

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
Índice
31 de diciembre de 2025 y 2024

Contenido	Página
Informe de los Auditores Independientes	1 a 6
Estados financieros:	
Estados de situación financiera consolidados	7
Estados de resultado integral consolidados	8
Estado de cambios en el capital contable consolidado	9
Estados de flujos de efectivo consolidados	10
Notas sobre los estados financieros consolidados	11 a 94



Informe de los Auditores Independientes

A la Asamblea General de Accionistas de
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2025 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio que terminó en esa fecha, así como las notas a los estados financieros consolidados, que comprenden la información material de las políticas contables y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio que terminó en esa fecha, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF (Normas Internacionales de Información Financiera) emitidas por el International Accounting Standards Board.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección “Responsabilidades de los Auditores en relación con la Auditoría de los Estados Financieros Consolidados” de este informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con los requerimientos éticos del “Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos A.C.” (“Código del IMCP”) que son relevantes para auditorías de estados financieros de Empresas de Interés Público (EIP) en México y con el “Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo Normas Internacionales de Independencia)” emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (“Código del IESBA”), en lo que respecta a las auditorías de estados financieros de EIP. También hemos cumplido con las demás responsabilidades éticas de conformidad con los requerimientos éticos del Código del IMCP y el Código del IESBA. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido las de mayor importancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual. Estas cuestiones han sido consideradas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y al formarnos nuestra opinión sobre éstos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
1. Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión Como se menciona en las Notas 21.1, 20.1.3, 3.1.1 y 3.1.4 sobre los estados financieros consolidados, las regulaciones incluidas en los títulos de concesión aplicables a los aeropuertos que opera la Compañía en México establecen una tarifa máxima anual para cada uno de estos, que es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga) que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados. Los contratos de concesión no garantizan que cada aeropuerto reciba las tarifas máximas permitidas. Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental regulatoria podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía en México. Consecuentemente, la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de estos (\$14,680 millones de pesos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025), y porque la aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procesos complejos. En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en: • El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística de carga. • La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios.	Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno (incluyendo los controles de Tecnología de Información) relacionados con los ingresos regulados en México, la determinación y autorización de la tarifa máxima por parte de la Administración, así como de los descuentos relativos. Como parte de nuestra auditoría, realizamos los siguientes procedimientos: 1. Cotejamos, para una muestra de transacciones diarias de cada aeropuerto, los datos proporcionados por las aerolíneas en los manifiestos de llegada y de salida contra los datos registrados en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos. Entre los datos cotejados se incluyen: el número de pasajeros afectos al pago de Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) y el detalle de otros servicios aeroportuarios prestados con tarifa regulada. 2. Obtuvimos, para una muestra de transacciones mensuales la conciliación entre el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y los registros contables de la Compañía. 3. Cotejamos las variables incluidas en el cálculo de la tarifa máxima como son: Índice Nacional de Precios al Productor, excluyendo petróleo con lo publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), tráfico de pasajeros y estadística de carga con el sistema operativo utilizado por los aeropuertos y tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, TUA y tipo de cambio con lo publicado en el Diario Oficial de la Federación. 4. Reprocesamos de forma independiente el cálculo de la tarifa máxima considerando las regulaciones vigentes, los datos, así como las variables antes indicadas y lo comparamos con los resultados de la Compañía.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
	5. Cotejamos, para una muestra de transacciones, las tarifas utilizadas por la Compañía en el cálculo de ingresos aeroportuarios incorporadas en el sistema operativo utilizado por los aeropuertos contra las últimas tarifas vigentes publicadas en el Diario Oficial de la Federación por cada uno de los aeropuertos. 6. Comparamos los ingresos reconocidos por la Compañía por TUA nacional e internacional, así como de inspección de equipaje, con los determinados mediante una prueba de razonabilidad, en la que multiplicamos el total de pasajeros por las tarifas autorizadas.
2. Adquisición de URW Airports, LLC (ASUR Airports LLC) Como se describe en la Nota 1.1 a los estados financieros consolidados, el 11 de diciembre de 2025, la subsidiaria ASUR US Commercial Airports, LLC, adquirió el 100% de la participación en ASUR Airports LLC, entidad que posee los derechos para desarrollar y operar tiendas minoristas y concesiones de alimentos de bebidas, en tres aeropuertos de los Estados Unidos de América. El importe de la contraprestación ascendió a \$5,627 millones. El valor razonable de los activos adquiridos, de los pasivos asumidos, de la participación no controladora y del crédito mercantil ascendió a \$13,619, \$8,599, \$65 y \$672 millones, respectivamente. Durante nuestra auditoría nos enfocamos en el reconocimiento de esta adquisición debido a que la determinación del valor razonable del crédito mercantil y las propiedades de inversión requieren la aplicación de juicios significativos.	Como parte de nuestra auditoría realizamos los siguientes procedimientos: Evaluamos y consideramos el diseño y la efectividad operativa de los controles relacionados con el reconocimiento de la adquisición. Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos: 1. Comparamos mediante pruebas selectivas, los modelos utilizados para la determinación de los valores razonables, con los métodos y modelos utilizados y reconocidos en la industria. 2. Asimismo: a) comparamos los resultados reales del año actual con las cifras presupuestadas del año anterior, para considerar si algún supuesto incluido en las proyecciones, pudiera considerarse muy optimista, b) comparamos los porcentajes de crecimiento de pasajeros contra los datos históricos de la Compañía, así como la inflación contra la fuente oficial del Banco Central de EE.UU, los cuales sirvieron como base para el crecimiento de ingresos, y el crecimiento de gastos con las tendencias de los datos históricos de la Compañía;

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en el método y modelo utilizado y los supuestos más importantes utilizados por la administración al preparar las proyecciones de flujos de efectivo descontados, que son los siguientes: i) los porcentajes de crecimiento de pasajeros e inflación base para ingresos y gastos y, ii) las tasas de descuento utilizadas.	c) comparamos la tasa de descuento utilizada por la Compañía con las tasas de mercado reconocidas para la industria en particular.

Otra Información

La Administración de la Compañía es responsable de la otra información. Esta otra información comprende el Reporte Anual presentado a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), que se emitirá después de la fecha de este informe, pero no incluye los estados financieros consolidados ni este informe de los auditores independientes.

Esta otra información no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión u otra forma de conclusión que proporcione un grado de seguridad sobre esta.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta otra información cuando se encuentre disponible y evaluar si dicha información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o nuestro conocimiento adquirido a través de nuestra auditoría, o aparenta contener un error material por otras circunstancias.

Cuando leamos la otra información, que aún no hemos recibido, debemos emitir la declaratoria sobre el Reporte Anual requerida por la CNBV y si detectamos que existe un error material en la misma, debemos comunicarlo a los encargados del gobierno de la Compañía y en dicha declaratoria.

Responsabilidades de la Administración y de los Encargados del Gobierno de la Compañía en relación con los Estados Financieros Consolidados

La Administración de la Compañía es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que consideró necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de evaluar la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha; revelando, en su caso, las cuestiones relativas a negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene la intención de liquidar la Compañía o de cesar operaciones, o bien no exista otra alternativa más realista que hacerlo.



Los encargados del gobierno de la Compañía son responsables de la supervisión del proceso de reporte financiero de la Compañía.

Responsabilidades de los auditores en relación con la auditoría de los Estados Financieros Consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de errores materiales, ya sea por fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte un error material, cuando éste exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros consolidados, ya sea por fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos, y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error material debido a un fraude es más elevado que uno que resulte de un error no intencional, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión de los controles internos.
- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Compañía.
- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y de las revelaciones relativas presentadas por la Administración.
- Concluimos si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha para preparar los estados financieros consolidados, y si, basados en la evidencia de auditoría obtenida, existe incertidumbre material con base en hechos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones son inadecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que la Compañía deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos en su conjunto, la presentación, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluyendo las revelaciones relativas incluidas en las notas, y si los estados financieros consolidados presentan razonablemente las transacciones y hechos subyacentes.

- Planeamos y realizamos la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para los fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.
- Comunicamos a los encargados del gobierno de la Compañía, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, así como, cualquier deficiencia significativa de control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.
- También, proporcionamos a los encargados del gobierno de la Compañía una declaración manifestando que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables sobre independencia y les comunicamos todas las relaciones y demás cuestiones que razonablemente pudieran influir en nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes acciones tomadas para eliminar las amenazas o las salvaguardas aplicadas.
- Entre las cuestiones comunicadas a los encargados del gobierno de la Compañía, determinamos las que han sido de mayor importancia en la auditoría de los estados financieros consolidados del ejercicio actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelarlas públicamente o, en circunstancias extremadamente raras, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público.

El nombre del socio a cargo de la auditoría se informa a continuación.

PricewaterhouseCoopers, S. C.



C.P.C. Antonio Nivón Trejo
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 13 de marzo de 2026

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
Estados de Situación Financiera Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024

Miles de pesos mexicanos

	2025	2024
Activo		
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 11,116,335	\$ 20,083,457
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido (Nota 5.1)	2,041,027	2,043,625
Cuentas por cobrar - Neto (Nota 6.1)	2,562,309	2,804,341
Documentos por cobrar a terceros	100,696	100,696
Impuestos sobre la renta por recuperar (Nota 15 b)	1,112,994	110,327
Impuesto al valor agregado acreditable	160,132	107,223
Inventarios	93,237	58,220
Otros activos	691,057	348,122
Total activo circulante	17,877,787	25,656,011
ACTIVO NO CIRCULANTE:		
Inversiones en valores (Nota 6.3)		1,537,688
Terreno, mobiliario y equipo - Neto (Nota 7)	303,068	268,450
Propiedades de Inversión - Neto (Nota 8 y 10)	12,758,949	
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto (Nota 9)	58,022,949	55,886,163
Inversiones contabilizadas bajo el método de participación (Nota 19.2 e)	283,108	288,440
Total activo	\$ 89,245,861	\$ 83,636,752
Pasivo y Capital Contable		
PASIVO CIRCULANTE:		
Préstamos bancarios (Nota 12)	\$ 220,356	\$ 687,716
Deuda a corto plazo (Nota 13)	405,494	443,814
Pasivos por Arrendamientos (Nota 10)	1,394,981	22,496
Impuestos a la utilidad por pagar	423,644	1,821,426
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 11)	3,458,705	2,911,554
Total pasivo circulante	5,903,180	5,887,006
PASIVO NO CIRCULANTE:		
Préstamos bancarios (Nota 12)	18,396,343	2,163,853
Deuda a largo plazo (Nota 13)	8,464,370	10,064,073
Pasivos por Arrendamientos (Nota 10)	6,720,103	-
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 15 a)	3,278,190	3,852,813
Beneficio a los empleados	77,309	56,382
Total pasivo	42,839,495	22,024,127
CAPITAL CONTABLE (Nota 14):		
Capital social	7,767,276	7,767,276
Reservas de capital	2,542,227	25,733,425
Otros resultados integrales	(788,686)	391,485
Utilidades acumuladas	29,987,071	20,320,736
Capital contable de la participación controladora	39,507,888	54,212,922
Participación no controladora	6,898,478	7,399,703
Total capital contable	46,406,366	61,612,625
Total pasivo y capital contable	\$ 89,245,861	\$ 83,636,752

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de Resultado Integral Consolidados - Por Función de Gastos Año que terminó el 31 de diciembre de 2025 y 2024

Miles de pesos mexicanos

	2025	2024
Ingresos (Notas 3 y 21.1.):		
Ingresos aeronáuticos	\$ 19,387,860	\$ 18,589,161
Servicios no aeronáuticos	10,499,263	9,895,327
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	7,350,308	2,848,299
Total de ingresos	37,237,431	31,332,787
Costos y gastos de operación (Nota 4):		
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	12,547,191	10,645,044
Costo de servicios de construcción	7,350,308	2,848,299
Gastos de administración	346,047	319,638
Total de costos y gastos de operación	20,243,546	13,812,981
Utilidad de operación	16,993,885	17,519,806
Intereses a favor	1,440,338	1,615,065
Intereses a cargo	(1,535,163)	(826,708)
Utilidad por fluctuación cambiaria	965,070	2,604,447
Pérdida por fluctuación cambiaria	(2,899,855)	(531,957)
	(2,029,610)	2,860,847
Participación en los resultados de las inversiones contabilizadas por el método de la participación	(5,333)	(7,760)
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	14,958,942	20,372,893
Impuestos a la utilidad (Nota 15 a):		
Impuesto sobre la renta	4,034,245	6,342,455
Utilidad neta del periodo	\$ 10,924,697	\$ 14,030,438
Utilidad neta del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 10,488,903	\$ 13,551,429
Participación no controladora	435,794	479,009
	\$ 10,924,697	\$ 14,030,438
Otros resultados integrales:		
Partidas que no serán reclasificadas al resultado del periodo:		
Remediación de obligaciones laborales (neto de impuestos)	\$ (13,766)	\$ (17,233)
Partidas que podrán ser reclasificadas al resultado del periodo:		
Efecto de conversión de moneda extranjera por subsidiarias	(1,775,991)	2,818,418
Total resultado integral del periodo	\$ 9,134,940	\$ 16,831,623
Resultado integral del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 9,294,966	\$ 15,545,374
Participación no controladora	(160,026)	1,286,249
Total resultado integral del periodo	\$ 9,134,940	\$ 16,831,623
Utilidad por acción básica y diluida expresada en pesos mexicanos (Nota 19.19)	\$ 34.96	\$ 45.17

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estado de Cambios en el Capital Contable Consolidado

Año que terminó el 31 de diciembre de 2025 y 2024

Miles de pesos mexicanos

	Reserva de capital			Efecto de conversión de moneda extranjera	Utilidades acumuladas	Participación no controladora	Total capital contable
	Capital social	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones propias				
Saldos al 1 de enero de 2024	\$ 7,767,276	\$ 2,542,227	\$ 11,554,572	\$ (1,619,693)	\$ 24,700,966	\$ 6,645,850	\$ 51,591,198
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					13,551,429	479,009	14,030,438
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				2,011,178		807,240	2,818,418
Remediciones de obligaciones laborales					(17,233)		(17,233)
Total de utilidad integral				2,011,178	13,534,196	1,286,249	16,831,623
Incremento a reserva para recompra de acciones propias (Nota 14)			11,636,626		(11,636,626)		
Reducción de capital Aerostar - interés minoritario (Nota 19.2)						(102,067)	(102,067)
Dividendo de Aerostar-interés minoritario (Nota 19.2)						(430,329)	(430,329)
Dividendo ordinario y extraordinario pagado el 29 de mayo y 26 de junio de 2024 (\$10.93 y \$10.00 por acción) (Nota 14)					(6,277,800)		(6,277,800)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	7,767,276	2,542,227	23,191,198	391,485	20,320,736	7,399,703	61,612,625
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					10,488,903	435,794	10,924,697
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(1,180,171)		(595,820)	(1,775,991)
Remediciones de obligaciones laborales					(13,766)		(13,766)
Total de utilidad integral				(1,180,171)	10,475,137	(160,026)	9,134,940
Traspaso de reserva para recompra de acciones propias (Nota 14)			(23,191,198)		23,191,198		
Reducción de capital Aerostar - interés minoritario (Nota 19.2)						(105,987)	(105,987)
Dividendo de Aerostar-interés minoritario (Nota 19.2)						(235,212)	(235,212)
Dividendo ordinario pagado el 29 de mayo y dividendos extraordinarios pagados el 30 de septiembre y 27 de noviembre de 2025 (\$50.0, \$15.0 y \$15.0, respectivamente) (Nota 14)					(24,000,000)		(24,000,000)
Saldos al 31 de diciembre de 2025	\$ 7,767,276	\$ 2,542,227	\$ -	\$ (788,686)	\$ 29,987,071	\$ 6,898,478	\$ 46,406,366

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
Estados de Flujos de Efectivo Consolidados
Año que terminó el 31 de diciembre de 2025 y 2024

Miles de pesos mexicanos

	2025	2024
Actividades de operación		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 14,958,942	\$ 20,372,893
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:		
Participación en los resultados del negocio conjunto contabilizado por el método de participación	5,333	7,760
Depreciación y amortización (Notas 4, 7 y 9)	3,260,815	2,322,984
Intereses a favor	(1,440,337)	(1,615,065)
Intereses a cargo	1,564,109	826,708
Pérdida cambiaria	1,051,992	531,957
Utilidad cambiaria	(284,877)	(2,320,904)
Cambios en capital de trabajo:		
Cuentas por cobrar (Nota 6.1)	359,431	(427,670)
Impuestos por recuperar y otros activos	1,154,447	(560,929)
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 11)	(1,661,871)	923,931
	18,967,984	20,061,665
Impuestos a la utilidad pagados (Nota 15)	(6,619,371)	(4,490,624)
Flujos netos de efectivo generados de actividades de operación	12,348,613	15,571,041
Actividades de inversión		
Pago por adquisición de la subsidiaria ASUR Airports neto de efectivo	(5,112,151)	
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo (Nota 9)	(7,807,852)	(4,394,462)
Intereses cobrados	1,439,022	1,483,246
Efectivo restringido (Nota 5.1)	(168,571)	(123,394)
Inversiones en valores (Nota 6.3)	1,537,688	281,261
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de inversión	(10,111,864)	(2,753,349)
Actividades de financiamiento		
Obtención de préstamo bancario (Nota 12)	21,065,000	
Efectivo restringido (Nota 5.1)	171,169	(304,831)
Pago de préstamo bancario (Nota 12)	(5,175,000)	(538,712)
Porción de principal de pagos por arrendamiento	(5,709)	(5,335)
Pago de deuda a largo plazo (Nota 13)	(263,130)	(224,914)
Intereses pagados (Nota 12)	(1,371,116)	(938,155)
Comisiones por apertura de préstamos (Nota 12)	(173,947)	
Dividendos pagados y reembolso de capital Aerostar (Interés minoritario) (Nota 19.2)	(366,684)	(628,609)
Dividendos pagados (Nota 14)	(24,000,000)	(6,277,800)
Flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(10,119,417)	(8,918,356)
(Disminución) Aumento de efectivo y equivalentes de efectivo	(7,882,668)	3,899,336
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	20,083,457	13,872,897
(Pérdida) Utilidad cambiaria sobre efectivo y equivalentes de efectivo	(1,084,454)	2,311,224
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	\$ 11,116,335	\$ 20,083,457

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Miles de pesos mexicanos (\$), miles de dólares estadounidenses (USD\$) y miles de pesos colombianos (COP\$) excepto número de acciones, utilidad por acción y tipos de cambio

Nota 1 - Historia de la Compañía:

En junio de 1998, en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. (la Compañía) las nueve concesiones para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los Aeropuertos del Sureste por un plazo de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998, de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los terrenos, muebles y equipo permanente en los aeropuertos incluyendo cualquier mejora realizada durante el plazo de las concesiones son propiedad de la Nación mexicana. El plazo de las concesiones puede ser ampliado por las partes bajo ciertas circunstancias, de conformidad con el artículo 15 de la Ley de Aeropuertos que establece, entre otras cosas: 1) hubiera cumplido las condiciones previstas en el título respectivo; 2) lo solicite antes de que dé inicio los últimos cinco años de vigencia de la concesión, y 3) acepte las nuevas condiciones.

La Compañía a través de su subsidiaria Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. (Aeropuerto de Cancún), posee una participación accionaria del 60% en Aerostar Airport Holdings, LLC (Aerostar), quién opera y administra el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (Aeropuerto LMM) localizado en San Juan de Puerto Rico y 100% de las acciones de Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A. (Airplan) con domicilio en la ciudad de Medellín, Colombia, opera y administra mediante una sola concesión (contrato 8000011-OK), los siguientes seis aeropuertos: Aeropuerto Olaya Herrera Medellín, Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, Aeropuerto El Caraño de Quibdó, Aeropuerto Los Garzones de Montería, Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Aeropuerto Las Brujas de Corozal.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista 49.36% y 57.02%, respectivamente, el cual se encuentra colocado en los mercados de valores de Nueva York (NYSE) y de México (BMV), Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. P. I. de C. V. (ITA) 7.65% en ambos años, CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C. V. 21.67% en ambos años, Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. 12.33% en ambos años, Grupo ADO, S. A. de C. V. 1.33% en ambos años y BlackRock, Inc. 7.66% en 2025. La tenencia accionaria está dividida entre diferentes accionistas, sin que exista una persona física o un grupo en particular que controle de manera directa a la Compañía.

1.1 Evento relevante

Adquisición de ASUR Airports LLC

El 11 de diciembre de 2025, la Compañía a través de su subsidiaria ASUR US Commercial Airports LLC (ASUR US Commercial) empresa comercial constituida el 14 de julio de 2025, organizada bajo las leyes del Estado de Delaware, Estados Unidos de América, (que a su vez es subsidiaria del Aeropuerto de Cancún), celebró un acuerdo de inversión para adquirir las acciones de URW Airports LLC (URW Airports), la cual se constituyó el 13 de febrero de 1998 en el estado de Delaware y tiene su sede en Los Angeles, California.

ASUR Airports LLC (antes URW Airports) y sus subsidiarias poseen los derechos para el desarrollo y operación de tiendas minoristas y de alimentos y bebidas en ciertas terminales de tres aeropuertos estadounidenses: La terminal 5 del Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago ("ORD"); las Terminales 1, 2, 3 y 6, así como la Terminal Internacional Tom Bradley y el vestíbulo de las Puertas Oeste de Bradley

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024

del Aeropuerto Internacional de Los Angeles (“LAX”); y las Terminales 1 y 8 del Aeropuerto Internacional de John F. Kennedy de Nueva York (JFK T1 y 8). ASUR Airports, LLC (ASUR Airports) tiene participación accionaria del 100% en su subsidiaria ASUR Airports JFK T1, LLC y ASUR Airports JFK T8, LLC, quién a su vez tiene participación accionaria del 81.38% en su subsidiaria JFK T8 Innovation Partners, LLC, siendo el accionista del 18.62% Phoenix Infrastructure Group Investments JFK T8, LLC.

De conformidad con la Norma Internacional de Información Financiera 3 “Combinación de Negocios” (NIIF 3) la adquisición se considera una combinación de negocios, y por lo tanto, la misma ha sido registrada utilizando el método de compra establecido en la NIIF 3. La adquisición fue registrada distribuyendo el valor razonable entre el total de los activos adquiridos y pasivos asumidos, con base en los valores razonables determinados a la fecha de la adquisición. El exceso del costo de adquisición sobre el neto de los valores razonables de los activos adquiridos y pasivos asumidos ha sido registrado como crédito mercantil.

Las operaciones resultaron en un reconocimiento provisional de un crédito mercantil de \$672,538 a la fecha de la combinación de negocios. El crédito mercantil asociado con esta combinación de negocios no es deducible para efectos de los impuestos a las utilidades. Dicho crédito mercantil está compuesto por el valor razonable de las propiedades de inversión y por beneficios económicos futuros asociados con la administración de espacios comerciales, los cuales no cumplen los criterios de identificabilidad para reconocerse por separado y, por tanto, permanecen incluidos en el crédito mercantil.

El valor razonable de las cuentas y documentos por cobrar considerados en la combinación, es similar a su valor contractual y no se espera que los montos representen problemas de recuperabilidad.

El pasivo por arrendamiento se determinó con base en los requerimientos de IFRS 16 y considerando los pagos fijos y variables que se harán a la autoridad aeroportuaria de LAX y JFK y determinando valor descontado de los pagos restantes, como si el arrendamiento fuera nuevo. El activo por derecho de uso se valora por el mismo importe, ajustado por cualquier condición de arrendamiento favorable o desfavorable en comparación con las condiciones de mercado. De la misma forma, este valor se reflejó como activos por derecho de uso, y que siguiendo las guías en el IAS 40 serán consideradas una propiedad de inversión cuya medición posterior se realizará conforme a lo establecido en dicha norma.

Para la determinación del valor razonable de la participación no controladora, se utilizaron valores de mercado comparables (con base en una muestra de compañías públicas comparables). Los supuestos más relevantes considerados, fueron los múltiplos de ingresos y de resultado antes de intereses, impuestos, amortizaciones, depreciaciones y ajustes aplicados a la prima neta de control.

La siguiente tabla resume la contraprestación relacionada con ASUR Airports a la fecha de la combinación:

	11 de diciembre de 2025
Total consideración	\$ 5,627,122

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A continuación se presenta la distribución provisional del precio de compra sobre los activos netos adquiridos de ASUR Airports, LLC (antes URW Airports) por la combinación de negocios a la fecha de adquisición:

	Valor razonable
Activo	
CIRCULANTE:	
Efectivo y equivalente de efectivo	\$ 514,971
Otros activos circulantes	314,647
Activo circulante	829,618
NO CIRCULANTE:	
Propiedades de inversión	12,789,029
Otros activos - Neto	460
Activo no circulante	12,789,489
Suma Activo	\$ 13,619,107
Pasivo	
CIRCULANTE:	
Pasivos por arrendamiento	\$ 1,381,804
Otros pasivos circulantes	379,311
Pasivo circulantes	1,761,115
NO CIRCULANTE:	
Pasivos por arrendamiento	6,735,383
Otros pasivos no circulantes	102,715
Pasivos no circulantes	6,838,098
Suma Pasivo	\$ 8,599,213
Activos netos adquiridos en la combinación de negocio	\$ 5,019,894
Participación no controladora	65,310
Crédito mercantil a la fecha de adquisición (Nota 9.1)	\$ 672,538

Las principales características de los ajustes de valor razonable se describen a continuación:

Rubro	Concepto	Metodología
Activo tangible:		
Propiedades de Inversión	Derechos de desarrollo y administración de locales comerciales	Enfoque de ingresos (método de flujos de efectivo descontados)
Derecho de uso de activos en arrendamiento	Derechos por los contratos de arrendamiento	Enfoque de ingresos (método de flujos de efectivo descontados)

**Grupo Aeroportuario del Sureste,
S. A. B. de C. V. y subsidiarias**
 Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
 31 de diciembre de 2025 y 2024

Rubro	Concepto	Metodología
<u>Pasivo:</u> Obligaciones por arrendamientos	Pasivos por arrendamiento a corto y largo plazo	Pagos fijos y variables en sustancia fijos descontados utilizando una tasa incremental

Las proyecciones que sirvieron de base para aplicar las metodologías antes descritas, se basaron en los planes de negocios aprobados por la Administración de ASUR Airports, LLC al momento de la adquisición, las cuales posteriormente sirvieron de base para el análisis de deterioro realizado por la Administración a la fecha de los estados financieros consolidados.

El crédito mercantil reconocido por la Compañía, representa activos no separables por el potencial de crecimiento y oportunidades de desarrollo de ASUR Airports, LLC. No ha surgido pasivo contingente alguno de esta adquisición que deba de ser registrado; tampoco existen acuerdos de contraprestación contingente.

Los costos de adquisición ascendieron a \$91,000 aproximadamente y fueron registraros en el estado de resultados dentro de gastos de administración.

Periodo de medición

Al 31 de diciembre de 2025 y al no disponerse de información suficiente en la fecha de adquisición para medir la asignación provisional del precio de compra, la Compañía determinó y reconoció importes provisionales hasta que se disponga de la información necesaria. En consecuencia, los importes reconocidos para estas partidas son provisionales y podrían cambiar dentro del período de medición (que no excede un año desde la fecha de adquisición) a medida que se obtenga información adicional sobre hechos y circunstancias existentes a la fecha de adquisición.

El registro contable de la adquisición de negocios permanece provisional, debido a que la Compañía se encuentra en proceso de obtener la información suficiente para poder determinar las bases fiscales correspondientes, primordialmente, con los impuestos diferidos asociados con las propiedades de inversión. En consecuencia, el monto del impuesto diferido será evaluado una vez que la información relevante esté disponible dentro del periodo de medición permitido por IFRS 3. Dicho ajuste será reconocido retrospectivamente contra el crédito mercantil si refleja la información obtenida sobre los hechos y circunstancias existentes en la fecha de adquisición.

