος στάθμευσης οχημάτων και βορειοδυτικός χώρος στάθμευσης αεροσκαφών

Κατά το 2025, η Εταιρεία προχώρησε στην έναρξη της κατασκευαστικής φάσης για τον νέο πολυώροφο χώρο στάθμευσης οχημάτων και τον νέο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών στο βορειοδυτικό τμήμα του Αεροδρομίου, οι οποίοι υλοποιούνται από κοινοπραξία έμπειρων και εξειδικευμένων εργολάβων που επιλέχθηκαν κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας. Ο πολυώροφος χώρος στάθμευσης οχημάτων θα είναι ένα επτάωρο κτίριο, με δυναμικότητα περίπου 3.365 θέσεων και θα κατασκευαστεί στη θέση του πρώην χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1. Ο νέος βορειοδυτικός χώρος στάθμευσης αεροσκαφών θα παρέχει 32 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών τύπου Code C, νέο σταθμό εξυπηρέτησης της περιοχής στάθμευσης αεροσκαφών, τροχοδρόμους και δύο νέες γέφυρες για τα οχήματα εξυπηρέτησης. Οι σχετικές μελέτες και εργασίες κατασκευής έχουν ήδη ξεκινήσει και για τα δύο έργα, με προγραμματισμένη ολοκλήρωση το 2027.

#### Νέο Κτίριο Αεροσταθμού VIP και συναφείς εργασίες στον Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών

Παράλληλα με τις μελέτες επέκτασης του Κύριου Αεροσταθμού και του Δορυφορικού Αεροσταθμού, το Γραφείο Μελετών ολοκλήρωσε και παρέδωσε τη Γενική Μελέτη (Outline Design) για το νέο Κτίριο VIP και τα συναφή έργα χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, με επιφάνεια κάλυψης περίπου 600 τ.μ., ο οποίος προορίζεται για την εξυπηρέτηση αρχηγών κρατών και κυβερνητικών στελεχών και έχει σχεδιαστεί ώστε να αναβαθμίσει σημαντικά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις VIP για αρχηγούς κρατών. Κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας, η Εταιρεία ανέθεσε στις αρχές του 2026 σε εξειδικευμένο ανάδοχο τη λεπτομερή μελέτη και την κατασκευή του Κτιρίου VIP και των συναφών έργων υποδομής χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, με προγραμματισμένη ολοκλήρωση το 2027.

Τέλος, κατά τη διάρκεια του 2025, η Εταιρεία ολοκλήρωσε σειρά σημαντικών έργων ενίσχυσης της δυναμικότητας του Αεροδρομίου, όπως η προσθήκη νέων πυλών επιβίβασης με λεωφορεία, η επέκταση της περιοχής διαβατηριακού ελέγχου αναχωρήσεων και η δημιουργία νέου απομακρυσμένου χώρου στάθμευσης οχημάτων κ.α., τα οποία συνέβαλαν ουσιαστικά στην εύρυθμη λειτουργία του Αεροδρομίου και στην ενίσχυση της επιχειρησιακής ανθεκτικότητας, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο αιχμής.

## **Εξελίξεις στον οδικό χάρτη για μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών άνθρακα «ROUTE 2025»**

Το 2025, ο ΔΑΑ ολοκλήρωσε, εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος, τον «Οδικό Χάρτη» της εταιρικής πρωτοβουλίας «ROUTE 2025», η οποία στοχεύει στην επίτευξη μηδενικού ισοζυγίου εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, σημαντικά νωρίτερα από τον στόχο του 2050 που έχει τεθεί για τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια και γενικότερα, τον κλάδο αερομεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η Εταιρεία ολοκλήρωσε την κατασκευή και έθεσε σε λειτουργία τον δεύτερο φωτοβολταϊκό σταθμό αυτοπαραγωγής ισχύος 35,5 MWp, σε συνδυασμό με μονάδα αποθήκευσης ενέργειας 82 MWh, αυξάνοντας τη συνολική εγκατεστημένη ισχύ των φωτοβολταϊκών σταθμών του αεροδρομίου σε 51,5 MWp (16 MWp + 35,5 MWp). Από την 1 Ιανουαρίου 2026, το σύνολο των αναγκών ηλεκτροδότησης της Εταιρείας καλύπτεται αποκλειστικά από καθαρή, ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται εντός των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου για ιδιοκατανάλωση, επιτυγχάνοντας μηδενικές εκπομπές (Πεδίο 2 - Score 2) που σχετίζονται με την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας. Η μονάδα αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες αποτελεί βασικό στοιχείο της αρχιτεκτονικής του ενιαίου ενεργειακού συστήματος του ΔΑΑ, μεγιστοποιώντας τη δυνατότητα κατανάλωσης της παραγόμενης ενέργειας για τις ανάγκες της Εταιρείας και διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο ενεργειακής αυτονομίας.

Όσον αφορά στις άμεσες εκπομπές (Πεδίο 1 - Score 1), ο ΔΑΑ έχει αντικαταστήσει σημαντικό μέρος του στόλου οχημάτων ντίζελ και βενζίνης με ηλεκτρικά οχήματα, μειώνοντας τις σχετικές εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά 16%. Παράλληλα, έχει εγκατασταθεί η απαραίτητη υποδομή φόρτισης για τον στόλο. Επιπλέον, οι καυστήρες φυσικού αερίου αντικαθίστανται με ηλεκτρικές αντλίες θερμότητας, καταργώντας σταδιακά τις εκπομπές του Πεδίου 1 που σχετίζονται με την κατανάλωση φυσικού αερίου. Η φάση σχεδιασμού του έργου έχει ολοκληρωθεί, ενώ οι εγκαταστάσεις στα κτίρια υψηλής κατανάλωσης έχουν ήδη ολοκληρωθεί και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις αντλιών θερμότητας βρίσκονται στο τελικό στάδιο ολοκλήρωσης.

### Διαδοχή Διευθύνοντος Συμβούλου (CEO)

Μετά από μια εξαιρετική θητεία 19 ετών στο τιμόνι του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και 30 χρόνια συνολικά στον ΔΑΑ, ο κ. Γιάννης Παράσχος αποφάσισε να ολοκληρώσει αυτόν τον επαγγελματικό κύκλο στις 31 Ιανουαρίου 2026 σε συνέχεια της λήξης της σύμβασής του. Το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας, κατόπιν σχετικής πρότασης του μετόχου πλειοψηφίας AniAlliance και εισήγησης των αρμόδιων οργάνων σύμφωνα με τους κανόνες εταιρικής διακυβέρνησης, αποφάσισε ομόφωνα κατά τη συνεδρίασή του στις 31 Οκτωβρίου 2025, να ορίσει τον κ. Γιώργο Καλλιμασιά, Γενικό Διευθυντή Στρατηγικής της Εταιρείας, ως Διευθύνοντα Σύμβουλο (CEO) του ΔΑΑ, με ισχύ από την 1 Φεβρουαρίου 2026. Ο κ. Καλλιμασιάς έχει διατελέσει υπεύθυνος για μεγάλα στρατηγικά έργα, συμπεριλαμβανομένης της 20ετούς παράτασης της περιόδου παραχώρησης της Εταιρείας Αεροδρομίου και της εισαγωγής του ΔΑΑ στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

### Μισθώματα του Δημοσίου

Στις 2 Μαρτίου 2026 εκδόθηκε η οριστική απόφαση του Διεθνούς Διαιτητικού Δικαστηρίου του Λονδίνου (London Court of International Arbitration – LCIA), με αριθμό 225730 και το δικαστήριο απέρριψε τις αξιώσεις της Εταιρείας. Οι μειώσεις των μισθωμάτων κρίθηκαν νόμιμες και όλες οι χρηματικές αξιώσεις της Εταιρείας απορρίφθηκαν. Η Εταιρεία θα καταβάλλει στο Ελληνικό Δημόσιο το ποσό 7,6 εκατ. ευρώ, το οποίο αφορά μη καταβληθέντα μειωμένα μισθώματα που είχαν συμφηφιστεί από την Εταιρεία και δεν έχουν ακόμη επιστραφεί. Η καθαρή επίδραση της απόφασης του LCIA, παρουσιάζεται στην Κατάσταση Αποτελεσμάτων της Εταιρείας στη γραμμή «Λοιπά λειτουργικά έξοδα» και ανέρχεται σε 16,3 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, ο αντίκτυπος στην οικονομική επίδοση της Εταιρείας επί της ουσίας απορροφήθηκε πλήρως, καθώς τα σχετικά έσοδα αφορούν σε αεροπορικές δραστηριότητες.