Conforme al contrato de compraventa entre URW Airports (vendedor) y ASUR US Commercial (comprador), el comprador podrá solicitar al vendedor un ajuste al capital de trabajo, el cual tendría un impacto en el precio de la transacción, conforme al resultado el comprador tendría que pagar o recibir el monto determinado por este ajuste, basado en evidencia 90 días posteriores a la fecha del cierre de la transacción. Cualquier ajuste del período de medición se reconocerá de forma retrospectiva como si se hubiera reconocido en la fecha de adquisición, y dará lugar a los ajustes correspondientes en el goodwill.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Información financiera proforma ASUR Airports, LLC (antes URW Airports):

Si ASUR Airports, LLC hubiera estado consolidada desde el 1 de enero de 2025, el estado del resultado integral consolidado habría incluido unos ingresos de actividades ordinarias de \$2,063,865 y una utilidad neta de \$711,233.

1.2. Sostenibilidad y Clima

En 2022 el Grupo creó el Comité de Sostenibilidad presidido por un Consejero independiente que apoya al Comité de Auditoría en decisiones ASG (Ambiente, Social y Gobernanza o ESG por sus siglas en inglés). Sus funciones incluyen: supervisar estrategia de sostenibilidad, revisar y recomendar metas, monitorear iniciativas de mitigación / adaptación, y revisar el reporte de sostenibilidad previo a publicación.

La Compañía llevo a cabo la identificación de los riesgos prioritarios asociados principalmente la interacción de las operaciones aeroportuarias con el entorno ambiental y regulatorio, se incluyen riesgos vinculados a presiones ecosistémicas que podrían derivar en disrupciones operativas, así como riesgos de incumplimiento de la normativa ambiental aplicable que podrían resultar en sanciones, restricciones operativas o afectaciones a las concesiones.

Adicionalmente, se identifican temas relevantes desde una perspectiva regulatoria y operativa que, si bien no se consideran financieramente materiales en el horizonte evaluado, son monitoreados de manera continua como parte del sistema de gestión de riesgos de la Compañía.

Riesgos.- La Compañía identificó al calor extremo como el principal riesgo físico para la Compañía, debido a su impacto en el consumo energético asociado a sistemas de climatización. Asimismo, los huracanes representan un riesgo relevante para aeropuertos específicos, particularmente Cancún y San Juan en Puerto Rico. En cuanto a riesgos de transición, se identifican como prioritarios el incremento en los costos operativos de las aerolíneas, con potencial impacto en la demanda de pasajeros, así como costos eléctricos más altos y la obligación de integrar energía renovable.

La Compañía evaluó las medidas y acciones implementadas en materia de sostenibilidad y cambio climático y determinó que sus efectos financieros ya se encuentran incorporados en las estimaciones y juicios contables reflejados en los estados financieros, sin identificarse impactos materiales adicionales.

Nota 2 - Información de segmentos:

La Compañía es una entidad mexicana que fue constituida en abril de 1998, como una entidad de la administración pública federal para administrar, operar, mantener y desarrollar nueve aeropuertos en la región Sureste de México. Los nueve aeropuertos se ubican en las siguientes ciudades: Cancún, Cozumel, Mérida, Huatulco, Oaxaca, Veracruz, Villahermosa, Tapachula y Minatitlán.

Adicionalmente el Aeropuerto de Cancún tiene una participación mayoritaria del 100% en las siguientes subsidiarias de la Compañía: Caribbean Logistics, S. A. de C. V. y Cargo RF, S. A. de C. V., empresas prestadoras de servicios de almacenamiento, servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancía de comercio exterior y lo relacionado con el recinto fiscalizado en aeropuertos concesionados a terceros, Cancún Airport Services, S. A. de C. V. de la cual su principal actividad es establecer y operar tiendas, establecimientos y sucursales para la venta de toda clase de productos, ASUR Dominicana, LLC, empresa comercial constituida con el propósito de desarrollar y construir un aeropuerto internacional en Bávaro,

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Republica Dominicana. ASUR Dominicana, LLC a su vez mantiene una participación en asociada del 25% en la empresa Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB, S.A.S.

Como se menciona en la Nota 1.1, la Compañía adquirió en diciembre 2025, la subsidiaria ASUR Airports (antes URW Airports), con una participación accionaria del 100% y del 81.38% de su subsidiaria JFK T8 Innovation Partners, LLC. La Compañía controla mediante su participación accionaria del 60% a Aerostar y 100% a Airplan.

Ver información por segmentos en la siguiente página.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2025 y 2024

Año que terminó el	Ajustes de									
31 de diciembre de 2025	Cancún	Aerostar ^(*)	Airplan ^(**)	ASUR Airports ^(***)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:										
Ingreso aeronáuticos	\$ 10,544,808	\$ 2,371,524	\$ 2,743,088	\$ -	\$ 1,230,316	\$ 468,345		\$ 2,029,779		\$ 19,387,860
Ingresos no aeronáuticos	6,344,934	2,283,952	1,061,486	133,143	291,639	83,079	\$ 1,148,746	301,030	\$ (1,148,746)	10,499,263
Ingresos por servicios de construcciones	4,847,755	769,893	19,284	-	192,466	147,291		1,373,619		7,350,308
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	(4,814,951)	(2,260,547)	(1,574,580)	(137,691)	(552,881)	(210,262)	(49,466)	(834,743)	1,148,746	(9,286,375)
Costo de servicios de Construcción	(4,847,755)	(769,893)	(19,284)	-	(192,466)	(147,291)		(1,373,619)		(7,350,308)
Utilidad de operación	10,973,948	1,620,787	997,245	(4,548)	813,138	286,261	1,086,446	1,220,608		16,993,885
Activos no circulantes	26,865,015	17,596,710	1,708,367	13,377,481	3,707,893	1,446,857	39,142,439	7,979,199	(40,455,887)	71,368,074
Activos totales	36,044,519	20,417,313	3,787,621	14,277,714	4,191,985	1,723,935	39,610,905	9,647,756	(40,455,887)	89,245,861
Pasivos totales	21,330,210	10,703,705	1,554,262	8,569,728	76,563	110,226	167,307	327,494		42,839,495
Mejoras a bienes concesionados										
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	4,979,595	856,102	23,901	2,385	191,773	181,147		1,572,949		7,807,852
Amortización y depreciación	(767,618)	(774,142)	(1,232,755)	-	(155,936)	(54,901)	(6)	(275,458)		(3,260,815)
Momento de reconocimiento de ingresos										
En un punto el tiempo:										
Ingresos aeronáuticos	9,318,916	1,492,797	2,721,817		1,129,569	428,563		1,870,059		16,961,721
Ingresos no aeronáuticos	1,155,654	492,680								1,648,334
Total	\$ 10,474,570	\$ 1,985,477	\$ 2,721,817	\$ -	\$ 1,129,569	\$ 428,563	\$ -	\$ 1,870,059	\$ -	\$ 18,610,055
A través del tiempo:										
Ingresos aeronáuticos	1,225,891	878,727	21,271		100,747	39,782	-	159,721		2,426,139
Ingresos no aeronáuticos	5,189,280	1,791,272	1,061,486	133,143	291,639	83,079	1,148,747	301,030	(1,148,747)	8,850,929
Ingresos por servicios de construcción	4,847,755	769,893	19,284		192,466	147,291	-	1,373,619		7,350,308
Total	\$ 11,262,926	\$ 3,439,892	\$ 1,102,041	\$ 133,143	\$ 584,852	\$ 270,152	\$ 1,148,747	\$ 1,834,370	\$ (1,148,747)	\$ 18,627,376

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

(***) Subsidiaria localizada en Estados Unidos de América

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2025 y 2024

Año que terminó el 31 de diciembre de 2024	Cancún	Aerostar ^(*)	Airplan ^(**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 10,414,204	\$ 2,208,073	\$ 2,465,434	\$ 1,122,018	\$ 462,282		\$ 1,917,150		\$ 18,589,161
Ingresos no aeronáuticos	6,424,750	1,981,707	857,301	268,600	85,396	\$ 1,157,048	277,573	\$ (1,157,048)	9,895,327
Ingresos por servicios de construcciones	1,488,898	626,195	25,387	177,339	88,466		442,014		2,848,299
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	(4,958,839)	(1,932,670)	(1,363,220)	(517,221)	(202,602)	269,525	(774,081)	1,157,048	(8,322,060)
Costo de servicios de Construcción	(1,488,898)	(626,195)	(25,387)	(177,339)	(88,466)	-	(442,014)	-	(2,848,299)
Utilidad de operación	11,157,227	1,528,467	1,540,947	728,867	293,650	1,106,922	1,163,726		17,519,806
Activos no circulantes	24,122,818	20,215,783	3,228,074	3,660,686	1,321,282	53,428,740	6,696,067	(54,692,709)	57,980,741
Activos totales	38,646,834	23,562,476	6,792,163	4,328,447	1,657,410	54,291,248	9,050,883	(54,692,709)	83,636,752
Pasivos totales	6,999,215	12,434,805	2,165,623	27,997	95,270	123,514	177,702		22,024,126
Mejoras a bienes concesionados									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	2,644,300	707,709	25,751	213,364	100,603		702,735		4,394,462
Amortización y depreciación	(722,888)	(728,643)	(418,568)	(144,530)	(51,426)	(13)	(256,916)		(2,322,984)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	9,145,275	1,445,579	2,399,113	1,029,896	423,299		1,758,279		16,201,441
Ingresos no aeronáuticos	1,123,689	429,694							1,553,383
Total	\$ 10,268,964	\$ 1,875,273	\$ 2,399,113	\$ 1,029,896	\$ 423,299	\$ -	\$ 1,758,279	\$ -	\$ 17,754,824
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	1,268,929	762,494	66,321	92,122	38,983		158,871		2,387,720
Ingresos no aeronáuticos	5,301,061	1,552,013	857,301	268,600	85,396	1,157,048	277,573	(1,157,048)	8,341,944
Ingresos por servicios de construcción	1,488,898	626,195	25,387	177,339	88,466		442,014		2,848,299
Total	\$ 8,058,888	\$ 2,940,702	\$ 949,009	\$ 538,061	\$ 212,845	\$ 1,157,048	\$ 878,458	\$ (1,157,048)	\$ 13,577,963

(*) Subsidiaria localizada en Puerto Rico

(**) Subsidiaria localizada en Colombia

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 3 - Ingresos procedentes de contratos de clientes:

3.1 Reconocimiento de ingresos

En los aeropuertos operados por la Compañía se obtienen ingresos de clientes externos, provenientes de la prestación de servicios aeronáuticos a aerolíneas y la prestación de servicios complementarios. Adicionalmente, la Compañía reconoce ingresos de servicios de construcción, los cuales provienen de acuerdos de concesión con entidades gubernamentales.

A continuación, se describen los principales tipos de contratos de prestación de servicios por los que la Compañía obtiene ingresos.

3.1.1 Servicios aeronáuticos

La Compañía opera aeropuertos en tres países (México, Puerto Rico y Colombia), proporcionando múltiples servicios aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- a. Cuotas a pasajeros (Tarifa de Uso de Aeropuerto "TUA"), la cual se calcula con base en el total de pasajeros de salida (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía.
- b. Cuotas de aterrizaje, que contempla la prestación de servicios de aterrizaje, uso de pistas, calles de rodaje y uso de bandas.
- c. Plataforma, basado en el tiempo que permanece una aeronave en las terminales a partir de la hora de su aterrizaje.
- d. Cuota por seguridad, se calculará con base en el total de pasajeros de llegada y de salida.
- e. Cuota de inspección de equipaje documentado, se calcula sobre el total de pasajeros de salida.
- f. Cuota por uso de abordadores mecánicos, que consiste en la prestación del servicio de un abordador que conecta una aeronave con la terminal aérea a partir de la hora de su aterrizaje.
- g. Cuota por uso de mostradores para documentación de pasajeros, la aplicación de la tarifa será por posesión de documentación y por periodos de una hora. Después de la primera hora de servicio la tarifa se cobra proporcionalmente por periodos de 30 minutos.

Los ingresos se miden en función de la contraprestación especificada en el sistema de regulación tarifaria a los aeropuertos de cada país para cada obligación de desempeño identificada. En México están regulados por la SICT, en Puerto Rico están sujetos a la regulación de la Administración Federal de Aviación ("*Federal Aviation Administration*" o FAA) y en Colombia están regulados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).

En su carácter de operador del Aeropuerto LMM, Aerostar celebró un Contrato de Uso con las principales aerolíneas que prestan servicios al Aeropuerto LMM, a las que se les denomina "Aerolíneas Firmantes", con vigencia de 15 años, contados a partir del 27 de febrero de 2013, mismo que puede ser terminado anticipadamente por acuerdo de las partes. Si al concluir la vigencia, no han sido aprobados nuevos contratos de uso, cada uno de los Contratos de Uso vigentes en el momento de la terminación, continuarán siendo vinculantes hasta que sean firmados nuevos contratos de uso.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Los Contratos de Uso otorgan a Aerostar el derecho a recibir las siguientes contribuciones anuales de las aerolíneas que prestan servicios en el Aeropuerto LMM:

- Por el primer año parcial de vigencia (i.e., el año que concluyó el 31 de diciembre de 2013), la cantidad de USD\$62,000 (aproximadamente \$1,268,966), multiplicada por el número de días de vigencia transcurridos durante dicho año, entre el número de días del año,
- Por los cinco años siguientes de vigencia, la cantidad USD\$62,000 por año, y
- Por los años restantes de vigencia, el total de contribuciones anuales por año anterior, ajustadas por la inflación con base en el Índice de Precios al Consumidor no subyacente de los Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la contribución de las aerolíneas fue de USD\$76,799 (\$1,382,474) y USD\$73,294 (\$1,315,526), respectivamente.

Las cuotas a pasajeros, aterrizaje y de seguridad se reconocen en un punto en el tiempo, una vez que se entrega el manifiesto de salida a la aeronave. Los ingresos asociados con plataforma, inspección de equipaje documentado, uso de abordadores mecánicos y uso de mostradores para documentación de pasajeros se reconocen a través del tiempo, considerando, en la medida en que se prestan dichos servicios.

Descuentos

La Compañía puede aplicar descuentos a sus tarifas, siempre que dichos descuentos se apliquen de manera no discriminatoria, de conformidad con las leyes de cada uno de los países en los que opera. Se otorgan descuentos, de conformidad con la política de descuentos establecida de conformidad con las condiciones negociadas con la Cámara Nacional de Autotransportes (CANAERO), efectuando la entrega de los ingresos regulados a los 30 días.

Los ingresos se reconocen netos de los descuentos estimados que se otorgan conforme a las tarifas promulgadas.

El descuento relacionado por pronto pago de ingresos regulados (principalmente TUA) se establece en cada uno de los contratos con las aerolíneas, y se disminuye del ingreso de referencia. Durante los ejercicios de 2025 y 2024 el descuento ascendió a \$166,079 y \$315,012, respectivamente.

Términos de pago

De conformidad con los contratos celebrados con clientes por servicios aeroportuarios, el plazo de crédito es de 30 días, y por servicios complementarios, los días primero de cada mes.

Modificaciones a las Bases de regulación tarifaria

El 4 de octubre de 2023, ASUR recibió una notificación de la AFAC, órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), informando su decisión sobre modificar con efecto inmediato los términos de la regulación de base tarifaria establecidos en el Anexo 7 de los contratos de concesión celebrados con la SICT el 29 de junio de 1998 y su última enmienda el 19 de marzo de 1999. La Sección 10.8 de los contratos de concesión establece que cualquiera de los términos de la concesión podrá ser modificado de mutuo acuerdo entre la SICT y ASUR de conformidad con la ley aplicable. Luego de negociaciones entre la Compañía y la SICT, la SICT decidió modificar unilateralmente

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

los términos del Reglamento Tarifario Enmendado. El 18 de octubre de 2023, el Congreso Mexicano aprobó la iniciativa para aumentar el Derecho de Uso Aeroportuario de cada uno de los aeropuertos de la concesión de ASUR del 5% al 9%. El aumento entró en vigor a partir del 1 de enero de 2024.

El 11 de diciembre de 2023 la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), con base en la revisión periódica de la tarifa máxima conjunta sobre las nuevas bases, determinó la tarifa máxima conjunta de los Aeropuertos Mexicanos para el periodo del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2028, las tarifas aplicables al 2025 se muestran a continuación:

Tarifas Máximas 2026 - 2028
En pesos al 31 de diciembre de 2025.

Aeropuerto	2026 ⁽¹⁾	2027 ⁽¹⁾	2028 ⁽¹⁾
Cancún	360.58	357.69	354.82
Cozumel	462.48	458.78	455.11
Huatulco	495.40	491.43	487.50
Mérida	307.23	304.77	302.33
Minatitlán	544.90	540.53	536.21
Oaxaca	363.52	360.61	357.72
Tapachula	300.05	297.65	295.27
Veracruz	288.84	286.53	284.23
Villahermosa	324.64	322.05	319.47

⁽¹⁾ Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2025 con base en el Índice de Precios al Productor.

3.1.2 Servicios no aeronáuticos

La Compañía genera ingresos procedentes de servicios no aeronáuticos, por los cuales se identifican principalmente las siguientes obligaciones de desempeño:

- Ventas al detalle, se reconoce cuando se vende un producto al cliente y el pago del precio de la transacción se realiza de inmediato al momento de la compra de un producto.
- Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente, basado en el número de eventos de acceso que tiene las compañías de transportación operadas por terceros a la terminal para recoger pasajeros.
- Estacionamiento de automóviles, cuotas basadas en el tiempo que permanecen los vehículos que ingresan al estacionamiento de público en general.

Los ingresos procedentes de cuotas de acceso sobre transportación terrestre y ventas de detalle se reconocen en un punto en el tiempo, en la medida en que la obligación de desempeño se satisface y se transfieren los bienes y servicios prometidos, mientras que los ingresos procedentes de estacionamientos se reconocen a través del tiempo.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Contratos por ingresos comerciales

La Norma Internacional de Información Financiera 15 “Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes” (NIIF 15), debe aplicarse a todos los contratos con los clientes; sin embargo, existen excepciones como son los contratos por arrendamientos comerciales, los cuales se encuentran dentro del alcance de la NIIF 16 “Arrendamientos”.

Los ingresos de arrendamiento ligadas a la concesión aeroportuaria (actividades no reguladas) se consideran servicios complementarios a la prestación de servicios regulados por lo que no existe infraestructura separada distinta al intangible reconocido según Nota 10; tampoco un derecho de uso a ser contabilizado de manera separada de conformidad con la NIIF 16.

Actualmente, el arrendamiento de espacio en los aeropuertos a aerolíneas y otros arrendatarios comerciales representa la fuente más significativa de los ingresos por servicios no aeronáuticos. Los ingresos por arrendamiento se devengan mensualmente y se determinan aplicando un porcentaje establecido en el contrato de arrendamiento sobre los ingresos por ventas reales de los arrendatarios (participación), o un mínimo acordado.

La subsidiaria ASUR Airports, LLC tiene los derechos para desarrollar y operar tiendas de alimentos y bebidas, venta minorista y locales dentro de terminales aeroportuarias de Los Angeles, Chicago, y Nueva York, que a su vez se arriendan a operadores de concesión individuales. Los contratos establecidos no constituyen concesiones bajo IFRIC 12 (“Acuerdos de Concesión”) sino acuerdos que permiten que un tercero sin concesión directa opere los inmuebles arrendados.

Al inicio de los contratos, la Compañía determina si el acuerdo constituye o contiene un arrendamiento. Un arrendamiento otorga el derecho a controlar el uso de un activo identificado durante un período a cambio de una contraprestación. Los componentes de arrendamiento y los componentes no relacionados con el arrendamiento se separan según un precio de venta independiente relativo para los arrendamientos de la Compañía como arrendador. Para los arrendamientos de la Compañía como arrendatario, la Compañía aplica la solución práctica disponible según la clase de activo: no asignar la contraprestación del contrato entre los componentes de arrendamiento y los no relacionados con el arrendamiento.

Las operaciones de arrendatarios comerciales incluyen alquileres de automóviles, ventas de alimentos y bebidas, ventas minoristas y de quioscos, publicidad gráfica, transporte terrestre, operaciones fijas y otros servicios prestados. Los ingresos comerciales se reconocen parcialmente en función de los ingresos de los arrendatarios y se basan parcialmente en rentas mínimas.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los ingresos por renta variable fueron de \$7,222,188 y \$7,088,231, respectivamente, y por la parte de renta fija fue de \$1,078,507 y \$ 1,069,265, respectivamente.

3.1.3 Servicios de construcción

La Compañía como operador de concesiones aeroportuarias está obligado a realizar mejoras a los bienes concesionados. Las obras que se ejecutan dentro del aeropuerto son de conformidad con los planes de desarrollo autorizados por los reguladores. Los ingresos por servicios de construcción son reconocidos conforme a los avances de obra, presentados por los contratistas, y aprobados por el regulador cuando menos de forma anual. Las mejoras desarrolladas se esperan complementen la infraestructura aeroportuaria operada por el Grupo. La NIIF 15 establece que, durante el periodo de construcción de la infraestructura relacionada con las concesiones recibidas, estas deberán presentarse como un “activo de contrato” dentro del estado de situación financiera. Véase Nota 9.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Los servicios de construcción realizados por el Grupo no le dan derecho a una contraprestación en efectivo directamente, sino que recibe un derecho intangible a cargar a los usuarios por los servicios aeroportuarios en las terminales, durante el periodo de concesión. El ingreso por los servicios de construcción es medido al valor razonable de los servicios prestados, que incrementan el valor del activo intangible, adicionado de los costos de financiamiento capitalizables.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los ingresos por servicios de construcción en México fueron de \$6,561,131 y \$2,196,717, en Aerostar fueron de \$769,893 y \$626,195 y en Airplan \$19,284 y \$25,387, respectivamente.

3.1.4 Ley de Aeropuertos y su Reglamento

México

Bajo la Ley de Aeropuertos y su Reglamento en México, los ingresos de la Compañía se clasifican en Servicios regulados y Servicios no regulados. Los Servicios regulados son los servicios aeronáuticos consistentes principalmente en el uso de pistas, calles de rodaje y plataformas para aterrizajes y salidas, estacionamiento de aeronaves, el uso de abordadores mecánicos, servicios de seguridad, ingresos por cuotas de acceso cobradas a terceros que prestan servicios complementarios, hangares, así como el uso en general de las terminales y otra infraestructura por las aeronaves, pasajeros y carga, incluyendo la renta de espacio esencial para la operación de aerolíneas y proveedores de servicios complementarios. Los Servicios no regulados consisten principalmente en servicios complementarios como servicios de rampa y manejo de equipaje y carga, alimentación, mantenimiento y reparación, estacionamientos de automóviles y actividades relacionadas que dan soporte a las líneas aéreas.

La regulación tarifaria a la que está sujeta la Compañía prevé que las siguientes fuentes de ingreso están reguladas:

- Ingresos por servicios aeroportuarios (según se definen en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento), distintos al estacionamiento de automóviles, y
- Tarifas de acceso cobradas a terceros que presten servicios complementarios, distintas de aquellas relacionadas con el establecimiento de oficinas administrativas que la SCT determine como no esenciales.

Los servicios no regulados consisten en servicios comerciales que son considerados como no esenciales para la operación de un aeropuerto, tal como la renta de espacios a comercios, restaurantes y bancos. Las cuotas de acceso y los ingresos por otros servicios se reconocen cuando se prestan los servicios.

A continuación, se muestran los ingresos de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y de 2024, utilizando la clasificación establecida en la Ley de Aeropuertos y su Reglamento, en función a las obligaciones de desempeño establecidas de conformidad con la NIIF 15.

Puerto Rico

De conformidad con el Acuerdo entre la Autoridad de Puerto Rico y Aerostar, los ingresos de Aerostar se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Colombia

Bajo la resolución 4530 regulación de la Aeronáutica Civil en Colombia, los ingresos de Airplan se clasifican en servicios regulados y servicios no regulados. Véanse Notas 3.1.1 y 3.1.2.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Servicios regulados:		
Servicios aeroportuarios por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Cuotas a pasajeros	\$ 15,364,490	\$ 14,414,309
Cuotas de aterrizaje	1,418,081	1,533,321
Plataforma	931,901	960,182
Servicios de seguridad	181,275	178,016
Inspección equipaje documentado	582,686	575,776
Uso de abordadores	761,802	790,739
Mostradores temporales	34,093	34,272
Otros servicios aeroportuarios	520,456	563,432
Total servicios regulados ^(*)	<u>\$ 19,794,784</u>	<u>\$ 19,050,047</u>
Servicios no regulados:		
Servicios no regulados por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Ventas al detalle	\$ 1,648,334	\$ 1,553,383
Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente	104,120	102,190
Estacionamiento de automóviles	568,639	508,298
Otros servicios	303,494	291,129
	<u>2,624,587</u>	<u>2,455,000</u>
Ingresos comerciales	<u>7,467,752</u>	<u>6,979,441</u>
Total servicios no regulados ^(**)	<u>10,092,339</u>	<u>9,434,441</u>
Servicios de construcción	<u>7,350,308</u>	<u>2,848,299</u>
Total	<u>\$ 37,237,431</u>	<u>\$ 31,332,787</u>

^(*) Se incluyen ingresos regulados de México por \$14,680,173 y \$14,376,540 por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente, de Aerostar por \$2,371,524 y \$2,208,073, por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente, y de Airplan por \$2,743,088 y \$2,465,434, por los ejercicios 2025 y 2024, respectivamente.

^(**) Este renglón dentro del estado de resultados consolidado (servicios no aeronáuticos) incluye los conceptos de servicios complementarios y aeroportuarios que en la suma asciende a \$406,925 y \$460,886, por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La siguiente tabla muestra los ingresos por arrendamiento de locales por tipo de actividades comerciales para los años indicados:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Ingresos comerciales:		
Tiendas Duty Free	\$ 2,817,169	\$ 2,807,365
Alimentos y bebidas	1,607,354	1,457,698
Publicidad	208,545	236,629
Renta de autos	1,536,502	1,404,473
Bancos y casas de cambio	93,933	98,475
Teleservicios	26,129	16,073
Transporte terrestre	187,024	166,549
Otros servicios	991,096	792,179
Total de ingresos por servicios comerciales	\$ 7,467,752	\$ 6,979,441

A continuación, se muestra el tráfico de pasajeros, en miles, domésticos e internacionales por los años 2025 y 2024.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Tráfico de pasajeros domésticos:		
México	19,696	19,809
Aerostar	11,908	11,697
Airplan	13,243	13,005
Total pasajeros domésticos	44,847	44,511
Tráfico de pasajeros internacionales:		
México	20,900	21,611
Aerostar	1,736	1,550
Airplan	4,078	3,647
Total pasajeros internacionales	26,714	26,808
Total pasajeros	71,561	71,319

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A continuación, se muestran el incremento en los ingresos entre el año 2025 y 2024, respectivamente, por país, sin considerar el ingreso por construcción el cuál no depende directamente del tráfico de pasajeros:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		Cambio % respecto 2024
	2025	2024	
Ingresos aeronáuticos			
México	\$ 14,273,248	\$ 13,915,654	2.6
Aerostar	2,371,524	2,208,073	7.4
Airplan	2,743,088	2,465,434	11.3
Total ingresos aeronáuticos	\$ 19,387,860	\$ 18,589,161	4.3
Ingresos no aeronáuticos			
México	\$ 7,153,825	\$ 7,056,319	1.4
Aerostar	2,283,952	1,981,707	15.3
Airplan	1,061,486	857,301	23.8
Total ingresos no aeronáuticos	\$ 10,499,263	\$ 9,895,327	6.1
Total ingresos sin ingreso por construcción	\$ 29,887,123	\$ 28,484,488	4.9

Los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos correspondientes a ASUR Commercial LLC, fueron presentados dentro de los ingresos de México.

A continuación, se muestran las estimaciones de los ingresos futuros en los siguientes años provenientes de arrendamientos operativos no cancelables considerando los contratos comerciales de renta mínima.

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
2025	\$ -	\$ 5,014,633
2026	5,458,450	4,366,396
2027	4,459,063	3,343,207
2028	3,403,997	2,361,104
2029	1,415,386	599,477
2030	1,006,852	335,523
2031 a 2034	2,149,383	203,195
Total	\$ 17,893,131	\$ 16,223,535

Incluye los ingresos de la subsidiaria ASUR Airports adquirida el 11 de diciembre de 2025 por las rentas mínimas de contratos no cancelables por un monto de \$6,509,541 por el periodo de 2026 al 2034. Véase Nota 1.1 y Nota 19.8.1.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 4 - Costos y gastos por naturaleza:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Beneficios a corto plazo	\$ 2,039,994	\$ 1,812,680
Energía eléctrica	590,483	549,420
Mantenimiento y conservación	951,629	829,458
Honorarios profesionales	532,133	328,089
Seguros y fianzas	316,370	310,732
Servicio de vigilancia	635,185	553,403
Servicio de limpieza	443,791	381,224
Asistencia técnica (Nota 16.4)	400,912	400,838
Derecho de uso de activos concesionados (DUAC) ⁽¹⁾	2,704,657	2,557,670
Amortización y depreciación de activo intangible y mobiliario y equipo	3,260,815	2,322,984
Consumo de artículos comerciales	550,130	542,872
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	7,350,308	2,848,299
Participación de los trabajadores en las utilidades causado	131,242	122,604
Beneficios por terminación	10,948	5,882
Deterioro de cuentas por cobrar (Nota 6.2)	30,818	3,435
Otros	294,131	243,391
Total de costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, costo de servicios de construcción y gastos de administración	<u>\$ 20,243,546</u>	<u>\$ 13,812,981</u>

- ⁽¹⁾ Por los ejercicios de 2025 y 2024 \$1,755,832 y \$1,728,174, respectivamente, corresponden a la contraprestación por las concesiones en México, dicha contraprestación es equivalente al 9% (a partir del 1 de enero de 2024) de los ingresos brutos de cada una de las concesiones, por su parte \$722,742 y \$629,900, respectivamente, corresponden a la contraprestación de la concesión Airplan al 19% de los ingresos brutos, y por \$226,083 y \$199,596, respectivamente, corresponden por la contraprestación de la concesión de Aerostar al 5% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Nota 5 - Efectivo y equivalentes de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el efectivo y equivalentes de efectivo a corto plazo se muestran a continuación:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Efectivo en bancos y caja	\$ 4,258,090	\$ 11,495,389
Inversiones a corto plazo	<u>6,858,245</u>	<u>8,588,068</u>
Total efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 11,116,335</u>	<u>\$ 20,083,457</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024

5.1 Efectivo restringido

Aerostar

De acuerdo con los contratos de colocación de bonos a largo plazo de Aerostar se requiere mantener reservas de deuda y gastos de operación, mediante dos opciones descritas en el mismo contrato, las cuales son: 1) efectivo, mediante cuenta bancaria específica o 2) carta de crédito calificada. Derivado de la liquidez disponible de Aerostar, la Administración decidió hacer frente a estas reservas mediante el efectivo que se disponía, para lo cual mediante una cuenta bancaria específica mantiene la cantidad que está restringida para las reservas. La Compañía no tiene acceso de forma inmediata a estos recursos debido a que está obligada a mantener las reservas en todo momento y el uso de estas reservas está sujeto a autorizaciones de acuerdo con los contratos de colocación de bonos. Estos depósitos están sujetos a restricciones de contrato y por lo tanto no están disponibles para uso general. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el saldo del efectivo restringido asciende a \$1,293,363 y \$1,464,532, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el efectivo restringido se encuentra también integrado por los montos recaudados por Aerostar por el concepto de “*Passenger Facility Charge*” (PFC), los cuales están restringidos a ser utilizados para fondear proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria que previamente autorice la FAA por \$747,664 y \$579,093, respectivamente. Ver Notas 17.c y 19.6.

De conformidad con la NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo, los movimientos de efectivo restringido se presentan dentro de las actividades de operación, inversión o financiamiento, según la naturaleza de la restricción subyacente, y se consideran en la conciliación del efectivo y equivalentes de efectivo al inicio y al final del periodo.

Nota 6 - Activos financieros:

6.1 Cuentas por cobrar - Neto

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Clientes	\$ 2,888,148	\$ 3,163,614
Menos: Estimación por deterioro	(325,839)	(359,273)
Total cuentas por cobrar	<u>\$ 2,562,309</u>	<u>\$ 2,804,341</u>

La expectativa de cobro de la cuenta por cobrar a corto plazo es de un mes en relación con la fecha de reporte.

Las cuentas por cobrar están representadas principalmente por la TUA pagada por cada pasajero (distintos de los diplomáticos, infantes y pasajeros en tránsito) que viaja utilizando las terminales aéreas operadas por la Compañía. El saldo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 por este concepto ascendió a \$1,368,380 y \$1,563,833, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

6.2 Deterioro de cuentas por cobrar

Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la Compañía disminuyó en 2025 la estimación de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$33,434 con relación a 2024, e incrementó en 2024 en \$23,050, con relación a 2023.

Al 31 de diciembre de 2025 el saldo total de cuentas por cobrar a las cuales no se les ha aplicado el factor de deterioro que asciende a \$2,084,179 (\$2,304,659 al 31 de diciembre de 2024). Estas cuentas se refieren a clientes que no tienen una historia reciente de incumplimiento, los cuales cuentan con un historial positivo amplio con la compañía y no se identificó un incremento en el nivel de riesgo crediticio en nuestras evaluaciones prospectivas realizadas.

En México, se registraron incrementos a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año de 2025 y 2024 de \$66 y \$2,542, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 de acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros, debido a que han podido acceder a financiamiento y a apoyos económicos gubernamentales en el caso de las aerolíneas internacionales que les permitirá seguir cumpliendo con sus compromisos financieros. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

En Aerostar, se registraron disminuciones a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año 2025 por \$2,387, un decremento por efecto por conversión moneda extranjera por \$5,176 y aplicaciones por \$1,341 y en el año de 2024 se registraron incrementos en la estimación por deterioro de cuentas por cobrar por \$24,228, con un efecto por conversión moneda extranjera por \$5,457 y aplicaciones por \$16,936, representado principalmente por aerolíneas internacionales que de acuerdo con el análisis de la Compañía y a la incertidumbre actual es probable el cese de algunas operaciones internacionales recurrentes en el Aeropuerto LMM ocasionado por el descenso en el tráfico de pasajeros internacionales, viajando directamente al Aeropuerto LMM. La mezcla de pasajeros en este aeropuerto se compone principalmente de tráfico doméstico. En 2025 y 2024 el tráfico doméstico representó 87% y 88%, respectivamente. Hasta el ejercicio 2023 las aerolíneas nacionales en Estados Unidos se beneficiaron de las subvenciones otorgadas por el gobierno utilizando los fondos otorgados por las autoridades de Estados Unidos para cumplir sus responsabilidades operativas, incluidas las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2024, no obstante, durante 2025 no se presentaron incumplimientos significativos en los cobros de aerolíneas internacionales, por lo que no se identificaron impactos relevantes en la recuperabilidad de las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2025.

En Airplan, se registraron incrementos a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año 2025 por \$4,670, y con disminuciones por cancelaciones de cuentas por cobrar por \$29,970, primordialmente dado que el 1 de julio de 2025, se declaró mediante orden judicial la incobrabilidad de la cuenta por cobrar de Viva Air por \$13.6 miles, y de Ultra Air por \$7.8 miles y un incremento por efecto por conversión moneda extranjera por \$704, en 2024 se registraron incrementos a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar por \$6,967, el efecto se dio principalmente por la suspensión de operaciones de Viva Air y Ultra Air y un efecto por conversión moneda extranjera por \$792. La Compañía monitorea el comportamiento de las cuentas por cobrar y toma medidas al respecto, facultado, en su caso, de impedir el servicio a sus clientes, de encontrar situaciones fuera de lo establecido en su política de vencimientos mayores a 30 días, lo que mantiene el nivel de exposición de riesgo bajo.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Los movimientos de la estimación por deterioro de cuentas por cobrar se muestran a continuación:

Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 1 de enero de 2024	\$ 336,223
Incremento a la estimación de México	2,542
Incremento a la estimación de Aerostar	24,228
Aplicación a la estimación de Aerostar	(16,936)
Efecto conversión moneda extranjera Aerostar	5,457
Incremento a la estimación de Airplan	6,967
Efecto conversión moneda extranjera Airplan	792
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2024	359,273
Incremento a la estimación de México	66
Disminución a la estimación de Aerostar	(2,387)
Cancelación a la estimación de Aerostar	(1,341)
Efecto conversión moneda extranjera Aerostar	(5,176)
Incremento a la estimación de Airplan	4,670
Cancelación a la estimación de Airplan	(29,970)
Efecto conversión moneda extranjera Airplan	704
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2025	\$ 325,839

La constitución de la provisión por deterioro de cuentas por cobrar se ha registrado en la cuenta de resultados en el rubro de costo de servicios y los importes cargados a la provisión son dados de baja de la cuenta por cobrar cuando no hay expectativa de su recuperación.

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, las cuentas por cobrar se han agrupado en función de las características de riesgo de crédito compartidas y los días vencidos.

Las tasas de pérdida esperada se basan en los perfiles de pago de las ventas en un periodo de 12 meses antes del 31 de diciembre de 2025 o 1 de enero de 2025, respectivamente, y las pérdidas crediticias históricas correspondientes experimentadas dentro de este periodo. Las tasas de pérdidas históricas se ajustan para reflejar la información actual y prospectiva de factores macroeconómicos que afectan la capacidad de los clientes para liquidar las cuentas por cobrar. La Compañía ha identificado que la situación económica de los países puede afectar de manera adversa la industria del transporte, además de los costos para cumplir la regulación en materia de aviación y las presiones sindicales para las aerolíneas, como los factores más relevantes y, en consecuencia, ajusta las tasas de pérdidas históricas en función de los cambios esperados en estos factores. Sobre esta base, la provisión para pérdidas al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se determinó como se muestra en la siguiente página para las cuentas por cobrar.

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El Grupo limita su exposición al riesgo crediticio de cuentas por cobrar estableciendo un plazo máximo de pago de 30 días para clientes. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a 90 días es de \$125,261 (\$139,268 en 2024). El monto total de todas las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a más de 365 días, al 31 de diciembre de 2025 es de \$225.731 (\$216.978 en 2024).

La Compañía en agosto de 2023 contrató dos bonos en dólares estadounidenses con tasas del 6.5% y 6.84% y que devengan intereses semestrales. Los vencimientos son el 13 de marzo de 2027 y 23 de enero de 2030, respectivamente. Durante 2024 la Compañía vendió el bono con vencimiento en marzo de 2027 por lo que el saldo al 31 de diciembre 2024 asciende a \$1,537,688. El 2 de abril de 2025 y 15 de mayo de 2025, la compañía vendió los bonos con vencimiento 23 de enero de 2030.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El valor razonable al 31 de diciembre de 2024, ascendía a \$1,537,688. El nivel de jerarquía del valor razonable de las inversiones en valores es jerarquía nivel 1.

Nota 7 - Terreno, mobiliario y equipo, Neto:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el terreno, mobiliario y equipo se integran como sigue:

	01/01/2025	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2025
Terreno	\$ 192	\$ 3			\$ 195
Mobiliario y equipo	159,238	(2,114)	\$ 25,640		182,764
Maquinaria y equipo	218,872	(30,175)	15,426		204,123
Equipo de cómputo	185,970	(30,458)	46,270		201,782
Equipo de transporte	63,166	(8,887)	7,869	(1,170)	60,978
Mejoras a locales arrendados	160,560	(24,182)	57,504		193,882
Depreciación acumulada	(519,548)	67,389	(88,497)		(540,656)
	<u>\$ 268,450</u>	<u>\$ (28,424)</u>	<u>\$ 64,212</u>	<u>\$ (1,170)</u>	<u>\$ 303,068</u>

	01/01/2024	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	31/12/2024
Terreno	\$ 177	\$ 15			\$ 192
Mobiliario y equipo	139,342	3,267	\$ 16,629		159,238
Maquinaria y equipo	151,868	40,650	26,354		218,872
Equipo de cómputo	117,323	32,777	35,870		185,970
Equipo de transporte	46,183	10,847	9,533	(3,397)	63,166
Mejoras a locales arrendados	98,824	27,922	33,814		160,560
Depreciación acumulada	(369,701)	(77,597)	(72,250)		(519,548)
	<u>\$ 184,016</u>	<u>\$ 37,881</u>	<u>\$ 49,950</u>	<u>\$ (3,397)</u>	<u>\$ 268,450</u>

El gasto por depreciación de 2025 consolidado fue de \$88,497 (\$72,250 en 2024), incluye la depreciación de Aerostar por \$73,979 y \$59,090, por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente y la depreciación de Airplan por \$544 y \$710, por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente, y el cual ha sido cargado en costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y gastos de administración.

El gasto por depreciación de 2025 y 2024 por los Derechos de uso de activos por arrendamiento consolidado fue de \$7,146 y \$3,583, respectivamente, aplicable en México, no hubo reconocimiento de Derechos de activos por arrendamiento en Aerostar y Airplan.

7.1. Derechos de uso de activos por arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los activos por derecho de uso asociados a los arrendamientos de propiedad ascienden a \$27,691 y \$27,541 y el pasivo asociado asciende aproximadamente a \$31,557 y \$22,496, respectivamente, los cuales no son significativos.

La Compañía tiene celebrado un contrato de arrendamiento de las oficinas corporativas, y vehículos utilitarios. Los términos generales de los contratos de arrendamientos se muestran en la página siguiente:

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Arrendamiento de vehículos utilitarios en México:

Contrato marco del que se desprenden contratos individuales por vehículo que estipula: i) plazo forzoso de 48 meses; ii) pagos fijos mensuales y una renta extraordinaria pagadera por una sola vez en el primer mes; iii) establece un valor de rescate a liquidar al término del plazo forzoso; iv) el arrendatario tendrá el derecho preferente de adquirir el activo subyacente al término del plazo del contrato, y v) en caso de incumplimiento en los pagos del principal se devengará intereses moratorios del 3% mensual.

Los contratos de arrendamiento y contratos de servicios por los que se identificaron activos en arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 no fueron significativos para la Compañía y se reconocieron dentro de Terreno, mobiliario y equipo, neto. Ver Nota 19.8.

Nota 8 - Propiedades de inversión:

El 11 de diciembre de 2025, la compañía a través de su subsidiaria ASUR US Commercial celebró un acuerdo de inversión para adquirir las acciones de URW Airports, (actualmente ASUR Airports).

ASUR Airports, LLC (antes URW Airports) y sus subsidiarias tienen los derechos para el desarrollo y operación de tiendas minoristas y de alimentos y bebidas en ciertas terminales de tres aeropuertos estadounidenses: La Terminal 5 del Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago ("ORD"); las Terminales 1, 2, 3 y 6 así como la Terminal Internacional Tom Bradley y el vestíbulo de las Puertas Oeste del Aeropuerto Internacional de los Angeles ("LAX"); y las Terminales 1 y 8 del Aeropuerto Internacional de John F. Kennedy de Nueva York (JFK T1 y JFK T8).

Todas las propiedades de inversión de la Compañía son edificios mantenidos bajo contratos de concesión, cuya vigencia se extiende, en su mayoría, entre los años 2036 y 2039. Las propiedades de inversión no incluyen terrenos mantenidos bajo arrendamientos operativos.

La Compañía tiene contratos de arrendamiento de espacios concesionarios que incluyen pagos fijos, incluyendo pagos fijos en esencia, y pagos variables basados en un índice o tasa. Estos contratos de arrendamiento generalmente tienen una duración de 13 a 23 años, con la opción de extenderlos por 5 a 7 años adicionales en algunos casos.

Los activos por derecho de uso cumplen con la definición de propiedad de inversión y como tal se presentan en el estado de situación financiera y los pasivos por arrendamientos se presentan como partidas separadas en el estado de situación financiera y se revelan por separado en las notas.

A continuación se muestra el valor razonable de las propiedades de inversión a la fecha de la adquisición el 11 de diciembre de 2025:

Unidad de negocio	<u>Valor Razonable</u>	
	Miles de US	Miles de Pesos
LAX	\$ 177,000	\$ 3,189,225
ORD	40,500	731,199
JFK T1	23,900	431,498
JFK T8	17,600	317,756
	<u>\$ 259,000</u>	<u>\$ 4,669,678</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Al 11 de diciembre de 2025 (fecha de la adquisición), las propiedades de inversión se integraban como sigue:

Mejoras a locales arrendados	\$ 837,954
Obras en proceso	976,340
Valor razonable	<u>2,855,384</u>
	4,669,678
Derecho de uso de activos en arrendamiento	<u>8,119,351</u>
Total propiedades de inversión	<u>\$ 12,789,029</u>

Desde la fecha de la adquisición y hasta el 31 de diciembre de 2025 las propiedades de inversión se integran como sigue:

	11/12/2025	Efecto de Conversión	Adiciones	31/12/2025
Mejoras a locales arrendados	\$ 837,954	(\$2,465)	\$ 8,389	\$ 843,878
Obras en proceso	976,340	(2,871)	20,498	993,967
Valor razonable	<u>2,855,384</u>	<u>(30,905)</u>		<u>2,824,479</u>
	4,669,678	(36,241)	28,887	4,662,324
Derecho de uso de activos en arrendamiento	<u>8,119,351</u>	<u>(22,726)</u>		<u>8,096,625</u>
Total propiedades de inversión	<u>\$ 12,789,029</u>	<u>(\$58,967)</u>	<u>\$ 28,887</u>	<u>\$ 12,758,949</u>

De acuerdo con la NIIF 16 y la Norma Internacional de Contabilidad 40 "Propiedades de Inversión" (NIC 40), los activos por derecho de uso derivados de propiedades arrendadas que cumplen la definición de propiedad de inversión se valoran a valor razonable. Para las propiedades valoradas a valor razonable, el valor de mercado adoptado por la Compañía se determina con base en tasaciones realizadas por expertos externos independientes calificados, quienes valoran las Terminales de la Compañía al 30 de junio y al 31 de diciembre de cada año.

Para determinar la base de tasación se analizaron los diversos enfoques, como el de costos, el de comparación de venta y el de capitalización de ingresos, tomando en consideración el tipo de propiedad, el propósito, y el alcance de la tasación, la calidad y cantidad de datos disponibles para el análisis, y determinar que método ofrece la estimación de valor más fiable. Como resultado de este proceso, el enfoque aplicable para la valuación fue el de capitalización de ingresos.

La Compañía utilizó el método de Flujo de Efectivo Descontado (DFC) del enfoque de capitalización de ingresos por rendimiento, para determinar el valor Razonable de cada derecho de arrendamiento, específicamente, los ingresos futuros para Los Ángeles (LAX), Chicago (ORD) y Nueva York (JFK T1 y JFK T8), y las siguientes premisas: Los gastos operativos y de capital se proyectaron con base en las proyecciones y cifras operativas históricas, se descontaron los flujos de efectivo proyectados de cada arrendamiento operativo utilizando una tasa de descuento adecuada. El flujo de efectivo de cada arrendamiento se extiende desde la fecha de valuación hasta la fecha de vencimiento del contrato operativo, debido a que se valúa el derecho de arrendamiento, no se modela ninguna reversión.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Al seleccionar la tasa de descuento adecuada para los derechos de arrendamiento, se consideraron las condiciones económicas actuales, las características físicas relevantes de las propiedades, la estabilidad de los flujos de efectivo proyectados y las tasas de descuento obtenidas de diversas encuestas publicadas a inversores inmobiliarios, que se presentan a continuación:

Tasas de descuento	Mínimo	Máximo	Promedio
Encuesta a Inversores			
Inmobiliarios	6.00%	12.00%	8.08%
Centro de Poder Nacional	6.00%	10.00%	8.09%
Centro Comercial Franja Nacional	6.00%	12.00%	8.08%
Reporte de la Industria Inmobiliaria			
Centro comercial Regional Nacional	7.30%	9.50%	8.60%
Centro de Poder Nacional	8.00%	9.00%	8.40%
Centro Comercial del Barrio Nacional	7.00%	8.50%	7.80%

Los datos y supuestos utilizados para determinar el valor razonable de las propiedades de inversión según la NIC 40 no son similares a los utilizados para determinar las obligaciones de arrendamiento según la NIIF 16 para los mismos contratos, lo que resulta en un valor razonable de las propiedades de inversión inferior al de las obligaciones de arrendamiento.

Los supuestos y métricas no observables clave utilizadas para la valuación de las propiedades de inversión a valor razonable conforme la NIC 40, se establecen en la siguiente tabla sobre una base de promedio ponderado:

Propiedades de Inversión	Tasa de descuento	Horizonte de la inversión (Años)
LAX	8.75%	12.7
ORD	8.75%	13.7
JFK T1	11.75%	13.11
JFK T8	9.00%	11.1

Para el ejercicio 2025, si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de las proyecciones de inversión en un +1% o -1%, el valor razonable habría tenido un efecto de disminución en \$781,638 y un aumento de \$646,182 respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 9 - Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil, Neto:

A continuación, se muestra el movimiento de los activos intangibles derivados de las concesiones aeroportuarias y crédito mercantil durante los periodos presentados en los estados financieros consolidados:

	01/01/2025	Efecto de conversión	Adiciones (*)	Trasposos	31/12/2025
Concesiones (Reguladas)	\$ 64,383,779	\$ (2,470,330)	\$ 229,597	\$ 2,337,379	\$ 64,480,425
Activos de contratos	2,550,702	(119,082)	7,350,308	(2,337,379)	7,444,549
Anticipo a contratistas	1,406,193	-	40,208		1,446,401
Licencias y ODC	560,661	-	38,650		599,311
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,776,277	(907,910)	-		5,868,367
Crédito mercantil	2,623,663	(351,445)	672,538		2,944,756
Amortización acumulada (1)	(22,415,112)	826,570	(3,172,318)		(24,760,860)
	<u>\$ 55,886,163</u>	<u>\$ (3,022,197)</u>	<u>\$ 5,158,983</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 58,022,949</u>

	01/01/2024	Efecto de conversión	Adiciones (**)	Trasposos	31/12/2024
Concesiones (Reguladas)	\$ 58,504,094	\$ 3,784,683	\$ 245,120	\$ 1,849,882	\$ 64,383,779
Activos de contratos	1,424,292	127,992	2,848,300	(1,849,882)	2,550,702
Anticipo a contratistas	214,245	20	1,191,928		1,406,193
Licencias y ODC	472,764	-	87,897		560,661
Derechos Comerciales (No reguladas)	5,515,570	1,260,707			6,776,277
Crédito mercantil	2,149,185	474,478			2,623,663
Amortización acumulada (1)	(18,970,087)	(1,194,291)	(2,250,734)		(22,415,112)
	<u>\$ 49,310,063</u>	<u>\$ 4,453,589</u>	<u>\$ 2,122,511</u>	<u>\$ -</u>	<u>\$ 55,886,163</u>

(1) Incluye amortización por concesiones al 31 de diciembre de 2025 y 2024 por \$22,389,237 y \$20,233,758 respectivamente.

(*) Dentro de las adiciones de 2025 más significativas, se encuentran: México a) principalmente por las obras de ampliación del edificio Terminal 1 del Aeropuerto de Cancún con un monto que ascendió a \$1,570,500; b) ampliación del edificio Terminal 4 del Aeropuerto de Cancún por \$1,308,600; c) ampliación del Aeropuerto de Oaxaca por \$492,400; d) ampliación del edificio Terminal del Aeropuerto de Cozumel por \$140,600; e) en Aerostar las obras más significativas son trabajos en el estacionamiento principal, servicio de información de vuelos y sistema de seguridad por un importe de \$329,645.

(**) Dentro de las adiciones de 2024 más significativas, se encuentran: México a) principalmente por las obras de ampliación del edificio terminal 1 del Aeropuerto de Cancún con un monto que ascendió a \$913,765; b) ampliación del edificio terminal 4 del Aeropuerto de Cancún por \$350,430; c) ampliación del Aeropuerto de Villahermosa por \$70,547; d) en Aerostar las obras más significativas son trabajos que se continúan realizando por la ampliación de la terminal "D" por \$218,057 y e) ampliación en el

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

resto de los aeropuertos del Grupo por \$297,083, las cuales han sido concluidas y transferidas a la línea concesiones (reguladas). El remanente de las adiciones corresponde a obras que están en proceso de finalización relacionadas con la ampliación de la terminal 1 del aeropuerto de Cancún, por un monto de \$510,418 y la terminal "D" de Puerto Rico, por un monto de \$280,213.

El gasto consolidado por amortización de los intangibles relacionados con concesiones para 2025 es de \$3,172,318 (\$2,250,734 en 2024) ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, este importe incluye la amortización de los derechos comerciales de Aerostar por \$164,151 (\$189,547 en 2024), los cuales se reconocieron como consecuencia de la valuación de conformidad con los lineamientos de la IFRS 3 "Combinación de negocios", así como la amortización del activo intangible de Airplan por \$318,386 (\$106,282 en 2024). Durante 2025 la Administración realizó una revisión del activo intangible de Airplan basándose en un cambio en la estimación contable de la vida de la concesión por su componente regulado, ajustando la expectativa de vida útil del activo intangible, estimándose que concluirá en 2027, antes de lo originalmente previsto, siendo que este componente deberá amortizarse aceleradamente hasta 2027, reflejando la extinción total de los beneficios asociados a los ingresos regulados. Ver Nota 21.2.

El gasto por amortización de la concesión de México es por \$1,161,654 (\$1,101,228 en 2024), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Aerostar es por \$536,012 (\$480,006 en 2024), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

El gasto por amortización de la concesión de Airplan es por \$913,817 (\$311,576 en 2024), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Derivado del cambio en la estimación, el incremento en el gasto por amortización del ejercicio ascendió a \$583,432.

Por otra parte, el gasto de amortización de licencias y ODC por \$78,298 (\$62,095 en 2024) ha sido cargado a gastos de administración.

9.1 Pruebas de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

La Compañía evalúa el desempeño del negocio con base en donde operan sus subsidiarias, considerando igualmente las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE).

En Aerostar y Airplan, se llevaron a cabo las pruebas de deterioro anuales requeridas al valor del crédito mercantil, el cual al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es de \$2,272,218 y \$2,623,663, respectivamente. El saldo del crédito mercantil de la UGE ASUR Airports al 31 de diciembre de 2025 es de \$672,538.

El crédito mercantil se asigna a los segmentos operativos que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación de negocios, independientemente de que otros activos o pasivos de las entidades adquiridas se asignen.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A continuación, se presenta un resumen de la asignación del crédito mercantil:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Aerostar	\$ 859,989	\$ 993,040
Airplan	1,412,229	1,630,623
ASUR Airports (Nota 1.1)	672,538	
	<u>\$ 2,944,756</u>	<u>\$ 2,623,663</u>

Metodología

De acuerdo con las metodologías establecidas en la Norma Internacional de Contabilidad 36 “Deterioro del Valor de los Activos” (NIC 36), para el cálculo de 2025 y de 2024 la Administración de la Compañía determina el monto recuperable mediante el valor razonable menos costos de disposición. La Compañía utilizó este método en todas sus UGE. Para la determinación del valor razonable menos costos de disposición se utilizan proyecciones de flujos de efectivo descontados aprobadas por la Administración cubriendo un periodo de 27 y 28 años, respectivamente, en el caso de Aerostar y de 2 y 8 años, respectivamente, en el caso de Airplan, los cuales corresponden a los años remanentes de las concesiones aeroportuarias, con relación al periodo utilizado por los contratos de ASUR Airports se utilizó un periodo de 19 años para todas las Terminales.

En 2025 y 2024, la Compañía utiliza como técnica de valuación para estimar el monto recuperable el enfoque tradicional. Este enfoque consiste en utilizar un "único conjunto de flujos de efectivo estimados y una única tasa de descuento. Las incertidumbres se reflejan a través de la prima de riesgo incluida en la tasa de descuento.