### Γεωπολιτικές εξελίξεις

Ο πόλεμος που ξέσπασε στη Μέση Ανατολή στις 28 Φεβρουαρίου 2026 βρίσκεται σε εξέλιξη και επηρεάζει την επιβατική κίνηση από τις πληγείσες περιοχές. Ενδεικτικά, το 2025 η επιβατική κίνηση από τη Μέση Ανατολή αντιστοιχούσε σε περίπου 7,5% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Μέχρι σήμερα, δεν έχει παρατηρηθεί σημαντική επίπτωση στη συνολική επιβατική κίνηση και στη χρηματοοικονομική επίδοση της Εταιρείας. Καθώς η κατάσταση εξακολουθεί να βρίσκεται υπό εξέλιξη, η Εταιρεία συνεχίζει να παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις. Με βάση τα μέχρι στιγμής δεδομένα, και ανάλογα με την έκταση και τη διάρκεια των γεγονότων αυτών, δεν διαφαίνεται, προς το παρόν, σημαντική επίπτωση στη χρηματοοικονομική επίδοση της Εταιρείας.

## Κυριότερα Οικονομικά Μεγέθη

Κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2025, η Εταιρεία συνέχισε να καταγράφει υγιή χρηματοοικονομική επίδοση, με σημαντική ενίσχυση από τις ισχυρές τάσεις της επιβατικής κίνησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η μείωση της κερδοφορίας ήταν αναμενόμενη και οφείλεται κυρίως στην επίδοση του τομέα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, ο οποίος επηρεάζεται από τις προσαρμογές των Αεροπορικών Χρεώσεων, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο. Τα βασικά στοιχεία της χρηματοοικονομικής επίδοσης για το 2025 σε σύγκριση με το 2024 παρουσιάζονται παρακάτω:

### Έσοδα και λοιπά εισοδήματα

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025	% επί του συνόλου	2024	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Σύνολο εσόδων από Αεροπορικές Δραστηριότητες	504,9	74,7%	505,2	75,9%	-0,3	-0,1%
Σύνολο εσόδων από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	170,7	25,3%	160,3	24,1%	10,4	6,5%
<b>Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα<sup>11</sup></b>	<b>675,6</b>		<b>665,5</b>		<b>10,0</b>	<b>1,5%</b>

Κατά τη διάρκεια του 2025, το σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων αυξήθηκαν κατά 1,5% σε 675,6 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με 665,5 εκατ. ευρώ το 2024, αντιστακώνοντας τις τιμολογιακές αναπροσαρμογές των αεροπορικών τελών και την ισχυρή απόδοση των εμπορικών δραστηριοτήτων.

Σύμφωνα με το IFRIC 12 των ΔΠΧΑ, το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP) λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Το κόστος αυτό, το οποίο ανέρχεται σε 59,5 εκατ. ευρώ για το 2025, αποτιμάται στην εύλογη αξία, χωρίς περιθώριο κέρδους, και κατά συνέπεια δεν επηρεάζει τη συνολική κερδοφορία. Για λόγους συγκρισιμότητας, τα έσοδα και έξοδα που σχετίζονται με το κόστος της επέκτασης του Αεροδρομίου δεν περιλαμβάνονται στους σχετικούς πίνακες.

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025	% επί του συνόλου	2024	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Αεροπορικές Χρεώσεις	360,9	71,5%	299,3	59,2%	61,5	20,6%
Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (TEAA)	30,4	6,0%	101,9	20,2%	-71,5	-70,2%
Χρεώσεις κεντρικών υποδομών και συμβάσεις παραχώρησης	73,8	14,6%	69,1	13,7%	4,6	6,7%
Μισθώματα, πληροφορική, τηλεπικοινωνίες και λοιπές υπηρεσίες	39,9	7,9%	34,9	6,9%	5,0	14,3%
<b>Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες</b>	<b>504,9</b>		<b>505,2</b>		<b>-0,3</b>	<b>-0,1%</b>

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες διαμορφώθηκαν συνολικά σε 504,9 εκατ. ευρώ παραμένοντας σε γενικές γραμμές σταθερά με οριακή μείωση 0,3 εκατ. ευρώ (-0,1%). Τα έσοδα από Αεροπορικές Χρεώσεις και το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (TEAA), τα οποία

<sup>11</sup> Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα για το 2025 δεν περιλαμβάνουν το ποσό των 59,5 εκατ. ευρώ που αφορά στο κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP).

διαμορφώθηκαν συνολικά σε 391,2 εκατ. ευρώ, είναι μειωμένα κατά 9,9 εκατ. ευρώ (-2,5%) σε σχέση με το 2024, λόγω της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών (PTF), που εφαρμόστηκε από την 1 Οκτωβρίου 2025 και της εισαγωγής του Προγράμματος Ενίσχυσης Βιώσιμης Ανάπτυξης από την 1 Ιανουαρίου 2025. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο τομέας των ρυθμιζόμενων Αεροπορικών Δραστηριοτήτων προσέγγισε για πρώτη φορά το ισχύον ανώτατο όριο κερδοφορίας.

<b>Έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες</b>						
<i>ποσά σε εκατομμύρια ευρώ</i>	<b>2025</b>	<b>% επί του συνόλου</b>	<b>2024</b>	<b>% επί του συνόλου</b>	<b>Μεταβολή</b>	<b>Δ %</b>
Εμπορικές δραστηριότητες	115,3	67,6%	106,7	66,5%	8,7	8,1%
Υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων	22,2	13,0%	21,7	13,6%	0,5	2,2%
Μισθώματα, πληροφορική, τηλεπικοινωνίες και λοιπές υπηρεσίες	33,1	19,4%	31,9	19,9%	1,3	3,9%
<b>Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες</b>	<b>170,7</b>		<b>160,3</b>		<b>10,4</b>	<b>6,5%</b>

Τα έσοδα και τα λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν συνολικά σε 170,7 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 6,5% σε σύγκριση με το 2024, κυρίως λόγω της αύξησης των εσόδων από τις εμπορικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, τα έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες ανήλθαν σε 115,3 εκατ. ευρώ το 2025, σημειώνοντας αύξηση 8,1% από 106,7 εκατ. ευρώ το 2024.

Η επιτυχημένη αυτή επίδοση οφείλεται σε ένα ενισχυμένο και καλά ισορροπημένο εμπορικό χαρτοφυλάκιο, που συνδυάζει επιτυχημένα τοπικά ελληνικά concepts με κορυφαία διεθνή brands, σε ευθυγράμμιση με την εμπορική στρατηγική «Best of Greece», καθώς και στην επίδραση σε ολόκληρο το έτος της εκτεταμένης αναβάθμισης των καταστημάτων λιανικής και εστίασης που πραγματοποιήθηκε το 2024. Περαιτέρω ενίσχυση προήλθε από την αύξηση της διεθνούς επιβατικής κίνησης, ιδίως από αγορές με υψηλή καταναλωτική δαπάνη, καθώς και από τα επίπεδα πληθωρισμού.