Los cálculos utilizan proyecciones de flujo de efectivo que se basan en presupuestos financieros y planes de negocios preparados por la gerencia y aprobados por la junta directiva. Los presupuestos y planes comerciales se actualizan para reflejar los desarrollos más recientes a la fecha del informe. Las expectativas de la Administración reflejan el desempeño hasta la fecha y se basan en su experiencia en tiempos de recesión y son consistentes con las suposiciones que haría un participante del mercado. Los cálculos se apoyan en estudios realizados por terceros independientes especializados en la industria aeronáutica.

Los supuestos utilizados para estimar el monto recuperable son consistentes con los supuestos que haría un participante del mercado. Para cada UGE, los supuestos clave fueron los siguientes durante 2025 y 2024:

	2025			2024	
	Airplan	Aerostar	ASUR Airports	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	14.61%	11.10%	7.75%	15.21%	11.60%
Tasas de crecimientos promedio de costos y gastos operativos	5.64%	2.52%	4.52%	3.94%	4.56%
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo por cada UGE	2.36%	2.69%	2.20%	2.22%	2.94%
Tasa de crecimiento promedio de inflación			2.50%		
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3	3	3	3

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La Administración ha determinado los valores asignados a cada uno de los supuestos claves anteriores como sigue:

2025 y 2024

Supuesto	Enfoque utilizado para determinar los valores
Tasa de descuento	Se utilizó la tasa de descuento después de impuestos a partir de información de empresas públicas de la industria en donde se desempeña cada una de las UGE.
Tasa de crecimiento promedio de costos y gastos operativos	Tasa de crecimiento promedio durante el periodo de las concesiones, se basa en el último actual y tendencias proyectadas de inflación.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de las concesiones, el cual va ligada con los crecimientos operacionales y financieros en un entorno económico recuperado en tráfico de pasajeros.
Tasa de crecimiento promedio de inflación (aplicable únicamente a 2025)	Tasa promedio de inflación con base en tendencias proyectadas aplicables a la UGE de Asur Airports.

Para el ejercicio 2025, si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de cada una de las UGE hubiera sido un +1% o -1%, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de deterioro de \$159,893 y un exceso de \$4,146,078 en Aerostar respectivamente y un exceso de \$302,022 y \$413,174 en Airplan respectivamente. El importe recuperable de estas UGEs sería igual a su importe en libros si los supuestos clave cambiaran como sigue: la tasa de descuento cambiaría del 11.10% al 12.01% para Aerostar y del 14.61% al 22.04% para Airplan.

Para el ejercicio 2024, si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de cada una de las UGE hubiera sido un +1% o -1%, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de deterioro de \$960,476 y un exceso de \$3,672,552 en Aerostar respectivamente y un exceso de \$210,515 y \$347,469 en Airplan respectivamente.

9.2 Términos básicos y condiciones de las concesiones

México

Los términos básicos y las condiciones de cada concesión aeroportuaria son las siguientes:

- a. El tenedor de la concesión debe realizar construcciones, mejoras y mantenimiento a las instalaciones de acuerdo con su Plan Maestro de Desarrollo (PMD) y está obligado a actualizar el Plan cada cinco años. Ver Nota 17 b.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

- b. El tenedor de la concesión solo podrá usar las instalaciones aeroportuarias para los fines especificados en la concesión y deberá prestar los servicios de acuerdo con las leyes y regulaciones aplicables y está sujeto a revisiones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT). El tenedor de la concesión deberá pagar un Derecho de Uso de Activos Concesionados (DUAC) del 9% de los ingresos brutos del tenedor de la concesión, provenientes del uso de bienes del dominio público de acuerdo con los términos de las concesiones) en los términos de la ley aplicable. El DUAC se presenta en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de “Costo de servicios aeronáuticos”. Ver Nota 4.
- c. El suministro y otros servicios de combustible serán proporcionados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Organismo Público Descentralizado.
- d. El tenedor de la concesión deberá permitir el acceso y el uso de áreas específicas de los aeropuertos a agencias gubernamentales para realizar sus actividades dentro de los aeropuertos.
- e. La concesión puede ser revocada si el tenedor de la concesión no cumple con algunas de las obligaciones impuestas por la concesión, como lo establece el artículo 27 o por las razones especificadas en el artículo 26 de la Ley de Aeropuertos.
- f. Los ingresos derivados de la concesión se encuentran regulados y están sujetos a un proceso de revisión. Ver Nota 20.1.3.
- g. Los términos y condiciones de las concesiones a los que las operaciones de la Compañía están sujetas, se refiere a que pueden ser modificados por la SCT.

Aerostar

El propósito del acuerdo de Aerostar (Concesión) es el de operar el aeropuerto de uso público de manera segura; manteniendo la seguridad y protección del Aeropuerto LMM en los niveles más altos posibles, y la promoción, facilitación y mejorando el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Las autoridades de Puerto Rico, Aerostar y las aerolíneas han acordado los términos y condiciones del Acuerdo de la instalación del aeropuerto (LMM Airport Facility Contract). El periodo de la concesión es por 40 años a partir de la fecha de cierre del contrato de la sesión de derechos de operación del Aeropuerto (27 de febrero de 2013).

De conformidad con el Acuerdo, Aerostar no tiene derecho a controlar en su totalidad el uso de las instalaciones del Aeropuerto, por ejemplo, las instalaciones aeroportuarias que están bajo la vigilancia de la autoridad de puertos en Puerto Rico o la seguridad interna o externa en ciertas zonas, y está obligado a realizar ciertos servicios de mantenimiento en el aeropuerto.

Como parte del Acuerdo, la autoridad otorga a Aerostar el derecho de subarrendar las áreas no aeronáuticas del Aeropuerto LMM, y recopilar y retener todas las tarifas, cargos, pagos e ingresos con respecto a dichas instalaciones subarrendadas.

De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo, la Compañía tiene derecho a cobrar de todas las aerolíneas su contribución anual, que será igual a la suma de: a) tarifas de uso de plataformas; b) tarifas de aterrizaje; c) otros alquileres, y d) tarifas de uso de aeropuertos nacionales e internacionales.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El Acuerdo requiere que Aerostar haga un pago en efectivo de USD\$2.5 millones por año durante los primeros cinco años después de los primeros cinco años, la autoridad establece un pago de "Participación de ingresos de la autoridad anual", que consiste en el 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto obtenidos por Aerostar desde el sexto año hasta el año treinta. Desde el año 31 hasta el 40, este monto aumentará al 10% de los ingresos brutos del aeropuerto.

Airplan

El objeto del contrato de concesión es el otorgamiento por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia y a favor de Airplan de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos: Antonio Roldán Betancourt, El Caraño, José María Córdova, Las Brujas, Los Garzones, y Olaya Herrera.

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución (15 de mayo de 2008) y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución y durante este plazo el Concesionario deberá ejecutar todas las obligaciones a su cargo bajo el Contrato de Concesión.

Para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, se debe tener en cuenta que el ingreso regulado esperado incrementará una vez que sean entregadas cada una de las obras (obligatorias o complementarias) al Concedente.

Los Concedentes se comprometen a ceder a Airplan los ingresos regulados y los ingresos no regulados correspondientes a cada uno de los aeropuertos.

El Concesionario se obliga para con los Concedentes a pagar, durante el periodo de duración del Contrato, una contraprestación equivalente al 19% de los ingresos brutos del Concesionario.

La Concesión otorgada por virtud de este Contrato impone al Concesionario la obligación general de administrar, efectuar el aprovechamiento comercial y operar los aeropuertos de acuerdo con las especificaciones mínimas previstas en el Contrato y bajo su cuenta y riesgo.

La determinación de la vida útil económica del intangible está sujeta al porcentaje de ejecución de los ingresos con respecto al total de los ingresos esperados del modelo financiero que tiene la Compañía. Véase Nota 21.2 Vida útil de la concesión de Airplan.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Contrato de Fiduciaria

Para la administración de los recursos de la Concesión y el pago de las obligaciones a cargo del Concesionario Airplan se obligó a constituir un Fideicomiso, al cual transfiere la totalidad de sus ingresos brutos recibidos y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la Concesión.

La Fiduciaria mantendrá, de conformidad con las normas contables vigentes, un registro de todos y cada uno de los pagos y transferencias que sean efectuadas a terceros o al propio Concesionario con cargo a cualquiera de las cuentas del Fideicomiso. Lo anterior sin perjuicio de entender que la cesión de los ingresos regulados y de los ingresos no regulados que por este Contrato hacen los Concedentes se efectúa a favor del Concesionario y no del Fideicomiso, y que los recursos de deuda y capital que obtenga el Concesionario deberán estar adecuadamente registrados como tales en su propia contabilidad y no en la del Fideicomiso, ya que este se constituye únicamente para efectos de la administración de los recursos.

La constitución del Fideicomiso se efectuó mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración y pago cuyo plazo será el máximo autorizado por las leyes comerciales colombianas.

Nota 10 - Pasivos por arrendamiento a corto y largo plazo:

La subsidiaria de ASUR Commercial celebra contratos con la autoridad aeroportuaria (quien actúa como arrendador principal (arrendador principal) de LAX, ORD y JFK. En dichos contratos, la Compañía obtiene el derecho a utilizar espacios comerciales dentro de las terminales aeroportuarias a cambio de una contraprestación.

En estos casos, la Compañía actúa como arrendatario y reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo, cuando los contratos contienen pagos fijos o pagos fijos en sustancia.

La subsidiaria de ASUR Commercial, la cual fue adquirida e incorporada en la consolidación de la Compañía el 11 de diciembre de 2025, ha reconocido un derecho de uso por arrendamiento de los contratos de LAX y de JFK T8 de conformidad con IFRS 16 debido a las características de los contratos, dado que tienen condiciones fijas dentro de los mismos. La renta mínima de los pagos por arrendamiento se determina con se muestra a continuación.

LAX:

Lo que resulte mayor entre, el resultado de multiplicar los pies cuadrados de los espacios arrendados por una cuota base que puede ser de USD\$0.210 o USD\$0.240 (definido en el contrato con base en cada terminal) y que debe ser actualizada con los índices de inflación de manera anual; o, el 85% del “porcentaje de renta” el cual se determina con base en un porcentaje del total de ingresos del año anterior (definido en el contrato con base en cada terminal) menos gastos fijos (asignación de mejoras a locales por parte de la autoridad aeroportuaria y la tarifa de administración) definidos por contrato. Existe una renta contingente adicional al porcentaje de renta que se determina con base en el total de los ingresos, el cual contempla un 2% adicional al porcentaje base en caso de que el ingreso anual comercial de las unidades este dentro de un rango de USD\$35,000 a USD\$45,000, se aumentara un 4% en caso de que el ingreso anual sea superior a USD\$45,000.

JFK T8:

Lo que resulte mayor entre, una renta mínima de USD\$30,000 que debe ser actualizada con los índices de inflación de manera anual; o, el 85% de los ingresos del año anterior.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

ORD y JFK T1:

Con base en la IFRS 16 la Compañía no reconoció un derecho de uso por arrendamiento por los contratos debido a que los términos de arrendamiento negociados contemplan: a) una renta mínima en función de un tráfico de pasajeros mínimo y, b) una variable que se calcula con un porcentaje variable en función de los ingresos del año anterior. Al 31 de diciembre de 2025 la Compañía no ha realizado pagos mínimos debido a que no ha alcanzado los pasajeros señalados en el contrato por lo que ha realizado únicamente pagos variables, en consecuencia, la totalidad de rentas se considera variable.

Oficinas corporativas en EUA:

Al 31 de diciembre de 2025 ASUR Airports LLC tiene arrendamientos a corto plazo o de bajo valor por los que no ha reconocido un activo por derecho de uso, el importe de estos arrendamientos por las oficinas en EUA asciende a pagos mensuales de USD40 (\$726 aproximadamente).

Otros contratos de arrendamiento:

Oficinas corporativas en México:

Contrato individual que estipula: i) vigencia de 5 años; ii) estipula pagos mensuales por concepto de renta de USD\$29.2 (\$526 aproximadamente); iii) establece un depósito en garantía de dos meses de renta; iv) la renta base mensual se incrementará anualmente a partir de que se cumpla el primer aniversario de la fecha de inicio, conforme al incremento del Índice Nacional de Precios al Consumidor en Estados Unidos, y v) en el caso de incumplimiento en los pagos del principal devengará intereses moratorios equivalente a la tasa más reciente de intereses en US dólares, publicada por el "Wall Street Journal" con el Prime Rate en US dólares más diez puntos.

Los activos por derecho de uso cumplen con la definición de propiedad de inversión y como tal se presentan en el estado de situación financiera y los pasivos por arrendamientos se presentan como partidas separadas en el estado de situación financiera y se revelan por separado en las notas. Al 31 de diciembre de 2025 los saldos por derecho de uso de activos y el pasivo por arrendamiento, se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Pasivo por Arrendamiento		
Derecho de uso de autos en arrendamiento	\$ 31,558	\$ 22,496
Derecho de uso de activos en subarrendamiento	1,363,423	-
Circulante	<u>\$ 1,394,981</u>	<u>\$ 22,496</u>
No circulante		
Derecho de uso de activos en subarrendamiento	<u>\$ 6,720,103</u>	<u>\$ -</u>
Gastos por depreciación	\$ 7,146	\$ 2,583
Gastos por intereses (Incluido en el costo financiero)	\$ 39,031	\$ 2,759

El pasivo por arrendamiento derivado de los derechos de uso de activos por subarrendamiento se mide inicialmente al valor presente descontado de los pagos por arrendamiento que no se pagan en la fecha de inicio, descontados utilizando la tasa implícita en el arrendamiento.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El pasivo por arrendamiento se presenta en pasivos por arrendamiento (corrientes) y pasivos por arrendamiento (no corrientes) en el estado consolidado de situación financiera. Los pagos por arrendamiento no incluidos en la medición de los pasivos por arrendamiento se reconocen en las líneas de gastos por propiedades de inversión o gastos generales y administrativos del estado consolidado de resultados.

Nota 11 - Cuentas por pagar y gastos acumulados:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los saldos son los siguientes:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2025	2024
Proveedores	\$ 624,413	\$ 325,701
Impuestos por pagar	535,837	712,448
Derechos de uso de activos concesionados	506,881	355,809
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 16.1)	98,507	101,266
Sueldos por pagar	288,670	234,133
Acreedores diversos por servicios	1,375,147	1,143,956
Cuentas por pagar a contratistas	29,250	38,241
	<u>\$ 3,458,705</u>	<u>\$ 2,911,554</u>

Debido a que el vencimiento de estas cuentas es a un plazo menor a un año se considera que el valor razonable se aproxima al valor en libros de las mismas.

Nota 12 - Préstamos bancarios:

México:

El 15 de octubre de 2021, BBVA Bancomer otorgó un crédito simple por la cantidad de \$2,000,000 que puede ser utilizado para gastos corporativos con una vigencia de 7 años, con vencimiento en octubre de 2028, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable de 140 puntos. El 15 de enero de 2024 y 15 de abril de 2024, la Compañía realizó pagos de \$50,000, respectivamente.

El 11 de junio de 2024, la Compañía renegoció su deuda con Banco BBVA Bancomer, por la cantidad de \$1,750,000, el pago del principal será a la nueva fecha de vencimiento, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable de 1.35 puntos, con un vencimiento al 11 de julio de 2029, y una comisión por renegociación de \$4,375, se llevó a cabo una evaluación para determinar si dicha renegociación implicaba un cambio sustancial. La Compañía concluyó la evaluación y el impacto de la misma no resultó material (ver Nota 19.14.1). La tasa efectiva de este préstamo se calculó teniendo en cuenta todas las comisiones iniciales, costos adicionales, y otros gastos asociados. La tasa efectiva anual resultante es del 9.19%.

Margen aplicable. - Si el índice de apalancamiento neto 1.4x es a) Menor a 1.5X el margen aplicable será 140 puntos base, b) Entre 1.5X y 2.5X el margen aplicable será 165 puntos y c) superior a 2.5x el margen aplicable será de 190 puntos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

En los términos de los créditos en pesos otorgados por BBVA Bancomer, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento consolidado no mayor a 3.5x, calculado como una deuda financiera total entre la (utilidad de operación calculada antes de impuestos, gastos por intereses, más depreciación más amortización a nivel consolidado) UAFIDA por los doce meses anteriores al cierre de cada trimestre y un índice de cobertura de interés mínima de 3.0x, calculado como el UAFIDA entre los gastos financieros asociados a la deuda financiera total por los 12 meses anteriores al cierre de cada trimestre. Durante el año la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el índice de apalancamiento consolidado, calculado conforme contrato, fue de 1.4x y 0.7x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos, por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue de 12.8x y 12.5x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía debe abstenerse de crear, incurrir, asumir o generar la existencia de cualquier gravamen sobre sus bienes, activos y derechos, así como abstenerse de asumir obligaciones de cuentas de terceros, constituirse en obligados solidarios u otorgar tipo de garantía real personal o fiduciaria para garantizar obligaciones propias o terceros que sean relevantes o pueden ocasionar un efecto relevante adverso en el pago del crédito. Durante el año la Compañía ha cumplido estas obligaciones financieras.

El 29 de septiembre de 2021, la Compañía adquiere un préstamo con Banco Santander de \$2,650,000. con vencimiento al 28 de septiembre de 2024 sujetos a una la tasa TIIE a 28 días más 1.50 puntos. El 29 de noviembre de 2022 la Compañía realizó un pago anticipado a capital por \$650,000 sin ninguna penalidad. El 26 de marzo de 2024, la Compañía renegoció el saldo de la deuda con Santander por \$675,000, extendiendo el plazo por un año, para realizar el pago del principal en la fecha de vencimiento, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable de 1.50 puntos, con un vencimiento al 26 de septiembre de 2025, se realizó la evaluación para determinar si existe un cambio sustancial por dicha renegociación, la Compañía concluyó la evaluación sin resultar un impacto material. La Compañía liquidó este préstamo el 26 de septiembre de 2025.

El 26 de septiembre de 2025, la Compañía adquiere un nuevo contrato de apertura de línea de crédito simple con Banco Santander por la cantidad de \$675,000, con pago del principal a la fecha del vencimiento el 26 de septiembre de 2027, sujeto a una tasa TIEF a un día (Backward Looking in arrears lookback- 5 días) 1.50 puntos. La tasa efectiva anual resultante es del 9.22%.

El 21 de noviembre de 2025, la Compañía adquiere un contrato de crédito cuenta corriente con Banco Santander por la cantidad de \$3,500,000, con pago del principal a la fecha del vencimiento el 22 de febrero de 2026, sujeto a una tasa TIEF a un día (Backward Looking in arrears lookback- 5 días) 0.50 puntos, la disposición del préstamo fue el 24 de noviembre de 2025, cubriendo una comisión por apertura de crédito de \$5,250. La Compañía liquidó de forma anticipada este préstamo el día 11 de diciembre de 2025.

El 3 de diciembre de 2025, la Compañía adquiere un contrato de apertura de línea de crédito simple con Banco Santander por la cantidad de \$1,000,000, con pago del principal a la fecha del vencimiento el 4 de marzo de 2026, sujeto a una tasa TIEF a un día (Backward Looking in arrears lookback- 5 días) 0.50 puntos. la disposición del préstamo fue el 4 de diciembre de 2025, cubriendo una comisión por apertura de crédito de \$1,500. La Compañía liquidó de forma anticipada este préstamo el día 11 de diciembre de 2025.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

En los términos del crédito en pesos otorgado por Santander, la Compañía está obligado a mantener un nivel de apalancamiento el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre. Los cálculos de la Razón de apalancamiento y la razón de cobertura de intereses se llevarán a cabo utilizando la participación de la Compañía en los resultados de sus subsidiarias u otras sociedades en las que mantenga participación. Durante el año 2025 y 2024, la Compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2025, y 2024, el índice de apalancamiento, calculado conforme lo estipulado en este contrato fue de 1.4x y 0.7x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos. Por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue de 12.8x y 12.5x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

El 22 de mayo de 2025, la Compañía adquiere un préstamo con BBVA México de \$9,500,000, destinados al uso corporativo general, con vencimiento al 21 de mayo de 2027, a pagar en una sola exhibición en la fecha de vencimiento y sujetos a una la tasa TIEF a 28 días más 1.25 puntos. La disposición del préstamo fue el 27 de mayo de 2025, cubriendo una comisión por estructuración de \$26,600 y comisión por apertura de crédito de \$6,650. La Compañía podrá realizar pagos anticipados sin penalización siempre y cuando sean superiores a \$100,000. La tasa efectiva anual resultante es del 8.92%.

En los términos del crédito en pesos otorgado por BBVA México, la Compañía está obligado a mantener las siguientes razones financieras: un nivel de apalancamiento neto el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre. Los cálculos de la Razón de apalancamiento y la razón de cobertura de intereses se llevarán a cabo utilizando la participación de la Compañía en los resultados de sus subsidiarias u otras sociedades en las que mantenga participación. Durante el año 2025, la compañía ha cumplido/no ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2025, el índice de apalancamiento, calculado conforme lo estipulado en este contrato fue de 1.4x, lo cual no supera/supera los 3.5x establecidos. Por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2025 fue de 9.6x, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

El 5 de diciembre de 2025, la Compañía celebra un contrato de crédito Senior con JPMorgan Chase Bank, N. A. de \$6,390,000, más a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIEF de 28 días más un margen aplicable de 0.75 puntos, con un vencimiento al 21 de junio de 2027 y contempla, al 31 de julio de 2025, una comisión por negociación de \$16,419 y el 15 de diciembre de 2025 una comisión por apertura de \$22,573. La tasa efectiva anual resultante es del 8.10%.

En los términos del crédito en pesos otorgado por JPMorgan Chase Bank N. A., la Compañía está obligada a mantener las siguientes razones financieras: un nivel de apalancamiento neto el último día de cada trimestre fiscal no mayor a 3.5x y una razón de cobertura de interés mínima de 3.0x, ambas razones calculadas por los 12 meses anteriores a cada trimestre.

El 26 de noviembre de 2025, se cubrió una comisión de negociación de \$119,029 para un préstamo con JPMorgan Chase Bank N. A. de US\$936,000, que se destinarán al proyecto Playa. La Comisión indicada se registró en el pasivo a corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025 dicho préstamo no se ha formalizado.

No hay indicios de que la Compañía pudiera tener dificultades para cumplir con sus compromisos financieros de los préstamos por los próximos doce meses.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Airplan

El 1 de junio de 2015 se suscribió un crédito sindicado por COP\$440,000,000 (\$2,897,404) a largo plazo pagadero en 2027 con un periodo sin exigibilidad de pagos de tres años para el pago del capital, estas condiciones no esperan que afecten algún compromiso financiero del crédito sindicado. La tasa efectiva anual resultante es del 14.09%.

Los participantes de este crédito sindicado son:

Entidad Financiera	Monto miles (COP\$)
Bancolombia, S. A.	\$ 150,000,000
Banco Itaú Corpbanca Colombia, S. A.	102,000,000
Banco Davivienda, S. A.	90,000,000
Banco de Bogotá, S. A.	37,000,000
Banco de Occidente, S. A.	37,000,000
Banco Popular, S. A. ⁽¹⁾	8,000,000
Banco AV Villas, S. A.	8,000,000
Servicios Financieros, S. A.	8,000,000
	\$ 440,000,000

⁽¹⁾ En abril de 2023, el Banco Popular, S. A. realizó la cesión de derechos al Banco de Bogotá, S. A. del crédito sindicado a cargo de Airplan, mediante la firma de pagarés, bajo las mismas condiciones.

En abril de 2022, la Compañía anticipó un pago a capital por COP\$149,999,914 (\$794,510), sin ninguna penalidad, de la siguiente manera:

Entidad Financiera	Monto miles (COP\$)
Bancolombia, S. A.	\$ 51,136,744
Banco Itaú Corpbanca Colombia, S. A.	34,772,986
Banco Davivienda, S. A.	30,682,039
Banco de Bogotá, S. A.	12,613,358
Banco de Occidente, S. A.	12,613,366
Banco Popular, S. A.	2,726,835
Banco AV Villas, S. A.	2,727,293
Servicios Financieros, S. A.	2,727,293
Total Airplan	\$ 149,999,914

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El 24 de abril de 2024, la Compañía anticipó un pago a capital por COP\$100,000,000 (\$438,712), sin ninguna penalidad, de la siguiente manera:

Entidad Financiera	Monto miles (COP\$)
Bancolombia, S. A.	\$ 34,090,909
Banco Itaú Corpbanca Colombia, S. A.	23,181,818
Banco Davivienda, S. A.	20,454,545
Banco de Bogotá, S. A.	10,227,273
Banco de Occidente, S. A.	8,409,091
Banco AV Villas, S. A.	1,818,182
Servicios Financieros, S. A.	1,818,182
Total Airplan	<u>\$ 100,000,000</u>

Obligaciones financieras

Airplan está obligada durante toda la vigencia del crédito, a cumplir los siguientes compromisos de carácter financiero:

Mantener el endeudamiento financiero de largo plazo limitado a la operación de crédito sindicado: Es la sumatoria de los saldos a cargo del deudor durante la vigencia del crédito sindicado, por concepto del endeudamiento financiero de largo y corto plazo, cuyo monto no podrá ser superior a la suma de COP\$440,000,000 (\$2,897,404).

Mantener la estructura de capital: Es la relación entre Capital y deuda que deberá cumplir el deudor en relación con el proyecto durante toda la vigencia del crédito, de tal manera que el resultado del indicador financiero Capital 1 (Capital + deuda) sea igual o superior a 16%. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el índice de estructura de capital fue de 68.2% y 61.1%, respectivamente.

Mantener el Índice de cobertura de deuda: es el indicador que deberá mantener el deudor durante toda la vigencia del crédito, definida como: $(EBITDA - \text{Impuestos}) / \text{Servicio de deuda}$ 2: 1.2.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía ha cumplido con el indicador de cobertura de la deuda, el cual fue de 4.0x y 4.4x, respectivamente.

No hay indicios de que la Compañía pudiera tener dificultades para cumplir con sus compromisos financieros de los préstamos por los próximos doce meses.

Aerostar

El 30 de diciembre del 2020 le fue aprobada a Aerostar una línea de crédito revolvente no garantizada con el Banco Popular de Puerto Rico de USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010), con un plazo de tres años. Los pagos anticipados están permitidos en cualquier momento, el interés se calcula a la tasa Prime más 0.50% y Aerostar pagará por concepto de crédito no utilizado el 0.15% que se calculará sobre la cantidad promedio de principal no utilizado durante el año.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El 15 de noviembre de 2023, Aerostar renovó su línea de crédito revolvente no garantizada con el Banco Popular de Puerto Rico por un monto de USD\$20,000 (aproximadamente \$360,000) de dólares y con fecha de vencimiento el 29 de diciembre de 2026. La tasa de interés fluctúa entre el 0.5% y 3.0% más una tasa de interés por default del 2.0%. Aerostar está obligado a mantener un índice de cobertura de la deuda del 1:00 al final de cada trimestre. Al 31 de diciembre de 2025 no se dispuso de esta línea de crédito.

El 26 de noviembre de 2024 Aerostar renovó la línea de crédito revolvente garantizado con el Banco Popular de Puerto Rico por el monto de US\$10,000 (aproximadamente \$207,862), con fecha de vencimiento al 18 de diciembre de 2027, a la tasa de interés aplicable que fluctúa entre 0.75% y 3.0% más una tasa de interés por default del 2.0%. Aerostar está obligado a mantener un índice de cobertura de la deuda del 1:00 al final de cada trimestre. Durante 2025, cumplió con el índice de cobertura de la deuda. Al 31 de diciembre de 2025 no se dispuso de esta línea de crédito (ver Nota 20.2).

No hay indicios de que la Compañía pudiera tener dificultades para cumplir con sus compromisos financieros de los préstamos por los próximos doce meses.

Al 31 de diciembre de 2025 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera al 31/12/2025 ^(*)		Saldo de línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses Neto	Plazo		Valor razonable
						Corto	Largo	
Santander, S. A.			\$ 675,000	\$ -	\$ 820	\$ 820	\$ 675,000	\$ 676,809
Santander, S. A.			675,000	(675,000)				
Santander, S. A.			4,500,000	(4,500,000)				
BBVA Bancomer, S. A.			1,750,000		(2,487)	6,891	1,740,622	1,777,049
BBVA Bancomer, S. A.			9,500,000		13,558	36,168	9,477,390	9,644,868
JP Morgan Chase Bank N.A.			6,390,000		(127,220)	28,634	6,234,146	6,440,353
Total México			\$ 23,490,000	\$ (5,175,000)	\$ (115,329)	\$ 72,513	\$ 18,127,158	\$ 18,539,079
Bancolombia, S. A.	COP	23,147,347	\$ 141,427		\$ 746	\$ 50,404	\$ 91,769	\$ 110,377
Banco Itaú Corpbanca Colombia, S. A.		15,740,196	96,171		506	34,275	62,402	75,054
Banco Davivienda, S. A.		13,888,400	84,856		446	30,242	55,060	66,224
Banco de Bogotá, S. A.		6,942,906	42,422		223	15,115	27,530	33,102
Banco de Occidente, S. A.		5,709,271	34,884		183	12,431	22,636	27,223
Banco AV Villas, S. A.		1,234,525	7,542		40	2,688	4,894	5,887
Servicios Financieros, S. A.		1,234,525	7,542		40	2,688	4,894	5,887
Total Airplan	COP	67,897,170	\$ 414,844	\$ -	\$ 2,184	\$ 147,843	\$ 269,185	\$ 323,754
			\$ 23,904,844	\$ (5,175,000)	\$ (113,145)	\$ 220,356	\$ 18,396,343	\$ 18,862,833

(*) Moneda extranjera en miles.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Al 31 de diciembre de 2024 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera al 31/12/2024 ^(*)		Saldo de línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses Neto	Plazo		Valor razonable
						Corto	Largo	
Santander, S. A.			\$ 675,000	\$	180	\$ 675,180	\$	695,344
BBVA Bancomer, S. A.			1,850,000	(100,000)	(1,685)	10,310	1,738,005	1,803,915
Total México			\$ 2,525,000	\$ (100,000)	\$ (1,505)	\$ 685,490	\$ 1,738,005	\$ 2,499,259
Bancolombia, S. A.	COP	23,148,166	\$ 294,742	\$ (149,557)	\$ 760	\$ 760	\$ 145,184	\$ 110,615
Banco Itaú Corpbanca Colombia, S. A.		15,740,196	200,423	(101,701)	516	516	98,722	75,216
Banco Davivienda, S. A.		13,888,400	176,844	(89,737)	455	455	87,107	66,367
Banco de Bogotá, S. A.		6,942,087	88,412	(44,872)	228	228	43,541	33,173
Banco de Occidente, S. A.		5,709,271	72,700	(36,892)	187	187	35,808	27,282
Banco AV Villas, S. A.		1,234,525	15,719	(7,977)	40	40	7,743	5,899
Servicios Financieros, S. A.		1,234,525	15,719	(7,977)	40	40	7,743	5,899
Total Airplan	COP	67,897,170	\$ 864,559	\$ (438,712)	\$ 2,226	\$ 2,226	\$ 425,848	\$ 324,451
			\$ 3,389,559	\$ (538,712)	\$ 721	\$ 687,716	\$ 2,163,853	\$ 2,823,710

(*) Moneda extranjera en miles.

Derivado de la combinación de negocios en Airplan de fecha 19 de octubre de 2017, se determinó un valor razonable del crédito sindicado, el cual se venía valuando a su costo amortizado, incrementando su valor en \$605,382. La deuda contratada en su moneda original (peso colombiano) más este ajuste de valor razonable a la fecha de combinación de negocios fue el siguiente monto en miles COP\$535,125,402 (\$3,408,442).

En el año fiscal que terminó el 31 de diciembre de 2025, la Compañía mantuvo varios préstamos para financiar sus operaciones y proyectos de expansión.

Las variables utilizadas para la determinación de los valores razonables de los créditos al 31 de diciembre de 2025 y 2024, son:

México:
2025 y 2024:

- Tasa TIIE y TIEF a 28 días de Descuento al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
- Credit Default Swaps (CDS) de fondeo de México al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2025 y 2024.

Aerostar:
2025 y 2024:

- Rendimiento al vencimiento (Yield Spreads to Maturity) a través de la curva de calificación por "sector Industrial" BB al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2025 y 2024.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Airplan:
2025 y 2024:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2025 y 2024.
- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2025 y 2024.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

Nota 13 - Deuda a corto y a largo plazo:

Derivado de la incorporación en la consolidación de Aerostar, a partir del 31 de mayo de 2017 se presenta el siguiente documento por pagar a largo plazo.

Para financiar una porción del pago del contrato de Concesión a la Autoridad de Puerto Rico, y ciertos otros costos y gastos asociados con el mismo, Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos el 22 de marzo de 2013 por un monto original de \$4,471 millones de pesos (USD\$350 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035 de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	2.39%
Crédito Spread (bps)	+336
Cupón	5.75%

El 24 de junio de 2015 Aerostar firmó un acuerdo para la colocación privada de bonos por un importe total original de \$737 millones de pesos (USD\$50 millones) con vencimiento el 22 de marzo de 2035, de acuerdo con las siguientes condiciones:

Rendimiento citado	6.75%
--------------------	-------

En mayo de 2022 Aerostar realizó modificación en la forma de pago del acuerdo firmado para la colocación de bonos por USD\$50 millones, el cual estipulaba pagos de forma semestral y fue modificado a un pago único al vencimiento al 22 de marzo del 2035, lo cual no representó ninguna penalidad para la Compañía y calificó como una renegociación.

En mayo de 2022 Aerostar autorizó la colocación privada de bonos por un importe original de \$3,947,522 (USD\$200 millones) garantizados con un rendimiento citado del 4.92% con vencimiento del 22 de marzo de 2035, la disposición de los recursos fue en julio de 2022. Aerostar está obligada financieramente durante toda la vigencia de los bonos, a mantener los índices de cobertura de deuda mayor al 1.0x con fecha de medición cada cierre trimestral. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el índice de cobertura de deuda para los bonos fue de 2.0x y 2.1x, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Al 31 de diciembre de 2025 se muestra la integración de la deuda a corto y largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Amortización		Plazo		Valor razonable
				principal en pesos	Intereses en pesos	Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ (3,144)	\$ 5,540,143	\$ (263,130)	\$ (56,592)	\$ 356,291	\$ 4,864,130	\$ 5,568,220
Crédito Sindicado	200,000	2,733	3,600,240		49,203	49,203	3,600,240	3,575,920
	<u>\$ 600,000</u>	<u>(\$ 411)</u>	<u>\$ 9,140,383</u>	<u>(\$ 263,130)</u>	<u>(\$ 7,389)</u>	<u>\$ 405,494</u>	<u>\$ 8,464,370</u>	<u>\$ 9,144,140</u>

Al 31 de diciembre de 2024 se muestra la integración de la deuda a corto y largo plazo:

	Deuda en miles de USD	Intereses en dólares	Deuda en pesos	Amortización		Plazo		Valor razonable
				principal en pesos	Intereses en pesos	Corto	Largo	
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ (3,961)	\$ 6,601,077	\$ (224,914)	\$ (82,332)	\$ 386,998	\$ 5,906,833	\$ 6,662,935
Crédito Sindicado	200,000	2,733	4,157,240		56,816	56,816	4,157,240	4,053,056
	<u>\$ 600,000</u>	<u>(\$ 1,228)</u>	<u>\$ 10,758,317</u>	<u>(\$ 224,914)</u>	<u>(\$ 25,516)</u>	<u>\$ 443,814</u>	<u>\$ 10,064,073</u>	<u>\$ 10,715,991</u>

Supuestos utilizados

2025 y 2024:

Riesgo corporativo a través de Yield Spreads to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics".

Nivel de jerarquía 2 en 2025 y 2024 del valor razonable.

Metodología:

Se utilizó la siguiente metodología para determinar el valor razonable conforme a lo establecido por el IFRS 13. Un modelo técnico de valuación reconocido en el ámbito financiero (Flujos futuros estimados descontados a valor presente) utilizando información de mercado disponible a la fecha de valuación.

Nota 14 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el capital mínimo fijo sin derecho de retiro es de \$1,000 y la parte variable es de \$7,766,276 (cifra nominal) representado por 300,000,000 acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Ambas clases de acciones tendrán las características que determine la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión y se integran como se muestra a continuación.

Descripción	Total de acciones al 31 de diciembre de		Capital social al 31 de diciembre de	
	2025	2024	2025	2024
Serie "B"	277,050,000	277,050,000	\$ 7,173,079	\$ 7,173,079
Serie "BB"	22,950,000	22,950,000	594,197	594,197
Total	300,000,000	300,000,000	\$ 7,767,276	\$ 7,767,276

Todas las acciones ordinarias confieren iguales derechos y obligaciones a los tenedores de cada serie de acciones. Las acciones Serie BB tienen los derechos de voto y otros derechos como el de elegir a dos miembros del Consejo de Administración y los tenedores de acciones de la Serie B tienen derecho a nombrar a los miembros restantes del Consejo de Administración. Las acciones Serie BB no pueden representar más del 15% del capital social de la Compañía.

Reserva legal

La Compañía debe destinar por lo menos un 5% de sus utilidades netas anuales individuales al fondo de reserva legal, hasta que este sea equivalente al 20% del capital social emitido y en circulación de la sociedad. Las sociedades mexicanas solo pueden pagar dividendos sobre las utilidades acumuladas después de la constitución del fondo de reserva legal del ejercicio.

Reserva para recompra de acciones propias

La reserva para adquisición de acciones representa la reserva autorizada por la Asamblea de Accionistas para que la Compañía pueda adquirir sus propias acciones cumpliendo ciertos criterios establecidos en los estatutos y en la Ley del Mercado de Valores. En la Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2025 se determinó hacer uso de la reserva para recompra de acciones para decretar dividendos. Al 31 de diciembre de 2025 no se tiene saldo en la cuenta y al 31 de diciembre de 2024, el saldo de la reserva para recompra de acciones ascendió a \$23,191,198.

Dividendos

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2025, los accionistas de la Compañía acordaron el pago de un dividendo ordinario en efectivo provenientes de utilidades pendientes de aplicar y de la cuenta de la reserva de recompra de acciones de \$15,000,000, su pago fue el 29 de mayo de 2025, así como la aprobación del pago de dividendos extraordinarios provenientes de la cuenta de la reserva de recompra de acciones de \$4,500,000 y \$4,500,000 nominales, en ambos casos no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN y su pago fue el 30 de septiembre de 2025 y 27 de noviembre de 2025, respectivamente.

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 24 de abril de 2024, los accionistas de la Compañía acordaron el pago de un dividendo ordinario en efectivo de \$3,277,800, así como la aprobación del pago de un dividendo extraordinario de \$3,000,000 nominales, en ambos casos no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN y su pago fue el 29 de mayo de 2024 y 26 de junio de 2024, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la CUFIN. Los dividendos que excedan de dicha CUFIN causarán un impuesto equivalente al 42.86%. El impuesto causado será a cargo de la Compañía y podrá acreditarse contra el ISR causado del ejercicio o en el que se pague. El monto restante podrá acreditarse en los dos ejercicios inmediatos siguientes contra el impuesto del ejercicio o contra los pagos provisionales. Los dividendos pagados que provengan de utilidades previamente gravadas por el ISR no estarán sujetos a ninguna retención o pago adicional de impuestos. La Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR) establece la obligación de mantener la CUFIN con las utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 e iniciar otra CUFIN con las utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$17,933,778 y \$30,171,752, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$60,458,561 y \$58,307,032, respectivamente.

En caso de reducción del capital, a cualquier excedente del capital contable sobre los saldos de las cuentas del capital contribuido, se le dará el mismo tratamiento fiscal que el de dividendo, conforme a los procedimientos establecidos por la LISR.

Los dividendos que provengan de las subsidiarias en el extranjero se decretan de acuerdo con el flujo de efectivo generado de los años anteriores. El pago de dividendos está sujeto en todos los casos a sus planes de inversión, a su situación financiera y a la aprobación por parte del Consejo de Administración y de la Asamblea de Accionistas correspondiente. Los dividendos que se paguen causarán el 30% de ISR en México y el impuesto estará a cargo de la Compañía.

Utilidades acumuladas

Substancialmente todas las utilidades consolidadas de la Compañía fueron generadas por sus subsidiarias. Las utilidades acumuladas pueden ser distribuidas a los accionistas de la Compañía hasta el grado en que las subsidiarias de la Compañía hayan distribuido utilidades a la Compañía.

Nota 15 - ISR causado y diferido:

La Compañía no consolida para efectos fiscales en México.

a. ISR

México

En 2025 y 2024 la Compañía determinó utilidades fiscales junto con sus subsidiarias por \$15,616,291 y \$16,969,158, respectivamente. En los ejercicios de 2025 y 2024 las utilidades fiscales se compensaron parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$172,850 y \$162,727, respectivamente, con excepción de Aeropuerto de Minatitlán, cuya pérdida fiscal del ejercicio 2025 y 2024, ascienden a \$32,635 y \$22,512, respectivamente.

Las subsidiarias en México que al 31 de diciembre de 2025 y 2024, no han generado ISR, producto de las pérdidas fiscales pendientes de amortizar son: Minatitlán (en ambos años) y Cozumel en 2024.

El resultado fiscal difiere del resultado contable debido a las partidas que en el tiempo se acumulan y deducen de manera diferente para fines contables y fiscales, por el reconocimiento de los efectos de la inflación para fines fiscales, así como de aquellas partidas que solo afectan el resultado contable o el fiscal. La LISR establece que la tasa del ISR aplicable es del 30% sobre la utilidad fiscal gravable.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La Compañía ha realizado la evaluación del Regímenes Fiscales Preferentes y ha considerado que por los ejercicios de 2025 y 2024 no le es aplicable en virtud de que sí realiza una actividad empresarial en el caso de la inversión en el Aeropuerto de Puerto Rico y Estados Unidos; y que los ingresos pasivos no representan más del 20% de la totalidad de sus ingresos.

De conformidad con la política vigente de la Compañía con relación a la distribución de utilidades futuras (Ver Nota 19.17) en el ejercicio de 2025 y 2024, el Aeropuerto de Cancún reconoció un ISR diferido sobre las utilidades de sus subsidiarias Aerostar, Airplan y ASUR US Commercial, que provienen de su inversión por las cuales en alguna línea del tiempo se decretará dividendos, el monto de dicha provisión al 31 de diciembre de 2025 y 2024, es de \$485,935 y \$710,991, respectivamente.

Aerostar

En 2025 y 2024, determinó utilidad fiscal de \$460,668 (USD\$23,462) y \$363,966 (USD\$17,989), respectivamente, que compensó parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$460,668 y \$363,966, respectivamente. Aerostar mantiene un acuerdo con el Departamento del Tesoro de Puerto Rico, en el cual sus operaciones están sujetas a ISR de Puerto Rico del 10% bajo las disposiciones de la Sección 12 (a) de la Ley de Asociación Público-Privada (Ley) promulgada en junio de 2009.

Airplan

Determinó renta gravable fiscal (renta líquida) de acuerdo con las disposiciones fiscales de Colombia por el ejercicio de 2025 y 2024 de \$2,292,560 y \$2,116,189, respectivamente. Airplan está sujeta en 2025 y 2024 a una tasa de ISR del 35%.

ASUR US Commercial

La tasa impositiva corporativa en Estados Unidos de America es del 21%. ASUR US Commercial y sus subsidiarias fueron adquiridas en diciembre 2025 conforme a IFRS 3, dado que las subsidiarias de ASUR US Commercial son sociedades de responsabilidad limitadas (LLCs) y han optado por ser tratadas como sociedades transparentes para efectos de los impuestos sobre la renta federales y estatales, cuyos impuestos son responsabilidad de su compañía tenedora de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad 12 "Impuesto sobre la Renta" IAS 12.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La provisión para ISR al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
<u>México:</u>		
ISR causado	\$ 3,577,190	\$ 4,954,716
ISR diferido	(51,318)	812,364
Provisión ISR México	3,525,872	5,767,080
<u>Aerostar:</u>		
ISR causado	\$ -	\$ -
ISR diferido	61,412	(87,398)
Provisión ISR Aerostar	61,412	(87,398)
<u>Airplan:</u>		
ISR causado	\$ 845,201	\$ 737,198
ISR diferido	(398,240)	(74,425)
Provisión ISR Airplan	446,961	662,773
Provisión total para ISR	\$ 4,034,245	\$ 6,342,455

La conciliación entre la tasa legal y efectiva del ISR se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Utilidad consolidada antes de provisiones de impuestos a la utilidad	\$ 14,958,942	\$ 20,372,893
Más (menos):		
Utilidad neta antes de impuestos de las subsidiarias		
Aerostar, Airplan y ASUR Airports	(2,191,341)	(2,973,374)
Utilidad neta antes de impuestos de subsidiarias en México que no causan ISR	8,593	(208,292)
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad	12,776,194	17,191,227
Tasa legal del ISR	30%	30%
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuestos a la utilidad	3,832,858	5,157,368
Partidas no deducibles y otras diferencias	183,129	311,916
Ajuste anual por inflación	(20,506)	(134,548)
Desconexión contable de efectos de inflación	(244,553)	(278,647)
ISR sobre las utilidades no distribuidas provenientes de la inversión en Airplan, ASUR US Commercial (ASUR US) y Aerostar por decreto de dividendos reconocidas en el Aeropuerto de Cancún	(225,056)	710,991
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Aerostar	61,412	(87,398)
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Airplan	446,961	662,773
Provisión para ISR	\$ 4,034,245	\$ 6,342,455
Tasa efectiva de ISR	32%	37%

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A continuación, se muestra el efecto de las principales diferencias en el impuesto diferido:

	Ejercicio terminado el 31 de diciembre de	
	2025	2024
<u>Impuesto diferido:</u>		
ISR diferido activo:		
Pasivos temporales	\$ 71,108	\$ 65,643
Valor razonable de la deuda a largo plazo	31,694	36,597
Pérdidas fiscales por amortizar	87,321	126,688
Estimación para cuentas incobrables	68,324	68,007
	<u>258,447</u>	<u>296,935</u>
ISR diferido por pagar:		
Activos fijos e Intangible (*)	(2,682,600)	(3,045,654)
Activos temporales	(368,102)	(393,103)
Inversión en subsidiarias en el extranjero por utilidades no distribuidas de Aerostar, Airplan y ASUR US (a partir 2025)	(485,935)	(710,991)
	<u>(3,536,637)</u>	<u>(4,149,748)</u>
ISR diferido pasivo neto	<u>\$ (3,278,190)</u>	<u>\$ (3,852,813)</u>

(*) Incluye efecto de Aerostar por \$1,102,163 y \$1,234,730 por los ejercicios de 2025 y 2024, respectivamente, de igual forma los efectos de Airplan son un activo por \$22,242 y un pasivo \$388,421, respectivamente, por los mismos ejercicios.

El movimiento neto del impuesto diferido activo y pasivo durante el año se explica a continuación:

	Provisión de deterioro de cartera de créditos	Bienes concesionados	Conversión de moneda extranjera	Inversiones en subsidiarias	Pérdidas Fiscales	Otros	Total
Saldos al 1° de enero 2024	\$ (68,653)	\$ 2,975,531	(\$ 264,257)			\$ 255,237	\$ 2,897,858
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			294,222			10,192	304,414
Estado de resultados consolidados:							
Airplan	1,409	(69,852)	1,594			(7,576)	(74,425)
Aerostar	-	41,285	(2,021)		\$ (126,662)		(87,398)
México	(763)	69,152		\$ 710,991	(26)	33,010	812,364
	<u>646</u>	<u>40,585</u>	<u>(427)</u>	<u>710,991</u>	<u>(126,688)</u>	<u>25,434</u>	<u>650,541</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2024	\$ (68,007)	\$ 3,016,116	\$ 29,538	\$ 710,991	\$ (126,688)	\$ 290,863	\$ 3,852,813
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			(192,184)		12,704	(6,997)	(186,477)
Estado de resultados consolidados:							
Airplan	-	(395,172)	4,956		-	(8,024)	(398,240)
Aerostar	-	35,701	519		26,663	(1,471)	61,412
México ⁽¹⁾	(317)	183,126	-	(225,056)	-	(9,071)	(51,318)
	<u>(317)</u>	<u>(176,345)</u>	<u>5,475</u>	<u>(225,056)</u>	<u>26,663</u>	<u>(18,566)</u>	<u>(388,146)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2025	\$ (68,324)	\$ 2,839,771	\$ (157,171)	\$ 485,935	\$ (87,321)	\$ 265,300	\$ 3,278,190

(1) En el ejercicio del 2025 incluye el reconocimiento de un beneficio neto del ISR diferidos sobre las utilidades no gravadas de las inversiones en subsidiarias en Aerostar, Airplan y ASUR US por \$225,056 y en 2024 incluye el reconocimiento del ISR diferido sobre las utilidades no gravadas de las inversiones en subsidiarias en Aerostar y Airplan por \$710,991.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A partir del 2024, la Compañía decidió modificar su política de distribución de dividendos, para sus subsidiarias extranjeras, de repartir dividendos considerando los resultados acumulados y así, reconocer un impuesto diferido de sus subsidiarias en el extranjero, Aerostar y Airplan y por su subsidiaria ASUR US reconocer este ISR Diferido a partir de 2025. (Ver Nota 19.17).

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Utilidades no distribuidas	\$ 1,619,783	\$ 2,369,969
Tasa de impuestos	30%	30%
Pasivos por impuesto sobre la renta diferido no reconocidos relacionados con las diferencias temporales anteriores	\$ 485,935	\$ 710,991

La diferencia temporal a favor que se genera de la determinación del impuesto diferido por distribución de dividendos de la subsidiaria de Colombia, no se reconoció como un activo dado que no se tiene certeza de su recuperabilidad. El importe determinado al 31 de diciembre de 2025 asciende a \$472,301.

b. Impuestos por recuperar

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el impuesto a favor por Impuestos sobre la renta es de \$1,112,994 y \$110,327, respectivamente.

Pérdidas fiscales en Aerostar

En 2024 basándose en sus proyecciones financieras y fiscales la Compañía activó pérdidas fiscales de ejercicios anteriores de su subsidiaria Aerostar por un monto de \$126,662 (\$6,093 miles de USD). Al 31 de diciembre de 2025 Aerostar aún cuenta con pérdidas fiscales por las cuales no se ha reconocido impuesto sobre la renta diferido debido a que aún no existe certeza razonable de su recuperación en años futuros.

Año	Importe miles de dólares	Vencimiento
2016	\$ 13,873	2026
2017	11,124	2027
2018	5,300	2028
2020	12,424	2030
	<u>\$ 42,721</u>	

Reforma fiscal internacional

Reglas del modelo del Segundo Pilar - modificaciones a la NIC 12 - la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) publicó la Reforma fiscal internacional – Reglas del modelo del segundo pilar, derivado de la digitalización de la economía, reglas del modelo global contra la erosión de la base fiscal y traslado de beneficios (BEPS, siglas en inglés). Las reglas están diseñadas para garantizar que las grandes empresas multinacionales dentro del alcance de las reglas paguen un nivel mínimo de impuestos sobre ingresos generados en un periodo específico en cada jurisdicción donde operan. Las reglas aplican un sistema de impuestos complementarios que eleva el monto total de los impuestos pagados sobre el exceso de ganancias de una entidad en una jurisdicción hasta la tasa mínima del 15%.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

**Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024**

La Compañía opera en cuatro jurisdicciones, México, Colombia, Puerto Rico, Estados Unidos, y espera que en el próximo año se resuelva su situación en República Dominicana. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 no está dentro del alcance de las reglas modelo del Segundo Pilar porque esta legislación no ha sido promulgada en las jurisdicciones donde opera la Compañía. Sin embargo, la Compañía ha comenzado a analizar los posibles impactos futuros que tendría una vez que la legislación sea promulgada en dichas jurisdicciones. En el caso de México y Colombia, la Compañía estima que no tendrá impacto potencial ya que la tasa efectiva es superior al 15% (tasa mínima establecida por las reglas modelo del Segundo Pilar). En cuanto a Puerto Rico, la tasa es menor (10%) y está fue definida en el título de concesión. El Departamento del Tesoro de Puerto Rico se encuentra en proceso de contratación de servicios de consultoría fiscal internacional para la implementación del acuerdo global de impuesto mínimo corporativo en Puerto Rico, en el caso de Estados Unidos, la Compañía evaluará su impacto, una vez que la subsidiaria ASUR Airports LLC, causaría impuesto hasta el momento en que sus utilidades son distribuidas. Con relación a ASUR Dominicana la Compañía evaluará el impacto una vez que comience su operación.

La Compañía ha adoptado la excepción obligatoria para reconocer y revelar información sobre activos y pasivos por impuestos diferidos que surgen de los impuestos sobre la renta del Segundo Pilar según lo dispuesto en las modificaciones a la NIC 12 emitidas en mayo de 2023.

Las autoridades fiscales examinan rutinariamente las declaraciones de impuestos de la Compañía. La Administración cree que las declaraciones de impuestos pueden tener posiciones que podrían ser impugnadas por estas autoridades fiscales en el curso normal de una auditoría fiscal.

Si se identifica nueva información en períodos posteriores que afecte la posición actual de la Compañía en ciertos asuntos fiscales, la Compañía registrará el impacto en el período en que se identifique la nueva información.

La Compañía y sus subsidiarias no tienen activos ni pasivos fiscales reconocidos al 31 de diciembre de 2025 y 2024, relacionados con posiciones fiscales inciertas.

Nota 16 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

16.1 Saldos por pagar

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente, los saldos por pagar con partes relacionadas que se encuentran en el estado de situación financiera consolidado se integran como sigue:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. P. I. de C. V. (Accionista / asistencia técnica)	\$ (98,507)	\$ (101,266)
	<u>\$ (98,507)</u>	<u>\$ (101,266)</u>

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

16.2 Operaciones con partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2025 y de 2024 se celebraron las siguientes operaciones con partes relacionadas, las cuales fueron celebradas como si las condiciones de las contraprestaciones por operaciones celebradas con partes relacionadas fueran equivalentes a operaciones similares realizadas con terceros independientes, tal y como se muestra a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
<u>Ingresos comerciales:</u>		
Autobuses de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	\$ 18,998	\$ 19,352
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista)	10,249	9,515
Coordinados de México de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	6	60
<u>Gastos:</u>		
Asistencia técnica (Nota 16.4)	\$ (400,912)	\$ (400,838)
Arrendamientos	(6,717)	(6,206)

16.3 Compensación al personal clave

El personal clave incluye a los directores, miembros del Consejo de Administración y Comités. Durante el ejercicio que concluye al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía otorgó los siguientes beneficios al personal gerencial clave, al Consejo de Administración y a los distintos Comités de la Compañía:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Salarios y otros beneficios a corto plazo al personal clave ^(*)	\$ 191,020	\$ 204,913
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	12,068	8,698

(*) En los ejercicios de 2025 y 2024, incluye costo de \$75,280 y \$99,962, y \$20,048 y \$19,543, respectivamente, por personal clave de directores de Aerostar y Airplan.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 no existen saldos pendientes de pago al personal clave.

16.4 Contrato de asistencia técnica

En relación con la venta de las acciones serie BB celebrada en 1998, a Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (ITA), la Compañía firmó un contrato de asistencia técnica con ITA, en el que ésta y sus accionistas acordaron prestar servicios de administración y consultoría y transferir conocimientos y experiencia en la industria y tecnología a la Compañía a cambio de una contraprestación.