Όσον αφορά στις υπηρεσίες στάθμευσης αυτοκινήτων, τα έσοδα το 2025 ανήλθαν σε 22,2 εκατ. ευρώ σημειώνοντας οριακή αύξηση 0,5 εκατ. ευρώ ή 2,2%, σε σύγκριση με το 2024. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην αυξημένη κίνηση των επιβατών με τελικό προορισμό την Αθήνα (O&D) και στην αποτελεσματική διαχείριση της δυναμικότητας στάθμευσης – ιδίως από τον Ιούλιο και μετά – μετριάζοντας τον αντίκτυπο από το κλείσιμο του χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1 λόγω της έναρξης των εργασιών κατασκευής του πολυώροφου χώρου στάθμευσης οχημάτων.

## Λειτουργικά έξοδα

Λειτουργικά έξοδα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025	% επί του συνόλου	2024	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Έξοδα προσωπικού	61,1	23,0%	57,7	25,6%	3,4	5,9%
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	96,2	36,2%	89,4	39,6%	6,9	7,7%
Έξοδα παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	13,8	5,2%	12,6	5,6%	1,3	10,0%
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	45,9	17,3%	26,4	11,7%	19,4	73,5%
Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	48,6	18,3%	39,6	17,6%	9,0	22,7%
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων<sup>12</sup></b>	<b>265,6</b>		<b>225,7</b>		<b>40,0</b>	<b>17,7%</b>

Τα λειτουργικά έξοδα για το έτος 2025 ανήλθαν σε 265,6 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση 40,0 εκατ. ευρώ, ή 17,7%, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Σημαντικό μέρος αυτής της αύξησης προήλθε από την αύξηση του μεταβλητού τμήματος της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων, το οποίο διαμορφώθηκε σε 48,6 εκατ. ευρώ, υπολογιζόμενο με βάση την αυξημένη κερδοφορία του προηγούμενου έτους.

Εξαιρουμένου του μεταβλητού τμήματος της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων, τα λειτουργικά έξοδα αυξήθηκαν κατά 31,0 εκατ. ευρώ ή 16,6% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως:

- στην έκτακτη αρνητική επίπτωση ύψους 16,3 εκατ. ευρώ ως αποτέλεσμα της απορριπτικής απόφασης της διεθνούς διαιτησίας σχετικά με τα μισθώματα του Ελληνικού Δημοσίου,
- στους πρόσθετους πόρους (προσωπικό της Εταιρείας και υπηρεσίες από τρίτους) που απαιτήθηκαν για τη διαχείριση της αυξημένης επιβατικής κίνησης σε σχέση με το προηγούμενο έτος,
- στις αυξήσεις του κατώτατου μισθού τον Απρίλιο του 2025, καθώς και στον αντίκτυπο, σε ολόκληρο το έτος, της αύξησης του κατώτατου μισθού τον Απρίλιο του 2024, και
- στην αυξημένη πρόβλεψη για εκτεταμένη συντήρηση διαδρόμων, τροχοδρόμων και φωτισήμανσης αεροδρομίου.

## Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων (EBITDA)

Κατά το 2025, τα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε 409,9 εκατ. ευρώ, 29,9 εκατ. ευρώ ή 6,8% χαμηλότερα σε σχέση με το 2024. Το προσαρμοσμένο EBITDA διαμορφώθηκε σε 394,9 εκατ. ευρώ, χαμηλότερο κατά 7,0% σε σχέση με το 2024, εναρμονισμένο με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

## Αποσβέσεις

Οι αποσβέσεις ανήλθαν σε 83,9 εκατ. ευρώ αυξημένες κατά 2,8 εκατ. ευρώ σε σχέση με τα 81,1 εκατ. ευρώ του προηγούμενου έτους.

## Χρηματοοικονομικά έξοδα

Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν σε 58,3 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 4,0 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με το 2024, κυρίως λόγω του αυξημένου χρηματοοικονομικού κόστους που σχετίζεται με προμήθειες

<sup>12</sup> Τα λειτουργικά έξοδα για το 2025 δεν περιλαμβάνουν το ποσό των 59,5 εκατ. ευρώ που αφορά στο κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP).

(commitment fees) της δανειακής σύμβασης για τη χρηματοδότηση του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου, καθώς και των χαμηλότερων εσόδων από τόκους επί των ταμειακών διαθεσίμων σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

## Κερδοφορία

Τα κέρδη προ φόρων για το 2025 διαμορφώθηκαν σε 267,8 εκατ. ευρώ σε σύγκριση με 304,5 εκατ. ευρώ το 2024. Ο φόρος εισοδήματος μειώθηκε κατά 8,0 εκατ. ευρώ, ή 11,7%, σε 60,5 εκατ. ευρώ το 2025 από 68,6 εκατ. ευρώ το 2024. Το αποτέλεσμα αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στα υψηλότερα φορολογητέα κέρδη που καταγράφηκαν το 2024. Ως εκ τούτου, τα **κέρδη μετά από φόρους** για το 2025 διαμορφώθηκαν σε 207,3 εκατ. ευρώ, ή 28,7 εκατ. ευρώ χαμηλότερα από το προηγούμενο έτος, αποτελέσματα που επίσης συνάδουν με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

## Απόδοση ανά Δραστηριότητα

Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου<sup>13</sup> (ΣΑΑ) θεσπίζει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας «Dual Till», το οποίο διαχωρίζει τις ρυθμιζόμενες Αεροπορικές Δραστηριότητες από τις μη ρυθμιζόμενες Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει την ανάλυση της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης σε Αεροπορικές και Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες για το 2025:

Απόδοση ανά Δραστηριότητα					
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	Αεροπορικές Δραστηριότητες	% επί του συνόλου	Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	% επί του συνόλου	Σύνολο
Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων <sup>14</sup>	504,9	74,7%	170,7	25,3%	675,6
Σύνολο λειτουργικών εξόδων <sup>14</sup>	235,4	88,6%	30,3	11,4%	265,6
<b>Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων</b>	<b>269,5</b>	<b>65,7%</b>	<b>140,4</b>	<b>34,3%</b>	<b>409,9</b>
Αποσβέσεις	73,5	87,7%	10,3	12,3%	83,9
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	50,6	86,9%	7,6	13,1%	58,3
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	<b>145,3</b>	<b>54,3%</b>	<b>122,5</b>	<b>45,7%</b>	<b>267,8</b>
Φόρος εισοδήματος	-33,5	55,4%	-27,0	44,6%	-60,5
<b>Κέρδη μετά από φόρους</b>	<b>111,8</b>	<b>53,9%</b>	<b>95,5</b>	<b>46,1%</b>	<b>207,3</b>

Τα έσοδα και τα λοιπά εισοδήματα που προέρχονται από τις ρυθμιζόμενες Αεροπορικές Δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών μας εσόδων, τα οποία ανέρχονται σε 504,9 εκατ. ευρώ το 2025, αντιστοιχώντας στο 74,7% των συνολικών εσόδων και λοιπών εισοδημάτων μας κατά την ίδια περίοδο. Όσον αφορά στην κερδοφορία, τα καθαρά κέρδη από τις Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν σε 111,8 εκατ. ευρώ αντιπροσωπεύοντας το 53,9% της συνολικής καθαρής κερδοφορίας της Εταιρείας.

<sup>13</sup> Σύμφωνα με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), τα έσοδα που προέρχονται από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και τις υπόλοιπες Αεροπορικές Δραστηριότητες, προορίζονται να καλύπτουν τα έξοδα και τις δαπάνες των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και να παράγουν κέρδη μετά από φόρους, τα οποία δεν υπερβαίνουν καθορισμένη μέγιστη σωρευτική απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία ισούται με το 15% του ρυθμιζόμενου κεφαλαίου, το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως με τον πληθωρισμό της ΕΕ. Η εν λόγω σωρευτική απόδοση υπολογίζεται σε ευρώ για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα (Μεταφερόμενο Ποσό) με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους. Παράλληλα, δεν υπάρχει ρυθμιστικός περιορισμός στην απόδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

<sup>14</sup> Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα και τα λειτουργικά έξοδα για το 2025 δεν περιλαμβάνουν το ποσό των 59,5 εκατ. ευρώ που αφορά στο κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP).