El contrato es por un plazo inicial de 15 años y se renueva automáticamente por periodos sucesivos de cinco años, a menos que una parte entregue a la otra un aviso de cancelación dentro de un plazo determinado previo a la fecha de vencimiento programada. La Compañía solo puede ejercer su derecho de terminación a través de resolución de los accionistas. ITA comenzó a prestar los servicios bajo el mencionado contrato el 19 de abril de 1999.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

De acuerdo con el contrato, la Compañía acordó pagar una contraprestación anual equivalente a la cantidad que resulte mayor de un importe fijo o hasta el 31 de diciembre de 2023 el 5% de las utilidades consolidadas de la Compañía antes de restar la contraprestación por asistencia técnica y antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización, determinadas de acuerdo con las NIF aplicables en México. A partir de 2024 la contraprestación se redujo al 2.5% de las utilidades consolidadas de la Compañía antes de restar la contraprestación por asistencia técnica y antes del resultado integral de financiamiento, ISR, depreciación y amortización, el importe mínimo fijo es de USD\$2millones (\$36.0 millones de pesos).

El importe mínimo fijo será incrementado anualmente por la tasa de inflación de Estados Unidos más el impuesto al valor agregado sobre el monto del pago. La Compañía celebró un convenio modificatorio al contrato de asistencia técnica y transferencia, en el que se especifica que la contraprestación se pagará trimestralmente a partir del 1 de enero de 2008, dichos pagos se restarán de la contraprestación anual.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los gastos por asistencia técnica fueron de \$400,912 y \$400,838, respectivamente, los cuales se encuentran en el estado de resultados consolidado dentro del rubro de costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos. ITA también tiene derecho al reembolso de los gastos incurridos en la prestación de los servicios bajo el contrato. Las acciones serie BB de ITA fueron afectadas a un fideicomiso de control para, entre otras cosas, asegurar el cumplimiento del contrato de asistencia técnica.

Nota 17 - Compromisos y contingencias:

Compromisos:

- a. Desde el 21 de mayo de 2015 la Compañía renta un espacio en Ciudad de México para oficinas bajo un contrato de arrendamiento con prórroga de 60 meses, renovable. La renta mensual es de USD\$29.2 (\$526 aproximadamente).

A partir del 11 de diciembre de 2025 la Compañía, a través de su subsidiaria ASUR Commercial, mantiene contratos de arrendamiento en los aeropuertos de LAX, ORD, JFKT1 y JFKT8. Véase Notas 1.1 y 19.8.2.

El total de pagos futuros mínimos derivados del contrato de arrendamiento no cancelable, que deberán satisfacerse en los dos años siguientes, es como sigue:

	México	ASUR Commercial
Hasta un año	\$ 4,357	\$ 1,405,648
Entre uno y dos años	15,975	865,612
Total	\$ 20,332	\$ 2,271,260

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la amortización por derecho de uso está incluida en gastos de administración el estado de resultados consolidado, fueron de aproximadamente de \$6,717 y \$6,206, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

- b. El 22 de junio de 2018 la Compañía recibió por parte de la SCT la aprobación de los PMD para el quinquenio de 2019 a 2023 en los que la Compañía se comprometió a efectuar mejoras en dichos años.

El 11 de diciembre de 2023 la Compañía recibió por parte de la SCT la aprobación de los PMD para el quinquenio de 2024 a 2028 en los que la Compañía se comprometió a efectuar mejoras en dichos años.

Al 31 de diciembre de 2025, los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

Periodo	Monto
2026	\$ 7,237,500
2027	5,163,300
2028	6,695,100
	<u>\$ 19,095,900 ⁽¹⁾</u>

- (1) Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2025 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

- c. Como parte de sus compromisos, Aerostar se ha comprometido a financiar y completar ciertos proyectos de capital y reparación relacionados con el Aeropuerto LMM. Aerostar no tiene restricciones de tiempo para concluirlos, excepto que deben ser ejecutados en cualquier momento durante el periodo de vigencia del Acuerdo de concesión. En la medida en que se desarrollen dichos proyectos, los proyectos deben ser registrados como gastos incurridos o capitalizados y deben ser depreciados dependiendo de su naturaleza, como lo establecen las políticas contables de Aerostar. Los proyectos de capital serán capitalizados como parte de un activo intangible y serán depreciados a lo largo de las vidas útiles restantes de los mismos o del Acuerdo de concesión, el menor de los dos. Algunos proyectos no fueron incluidos en las obligaciones originales asumidas debido a ciertos factores de incertidumbre, la variabilidad de los costos futuros y el largo periodo de tiempo en el cual se cumplirán dichos compromisos. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 Aerostar cumplió los compromisos pactados.

- d. De conformidad con los contratos de concesión vigentes en JFK, la Compañía está obligada a (o exigirá a sus inquilinos) invertir al menos USD\$104.0 millones (\$1,872 millones) en JFK T8 como inversión de capital para la construcción e instalación de mejoras durante los tres primeros años del plazo, que comenzó el 1 de julio de 2023. Adicionalmente, la Compañía debe invertir al menos USD\$18.5 millones (333 millones) en mejoras del área de concesión en JFK T8, USD\$10.0 millones (\$180 millones) en mejoras del área de concesión en JFK T1 y USD\$2.5 millones (\$45 millones) en otras mejoras en JFK T8.

De conformidad con los contratos de concesión vigentes en el Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (LAX), la Compañía está obligada a (o a exigir a sus inquilinos que) invertir al menos USD\$11.1 millones (\$199.8 millones) en inversiones de capital para la construcción e instalación de mejoras, que deberán completarse antes del 31 de enero de 2028.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Contingencias:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía ha confirmado que los resultados de las disputas no pueden predecirse con exactitud, ya que se encuentran en el debido proceso legal y considera que no existen los elementos suficientes para determinar que en virtud que se resolvieran de forma adversa pudieran afectar significativamente la situación financiera consolidada de la Compañía.

- e. Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales, en adición a las leyes de Puerto Rico y Colombia por sus subsidiarias fuera de territorio mexicano.
- f. Cuando se llevó a cabo la licitación para la venta de las acciones (1998) de los Grupos Aeroportuarios, la SCT estableció y comunicó que las concesionarias podrían amortizar fiscalmente el valor de la concesión hasta en un 15% por año. En febrero 2012 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en contra de esta resolución ha llevado a cabo una liquidación en contra de Cancún por un importe de \$865 millones de pesos, al considerar que la determinación de la amortización por el 15% no era válida en 2006 y 2007. La Compañía consideró que esto es improcedente iniciándose el juicio de nulidad para aclarar esta decisión. Sin embargo, a afecto de acogerse al programa de condonación (programa de amnistía) previsto en el artículo Tercero Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2013, en este ejercicio la Compañía se desistió parcialmente del juicio interpuesto por lo que hace a los créditos fiscales, mas no así, por la determinación del reparto adicional de utilidades, partida por la cual continúa el litigio. Durante septiembre 2023, mediante nueva resolución de la Administración Desconcentrada de Auditoría Fiscal de Quintana Roo, determinó que el importe de reparto de utilidades es de \$99.8 millones de pesos. La Compañía consideró que esto es improcedente iniciándose el juicio de nulidad para aclarar esta decisión. El 16 de octubre de 2025 la Compañía desahogo un último requerimiento formulado por la Sala Regional del Tribunal Federal de Justicia Administrativa. En caso de que se perdiera la apelación, podría ser requerido el pago por la cantidad de \$99.8 millones. Al 31 de diciembre de 2025 el riesgo de que el juez no falle a favor de Cancún es remoto.
- g. Actualmente existen diversas demandas laborales en contra de la Compañía, principalmente relacionadas con terminación involuntaria. De resultar sentencias desfavorables para la Compañía estas no representan cantidades importantes. La Compañía está en proceso judicial a la fecha de este informe y no se ha emitido resolución definitiva alguna.
- h. El 21 de agosto de 2019 el pleno de la COFECE (Comisión Federal de Competencia Económica) notificó al Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V. de la resolución emitida el 25 de julio de 2019 en la que se determinó que: i) se acreditó la responsabilidad administrativa por haber incurrido en la práctica monopólica prevista en el artículo 56, fracción V de la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE) (denegación de trato), y ii) se le impuso a la Compañía una multa por la cantidad de \$73 millones pesos, al respecto la Compañía ha impugnado la sanción administrativa impuesta por COFECE a través de la interposición de un juicio de amparo indirecto, una vez que existen los elementos para ello. En noviembre de 2023, un juez Federal especializado otorgó al Aeropuerto de Cancún amparo constitucional contra la decisión de la COFECE y ordenó al Pleno revisar y justificar sí la Compañía efectivamente incurrió en la práctica monopólica de “negativa a negociar”. El 21 de noviembre de 2025 el Tribunal confirmó la sentencia recurrida y otorgó el amparo al Aeropuerto de Cancún para que el pleno de la Comisión Nacional Antimonopolio (CNA) que sustituye a la COFECE emita una nueva resolución. Al 31 de diciembre de 2025 la CNA esta en proceso de emitir nueva resolución. el riesgo en caso de que el juicio resulte desfavorable para la Compañía asciende a un importe de \$73 millones de pesos. Este monto no está registrado debido a que el riesgo de que se requiera la salida de flujos de efectivo para pagar la obligación es remoto.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 18 - Bases de preparación:

Los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y 2024 han sido preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF (Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB) y sus interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretaciones de NIIF (IFRS IC, por sus siglas en inglés).

18.1 Bases de medición

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base del costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros que son medidos al costo amortizado y el valor razonable de las propiedades de inversión, como se explica en las políticas contables descritas más adelante.

Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de negocio en marcha.

18.2 Uso de estimaciones y juicios

La preparación de estados financieros consolidados requiere que la Administración de la Compañía realice juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos de activos, pasivos, ingresos y gastos. Las áreas que involucran un mayor grado de juicio, o complejidad o las áreas en las que los supuestos y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados se describen en la Nota 21.

Las estimaciones y supuestos críticos son revisados regularmente. Las revisiones de las estimaciones contables son reconocidas en el periodo en que la estimación es revisada y en cualquier periodo futuro afectado.

Nota 19 - Resumen de las políticas contables materiales:

19.1 Nuevas normas y modificaciones

Algunas de las modificaciones y mejoras que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2025 fueron:

Modificaciones a la NIC 21 - Falta de convertibilidad

En agosto de 2023, el IASB modificó la NIC 21 para ayudar a las entidades a determinar si una moneda es intercambiable por otra moneda y qué tipo de cambio al contado utilizar cuando no lo sea. La Compañía no tuvo impacto por la adopción de estas modificaciones y no espera que tenga un impacto en sus estados financieros en periodos futuros.

Ciertas modificaciones a las normas contables han sido publicadas, las cuales no son efectivas para periodos de reporte al 31 de diciembre de 2025, y no han sido adoptadas de manera anticipada por la Compañía. No se espera que estas modificaciones tengan un impacto material para la Compañía en los periodos de reporte actuales o futuros y en las transacciones futuras previsibles.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

A continuación se presenta la evaluación del Grupo sobre el impacto de estas nuevas normas y modificaciones:

- a) Modificaciones a la clasificación y medición de instrumentos financieros – modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 (vigentes para periodos que comiencen el 1 de enero de 2026).

El 30 de mayo de 2024, el IASB emitió modificaciones específicas a la NIIF 9 y la NIIF 7 para responder a las preguntas recientes que surgieron en la práctica, y para incluir nuevos requisitos no solo para las instituciones financieras sino también para las entidades corporativas. Estas modificaciones:

Aclaran la fecha de Reconocimiento y baja de algunos activos y pasivos financieros, con una nueva excepción para algunos pasivos financieros liquidados a través de un sistema de transferencia electrónica de efectivo.

Aclaran y agregan más orientación para evaluar si un activo financiero cumple con el criterio de pagos únicamente de capital e intereses (SPPI por sus siglas en inglés).

Agregan nuevas revelaciones para ciertos instrumentos con términos contractuales que pueden cambiar los flujos de efectivo (como algunos instrumentos financieros con características vinculadas al logro de objetivos ambientales, sociales y de gobernanza); y

Actualizan las revelaciones para los instrumentos de capital designados a valor razonable a través de otro resultado integral (FVOCI por sus siglas en inglés)

- b) Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7 por contratos referidos a la electricidad dependiente de la naturaleza (vigentes para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026).

El 18 de diciembre de 2024, el IASB emitió modificaciones específicas a la NIIF 9 y la NIIF 7 para contratos referidos a la electricidad dependiente de la naturaleza, donde se aclara la excepción de uso propio en este tipo de contratos, se define criterios para la consideración de consumo propio, permite aplicar cobertura contable sobre volúmenes variables si se cumplen los criterios aplicables y exige mayor transparencia en la información a revelar.

- c) NIIF 19 Subsidiarias sin obligación pública de rendir cuentas: Revelaciones (vigente para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027).

Emitida en mayo de 2024, la NIIF 19 permite que ciertas subsidiarias elegibles de entidades matrices que informan según las Normas de contabilidad NIIF apliquen requisitos de revelación reducidos.

- d) NIIF 18 Presentación y revelación en estados financieros (vigente para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027).

La NIIF 18 reemplazará a la NIC 1 Presentación de estados financieros, introduciendo nuevos requisitos que ayudarán a lograr la comparabilidad del desempeño financiero de entidades similares y brindarán información más relevante y transparencia a los usuarios. Si bien la NIIF 18 no afectará el reconocimiento o la medición de partidas en los estados financieros, se espera que sus impactos en la presentación y revelación sean generalizados, en particular aquellos relacionados con el estado de resultados y la inclusión de medidas de desempeño definidas por la administración dentro de los estados financieros.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La administración está evaluando actualmente las implicaciones detalladas de la aplicación de la nueva norma en los estados financieros consolidados de la Compañía. A partir de la evaluación preliminar de alto nivel realizada, se han identificado los siguientes impactos potenciales:

Con base en una evaluación preliminar, la Compañía no espera que la adopción de la NIIF 18 tenga un impacto en la utilidad neta; sin embargo, podría implicar cambios en la presentación y agrupación de ciertas partidas en los estados financieros primarios, particularmente en la determinación y presentación de la utilidad de operación.

Asimismo, podrían presentarse cambios en la desagregación de algunas partidas, incluyendo diferencias de cambio, resultados por instrumentos financieros y la presentación separada del crédito mercantil, así como nuevos requerimientos de revelación en notas, de resultar aplicables. La Compañía continúa evaluando el impacto de la NIIF 18 y revelará oportunamente cualquier efecto relevante una vez concluido dicho análisis.

La Compañía aplicará la nueva norma a partir de su fecha de entrada en vigor obligatoria del 1 de enero de 2027. Se requiere la aplicación retrospectiva, por lo que la información comparativa para el ejercicio que finaliza el 31 de diciembre de 2026 se reformulará de conformidad con la NIIF 18.

19.2 Consolidación y método de participación

Las subsidiarias consolidadas de la Compañía, por las que se tiene tenencia accionaria al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se muestran a continuación:

	Porcentaje de participación (%)	Principal actividad
Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Cozumel, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Mérida, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Huatulco, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Oaxaca, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Veracruz, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Villahermosa, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Tapachula, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Aeropuerto de Minatitlán, S. A. de C. V.	100%	Servicios aeroportuarios
Cancún Airport Services, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios aeroportuarios
Aerostar Airport Holdings, LLC (*)	60%	Servicios aeroportuarios
Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, S. A. (*)	100%	Servicios aeroportuarios
ASUR Dominicana, LLC (*)	100%	Comercial
RH Asur, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V.	100%	Servicios administrativos
Asur FBO, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicios administrativos
Caribbean Logistics, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga
Cargo RF, S. A. de C. V. (*)	100%	Servicio de carga
ASUR US Commercial Airports, LLC (*) (**)	100%	Comercial

(*) Estas subsidiarias sub-consolidan en Aeropuerto de Cancún.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

(**) Esta subsidiaria adquirió el 11 de diciembre de 2025 a ASUR Airports, LLC (antes URW Airports), con una participación del 100%, en ASUR Airports, quien a su vez tiene una participación accionaria en sus subsidiarias ASUR Airports JFK T1 y ASUR Airports JFK T8 quien a su vez tiene una participación del 81.38% en Innovation Partners, LLC.

Información relevante de ASUR Airports y su participación no controladora

ASUR Airports registra y reporta su información financiera en IFRS en dólares americanos para propósitos de consolidar su información financiera con la información de la Compañía, y realiza una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre del ejercicio de 2025 fue de 18.00 pesos mexicanos por dólar.

Al 31 de diciembre de 2025, la información financiera condensada de ASUR Airports, en donde se tiene una participación no controladora, se presenta a continuación:

	31 de diciembre de 2025
<u>Estado de situación financiera condensado</u>	
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 424,680
Otros activos circulantes	408,048
Activo circulante	832,728
Pasivos financieros:	
Otro pasivo a corto plazo	(1,747,213)
Capital de trabajo	(914,485)
Propiedades de inversión - Neto	12,758,949
Otros activos a largo plazo	12,962
Pasivos por arrendamiento	(6,720,103)
Otros pasivos a largo plazo	(102,413)
Capital contable	\$ 5,034,910
 <u>Año que terminó 31 de diciembre 2025</u>	
<u>Estado de resultados condensado</u>	
Ingresos no aeronáuticos	\$ 133,143
Costos y gastos de operación	(46,968)
Resultado integral de financiamiento - Neto	(67,662)
Utilidad neta del periodo	18,513
Efecto por conversión de moneda extranjera	(11,893)
Resultado integral	\$ 6,620
 Utilidad neta del periodo atribuible a:	
Participación controladora	\$ 19,421
Participación no controladora	(908)
	\$ 18,513

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Información relevante de Aerostar y su participación no controladora significativa

Aerostar reporta su información financiera en IFRS para propósitos de consolidar su información financiera con la información de la Compañía. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 fue de \$18.00 y \$20.79 pesos mexicanos por dólar, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la información financiera condensada de Aerostar, en donde se tiene una participación no controladora significativa, se presenta a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
<u>Estado de situación financiera condensado</u>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 323,859	\$ 850,723
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	2,041,027	2,043,625
Otros activos circulantes	395,851	369,479
Activo circulante	2,760,737	3,263,827
Pasivos financieros:		
Otro pasivo a corto plazo	(1,211,118)	(1,246,162)
Capital de trabajo	1,549,619	2,017,665
Activo fijo - Neto	230,356	199,544
Activo intangible - Neto	12,290,973	13,921,262
Otros activos a largo plazo	71,379	101,450
Deuda a largo plazo	(8,464,370)	(10,064,073)
Otros pasivos a largo plazo	(13,375)	(16,503)
Impuestos diferidos - Neto	(568,899)	(574,176)
Capital contable	\$ 5,095,683	\$ 5,585,169
 <u>Año que terminó el</u> <u>31 de diciembre de</u>		
	2025	2024
<u>Estado de resultados condensado</u>		
Ingresos totales	\$ 5,425,370	\$ 4,815,975
Costos y gastos de operación	(3,640,506)	(3,097,961)
Resultado integral de financiamiento - Neto	(467,619)	(421,812)
Impuesto diferido a la utilidad	(77,827)	71,911
Utilidad neta del periodo	1,239,418	1,368,113
Efecto por conversión de moneda extranjera	(875,980)	907,659
Resultado integral	\$ 363,438	\$ 2,275,773

El 10 de octubre de 2025, el Consejo de Administración de Aerostar, aprobó un reembolso de capital contribuido por USD\$20,768 (\$264,967), y aprobó y pago de dividendo por USD\$29,232 (\$588,029) correspondientes a utilidades del año 2025, de los cuales corresponde un 60% para la Compañía y 40% para el socio Avialliance, aplicando una retención de ISR a la Compañía por USD\$1,370 (24,660). La

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Compañía no cambio su participación proporcional accionaria en Aerostar, manteniendo el control con 60% del capital social, por lo que no se consideró una disposición y los efectos acumulados de conversión no fueron reclasificados del resultado integral.

El 7 de octubre de 2024, el Consejo de Administración de Aerostar, aprobó un reembolso de capital contribuido por USD\$20,000 (\$255,167) y aprobó decreto y pago de dividendo por USD\$60,000 (\$1,075,823), correspondientes a utilidades del año 2024, de los cuales corresponde un 60% para la Compañía y 40% para el socio Avialliance, aplicando una retención de ISR a la Compañía por USD\$1,799. La Compañía no cambio su participación proporcional accionaria en Aerostar, manteniendo el control con 60% del capital social, por lo que no se consideró una disposición y los efectos acumulados de conversión no fueron reclasificados del resultado integral.

Por lo que respecta la participación no controladora en subsidiaria de Aerostar no se tienen restricciones significativas sobre la posibilidad de tener acceso a los activos o de utilizarlos para el pago de sus obligaciones.

Información de Airplan

Airplan registra y reporta su información financiera en IFRS tal como han sido adoptados en Colombia y sus correspondientes interpretaciones (CINIIF) emitidas por la IASB y en pesos colombianos. Para propósitos de consolidar Airplan en la Compañía, se hace una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2025 y 2024 fue de \$209.37 y \$211.33 pesos colombianos por peso mexicano, respectivamente.

a. Subsidiarias

Las subsidiarias son todas las entidades sobre las que la Compañía tiene el control. La Compañía controla otra entidad cuando está expuesta a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su relación con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la misma. Los estados financieros de subsidiarias son incorporados en los estados financieros consolidados desde la fecha en que inicia el control hasta la fecha de término de este.

Las transacciones intercompañías, los saldos, ingresos y gastos en transacciones entre compañías del grupo fueron eliminados. Los resultados no realizados también son eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias son uniformes con las políticas adoptadas por la Compañía. El método de contabilización utilizado por la Compañía para las combinaciones de negocios es el método de adquisición. La Compañía define una combinación de negocios como una transacción en la que obtiene el control de un negocio, mediante el cual tiene el poder para dirigir y administrar las actividades relevantes del conjunto de activos y pasivos de dicho negocio con el propósito de proporcionar un rendimiento en forma de dividendos, menores costos u otros beneficios económicos directamente a los inversionistas.

La contraprestación transferida en la adquisición de una subsidiaria es el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos y las participaciones en el capital emitidas por la Compañía. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que resulte de un acuerdo de contraprestación contingente. Los activos identificables adquiridos, los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios son medidos inicialmente a su valor razonable en la fecha de su adquisición. La Compañía reconoce cualquier participación no controladora en la entidad adquirida con base en la parte proporcional de la participación no controladora en los activos netos identificables de la entidad adquirida. La Compañía tiene como política contable la opción de reconocer la participación no controladora (NCI) ya sea con base en la

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

parte proporcional de la participación no controladora en los activos netos identificables o a su valor razonable.

Si la contabilización inicial de la combinación de negocios no se completa al final del período de reporte que constituye el período en el que se produjo la combinación, la Compañía presenta las partidas cuyo cálculo de valor razonable no se ha completado de forma provisional en los estados financieros consolidados. Durante el período de medición, que no es mayor a un año desde la fecha de adquisición, el valor razonable provisional reconocido en la fecha de adquisición se ajusta retrospectivamente para reflejar la información obtenida sobre los hechos y circunstancias existentes en la fecha de adquisición, si se determina que esto afectará la medición de los importes reconocidos a esa fecha.

Los costos relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el estado de resultados consolidado conforme se incurren.

El crédito mercantil es medido inicialmente como el exceso de la contraprestación pagada y el valor razonable de la participación no controladora en la subsidiaria adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables y los pasivos adquiridos. Si la contraprestación transferida es menor al valor razonable de los activos netos de la subsidiaria adquirida en el caso de una compra a precio de ganga, la diferencia se reconoce directamente en el estado de resultado integral consolidado. Si la combinación de negocios es alcanzada por etapas, el valor en libros a la fecha de adquisición de la participación previamente mantenida por la Compañía en la entidad adquirida se remide a su valor razonable a la fecha de adquisición. Cualquier pérdida o ganancia que resulte de dicha remediación se reconoce en los resultados del ejercicio.

b. Cambios en la participación de subsidiarias sin pérdida del control

Las transacciones con las participaciones no controladoras que no conducen a una pérdida de control se contabilizarán como transacciones en el capital contable; es decir, como transacciones con los accionistas en su condición de propietarios. La diferencia entre el valor razonable de la contraprestación pagada y la participación adquirida en el valor en libros de los activos netos de la subsidiaria se registra en el capital contable. Las ganancias o pérdidas por la venta de la participación no controladora también se registran en el capital contable consolidado.

c. Disposición de subsidiarias o asociadas

Cuando la Compañía pierde control o influencia significativa en una entidad, cualquier participación retenida en dicha entidad se mide a su valor razonable, reconociendo el efecto en resultados. Posteriormente, dicho valor razonable es el valor en libros inicial para efectos de reconocer la participación retenida como asociada, negocio conjunto o activo financiero, según corresponda. Asimismo, los importes previamente reconocidos en otro resultado integral en relación con esa entidad se cancelan como si la Compañía hubiera dispuesto directamente de los activos o pasivos relativos. Esto implica que los importes previamente reconocidos en otro resultado integral sean reclasificados a resultados.

Si se reduce la participación en una asociada, pero se mantiene influencia significativa, solo una parte proporcional de los montos previamente reconocidos en otros resultados integrales se reclasificarán a resultados como corresponda.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

d. Adquisición por etapas

La adquisición adicional en una Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación se considera una combinación de negocios, la cual se lleva a cabo por etapas, por lo que el valor razonable de la participación previamente adquirida se revalúa.

e. Asociadas

Las asociadas son todas las entidades sobre las que la Compañía ejerce influencia significativa pero no control. Generalmente, en estas entidades la Compañía mantiene una participación de entre 20% y 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se valúan utilizando el método de participación y se reconocen inicialmente al costo (ver inciso h. Método de participación).

El 18 de mayo de 2023, nuestra subsidiaria ASUR Dominicana LLC (ASUR Dominicana) empresa comercial constituida, organizada bajo las leyes del Estado de Delaware, Estados Unidos de América, (así mismo es subsidiaria del Aeropuerto de Cancún), celebró un acuerdo de inversión con Aeropuerto Internacional de Bávaro AIB, S.A.S. (AIB), CVC One, Inc., Grupo Abrisa, S.R.L., Muñoz Investment Banking Group Fund, LLC., Abraham Jorge Hazoury Toral y Alberto Alejandro Durán Santana (inversionistas), con el propósito de desarrollar y construir un aeropuerto internacional en Bávaro, República Dominicana, acordando mantener una participación del 25% en AIB. El acuerdo estipula una inversión total estimada de USD \$66 millones una vez que se complete la construcción. La inversión inicial fue de USD \$17.8 millones y fue reconocida como una inversión en asociada. Al 31 de diciembre de 2025 aún no se tiene autorizada la licencia de construcción de AIB.

La Compañía adquirió obligaciones contractuales mediante un acuerdo de inversión celebrado el 18 de mayo de 2023, cuyo objetivo principal consiste en el desarrollo y construcción de AIB en República Dominicana. En dicho acuerdo se menciona que la Compañía debe adquirir acciones adicionales de AIB en un futuro hasta un 25% de participación (USD\$66 millones). Al 31 de diciembre de 2024 el importe pendiente a invertir asciende a USD\$48.1 millones, el acuerdo condiciona a que esta obligación pendiente se deberá llevar a cabo una vez que se obtenga la aprobación con el gobierno en donde se construirá el Aeropuerto, dicha aprobación no se encuentra bajo el control de la Compañía sino del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), esta obligación de compra futura de acciones califica como un derivado a valor razonable con cambios en resultados, el cual no fue material para su reconocimiento al 31 de diciembre de 2025 y 2024. En adición, el convenio establece que ASUR Dominicana recibió de AIB una garantía hipotecaria sobre parte de los inmuebles correspondientes al AIB, por un valor total de USD\$25 millones como garantía del pago inicial del aporte de capital de ASUR Dominicana. En caso de que no se realice la construcción del Aeropuerto Internacional de Bávaro, en un plazo de tres años contados a partir del pago inicial de la inversión de la Compañía, o el AIB, sea declarado cancelado por las autoridades de manera definitiva e inapelable, los inversionistas actuales comprarán las acciones de ASUR Dominicana por la suma total que haya pagado por ellas. Este derecho de recuperación de la inversión calificó como un activo financiero medido a valor razonable, en adición al reconocimiento del método de participación dentro del rubro de inversión en asociadas. Al 31 de diciembre de 2025, el valor razonable del activo financiero se encuentra reconocido dentro del método de participación del 25% de la inversión. Al 31 de diciembre de 2025, el valor razonable del activo financiero es igual al costo de la inversión, al cual se reconoció en forma adicional el método de participación del 25% en dicha inversión. Al 31 de diciembre de 2025 aún no se tiene la aprobación con el gobierno sobre la construcción del Aeropuerto y el valor razonable del activo financiero es similar al costo de la inversión.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

f. Acuerdos conjuntos

Bajo la NIIF 11 las inversiones en acuerdos conjuntos se clasifican, ya sea como una operación conjunta o como un negocio conjunto dependiendo de los derechos y obligaciones contractuales de cada inversionista, en lugar de la estructura jurídica del acuerdo conjunto.

g. Negocios conjuntos

La participación en negocios conjuntos se contabiliza bajo el método de participación, después de haberse reconocido inicialmente al costo en el estado consolidado de situación financiera.