Επιπλέον, εφαρμόζοντας τη μεθοδολογία υπολογισμού της σωρευτικής απόδοσης επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, το προς ανάκτηση Μεταφερόμενο Ποσό στις 31 Δεκεμβρίου 2025 ανέρχεται σε 2,6 εκατ. ευρώ σε σχέση με τα 23,0 εκατ. ευρώ στην 1 Ιανουαρίου 2025.

## Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend)

Λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες επενδυτικές ανάγκες της Εταιρείας, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΔΑΑ εισήγαγε το 2025, στην Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, ένα τετραετές προαιρετικό Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend), το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στους μετόχους να επιλέξουν την επανεπένδυση μέρους των μερισμάτων που τους αντιστοιχούν, συνολικού ποσού έως και 240 εκατ. ευρώ, στην Εταιρεία λαμβάνοντας νέες μετοχές κατά την τετραετία 2025 – 2028.

Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου μέσω του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend) συμβάλλει στην αύξηση της αξίας για τους μετόχους μέσω επενδύσεων στις Αεροπορικές Δραστηριότητες, με αντίστοιχη αύξηση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και της σχετικής απόδοσης σύμφωνα με το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τον ΔΑΑ. Παράλληλα, τα έσοδα από τις Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες αναμένεται επίσης να ωφεληθούν από την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος, μέσω της ανάπτυξης μεγαλύτερων και πιο ελκυστικών εμπορικών χώρων. Το 2025, το Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερισματος έτυχε αποδοχής από 2.346 μετόχους που επέλεξαν να επανεπενδύσουν στην Εταιρεία, σημειώνοντας κάλυψη 89,22% και αντλώντας κεφάλαια ύψους 84,75 εκατ. ευρώ, τα οποία προστέθηκαν στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Για το 2026, το Διοικητικό Συμβούλιο θα προτείνει στην επόμενη Τακτική Γενική Συνέλευση των μετόχων, η οποία θα πραγματοποιηθεί στις 15 Απριλίου 2026, μικτό μέρισμα 0,66 ευρώ ανά μετοχή, που αντιστοιχεί σε συνολικό ποσό διανομής 204,9<sup>15</sup> εκατ. ευρώ. Οι μέτοχοι του ΔΑΑ θα έχουν τη δυνατότητα να επανεπενδύσουν έως 100 εκατ. ευρώ σε νέες μετοχές, στο πλαίσιο του προαιρετικού Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend), ενώ το υπόλοιπο ποσό ύψους 104,9 εκατ. ευρώ θα διανεμηθεί σε μετρητά.

Ακολουθούν οι σχετικές ημερομηνίες<sup>16</sup>:

Πρόσκληση Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της Εταιρείας, Δημοσίευση προτεινόμενων γενικών όρων του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend)	Τρίτη, 24 Μαρτίου 2026 (μετά το κλείσιμο της αγοράς)
Τακτική Γενική Συνέλευση	Τετάρτη, 15 Απριλίου 2026
Ημερομηνία αποκοπής για τους δικαιούχους διανομής μερισματος (cut-off date)	Τετάρτη, 22 Απριλίου 2026
Ημερομηνία προσδιορισμού των δικαιούχων διανομής μερισματος (record date)	Πέμπτη, 23 Απριλίου 2026
Περίοδος Επιλογής Επανεπένδυσης Μερισματος	Παρασκευή 24 Απριλίου 2026 – Πέμπτη 7 Μαΐου 2026
Ανακοίνωση της Τιμής Αναφοράς Μετοχής και της Τιμής Διάθεσης	Δευτέρα, 4 Μαΐου 2026
Εισαγωγή σε διαπραγμάτευση των Νέων Μετοχών και πληρωμή του μερισματος σε μετρητά	Παρασκευή, 15 Μαΐου 2026

<sup>15</sup> Το προτεινόμενο προς διανομή ποσό δεν περιλαμβάνει το ποσό των 3,2 εκατ. ευρώ από τα καθαρά κέρδη, το οποίο μεταφέρθηκε στο τακτικό αποθεματικό σύμφωνα με τις προβλέψεις της νομοθεσίας, κατόπιν της αύξησης μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε το 2025.

<sup>16</sup> Οι ημερομηνίες είναι ενδεικτικές και υπόκεινται στην έγκριση της Τακτικής Γενικής Συνέλευσης.

## Επιλεγμένοι Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης

Κατά την αξιολόγηση της επιχειρηματικής μας επίδοσης, αξιοποιούμε μια ποικιλία δεικτών μέτρησης, συμπεριλαμβανομένων των Εναλλακτικών Δεικτών Μέτρησης Απόδοσης («ΕΔΜΑ»), οι οποίοι περιλαμβάνουν ορισμένους χρηματοοικονομικούς δείκτες μέτρησης που δεν ορίζονται από τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ). Η ακόλουθη ενότητα περιγράφει λεπτομερώς την εξέλιξη των εν λόγω ΕΔΜΑ.

### Προσαρμοσμένο EBITDA και περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA

Το Προσαρμοσμένο EBITDA (Adjusted EBITDA) ενσωματώνει την αρνητική επίπτωση του σταθερού ποσού της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων, το οποίο ανέρχεται σε 15,0 εκατ. ευρώ ετησίως. Οι ακόλουθοι πίνακες παρουσιάζουν την εξέλιξη του Προσαρμοσμένου EBITDA και του περιθωρίου Προσαρμοσμένου EBITDA (Adjusted EBITDA margin %) τόσο για τις Αεροπορικές όσο και για τις Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Προσαρμοσμένο EBITDA						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025			2024		
	Αεροπορικές Δραστ/τες	Μη Αεροπορικές Δραστ/τες	Σύνολο	Αεροπορικές Δραστ/τες	Μη Αεροπορικές Δραστ/τες	Σύνολο
EBITDA	269,5	140,4	<b>409,9</b>	306,4	133,5	<b>439,8</b>
Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων – τμήμα σταθερής αμοιβής	-13,2	-1,8	<b>-15,0</b>	-13,2	-1,8	<b>-15,0</b>
<b>Προσαρμοσμένο EBITDA</b>	<b>256,3</b>	<b>138,6</b>	<b>394,9</b>	<b>293,2</b>	<b>131,6</b>	<b>424,8</b>

Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	2025			2024		
	Αεροπορικές Δραστ/τες	Μη Αεροπορικές Δραστ/τες	Σύνολο	Αεροπορικές Δραστ/τες	Μη Αεροπορικές Δραστ/τες	Σύνολο
<b>Προσαρμοσμένο EBITDA</b>	256,3	138,6	<b>394,9</b>	293,2	131,6	<b>424,8</b>
<b>Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων</b>	504,9	170,7	<b>675,6</b>	505,2	160,3	<b>665,5</b>
<b>Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA (%)</b>	<b>50,8%</b>	<b>81,2%</b>	<b>58,5%</b>	<b>58,0%</b>	<b>82,1%</b>	<b>63,8%</b>

### Καθαρό Χρέος και Δείκτης Καθαρού Χρέους προς Προσαρμοσμένο EBITDA

Το Καθαρό Χρέος ορίζεται ως το άθροισμα των δανειακών υποχρεώσεων, των δανείων και των υποχρεώσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, μείον τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα.

Το Καθαρό Χρέος και ο Δείκτης Καθαρού Χρέους προς τον Προσαρμοσμένο EBITDA στις 31 Δεκεμβρίου 2025 και στις 31 Δεκεμβρίου 2024 ήταν ως εξής:

## Δείκτης Καθαρού Χρέους προς Προσαρμοσμένο EBITDA

<i>ποσά σε εκατομμύρια ευρώ</i>	<b>31 Δεκεμβρίου 2025</b>	<b>31 Δεκεμβρίου 2024</b>
Συνολικές δανειακές υποχρεώσεις (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)	920,9	912,3
Συνολικές υποχρεώσεις από μισθώσεις (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)	2,2	3,0
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	-309,2	-292,2
<b>Καθαρό χρέος</b>	<b>614,0</b>	<b>623,1</b>
Προσαρμοσμένο EBITDA	394,9	424,8
<b>Καθαρό Χρέος προς Προσαρμοσμένο EBITDA</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>

### Ελεύθερες Ταμειακές Ροές

Οι Ελεύθερες Ταμειακές Ροές υπολογίζονται ως το Προσαρμοσμένο EBITDA μείον την αγορά ενσώματων παγίων και άυλων περιουσιακών στοιχείων. Ο δείκτης αυτός παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη ρευστότητα, τη λειτουργική αποδοτικότητα και τη βραχυπρόθεσμη οικονομική κατάσταση της Εταιρείας. Συγκεκριμένα, οι Ελεύθερες Ταμειακές Ροές αντικατοπτρίζουν τη ρευστότητα που απομένει μετά τον υπολογισμό των λειτουργικών δαπανών συμπεριλαμβανομένου του σταθερού ποσού της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων και των κεφαλαιουχικών δαπανών, αλλά πριν από την καταβολή των καθαρών τόκων, και του φόρου εισοδήματος. Το ποσοστό (%) μετατροπής των ελεύθερων ταμειακών ροών σε ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αντιστοιχεί στη διαίρεση των Ελεύθερων Ταμειακών Ροών με το Προσαρμοσμένο EBITDA και παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

### Ελεύθερες Ταμειακές Ροές

<i>ποσά σε εκατομμύρια ευρώ</i>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Προσαρμοσμένο EBITDA</b>	394,9	424,8
<b>Αγορά άυλων στοιχείων - παγίων στοιχείων - έργων υπό κατασκευή</b>	-161,0	-33,0
<b>Ελεύθερες Ταμειακές Ροές</b>	<b>233,9</b>	<b>391,8</b>
<b>% μετατροπής σε ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα</b>	<b>59,2%</b>	<b>92,2%</b>

Όπως αναμενόταν, ο δείκτης αυτός επηρεάστηκε από την έναρξη του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου και τη συνακόλουθη αύξηση των κεφαλαιουχικών επενδύσεων. Η χρηματοοικονομική θέση της Εταιρείας παραμένει ισχυρή, με τις χρηματοδοτικές της ανάγκες να είναι διασφαλισμένες έως το 2028/2029 μέσω συνδυασμού των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων, καθώς και του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend).

**Η Εταιρεία εκτιμά ότι το 2026 θα αποτελέσει ένα έτος υγιούς ανάπτυξης. Βασική προτεραιότητα παραμένει η πειθαρχημένη υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου, με στόχο τη διασφάλιση σταθερής κερδοφορίας, ενώ παράλληλα τίθενται τα θεμέλια για την σημαντική ενίσχυση της μακροπρόθεσμης επιχειρησιακής δυναμικότητας και των εμπορικών προοπτικών μέσω του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP). Επισημαίνεται ωστόσο, ότι το γεωπολιτικό περιβάλλον ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά τη ζήτηση επιβατικής κίνησης, καθώς και τη λειτουργική και χρηματοοικονομική επίδοση της Εταιρείας, παρά το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχει παρατηρηθεί σημαντική επίπτωση.**

Παρά την κλιμακούμενη κρίση στη Μέση Ανατολή, οι μακροπρόθεσμοι παράγοντες που στηρίζουν τη ζήτηση για ταξίδια προς την Ελλάδα παραμένουν ισχυροί, με την Εταιρεία να εκτιμά ότι η ζήτηση θα παραμείνει ανθεκτική. **Για το 2026, προβλέπεται αύξηση της επιβατικής κίνησης που αντιστοιχεί σε χαμηλό μονοψήφιο ποσοστό, η οποία συγκλίνει με τις εκτιμήσεις της Εταιρείας για τους μακροπρόθεσμους ρυθμούς αύξησης.** Οι πρωτοβουλίες μας στο μάρκετινγκ και στην ανάπτυξη της αεροπορικής αγοράς συνεχίζουν να εστιάζουν στην ενίσχυση της διασυνδεσιμότητας, με έμφαση σε προορισμούς υψηλής καταναλωτικής δαπάνης και μεγάλων αποστάσεων – συμπεριλαμβανομένης της έναρξης της πρώτης απευθείας πτήσης προς την Ινδία – καθώς και στην ανάπτυξη νέων αγορών, διασφαλίζοντας παράλληλα ισορροπημένη ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης στο σύνολο του δικτύου. Καθώς τα επίπεδα της επιβατικής κίνησης παραμένουν υψηλά και τα έργα επέκτασης προχωρούν, η Εταιρεία παραμένει προσηλωμένη στη διασφάλιση των υψηλότερων προτύπων ασφάλειας και ποιότητας εξυπηρέτησης για τους επιβάτες, μέσω στοχευμένων επιχειρησιακών παρεμβάσεων. Η Εταιρεία υπέβαλε εκ νέου αίτημα και έλαβε τη σχετική έγκριση από την αρμόδια αρχή για τη μεταβολή της κατηγορίας του αεροδρομίου από «μη συντονισμένο» σε «αεροδρόμιο με ευκολίες προγραμματισμού πτήσεων» για τη θερινή περίοδο του 2026, έτσι ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω επιβάρυνση στις ώρες αιχμής και να υπάρξει ανάπτυξη της κίνησης στις λιγότερο επιβαρυμένες ώρες με ισόρροπο και ελεγχόμενο τρόπο. Παράλληλα, η Εταιρεία έχει υποβάλει αίτημα για τη μεταβολή του καθεστώτος λειτουργίας του αεροδρομίου σε «συντονισμένο αεροδρόμιο» για τη χειμερινή περίοδο 2026/2027, με στόχο τη διασφάλιση της ομαλής και αποδοτικής λειτουργίας κατά τη διάρκεια των εργασιών συντήρησης και αναβάθμισης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης.

**Όσον αφορά στα έσοδα από Αεροπορικές Δραστηριότητες για το 2026, το έσοδο ανά επιβάτη από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (TEAA) αναμένεται να παραμείνει σε γενικές γραμμές σταθερό.** Τα ετήσια καθαρά κέρδη από Αεροπορικές Δραστηριότητες αναμένεται να διαμορφωθούν σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, ενισχυμένα περαιτέρω από την απόδοση επί του πρόσθετου Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων μέσω του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend) κατά την περίοδο 2025 - 2028. Για το 2026, το Διοικητικό Συμβούλιο θα προτείνει στην επόμενη Τακτική Γενική Συνέλευση μικτό μέρισμα ύψους €0,66 ανά μετοχή, που αντιστοιχεί σε συνολικό ποσό διανομής 204,9 εκατ. ευρώ. Οι μέτοχοι του ΔΑΑ θα έχουν τη δυνατότητα να επανεπενδύσουν έως 100 εκατ. ευρώ σε νέες μετοχές στο πλαίσιο του προαιρετικού Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend), ενώ το υπόλοιπο ποσό ύψους 104,9 εκατ. ευρώ θα διανεμηθεί σε μετρητά.