El 20 de febrero de 2020, nuestra subsidiaria Aeropuerto de Cancún celebró un acuerdo contractual con Aviation Investments, LLC, para establecer un negocio conjunto a través de una entidad legal separada llamada Airport Development Group, LLC acordando una participación del 50% cada una. La inversión inicial fue de USD\$500 (\$10,556). El contrato estipula que las decisiones sobre las actividades relevantes de la entidad requieren consentimiento unánime de ambas partes. La Compañía evaluó la naturaleza de la operación y determinó que era un negocio conjunto. Los negocios conjuntos se reconocen por el método de participación. En julio de 2023, se canceló el contrato en conjunto con Airport Development Group, LLC, reembolsándose a la Compañía su participación.

h. Método de participación

Bajo el método de participación las inversiones se reconocen inicialmente al costo y se ajustan posteriormente para reconocer la participación en los resultados posteriores a la adquisición, así como los movimientos en los otros resultados integrales. Los dividendos recibidos o por cobrar de negocios conjuntos se reconocen como una reducción en el valor en libros de la inversión.

Cuando la participación de la Compañía en las pérdidas de un negocio conjunto iguala o excede su participación en el negocio conjunto (el cual incluye cualquier participación a largo plazo que en sustancia forma parte de la inversión neta de la Compañía en el negocio conjunto), la Compañía no reconoce pérdidas adicionales, a menos que haya incurrido en obligaciones o realizados pagos en nombre o por cuenta del negocio conjunto.

Las ganancias no realizadas en transacciones entre Compañías del Grupo y sus negocios conjuntos son eliminadas hasta el monto del interés del Grupo en el negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas son también eliminadas a menos que la transacción provea alguna evidencia de deterioro del activo transferido. Las políticas contables de las inversiones contabilizadas bajo el método de participación han cambiado cuando ha sido necesario para asegurar la consistencia con las políticas adoptadas por la Compañía.

i. Reducción de capital en subsidiarias extranjeras

Las reducciones de capital sin cambio en el porcentaje proporcional de participación accionaria de la controladora, no se considera una disposición parcial. Dado que el Grupo mantiene el mismo porcentaje de participación y continúa controlando la subsidiaria en el extranjero, los efectos acumulados de efecto de conversión no son reclasificados al estado del resultado integral.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

19.3 Conversión de monedas extranjeras

Moneda funcional y de reporte

Las partidas incluidas en los estados financieros de cada una de las entidades que conforman la Compañía se miden en la moneda del entorno económico primario donde opera cada entidad, es decir, su “moneda funcional”. El peso mexicano es la moneda de informe y funcional, y los estados financieros consolidados se presentan en miles de pesos mexicanos.

19.3.1 Consolidación de subsidiarias y asociadas con moneda funcional distinta a su moneda de presentación

Los resultados y la situación financiera de Aerostar, Airplan, ASUR Dominicana y ASUR Airports (las cuales no tienen monedas que correspondan a economías hiperinflacionarias) que tiene una moneda funcional distinta de la moneda de informe se convierten a la moneda de informe, como se muestra a continuación.

- (i) Los activos y pasivos reconocidos en el estado de situación financiera se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre de dicho estado de situación financiera.
- (ii) El capital de cada estado de situación financiera presentado es convertido al tipo de cambio histórico.
- (iii) Los ingresos y gastos reconocidos en el estado de resultados se convierten al tipo de cambio promedio de cada mes (excepto cuando este promedio no es una aproximación razonable del efecto derivado de convertir los resultados a los tipos de cambio vigentes a las fechas de las operaciones; en cuyo caso se utilizaron esos tipos de cambio).
- (iv) Las diferencias en cambios resultantes se reconocen como otras partidas del resultado integral.

El crédito mercantil y los ajustes de valor razonable que surgen en la fecha de adquisición de una operación extranjera para medirlos a su valor razonable, se reconocen como activos y pasivos de la entidad extranjera y son convertidos al tipo de cambio de cierre.

19.3.2 Operaciones en moneda extranjera y resultados por fluctuaciones cambiarias

Las transacciones en monedas extranjeras se registran en la moneda funcional aplicando los tipos de cambio vigentes a la fecha de su operación o el tipo de cambio vigente a la fecha de valuación.

Las diferencias que surgen por fluctuaciones en los tipos de cambio entre las fechas de las transacciones y la de su liquidación o valuación al cierre del ejercicio se reconocen en el estado de resultados consolidado.

19.4 Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo de caja, depósitos bancarios y otras inversiones de gran liquidez, con vencimiento original de tres meses o menos a partir de su fecha de contratación, con realización inmediata y con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en depósitos bancarios en pesos y dólares e inversiones en papel bancario y gubernamental en pesos.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

19.5 Derechos fiduciarios

Para la administración de los recursos de la concesión y el pago de las obligaciones a cargo de Airplan se constituye un fideicomiso al cual transfiere la totalidad de los ingresos brutos recibidos como remuneración del contrato y todos los recursos de deuda y capital que obtenga para la ejecución de la concesión.

19.6 Efectivo restringido

El efectivo restringido se presenta como corriente si se espera que se utilice dentro de los 12 meses a partir de la fecha de presentación. Cualquier fondo restringido más allá de los 12 meses se registra como no corriente. El efectivo restringido incluye efectivo que está restringido en cuanto al acceso y uso inmediato. La naturaleza de las restricciones incluye aprobaciones previas a su uso y restricciones impuestas por los contratos de colocación de bonos y fondos de agencias federales relacionados con el gasto de capital.

Aerostar mantiene efectivo restringido por requisito de los contratos de deuda por un monto de \$1,293,363 y \$1,464,532 al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente, y PFC por un monto de \$747,664 y \$579,093 al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente. México no tiene saldo de efectivo restringido al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

En diciembre 2025 y de conformidad con el contrato de adquisición entre ASUR US Commercial y URW Airports se constituyó un fideicomiso por un importe de US\$3,000 con la finalidad de que ASUR US Commercial garantice ciertos gastos adicionales de la transacción. El saldo al 31 de diciembre de 2025, asciende a \$54,004.

El efectivo restringido se presenta en el estado de flujos de efectivo consolidado dentro de las actividades de financiamiento en relación con las reservas a las que está obligada de acuerdo con los contratos de colocación de bonos y en actividades de inversión, las que están relacionadas con la inversión en infraestructura aeroportuaria. Ver Nota 5.1.

19.7 Activos financieros

- a. Clasificación. - La Compañía clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías de medición: a) aquellos que se miden a costo amortizado y b) aquellos que se miden subsecuentemente a su valor razonable (ya sea con cambios en otros resultados integrales, o en resultados), de los cuales actualmente no posee la Compañía. La clasificación depende del modelo de negocio de la Compañía para la administración de los activos financieros y de los términos contractuales de los flujos de efectivo. La Compañía reclasifica los activos financieros cuando, y solo cuando, cambia su modelo de negocio para la administración de esos activos. Los activos financieros de la Compañía se miden a costos amortizados dado que los términos contractuales cumplen con el requisito de SPPI (Solo Pago de Principal Integral e intereses), y el método de negocio de la Compañía es el de recolectar los flujos de efectivo.
- b. Medición. - En el reconocimiento inicial, los activos financieros a costo amortizado se miden a su valor razonable más costos de transacción directamente atribuibles a su adquisición. Los costos de transacción de activos financieros a valor razonable (con cambios a través de resultados u otros resultados integrales) se registran en resultados en el momento en el que ocurren. Para los activos medidos a valor razonable, las ganancias y pérdidas se registrarán en resultados o en otros resultados integrales. Los activos financieros con derivados implícitos son considerados en su totalidad cuando se determine si los flujos de efectivo son únicamente pagos del principal e intereses. Las cuentas por cobrar son activos financieros no derivados con pagos fijos o determinados que no cotizan en un mercado activo. Las inversiones en valores y cuentas por cobrar se incluyen como

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

activos circulantes, excepto por vencimientos mayores a 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera. Estos son clasificados como activos no circulantes. Los préstamos, cuentas por cobrar e inversiones en valores se valúan inicialmente al valor razonable más los costos de transacción directamente atribuibles, y posteriormente al costo amortizado.

- c. Deterioro. - Las pérdidas por deterioro se presentan como pérdidas por deterioro netas dentro del resultado operativo. Las recuperaciones posteriores de importes previamente cancelados se acreditan contra la misma línea. Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que requiere que las pérdidas esperadas sobre la vida del instrumento se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar. Ver Nota 6.2.

19.8 Arrendamientos

19.8.1 En su calidad de arrendador

La subsidiaria ASUR Commercial LLC celebra contratos con terceros operadores comerciales (subarrendatarios), mediante los cuales les otorga el derecho de uso de los espacios previamente arrendados a la autoridad aeroportuaria.

En esta estructura:

- La autoridad aeroportuaria es el arrendador principal.
- ASUR Commercial es el arrendatario en el contrato principal y simultáneamente arrendador intermedio en el subarrendamiento.
- Los operadores comerciales son los subarrendatarios.

De conformidad con IFRS 16, el subarrendamiento de ASUR Commercial a los operadores se clasifica como arrendamiento operativo con base en el derecho de uso derivado del contrato principal (y no con base en el activo subyacente original). Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen en el estado de resultados integral consolidado en ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

La clasificación del subarrendamiento se determina evaluando si transfiere sustancialmente todos los riesgos y beneficios asociados al derecho de uso.

El arrendamiento de espacio que realiza la Compañía en su calidad de arrendador en las terminales se documenta mediante contratos, ya sea con rentas fijas mensuales o cuotas basadas en la cantidad que resulte mayor de una cuota mínima mensual o de un porcentaje de los ingresos mensuales de los arrendatarios.

19.8.2 En su calidad de Arrendatario

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si éste es, o contiene, un arrendamiento conforme a IFRS 16. Un contrato es, o contiene, un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación, dichos contratos califican como un arrendamiento bajo IFRS 16.

En su calidad de arrendatario, la Compañía reconoce en la fecha de inicio del arrendamiento un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento, excepto por arrendamientos a corto plazo (plazo menor a 12 meses) y arrendamientos de activos de bajo valor, cuyos pagos se reconocen como gasto en línea recta durante el plazo del arrendamiento.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Medición inicial

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, descontados utilizando la tasa implícita en el arrendamiento, si ésta puede determinarse fácilmente; en caso contrario, se utiliza la tasa incremental de financiamiento de la Compañía.

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo comprenden:

- Pagos fijos (incluyendo pagos fijos en sustancia);
- Pagos variables que dependen de un índice o tasa, medidos utilizando el índice o tasa vigente en la fecha de inicio;
- Importes que se espera pagar bajo garantías de valor residual;
- El precio de ejercicio de una opción de compra cuando sea razonablemente seguro que se ejercerá; y
- Pagos por penalizaciones derivadas de la terminación anticipada del arrendamiento, si el plazo refleja el ejercicio de dicha opción.

El activo por derecho de uso incluido en la medición comprende:

- El importe inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos por arrendamiento realizados antes o en la fecha de inicio, menos cualquier incentivo recibido;
- Costos directos iniciales; y
- Estimaciones de costos para dismantelar o restaurar el activo, cuando aplique.

Determinación de la tasa incremental de financiamiento

La tasa incremental de financiamiento corresponde a la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para obtener un financiamiento por un plazo similar y con garantías similares, para obtener un activo de valor comparable al activo por derecho de uso en un entorno económico similar.

Para determinar dicha tasa, la Compañía considera su perfil de riesgo crediticio, el plazo del arrendamiento, la moneda del contrato y el entorno económico en el que opera.

Medición posterior

Posteriormente, el pasivo por arrendamiento se incrementa por el devengo de intereses y se disminuye por los pagos realizados. El pasivo se re-mide cuando:

- Existe una modificación en los pagos futuros derivada de cambios en un índice o tasa;
- Se modifica el plazo del arrendamiento;
- Cambia la evaluación sobre el ejercicio de opciones de compra, renovación o terminación; o

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

- Se modifica el contrato de arrendamiento.

El activo por derecho de uso se deprecia en línea recta durante el plazo del arrendamiento o la vida útil del activo subyacente, lo que resulte menor, salvo que la Compañía tenga certeza razonable de ejercer una opción de compra, en cuyo caso se deprecia durante la vida útil del activo.

Las subsidiarias de ASUR Commercial ha reconocido un derecho de uso por arrendamiento de los contratos de LAX y de JFK T8 de conformidad con IFRS 16 debido a las características de los contratos, dado que tienen condiciones fijas dentro de los mismos. La renta mínima de los pagos por arrendamiento se determina con se muestra a continuación.

LAX:

Lo que resulte mayor entre, el resultado de multiplicar los pies cuadrados de los espacios arrendados por una cuota base que puede ser de USD\$0.210 o USD\$0.240 (definido en el contrato con base en cada terminal) y que debe ser actualizada con los índices de inflación de manera anual; o, el 85% del “porcentaje de renta” el cual se determina con base en un porcentaje del total de ingresos del año anterior (definido en el contrato con base en cada terminal) menos gastos fijos (asignación de mejoras a locales por parte de la autoridad aeroportuaria y la tarifa de administración) definidos por contrato.

JFK T8:

Lo que resulte mayor entre, una renta mínima de USD\$30,000 que debe ser actualizada con los índices de inflación de manera anual; o, el 85% de los ingresos del año anterior.

ORD y JFK T1:

Con base en la IFRS 16 la Compañía no reconoció un derecho de uso por arrendamiento por los contratos debido a que los términos de arrendamiento negociados contemplan: a) una renta mínima en función de un tráfico de pasajeros mínimo y, b) una variable que se calcula con un porcentaje variable en función de los ingresos del año anterior. Al 31 de diciembre de 2025 la Compañía no ha realizado pagos mínimos debido a que no ha alcanzado los pasajeros señalados en el contrato por lo que ha realizado únicamente pagos variables, en consecuencia, la totalidad de rentas se considera variable.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía identificó las siguientes condiciones favorables y desfavorables en los contratos de arrendamiento, tales como ajustes retroactivos de renta, penalizaciones, derechos de terminación anticipada y obligaciones de mantenimiento, dichas condiciones han sido consideradas de manera implícita en los flujos contractuales utilizados para la medición inicial del activo por derecho de uso.

19.9 Terreno, mobiliario y equipo

Las partidas de mobiliario y equipo se reconocen al costo menos su depreciación acumulada. El costo incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de estos activos y todos los gastos relacionados con la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la Compañía.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Los terrenos se reconocen al costo y no son depreciados. La depreciación del resto de las partidas de mobiliario y equipo se calcula con base en el método de línea recta para distribuir su costo a su valor residual durante sus vidas útiles estimadas. Las vidas útiles a la fecha de adquisición del mobiliario y equipo son los que se muestran a continuación:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Equipo de oficina	10 a 20%	10 a 20%
Maquinaria y equipo	10 a 20%	10 a 20%
Equipo de cómputo	20 a 33%	20 a 33%
Equipo de transporte	20 a 25%	20 a 25%
Mejoras a locales arrendados	10%	10%

Los valores residuales, la vida útil y método de depreciación de los activos se revisan y ajustan, de ser necesario, de forma anual.

19.10 Propiedades de inversión

Los activos por derecho de uso derivados de propiedades arrendadas cumplen la definición de propiedad de inversión se valoran a valor razonable. Para las propiedades valoradas a valor razonable, el valor de mercado adoptado por la Compañía se determina con base en tasaciones realizadas por expertos externos independientes calificados, quienes valoran las terminales de la Compañía al 30 de junio y al 31 de diciembre de cada año.

Los datos y supuestos utilizados para determinar el valor razonable de las propiedades de inversión de conformidad con la NIC 40 no son similares a los utilizados para determinar las obligaciones de arrendamiento de conformidad con la NIIF 16 para los mismos contratos, lo que resulta en un valor razonable de las propiedades de inversión superior al de las obligaciones de arrendamiento.

La Compañía utilizó el método de Flujo de Efectivo Descontado (DFC) del enfoque de capitalización de ingresos por rendimiento, para determinar el valor Razonable de cada derecho de arrendamiento, específicamente, los ingresos futuros para Los Angeles (LAX), Chicago (ORD) y Nueva York (JFK T1 y JFK T8), así como las siguientes premisas: Los gastos operativos y de capital se proyectaron con base en las proyecciones y cifras operativas históricas. Descontamos los flujos de efectivo proyectados de cada arrendamiento operativo utilizando una tasa de descuento adecuada. El flujo de efectivo de cada arrendamiento se extiende desde la Fecha de Valuación hasta la fecha de vencimiento del contrato operativo.

Las ganancias o pérdidas derivadas de cambios en el valor razonable de las propiedades de inversión se reconocen directamente en resultados del ejercicio en que se generan.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

19.11 Activos intangibles

19.11.1 Concesiones

Los aeropuertos que forman parte de la Compañía realizaron el análisis de los criterios que se deben tomar en cuenta para saber si están dentro del alcance de la IFRIC 12:

- a. El otorgante controla o regula qué servicios debe proporcionar el operador con la infraestructura, a quién debe proporcionarlos, a qué precio,
 - El otorgante no necesita tener un control completo del precio; es suficiente que el precio sea regulado por el otorgante, el contrato o el regulador;
 - El otorgante puede controlar el precio a través de un mecanismo de límite, y
 - El precio puede variar desde arreglos de precios fijos hasta aquellos basados en una fórmula hasta un precio máximo.
- b. El otorgante controla, a través de la propiedad, el derecho de beneficios o de otro modo, cualquier interés residual significativo en la infraestructura al final del plazo del acuerdo.

Tomando en consideración lo anterior, dichos criterios son aplicables a cada una de las concesiones que la Compañía cuenta, es por eso que se considera que su medición y determinación estará en el alcance de la IFRIC 12. En adición a que al final de todas las concesiones todos los bienes pasan a ser propiedad de la nación en la que se encuentra ubicada la concesión.

Dentro del alcance de la IFRIC 12, los respectivos activos pueden ser clasificados como:

- Activos financieros: cuando el concedente establece un derecho incondicional a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros independientemente del uso del servicio público por los usuarios.
- Activos intangibles: únicamente cuando los contratos correspondientes no establecen un derecho contractual a recibir flujos de efectivo u otros activos financieros del concedente, independientemente del uso del servicio público por parte de los usuarios. Las concesiones aeroportuarias han sido consideradas dentro de alcance de la IFRIC 12 como un activo intangible por cumplir con lo expuesto anteriormente y no se han reconocido activos financieros.

México

Los derechos de uso de instalaciones aeroportuarias mexicanas, y las concesiones aeroportuarias incluyen la adquisición de las nueve concesiones aeroportuarias y los derechos adquiridos.

La amortización de las concesiones en México se calcula utilizando el método de línea recta sobre la vida útil estimada de las concesiones; (plazo original de 50 años a partir del 1 de noviembre de 1998) 27 años al 31 de diciembre de 2025.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Aerostar

El activo intangible consiste en derechos sobre la concesión aeroportuaria, y que se adicionan costos relacionados con mejora en la infraestructura aeroportuaria, se reconoce menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

La amortización se calcula utilizando el método de línea recta durante el plazo del Acuerdo (40 años); 28 años al 31 de diciembre de 2025.

Airplan

En el caso Airplan se registra como intangible el derecho otorgado por el Contrato de Concesión No.8000011-OK y Licitación Pública No.10000001OL2010, respectivamente, a través del cual los concedentes ceden a la Compañía los ingresos regulados y no regulados correspondientes cada uno de los aeropuertos objeto de la concesión.

A su vez los costos por préstamo que tengan relación con las obras en ejecución forman parte del intangible.

El activo intangible resultante del reconocimiento y actualización de los ingresos estimados del contrato se amortizaba con base en línea recta hasta el año en que considera el aseguramiento total del retorno de su inversión. La amortización se reconoce en los resultados del periodo.

La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo de la concesión es al 2015; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, sin embargo con base en las notificaciones del regulador y la información financiera actualizada al cierre del ejercicio 2025, se estima que los ingresos regulados generados por Airplan igualarán los ingresos regulados esperados en el ejercicio de 2027 y de conformidad con lo establecido en la cláusula séptima y los numerales 10.2 y 10.8 del contrato de concesión, a partir de esa fecha Airplan mantendrá únicamente el derecho a percibir ingresos no regulados durante el periodo restante del contrato, cuyo vencimiento mínimo está previsto para 2032. Al considerar estas condiciones operativas se requirió ajustar el método de amortización aplicado hasta 2024, con la finalidad de reflejar adecuadamente el nuevo patrón de consumo de los beneficios económicos futuros de la concesión, de conformidad con las disposiciones de la NIC-38, la CINIIF 12 y la NIC-36.

La Compañía ha determinado que el activo intangible de la concesión se segregue en dos componentes para efectos de su amortización:

Componente regulado: Corresponde al derecho a percibir ingresos regulados hasta 2027. Dado que los beneficios asociados a este componente se extinguirán completamente en esa fecha, su amortización se reconocerá en forma acelerada hasta 2027, reflejando el consumo de los beneficios económicos futuros derivados de esos derechos.

Componente no regulado: Representa el derecho a percibir ingresos no regulados derivados de actividades comerciales y servicios complementarios. Este componente mantendrá una amortización lineal hasta 2032, fecha en que se concluye el contrato de concesión y cesa la generación de beneficios económicos futuros.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

19.11.2. Licencias, Operación Directa Comercial (ODC) y Derechos comerciales

Se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro reconocidas. Se amortizan en línea recta de acuerdo con la estimación de su vida útil, determinada con base en la expectativa de generación de beneficios económicos futuros y están sujetas a pruebas de deterioro cuando se identifican indicios. Las vidas útiles están ligadas a la vida útil de las concesiones (ver Nota 19.11.1).

Las vidas útiles estimadas, remanentes, al 31 de diciembre de 2025 son como sigue:

Licencias México	23 años
ODC México	23 años
Derechos comerciales Aerostar	27 años
Derechos comerciales Airplan	1 año

19.11.3 Crédito Mercantil

El crédito mercantil representa el exceso del costo de adquisición de una subsidiaria sobre la participación de la Compañía en el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos determinado a la fecha de adquisición y no es sujeto a amortización. El crédito mercantil se presenta por separado en el estado de situación financiera consolidado y se reconoce a su costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro, las cuales no se revierten. Las ganancias o pérdidas en la disposición de una entidad incluyen el valor en libros del crédito mercantil relacionado con la entidad vendida.

19.11.4 Activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios

Cuando se adquiere un activo intangible en una combinación de negocios se reconoce a su valor razonable a la fecha de adquisición. Con posterioridad los activos intangibles adquiridos en una combinación de negocios, como los derechos comerciales, se reconocen a su costo menos la amortización acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro. Ver vidas útiles de estos derechos en la Nota 19.11.2.

19.12 Deterioro de activos

El crédito mercantil y los activos intangibles de vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de deterioro, o con mayor frecuencia si existen eventos o circunstancias que indiquen que podrían verse afectados. Otros activos se someten a pruebas de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indiquen que el valor en libros puede no ser recuperado. Se reconoce una pérdida por deterioro por el valor en libros del activo que exceda su valor recuperable. El valor recuperable es el mayor entre el valor razonable de un activo menos sus costos de disposición y su valor en uso. Para efectos de evaluar el deterioro, los activos se agrupan en los niveles más bajos para los que existan flujos de efectivos identificables por separado, que son en gran medida independientes de los flujos de efectivo de otros activos o la Compañía de activos (unidades generadoras de efectivo). Los activos no financieros deteriorados distintos al crédito mercantil se revisan para determinar la posible reversión del deterioro al final de cada periodo de reporte.

19.13 Cuentas por pagar

Las cuentas por pagar son obligaciones con acreedores por compras de bienes o servicios adquiridos en el curso normal de las operaciones de la Compañía. Cuando se espera pagarlas en un periodo de un año o menos desde la fecha de cierre, se presentan en el pasivo circulante. En caso de no cumplir lo mencionado se presentan en el pasivo no circulante.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Las cuentas por pagar se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se miden al costo amortizado utilizando el método de tasa de interés efectiva.

19.14 Préstamos bancarios y deuda a largo plazo

Los préstamos de instituciones financieras y deuda a largo plazo se reconocen inicialmente a su valor razonable, neto de los costos incurridos en la transacción. Estos financiamientos se registran posteriormente a su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos recibidos (neto de los costos de transacción) y el valor de redención se reconoce en el estado de resultados consolidados durante el periodo de financiamiento, utilizando el método de tasa de interés efectiva.

19.14.1 Renegociación de deuda

Si la renegociación resulta en la baja del pasivo original porque se excede la prueba del 10% se da de baja el pasivo original y cualquier diferencia se reconoce en resultados cuando ocurre la renegociación.

Si la renegociación no resulta en la baja del pasivo financiero, se calcula el valor de los flujos de fondos nuevos del pasivo financiero, descontados a la tasa de interés efectiva original, cualquier diferencia entre el valor descontado y el importe en libros se reconoce en resultados y se ajusta prospectivamente la tasa de interés efectiva, para incluir los nuevos costos y comisiones.

19.14.2 Costos por préstamos

Los costos por préstamos específicos y generales directamente atribuibles a la construcción de activos calificables son capitalizados durante el periodo de construcción y preparación del activo para su uso. Activos calificables son aquellos que requieren un periodo sustancial para estar listos y poder ser usados (generalmente mayor a un año). Los ingresos financieros obtenidos por inversiones temporales hechas con dinero proveniente de préstamos específicos que serán utilizados para la construcción de activos calificables se disminuyen de los costos financieros elegibles para capitalización.

La capitalización de costos por préstamos en moneda extranjera que suponen la generación de intereses y pérdida por fluctuación cambiaria, únicamente se capitalizan hasta el monto de intereses que habría generado un préstamo en moneda nacional, con condiciones similares de tiempo.

19.15 Baja de pasivos financieros

La Compañía da de baja los pasivos financieros si, y solo si, las obligaciones de la Compañía se cumplen, cancelan o expiran.

19.16 Provisiones

Las provisiones de pasivo representan una obligación legal presente o una obligación asumida como resultado de eventos pasados en las que es probable una salida de recursos para cumplir la obligación y en las que el monto ha sido estimado confiablemente. Las provisiones no son reconocidas para pérdidas operativas futuras.

Las provisiones se miden al valor presente de los gastos que se esperan sean requeridos para cumplir la obligación utilizando una tasa antes de impuestos que refleje las consideraciones actuales del mercado del valor del dinero a través del tiempo y el riesgo específico de la obligación. El incremento de la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como gasto por interés.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Cuando existen obligaciones similares, la probabilidad de que se produzca una salida de recursos económicos para su liquidación se determina considerándolas en su conjunto. En estos casos, la provisión así estimada se reconoce aun y cuando la probabilidad de la salida de flujos de efectivo respecto de una partida específica considerada en el conjunto sea remota.