Στον τομέα των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η επίδοση των εμπορικών δραστηριοτήτων συνεχίζει να παρουσιάζει ανθεκτική υποκείμενη ζήτηση. Ωστόσο, **τα εμπορικά έσοδα αναμένεται να παρουσιάσουν περιορισμένο περιθώριο ανόδου βραχυπρόθεσμα, λόγω των περιορισμών στη διαθεσιμότητα εμπορικών χώρων, καθώς και λόγω των πρώιμων κατασκευαστικών εργασιών στο πλαίσιο του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (AEP).** Η Εταιρεία συνεχίζει να υλοποιεί στοχευμένες εμπορικές πρωτοβουλίες για την προστασία των εσόδων, συμπεριλαμβανομένων της ανανέωσης και επέκτασης συμβάσεων με βελτιωμένους όρους, της δημιουργίας επιπλέον σημείων πώλησης και της βελτιστοποίησης της υφιστάμενης διάταξης των εμπορικών χώρων. Καθώς τα έργα επέκτασης θα εντείνονται σταδιακά, αναμένεται να υπάρξει πρόσκαιρη επιβάρυνση στις εμπορικές επιδόσεις κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων φάσεων των κατασκευαστικών εργασιών, ωστόσο περισσότερες λεπτομέρειες θα παρασχεθούν μετά την ανάθεση του έργου

επέκτασης των αεροσταθμών. Τα έσοδα από τις υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων το 2026 αναμένεται να επηρεαστούν σε περιορισμένο βαθμό από την κατασκευή του πολυώροφου χώρου στάθμευσης οχημάτων η οποία ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2025, με την επίπτωση να αντισταθμίζεται εν μέρει από στοχευμένα μέτρα, όπως η δημιουργία πρόσθετων ανοικτών θέσεων στάθμευσης οχημάτων στους υφιστάμενους χώρους.

Η Εταιρεία θα συνεχίσει να επενδύει στις λειτουργικές της δραστηριότητες προκειμένου να διασφαλίσει τα υψηλότερα δυνατά επίπεδα εξυπηρέτησης, γεγονός που αναμένεται να περιορίσει τα περιθώρια βελτίωσης των λειτουργικών εξόδων ανά επιβάτη, εξαιρουμένου του μεταβλητού τμήματος της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων. Παρότι η Εταιρεία εξακολουθεί να θεωρεί ότι **τα περιθώρια Προσαρμοσμένου EBITDA άνω του 60% είναι εφικτά μακροπρόθεσμα**, αναμένεται μια **προσωρινή περίοδος συμπίεσης στα περιθώρια, περίπου 100 μονάδων βάσης κάτω από τον στόχο του 60%**, λόγω της επίδρασης του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (ΑΕΡ). Επιπλέον, η Εταιρεία διατηρεί αμετάβλητη την πρόβλεψη για τα καθαρά κέρδη του 2026 σε περίπου 200 εκατ. ευρώ, καθώς επίσης παραμένει πλήρως προσηλωμένη στην μερισματική πολιτική διανομής του 100% των διαθέσιμων προς διανομή κερδών ως μέρισμα.

Οι κατασκευαστικές εργασίες για τον πολυώροφο χώρο στάθμευσης οχημάτων και τη νέα περιοχή στάθμευσης αεροσκαφών στο βορειοδυτικό τμήμα του Αεροδρομίου ξεκίνησαν τον Ιούλιο του 2025 και αμφότερα τα έργα εξελίσσονται, με την ολοκλήρωσή τους να αναμένεται στα μέσα του 2027. **Η διεθνής διαγωνιστική διαδικασία για την επέκταση του Κύριου και του Δορυφορικού Αεροσταθμού βρίσκεται σε εξέλιξη, με την ανάθεση της σύμβασης Μελέτης & Κατασκευής να αναμένεται στο δεύτερο εξάμηνο του 2026.**

Ο ΔΑΑ έχει εξασφαλίσει τραπεζική χρηματοδότηση ύψους περίπου 806 εκατ. ευρώ για τη χρηματοδότηση του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (ΑΕΡ). Τα κεφάλαια που θα αντληθούν από την αύξηση του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων μέσω της υλοποίησης του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend) θα ενισχύσουν τα απαραίτητα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση του ΑΕΡ, ενώ η Εταιρεία συνεχίζει να αξιολογεί πρόσθετες επιλογές για τη περαιτέρω ενίσχυση των πηγών δανειακής χρηματοδότησής της.

**Ο ΔΑΑ παραμένει προσηλωμένος στη διατήρηση μιας υγιούς χρηματοοικονομικής θέσης, με τον δείκτη Καθαρού Χρέους προς EBITDA να διαμορφώνεται στο εύρος 2,0x έως 3,0x κατά τη διάρκεια του επενδυτικού κύκλου του ΑΕΡ και να μην υπερβεί το 3,5x.**

Οι επενδύσεις για την επίτευξη του στόχου «Net Zero» για τις Άμεσες (Πεδίο 1 – Scope 1) και Έμμεσες (Πεδίο 2 – Scope 2) Εκπομπές Αερίων του Θερμοκηπίου έως το 2025 (οδικός χάρτης «ROUTE 2025») υλοποιήθηκαν σύμφωνα με τον σχεδιασμό, μέσω της κατασκευής εντός των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου του φωτοβολταϊκού πάρκου ισχύος 35,5 MW, το οποίο περιλαμβάνει σύστημα αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες ισχύος 82 MWh, επιτρέποντας στην Εταιρεία να καλύπτει το σύνολο των αναγκών της σε ηλεκτρική ενέργεια μέσω ιδιοπαραγωγής. Παράλληλα, ένα σύνολο δράσεων για την ηλεκτροκίνηση του στόλου των οχημάτων και την αντικατάσταση της κατανάλωσης φυσικού αερίου με αντλίες θερμότητας προχωρά σύμφωνα με τον προγραμματισμό και έχει σε μεγάλο βαθμό ολοκληρωθεί εντός του 2025. **Ως αποτέλεσμα, η Εταιρεία αναμένει ότι το 2026 θα επιτύχει μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα για τις εκπομπές Πεδίο 1 και Πεδίο 2.**

Τέλος, καθώς οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή συνεχίζονται, η Εταιρεία αναγνωρίζει ότι ενδέχεται να επηρεάσουν την αύξηση της επιβατικής κίνησης και, κατ' επέκταση, τις προβλέψεις μας. Καθώς η κατάσταση παραμένει ρευστή, η Εταιρεία παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις και είναι έτοιμη να προβεί στις αναγκαίες προσαρμογές, έχοντας πάντοτε ως προτεραιότητα την ασφάλεια και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, καθώς και τη δημιουργία μακροπρόθεσμης αξίας.

## Αποποίηση ευθύνης

---

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τα Οικονομικά Αποτελέσματα και άλλες βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες του ΔΑΑ για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2025 και έχει καταρτιστεί, από κάθε ουσιώδη άποψη, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) και τις βασικές λογιστικές αρχές που εφαρμόζει ο ΔΑΑ.

Το παρόν έγγραφο περιέχει επίσης προβλέψεις για το μέλλον που ενέχουν κινδύνους και αβεβαιότητες. Αυτές οι δηλώσεις μπορούν γενικά, αλλά όχι πάντα, να αναγνωρίζονται από τη χρήση λέξεων όπως "προοπτικές", "καθοδήγηση", "αναμένω", "σχεδιάζω", "σκοπεύω", "προβλέπω", "πιστεύω", "στόχος" και παρόμοιων εκφράσεων για την αναγνώριση προβλέψεων. Όλες οι δηλώσεις, πέραν όσων αφορούν σε ιστορικά γεγονότα, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, δηλώσεων σχετικά με τη μελλοντική χρηματοοικονομική θέση και τα αποτελέσματα του ΔΑΑ, τις προοπτικές για το 2026 και τα μελλοντικά έτη, σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική του ΔΑΑ, τις επιπτώσεις των παγκόσμιων και εγχώριων οικονομικών συνθηκών, τους ισχύοντες φορολογικούς συντελεστές, τη διανομή μερίσματος και τις πρωτοβουλίες της Διοίκησης σχετικά με την επιχειρηματική και χρηματοοικονομική κατάσταση του ΔΑΑ, αποτελούν προβλέψεις. Τέτοιες προβλέψεις καθώς και οι εκτιμήσεις μελλοντικών χρηματοοικονομικών επιδόσεων δεν αποτελούν εγγυήσεις για μελλοντικές επιδόσεις και ενέχουν πολυάριθμους γνωστούς και άγνωστους κινδύνους, αβεβαιότητες, τόσο γενικές όσο και ειδικές, και παραδοχές που είναι δύσκολο να προβλεφθούν και βρίσκονται εκτός της σφαίρας επιρροής της Εταιρείας. Έχουμε βασίσει αυτές τις παραδοχές σε πληροφορίες που είχαμε στη διάθεσή μας κατά την ημερομηνία των δηλώσεων και, εάν μία ή περισσότερες από τις εν λόγω παραδοχές αποδειχθούν εσφαλμένες, τα πραγματικά αποτελέσματα και γεγονότα ενδέχεται να διαφέρουν σημαντικά από αυτά που εκφράζονται στις εν λόγω προβλέψεις. Παρόλο που δεν γνωρίζουμε τον αντίκτυπο που αυτές οι διαφορές θα έχουν στην επιχειρηματική δραστηριότητά μας, εάν υπάρξουν τέτοιες διαφορές, τα μελλοντικά αποτελέσματα λειτουργίας μας και η χρηματοοικονομική μας κατάσταση θα μπορούσαν να επηρεαστούν σημαντικά κατά τρόπο δυσμενή. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να βασιστείτε υπέρμετρα σε αυτές τις προβλέψεις και στις εκτιμήσεις μελλοντικών χρηματοοικονομικών επιδόσεων.

Παρόλο που η Εταιρεία πιστεύει ότι, κατά την ημερομηνία του παρόντος εγγράφου, οι προσδοκίες που αντικατοπτρίζονται στις μελλοντικές προβλέψεις είναι εύλογες, δεν μπορούμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι τα μελλοντικά αποτελέσματα, το επίπεδο δραστηριότητας, οι επιδόσεις ή τα επιτεύγματά μας θα ανταποκριθούν στις προσδοκίες αυτές. Επιπλέον, ούτε τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, οι υπάλληλοι, οι σύμβουλοι της Εταιρείας ούτε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο αναλαμβάνει την ευθύνη για την ακρίβεια και την πληρότητα των προβλέψεων. Μετά την ημερομηνία του παρόντος, το οποίο αφορά ελεγμένα οικονομικά μεγέθη, εκτός εάν απαιτείται από το νόμο να επικαιροποιήσει τις δηλώσεις μελλοντικών προβλέψεων, η Εταιρεία δεν θα επικαιροποιήσει κατ' ανάγκη καμία από αυτές τις δηλώσεις μελλοντικών προβλέψεων για να τις προσαρμόσει είτε στα πραγματικά αποτελέσματα είτε στις αλλαγές των προσδοκιών.

## Σχετικά με την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.

---

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) ιδρύθηκε στις 12 Ιουνίου 1996, ως πρωτοπόρος σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αποτελώντας το πρώτο μεγάλο αεροδρόμιο που αναπτύχθηκε από μηδενική βάση με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Ο ΔΑΑ είναι υπεύθυνος για την κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση και ανάπτυξη του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου, η οποία είναι η σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε με τον Ν. 2338/1995 όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 4594/2019 έως τις 11 Ιουνίου 2046, και όπως τροποποιήθηκε περαιτέρω με τον Ν. 5080/2024. Μετά από 5ετή περίοδο κατασκευής και δοκιμών, ο ΔΑΑ ξεκίνησε να λειτουργεί στις 28 Μαρτίου 2001 και αποτελεί τον μεγαλύτερο αεροπορικό κόμβο της Ελλάδας.

## Πρόσκληση σε Τηλεδιάσκεψη για τα Οικονομικά Αποτελέσματα 2025

Η Διοίκηση της Εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.» σας προσκαλεί να συμμετέχετε σε Τηλεδιάσκεψη όπου θα γίνει η παρουσίαση και συζήτηση επί των Οικονομικών Αποτελεσμάτων 2025.

**Ημερομηνία:** Πέμπτη, 26 Μαρτίου 2026

**Ώρα:**  
16:30 (GR)  
15:30 (CEST)  
14:30 (UK)  
09:30 (NY)

**Διάρκεια:** Η Τηλεδιάσκεψη θα διαρκέσει περίπου 60 λεπτά. Αμέσως μετά την παρουσίαση, θα έχετε την ευκαιρία να κάνετε ερωτήσεις.

**Πρόσβαση μέσω τηλεφώνου:** Για να συμμετέχετε στην Τηλεδιάσκεψη, παρακαλούμε χρησιμοποιείτε τους παρακάτω αριθμούς:

Από Ελλάδα, καλέστε: +30 213 009 6000 or +30 210 946 0800  
Από Γερμανία, καλέστε: +49 (0) 69 2222 4493  
Από Ην. Βασίλειο καλέστε: +44 (0) 800 368 1063  
Από ΗΠΑ, καλέστε: +1 516 447 5632  
Από οποιαδήποτε άλλη χώρα του εξωτερικού: +44 (0) 203 059 5872

Παρακαλούμε καλέστε 5-10 λεπτά πριν την έναρξη της τηλεδιάσκεψης

**Πρόσβαση μέσω διαδικτύου:** Η Τηλεδιάσκεψη θα μεταδοθεί και μέσω live webcast στο ακόλουθο link:

<https://87399.choruscall.eu/links/athensinternational260326.html>

Σε περίπτωση προβλημάτων στη σύνδεση παρακαλώ επικοινωνήστε:

+30 210 9460803.

**Παρακολούθηση μαγνητοσκοπημένης τηλεδιάσκεψης/Ασύγχρονη παρακολούθηση τηλεδιάσκεψης:** Η διάθεση της μαγνητοσκόπησης της τηλεδιάσκεψης θα ενεργοποιηθεί την ίδια ημέρα, μία ώρα μετά το πέρας της ζωντανής μετάδοσής της και θα είναι διαθέσιμη έως τις **6 Απριλίου 2026**

Παρακαλούμε, όπως καλέσετε από ψηφιακό τηλέφωνο τον αριθμό που αντιστοιχεί στη χώρα από όπου καλείτε, με PIN CODE: **35301#**:

Από Ελλάδα, καλέστε: + 30 210 946 0929  
Από Ην. Βασίλειο ή οποιαδήποτε άλλη χώρα, καλέστε: + 44 (0) 203 059 5874

Η παρουσίαση θα είναι διαθέσιμη για παρακολούθηση μέσω webcast στον παραπάνω σύνδεσμο.

**Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον κ. Γεώργιο Ελευθερίου,**

Διευθυντή Επενδυτικών Σχέσεων, T: +30 210 3535000, E: [ir@aia.gr](mailto:ir@aia.gr)

## Παράρτημα – Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως

(ποσά σε ευρώ)

	2025	2024
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες - Αεροπορικές & Μη-αεροπορικές δραστηριότητες	644.599.579	563.100.245
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες - Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου	59.506.008	0
Λοιπά εισοδήματα	30.953.279	102.410.833
<b>Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων</b>	<b>735.058.866</b>	<b>665.511.078</b>
<b>Λειτουργικά έξοδα</b>		
Έξοδα προσωπικού	61.079.430	57.669.769
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	96.236.949	89.363.379
Έξοδα προβολής και διαφήμισης	8.868.423	7.105.262
Έξοδα παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	13.816.272	12.563.562
Ασφάλιστρα	4.139.144	3.909.141
Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	48.623.720	39.624.387
Πρόγραμμα Επέκτασης του Αεροδρομίου	59.506.008	0
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	32.872.535	15.433.143
<b>Σύνολο λειτουργικών εξόδων</b>	<b>325.142.482</b>	<b>225.668.644</b>
<b>Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων</b>	<b>409.916.385</b>	<b>439.842.434</b>
Αποσβέσεις	83.878.896	81.103.003
<b>Λειτουργικά αποτελέσματα κέρδη</b>	<b>326.037.489</b>	<b>358.739.431</b>
Χρηματοοικονομικά έσοδα	(5.757.931)	(7.542.907)
Χρηματοοικονομικά κόστη	64.014.548	61.815.489
<b>Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα</b>	<b>58.256.617</b>	<b>54.272.582</b>
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	<b>267.780.872</b>	<b>304.466.849</b>
Φόρος εισοδήματος	(60.526.320)	(68.555.264)
<b>Κέρδη μετά από φόρους</b>	<b>207.254.552</b>	<b>235.911.585</b>
<b>Βασικά κέρδη ανά μετοχή</b>	<b>0,68</b>	<b>0,79</b>

Σημείωση: Σύμφωνα με το IFRIC 12, τα έξοδα επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιούνται σύμφωνα με το μοντέλο του άυλου περιουσιακού στοιχείου. Αυτό απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Η αποτίμηση γίνεται στην εύλογη αξία, χωρίς κάποιο περιθώριο κέρδους, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει επίπτωση στην κερδοφορία. (Για περισσότερες λεπτομέρειες, ανατρέξτε στη σημείωση 2.4.1 των Οικονομικών Καταστάσεων 2025).

## Παράρτημα – Καταστασης Οικονομικής Θέσης

(ποσά σε ευρώ)

<b>ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Μη κυκλοφορούν ενεργητικό</b>		
Ακίνητα, εγκαταστάσεις & εξοπλισμός - ιδιόκτητα	83.078.259	39.005.871
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	1.530.580.506	1.583.031.327
Επενδύσεις στο Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου	82.945.577	0
Δικαιώματα χρήσης παγίων	2.902.677	3.520.627
Μακροπρόθεσμα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	20.004.882	11.321.734
Έργα υπό κατασκευή	24.880.743	20.547.092
Επενδύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις	3.245.439	3.245.439
Λοιπά στοιχεία μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	469.173	463.800
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>1.748.107.256</b>	<b>1.661.135.891</b>
<b>Κυκλοφορούν ενεργητικό</b>		
Αποθέματα	5.927.684	5.910.503
Πελάτες	26.007.308	37.843.421
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	15.712.474	4.527.428
Βραχυπρόθεσμα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	52.181	3.063.812
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	309.187.490	292.188.363
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού</b>	<b>356.887.138</b>	<b>343.533.527</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>2.104.994.394</b>	<b>2.004.669.418</b>
<b>ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>Ίδια κεφάλαια</b>		
Μετοχικό κεφάλαιο	309.544.087	300.000.000
Αποθεματικό υπέρ το άρτιο	75.207.406	0
Ίδιες μετοχές	(249.530)	0
Τακτικό και λοιπά αποθεματικά	97.791.288	79.919.893
Κέρδη εις νέο	208.241.817	240.606.417
<b>Σύνολο ιδίων κεφαλαίων</b>	<b>690.535.067</b>	<b>620.526.310</b>
<b>Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>		
Δάνεια	850.002.822	839.505.119
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.980.176	9.820.104
Προβλέψεις	65.173.549	53.581.700
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	35.187.131	33.018.948
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	211.798.273	221.080.625
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	546.502	1.711.747
<b>Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>1.170.688.452</b>	<b>1.158.718.242</b>
<b>Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις</b>		
Δάνεια	70.944.139	72.758.377
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	112.965.391	91.201.071
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	24.130.815	23.891.676
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	34.073.413	36.278.916
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	1.657.117	1.294.828
<b>Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων</b>	<b>243.770.874</b>	<b>225.424.868</b>
<b>Σύνολο υποχρεώσεων</b>	<b>1.414.459.327</b>	<b>1.384.143.110</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</b>	<b>2.104.994.394</b>	<b>2.004.669.418</b>

## Παράρτημα – Κατάσταση Ταμειακών Ροών

(ποσά σε ευρώ)

	2025	2024
<b>Λειτουργικές δραστηριότητες</b>		
<b>Κέρδη προ φόρων</b>	<b>267.780.872</b>	<b>304.466.849</b>
<b>Προσαρμογές για :</b>		
Αποσβέσεις	83.878.896	81.103.003
Πρόβλεψη απομείωσης πελατών	(71.518)	91.484
Έσοδα από συμμετοχή σε συγγενή εταιρεία	(578.000)	(554.543)
Χρηματοοικονομικά έξοδα	58.256.617	54.272.582
Αύξηση/(μείωση) υποχρεώσεων παροχών προσωπικού	(2.207.498)	792.652
Αύξηση/(μείωση) παροχών που εξαρτώνται από την τιμή της μετοχής	759.020	0
Αύξηση/(μείωση) προβλέψεων	10.949.497	7.090.243
Αύξηση/(μείωση) λοιπών απαιτήσεων /υποχρεώσεων	(14.797.567)	(14.355.757)
<b>Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες</b>	<b>403.970.318</b>	<b>432.906.512</b>
<b>Κεφάλαιο Κίνησης</b>		
(Αύξηση)/Μείωση κεφαλαίου κίνησης από αποθέματα	(16.023)	(444.748)
(Αύξηση)/Μείωση κεφαλαίου κίνησης από απαιτήσεις	16.650.085	(9.052.130)
Αύξηση/(Μείωση) κεφαλαίου κίνησης από υποχρεώσεις	1.634.138	12.049.373
<b>Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες</b>	<b>422.238.518</b>	<b>435.459.007</b>
(Πληρωθέντες)/Εισπραχθέντες φόροι εισοδήματος	(60.859.543)	(117.263.759)
Πληρωθέντες τόκοι	(45.963.343)	(43.966.101)
Πληρωθέντα έξοδα χρηματοοικονομικών μέσων αντιστάθμισης κινδύνου	(1.883.197)	(177.574)
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες</b>	<b>313.532.436</b>	<b>274.051.573</b>
<b>Επενδυτικές δραστηριότητες</b>		
Αγορά άυλων στοιχείων-ακίνητοποιήσεων-έργων υπό κατασκευή	(144.070.279)	(26.602.181)
Αγορά άυλων στοιχείων-ακίνητοποιήσεων-έργων υπό κατασκευή - Προκαταβολές	(16.935.341)	(6.444.990)
Εισπραχθέντες τόκοι	5.325.424	7.458.622
Εισπραχθέντα μερίσματα από συγγενή εταιρεία	578.000	554.543
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες</b>	<b>(155.102.196)</b>	<b>(25.034.007)</b>
<b>Χρηματοοικονομικές δραστηριότητες</b>		
Απόκτηση ιδίων μετοχών	(249.530)	0
Μερίσματα πληρωθέντα	(151.108.298)	(228.998.986)
Αποπληρωμή τραπεζικών δανείων	(61.737.434)	(54.634.974)
Νέος δανεισμός	72.759.596	20.943.924
Πληρωμές συμβάσεων μίσθωσης	(1.095.446)	(1.070.877)
<b>Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες</b>	<b>(141.431.111)</b>	<b>(263.760.913)</b>
<b>Καθαρή αύξηση / (μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα</b>	<b>16.999.128</b>	<b>(14.743.347)</b>
<b>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου</b>	<b>292.188.363</b>	<b>306.931.710</b>
<b>Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου</b>	<b>309.187.491</b>	<b>292.188.363</b>