19.17 ISR diferido e ISR sobre dividendos

El gasto por impuestos a la utilidad comprende el impuesto causado y el diferido. El impuesto se reconoce en el estado de resultados consolidado, excepto cuando se relaciona con partidas reconocidas directamente en otras partidas de la utilidad integral o en el capital contable. En este caso, el impuesto también se reconoce en otras partidas del resultado integral o directamente en el capital contable, respectivamente.

El ISR diferido se registra con base en el método de pasivos con enfoque integral, el cual consiste en reconocer un impuesto diferido para todas las diferencias temporales entre los valores contables y fiscales de los activos y pasivos que se esperan materializar en el futuro a las tasas promulgadas a la fecha de los estados financieros consolidados. Ver Nota 15 a.

El impuesto a la utilidad diferido activo solo se reconoce en la medida que sea probable que se obtengan utilidades fiscales futuras contra los que se puedan utilizar las diferencias temporales pasivas.

Los saldos de impuestos a la utilidad diferidos, activo y pasivo se compensan cuando existe el derecho legal exigible de cada entidad a compensar impuestos corrientes activos con impuestos corrientes pasivos y cuando los impuestos a la utilidad diferidos activos y pasivos son relativos a la misma autoridad fiscal.

El cargo por impuesto a las utilidades causado se calcula con base en las leyes fiscales aprobadas en México a la fecha del estado de situación financiera consolidado.

El impuesto a la utilidad causado se compone del ISR, el cual se registra en los resultados del año en que se causan. Este se basa en las utilidades fiscales.

Para determinar el ISR la tasa aplicable en México del 2025 y 2024 fue 30%, la tasa aplicable para Airplan de acuerdo con la legislación colombiana para el 2025 y 2024 fue 35%, la tasa aplicable para Aerostar, de acuerdo con la legislación de Puerto Rico para el 2025 y 2024 fue de 10% y la tasa aplicable para ASUR Airports, de acuerdo con la legislación de Estados Unidos para el 2025 fue de 21%.

El impuesto a la utilidad diferido de las diferencias temporales que surge de inversiones en subsidiarias es reconocido, excepto cuando el periodo de reversa de las diferencias temporales es controlado por la Compañía y es probable que las diferencias temporales no se reviertan en un futuro cercano.

Aerostar y Airplan cuentan con utilidades no distribuidas que, si se pagan como dividendos, estarían sujetas al impuesto a cargo (Véase Nota 15). A partir del 1 de enero de 2024 la Compañía reconoce el pasivo por impuestos diferidos al existir una diferencia temporal gravable por las utilidades acumuladas de Aerostar y Airplan. Al 31 de diciembre de 2025, el saldo del ISR diferido reconocido en el Aeropuerto de Cancún sobre las utilidades acumuladas no gravadas provenientes de Aerostar, Airplan y ASUR US Commercial ascienden a \$485,935.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

19.18 Capital contable

El capital social, las reservas de capital y las utilidades acumuladas se expresan a su costo histórico. Las reservas de capital consisten en reserva legal, reserva para recompra de acciones propias.

19.19 Utilidad por acción básica y diluida

La utilidad por acción básica es el resultado de dividir la utilidad de la participación controladora (\$10,488,903 y \$13,551,429) entre el promedio ponderado de acciones en circulación durante 2025 y 2024. Por los periodos del 1° de enero al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el número de acciones fue de 300 millones. La utilidad por acción básica ordinaria de 2025 y 2024, fue de \$34.96 y \$45.17, respectivamente, la cual se expresa en pesos. La utilidad por acción diluida es igual a la utilidad por acción básica.

19.20 Información financiera por segmentos

La información por segmentos se presenta de manera consistente con los informes internos proporcionados a la Dirección General encargada de la toma de decisiones operativas, que es el órgano responsable de la toma de decisiones operativas, de asignar los recursos y evaluar el rendimiento de los segmentos de operación.

La Compañía determina y evalúa el desempeño de sus aeropuertos (utilidad de operación), uno a uno, después de considerar el prorateo de costos de personal y otros costos de “Servicios”, que es la subsidiaria de la Compañía en México que contrata a ciertos empleados de la Compañía. El desempeño de (Servicios) se determina y evalúa en forma separada por la Compañía. Todos los aeropuertos prestan sustancialmente los mismos servicios a sus clientes. En la Nota 2 se muestra información financiera relativa a los segmentos de la Compañía, la cual incluye el Aeropuerto de Cancún y subsidiarias (Cancún) mostrando por separado dada su importancia a Aerostar Airport Holdings (Aerostar), Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte (Airplan), ASUR US Commercial (ASUR US), el Aeropuerto de Villahermosa (Villahermosa), el Aeropuerto de Mérida (Mérida) y Servicios. La información financiera de Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V., RH Asur, S. A. de C. V. y los de la Compañía tenedora (incluyendo la inversión de la Compañía en sus subsidiarias) han sido agrupados y se incluyen en la columna de “Servicios”. Los seis aeropuertos restantes se agrupan en la columna “Otros”. La eliminación de la inversión de la Compañía en sus subsidiarias se incluye en la columna de Ajustes de Consolidación.

Los recursos son asignados a los segmentos considerando la importancia que tiene cada uno de ellos en la operación de la entidad. Las operaciones entre segmentos operativos se registran a su valor de mercado.

19.21 Reconocimiento de ingresos

Las políticas contables para ingresos de la Compañía provenientes de contratos con clientes se explican en la Nota 3.

Nota 20 - Administración de riesgos financieros:

La Compañía está expuesta a riesgos financieros que se derivan de cambios en las tasas de interés, tipo de cambio, riesgo de precio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito. La Compañía mantiene y controla las operaciones de control de tesorería y riesgos financieros globales a través de prácticas aprobadas por la Dirección General y el Consejo de Administración de la Compañía.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

En esta nota se presenta información respecto de la exposición de la Compañía a cada uno de los riesgos mencionados, los objetivos, las políticas y los procedimientos de la Compañía para medir y administrar el riesgo.

Los principales riesgos a los que está sujeta la Compañía son:

20.1 Riesgos de Mercado

20.1.1 Riesgo de tasas de interés

La Compañía cuenta con préstamos bancarios para financiar parcialmente sus operaciones. Estas transacciones exponen a la Compañía al riesgo de tasa de interés, con la principal exposición al riesgo de tasas variables de interés resultantes de cambios en las tasas de referencia del mercado utilizadas. Dentro de los préstamos más significativos se encuentra el del banco Santander que cobra intereses sobre la base de la tasa TIIEF a un día más 1.50 puntos con vencimiento en 2027, el banco BBVA Bancomer cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable de 1.35 puntos con vencimiento en 2029 e intereses sobre la base de la tasa TIIEF a 28 días más un margen aplicable de 1.25 puntos con vencimiento en mayo de 2027 y el banco JPMorgan cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable de 0.75 puntos con vencimiento en mayo de 2027. A pesar de la incertidumbre ocasionada por las tasas de interés ante el riesgo de un incremento en las tasas de interés, la Compañía posee un efectivo de 17.8 veces para pagar los montos de deudas y préstamos que tienen a corto plazo.

20.1.2 Riesgo de tipo de cambio

La Compañía está expuesta al riesgo por cambios principalmente en el valor del peso mexicano frente al dólar estadounidense. Históricamente, una parte significativa de los ingresos generados por la Compañía (derivados principalmente de las tarifas cobradas a los pasajeros internacionales) son denominados en dólares estadounidenses, a pesar de eso, los ingresos son facturados en pesos al tipo de cambio promedio del mes anterior y de igual forma, cobrados los flujos de efectivo en pesos. Al 31 de diciembre de 2024 la Compañía contaba con una inversión que asciende a \$1,537,688, la cual fue vendida el 2 de abril y 15 de mayo de 2025, respectivamente. (Véase Nota 6.3).

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía está expuesta a riesgo por tipo de cambio por posición monetaria, como se muestra a continuación.

	31 de diciembre de	
	2025	2024
	<i>(Miles de dólares)</i>	
Activos	\$ 413,507	\$ 627,768
Pasivos	(7,496)	(7,450)
Posición monetaria activa	\$ 406,011	\$ 620,318

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el tipo de cambio fue de \$18.00 y \$20.79, respectivamente, si la divisa se hubiese debilitado en 10% en 2025 (5% en 2024) con respecto al dólar estadounidense, la Compañía hubiera tenido una utilidad por posición monetaria al cierre por un importe de \$365.4 millones en 2025 (una utilidad monetaria de \$644.7 millones en 2024). Al 13 de marzo de 2026, fecha de emisión de este reporte, el tipo de cambio era de \$17.84.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

20.1.3 Riesgo de precio

El sistema de regulación tarifaria aplicable a los aeropuertos de la Compañía en México impone tarifas máximas para cada aeropuerto, las cuales no deben ser excedidas sobre una base anual. Las tarifas máximas son las cantidades máximas anuales por unidades de tráfico (un pasajero o 100 kilogramos de carga). Si se excediera dicha tarifa máxima, la autoridad gubernamental podría revocar una o más concesiones aeroportuarias de la Compañía en México.

La Compañía monitorea y ajusta sus ingresos de forma regular para no exceder su facturación anual a los límites establecidos por la tarifa máxima. Para el caso de las concesiones de Aerostar y Airplan, no se tiene topes máximos establecidos por el Gobierno correspondiente.

Concentraciones

Al 31 de diciembre de 2025 y de 2024, aproximadamente el 56.5% y 61.3%, de los ingresos, sin incluir ingresos por servicios de construcción, fueron generados por operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún.

20.2 Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez, es el riesgo de que la Compañía no sea capaz de satisfacer sus requerimientos de fondos. La Administración de la Compañía ha establecido políticas, procedimientos y límites de autoridad que rigen la función de Tesorería. La Tesorería de la Compañía tiene la responsabilidad de asegurar la liquidez y de administrar el capital de trabajo con el fin de garantizar los pagos a proveedores, el servicio de la deuda y fondear los costos y gastos de la operación.

La Compañía prudente del riesgo de liquidez mantiene suficiente efectivo e instrumentos negociables, y la disponibilidad de financiamiento a través de una cantidad adecuada de facilidades de crédito para cumplir obligaciones al vencimiento y liquidar posiciones de mercado. Al cierre del periodo al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía depósitos a la vista de \$11,116,335 (\$20,083,457 en 2024), y al 31 de diciembre de 2025 dos líneas de crédito disponibles al 31 de diciembre de 2025 y 2024 por USD \$20,000 (aproximadamente \$360,024) y USD \$10,000 (aproximadamente \$180,012), para administrar el riesgo de liquidez, la cual al 31 de diciembre de 2025 no ha dispuesto de estas líneas de crédito. Debido a la naturaleza dinámica y de incertidumbre actual, la tesorería la Compañía mantiene la flexibilidad en el financiamiento manteniendo la disponibilidad y bajo líneas de crédito.

La Administración de la Compañía monitorea el movimiento de los pronósticos de la reserva de liquidez de la Compañía (que comprende las líneas de crédito no utilizadas) y el efectivo y equivalentes de efectivo sobre la base de los flujos de efectivo esperados. Esto se lleva a cabo generalmente a nivel de cada país de las empresas operativas de la Compañía de acuerdo con la práctica y los límites establecidos. Estos límites varían según el país para tener en cuenta la liquidez del mercado en el que la entidad opera. Además, la política de administración de liquidez del Grupo implica proyectar los flujos de efectivo en las principales monedas y considerar el nivel de activos líquidos necesarios para satisfacerlos, monitorear los coeficientes de liquidez del estado de situación financiera con los requerimientos regulatorios internos y externos y mantener los planes de financiamiento de deuda.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

La siguiente tabla muestra la posición de liquidez para cada uno de los países de operaciones de la Compañía.

31 de diciembre de 2025

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>	<u>Pasivos por arrendamientos a corto plazo</u>	<u>Pasivos por arrendamientos a largo plazo</u>
México	\$ 8,452,666	\$ 18,199,671	\$ 72,513	\$ 18,127,158	\$ 7,120	
Aerostar	323,859	8,869,864	405,494	8,464,370		
Airplan	1,914,646	417,028	147,843	269,185		
ASUR Airports	425,164				1,387,861	\$ 6,720,103
Total	\$ 11,116,335	\$ 27,486,563	\$ 625,850	\$ 26,860,713	\$ 1,394,981	\$ 6,720,103

31 de diciembre de 2024

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>	<u>Pasivos por arrendamientos a corto plazo</u>	<u>Pasivos por arrendamientos a largo plazo</u>
México	\$ 15,868,354	\$ 2,423,495	\$ 685,490	\$ 1,738,005	\$ 22,496	
Aerostar	850,723	10,507,887	443,814	10,064,073		
Airplan	3,364,380	428,074	2,226	425,848		
Total	\$ 20,083,457	\$ 13,359,456	\$ 1,131,530	\$ 12,227,926	\$ 22,496	\$ -

El cuadro que se presenta a continuación muestra el análisis de los pasivos financieros de la Compañía presentados con base en el periodo entre la fecha del estado de situación financiera consolidado y la fecha de su vencimiento e incluye los flujos de efectivo contractuales sin descontar.

	Menos de 3 meses	Entre 3 meses y un año	Entre 1 y 2 años	Entre 2 y 5 años
Al 31 de diciembre de 2025				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 371,975	\$ 1,121,984	\$ 17,497,589	\$ 2,037,150
Deuda a largo plazo	373,370	380,934	767,626	2,281,367
Proveedores	624,413			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,502,904			
Pasivos por arrendamientos	351,412	1,054,236	865,612	2,596,836
Al 31 de diciembre de 2024				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 97,469	\$ 891,336	\$ 369,518	\$ 2,418,340
Deuda a largo plazo	425,793	432,923	871,003	2,605,601
Proveedores	325,701			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,305,959			
Pasivos por arrendamientos	22,496			

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el monto de los flujos contractuales sin descontar asociados con los vencimientos mayores a 5 años de la deuda a largo plazo incluyendo intereses asciende a \$8,845,977 y \$11,129,662, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2025 el monto de los flujos contractuales sin descontar asociados con los vencimientos mayores a 5 años de los pasivos por arrendamiento asciende a \$6,492,092.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El siguiente cuadro muestra la liquidez de la Compañía a corto plazo en las fechas que se indica:

	31 de diciembre de	
	2025	2024
Activos corto plazo	\$ 17,877,787	\$ 25,656,011
Pasivo a corto plazo	5,903,180	5,887,006
Posición a corto plazo (liquidez)	<u>\$ 11,974,607</u>	<u>\$ 19,769,005</u>

20.3 Riesgo de crédito - calidad crediticia

Los instrumentos financieros que potencialmente son sujetos de riesgo de crédito consisten principalmente en cuentas por cobrar. Los ingresos obtenidos de cuotas a pasajeros no están garantizados y existe el riesgo para la Compañía de no poder cobrar en su totalidad los montos facturados en el caso de insolvencia por parte de sus clientes, es decir, de alguna aerolínea. La Compañía realiza revisiones frecuentes a los instrumentos financieros y se realizan evaluaciones de deterioro a las mismas. Ver Nota 6.2.

En el año de 2023 se ha presentado el caso de las aerolíneas de Viva Air y Ultra Air, clientes de Airplan, que han reportado pérdidas substanciales, aunado a esto, los ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas clientes, y su saldo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 asciende a \$21,624 y \$26,514, respectivamente, los cuales no todos están garantizados mediante fianza u otro tipo de garantía. Por lo tanto, en caso de insolvencia por parte de alguna de las aerolíneas, la Compañía no tendría la certeza del cobro por la totalidad de las cantidades facturadas a las aerolíneas por concepto de cuotas a pasajeros. El 1 de julio de 2025, se declara mediante orden judicial la incobrabilidad de la cuenta por cobrar de Viva Air por \$13.6 mil de la cuenta por cobrar y de Ultra Air \$7.8 mil.

En agosto de 2010, Grupo Mexicana presentó una solicitud de concurso mercantil. Grupo Mexicana debe a la Compañía \$128,000 por concepto de cuotas a pasajeros. Como resultado del concurso mercantil de Grupo Mexicana, la Compañía incrementó en su momento la reserva de cuentas incobrables en \$128,000. Es posible que la Compañía no pueda cobrar esta cantidad. Ver Nota 6.2.

La Compañía opera bajo tres esquemas de cobro a Aerolíneas:

- Crédito, conformado principalmente por Aerolíneas con las que se cuenta con un historial de vuelos frecuentes y estables;
- Anticipos, conformado por aerolíneas con vuelos razonablemente estables o que se encuentren en etapa de exploración de ruta o destino, y
- El esquema de contado compuesta por vuelos chárter y aerolíneas con nuevos vuelos.

Con esta segregación la Compañía reduce su riesgo de cobrabilidad debido a que las Aerolíneas que operan en los esquemas b) y c) no tienen cuentas por cobrar.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

El efectivo y equivalentes de efectivo, no está sujeto a riesgos de crédito dado que los montos se mantienen en instituciones financieras sólidas, así también, las inversiones son sujetas a riesgo poco significativo al estar respaldadas por el gobierno federal o instituciones con altas calificaciones de mercado AAA.

Las inversiones en valores no están sujeta a riesgos de crédito dado que el monto se mantiene en una institución financiera sólida y con alta calificación de mercado AAA.

20.4 Administración de capital

El objetivo de la Compañía sobre la administración de capital es salvaguardar la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha, con el fin de proporcionar retornos para los accionistas y los beneficios para otras partes interesadas y mantener una estructura óptima de capital para reducir el costo de capital.

Estas actividades son monitoreadas mediante la revisión de información relacionada con la operación de la Compañía y de la Industria. Este esfuerzo es coordinado por la Dirección General. A través de un modelo de planeación, se formulan simulaciones detalladas de los riesgos identificados tan pronto son conocidos; los riesgos identificados se valoran en cuanto a probabilidad e impacto, y los presentan a las instancias facultadas. El resultado de todas estas actividades se informa al mercado a través de los reportes 20-F, circular única e informes trimestrales por un Comité de Inversiones que analiza, entre otros, los riesgos financieros.

Durante el año no existió incertidumbre material acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Dirección de la Compañía sigue teniendo una expectativa razonable de que el Grupo cuenta con los recursos adecuados para continuar en funcionamiento durante al menos los próximos doce meses y que la base contable de negocio en marcha es adecuada.

20.5 Valor razonable

El valor razonable se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes del mercado a la fecha de medición, conforme a la NIIF 13 Medición del valor razonable.

i. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía no mantiene instrumentos financieros medidos a valor razonable que se presenten de forma individual en el estado de situación financiera consolidado. Los activos y pasivos financieros, incluyendo préstamos bancarios y documentos a largo plazo, se reconocen y miden principalmente a costo amortizado, de conformidad con las políticas contables del Grupo.

El valor razonable de estos instrumentos financieros a costo amortizado se determina utilizando técnicas de valuación basadas en información observable del mercado, por lo que se clasifican dentro del Nivel 2 de la jerarquía del valor razonable en 2025 y 2024.

No obstante, el Grupo participa en una entidad asociada en ASUR Dominicana, cuyo valor en libros se determina utilizando el método de participación conforme a la NIC 28. Dentro de dicha inversión se incluye un activo financiero correspondiente a un derecho de recuperación de inversión, el cual

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

califica como un instrumento financiero medido a valor razonable. El efecto de dicha medición se encuentra incorporado en el valor en libros de la inversión contabilizada por el método de participación y no se presenta de manera separada como un activo financiero en el estado de situación financiera consolidado.

ii. Propiedades de inversión

A partir del ejercicio 2025, el Grupo reconoce propiedades de inversión conforme a la NIC 40 Propiedades de inversión. Dichas propiedades corresponden principalmente a activos por derecho de uso mantenidos para obtener rentas y se miden posteriormente a valor razonable, de conformidad con la política contable adoptada por el Grupo.

El valor razonable de las propiedades de inversión se determina con base en técnicas de valuación generalmente aceptadas, utilizando supuestos que reflejan las condiciones del mercado a la fecha de medición, tales como tasas de descuento, proyecciones de flujos de efectivo, niveles de ocupación y plazos contractuales. Las ganancias o pérdidas derivadas de cambios en el valor razonable de las propiedades de inversión se reconocen directamente en resultados del ejercicio en que se generan.

iii. Jerarquía del valor razonable

La Compañía clasifica las mediciones de valor razonable utilizando una jerarquía que prioriza los datos de entrada utilizados en las técnicas de valuación, de la siguiente manera:

Nivel 1: Los precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.

Nivel 2: Precios cotizados para instrumentos similares en mercados activos; precios cotizados para instrumentos, idénticos, o similares en mercados no activos y valoraciones a través de modelos en donde todos los datos significativos son observables en los mercados activos.

Nivel 3: Las entradas para el activo o pasivo que no se basan en datos observables del mercado (es decir, datos no observables).

El valor razonable de los instrumentos financieros negociados en mercados activos está basado en precios de mercado cotizados a la fecha de cierre del estado de situación financiera consolidado. Un mercado es considerado activo si los precios de cotización están clara y regularmente disponibles a través de una bolsa de valores, comerciante, corredor, grupo de industria, servicios de fijación de precios, o agencia reguladora, y esos precios reflejan actual y regularmente las transacciones de mercado en condiciones de independencia. El precio de cotización usado para los activos financieros mantenidos por la Compañía es el precio de oferta corriente. Para efectos de revelación, la medición del valor razonable de las propiedades de inversión se clasifica dentro del Nivel 3 de la jerarquía del valor razonable, dado que las técnicas de valuación empleadas utilizan supuestos significativos que no son observables directamente en el mercado.

Para efectos de revelación, la medición del valor razonable de las propiedades de inversión se clasifica dentro del Nivel 3 de la jerarquía del valor razonable, dado que las técnicas de valuación empleadas utilizan supuestos significativos que no son observables directamente en el mercado.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 21 - Juicios contables críticos y fuentes clave de incertidumbre en las estimaciones:

En la aplicación de las políticas contables, la Administración de la Compañía debe hacer juicios, estimaciones y supuestos sobre los importes en libros de los activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos relativos se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran como relevantes. Los resultados reales podrían diferir de dichas estimaciones.

Estimaciones contables críticas

La información significativa sobre supuestos, estimación de incertidumbres reconocidos en los estados financieros consolidados, se describen a continuación:

21.1 Ingresos.

21.2 Vida útil de la concesión de Airplan.

21.3 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil.

21.4 Valor razonable de propiedades de inversión.

21.1 Ingresos

Conforme a lo mencionado en la Nota 20.1.3., la Compañía monitorea y ajusta su ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que opera la Compañía en México, la cual es la cantidad máxima anual de ingresos por unidad de tráfico que puede recibir y, por lo tanto, reconocer la Compañía por los servicios prestados cuyos precios están regulados.

Si la Compañía reconociera ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, consecuentemente la Compañía monitorea de forma regular los ingresos regulados en México para que estos no excedan de dicho límite. La aplicación del procedimiento establecido en los títulos de concesión para determinar las tarifas máximas y la obtención de los datos necesarios son procedimientos complejos. Entre los datos utilizados en la determinación se encuentra el tráfico de pasajeros y la estadística de carga, además de variables incluidas en el cálculo como son el Índice Nacional de Precios al Productor excluyendo el petróleo, tarifas autorizadas de servicios aeroportuarios, y Tarifa de Uso Aeroportuario.

21.2 Vida útil de la concesión de Airplan

El término de ejecución del contrato se extiende desde la fecha de suscripción de acta de inicio de ejecución y hasta la fecha en que ocurra uno de cualquiera de los siguientes hechos:

- Que los ingresos regulados generados sean iguales a los ingresos regulados esperados, siempre y cuando para tal momento ya hayan transcurrido 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución.
- Que hayan transcurrido 25 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución independientemente de si, para el momento, los ingresos regulados generados no han igualado el valor de los ingresos regulados esperados.
- Si los ingresos regulados generados igualan a los ingresos regulados esperados antes de transcurridos 15 años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de ejecución, la duración de la ejecución del contrato será, en todo caso, de 15 años.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

Se debe tener en cuenta, para efectos de los ingresos regulados esperados según la definición del contrato de concesión, que el ingreso regulado esperado incrementará una vez sean entregadas cada una de las obras complementarias (obligatorias o voluntarias) al concedente. La vida útil para la amortización se determinó como el tiempo que dure la concesión y la amortización se calcula con base lineal con base en los años en los que se espera la recuperación del ingreso esperado del modelo financiero que tiene la Compañía. El plazo mínimo inicial de la concesión era al año 2022; sin embargo, de conformidad con las obras complementarias realizadas y la medición del ingreso regulado esperado contra el ingreso generado, la concesión tendrá una vida útil mínima hasta el ejercicio 2032, y de acuerdo con los términos legales la Concesión puede extenderse hasta el 2048.

La Compañía llevo a cabo un análisis de sensibilidad con base en las notificaciones del regulador y la información financiera actualizada al cierre del ejercicio 2025, se estima que los ingresos regulados generados por Airplan igualarán los ingresos regulados esperados en el ejercicio de 2027 y de conformidad con lo establecido en la cláusula séptima y los numerales 10.2 y 10.8 del contrato de concesión, a partir de esa fecha Airplan mantendrá únicamente el derecho a percibir ingresos no regulados durante el periodo restante del contrato, cuyo vencimiento mínimo está previsto para 2032. Al considerar estas condiciones operativas la Compañía requirió ajustar el método de amortización aplicado hasta el ejercicio 2024, con la finalidad de reflejar adecuadamente el nuevo patrón de consumo de los beneficios económicos futuros de la concesión, de conformidad con las disposiciones de la NIC-38, la CINIIF 12 y la NIC-36.

La Compañía ha determinado que el activo intangible de la concesión se segregue en dos componentes para efectos de su amortización:

Componente regulado: Corresponde al derecho a percibir ingresos regulados hasta 2027. Dado que los beneficios asociados a este componente se extinguirán completamente en esa fecha, su amortización se reconocerá en forma acelerada hasta 2027, reflejando el consumo de los beneficios económicos futuros derivados de esos derechos.

Componente no regulado: Representa el derecho a percibir ingresos no regulados derivados de actividades comerciales y servicios complementarios. Este componente mantendrá una amortización lineal hasta 2032, fecha en que se concluye el contrato de concesión y cesa la generación de beneficios económicos futuros. El impacto exacto en periodos futuros no es practico estimarlo con fiabilidad.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, son por un total de \$15,380,997 y \$13,081,476, respectivamente.

21.3 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible y concesión aeroportuaria se evalúa por deterioro siempre que los eventos o cambios en las circunstancias indiquen que el valor de los activos intangibles pudiera estar deteriorado y al menos una vez al año en el caso del crédito mercantil. Para determinar si el valor del intangible y crédito mercantil se ha deteriorado, la unidad generadora de efectivo con la que se relaciona el activo intangible y crédito mercantil debe valorarse utilizando técnicas de valor presente. Al aplicar esta técnica de valoración, la Compañía se basa en una serie de factores, que incluyen resultados históricos, planes de negocios, pronósticos y datos de mercado. Esto se describe con más detalle en la Nota 9.1. Como se puede deducir de esta descripción, los cambios en las condiciones de estos juicios y estimaciones pueden afectar significativamente el valor evaluado de los activos intangibles y crédito mercantil.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2025 y 2024

21.4 Valor razonable de las propiedades de inversión

El valor razonable de las propiedades de inversión se determina principalmente mediante la técnica de flujos de efectivo descontados, basada en proyecciones de flujos de efectivo futuros, las cuales se sustentan en los términos de los contratos vigentes y en información externa, como las rentas de propiedades comparables en las mismas zonas y bajo condiciones similares. Asimismo, se utilizan tasas de descuento que reflejan las condiciones actuales del mercado y se incorpora una evaluación de la incertidumbre asociada al importe y al momento en que se espera que se materialicen dichos flujos de efectivo.

Sensibilidad

Para el ejercicio 2025, si la tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujo de efectivo de las proyecciones de inversión en un +1% o -1%, el valor razonable habría tenido un efecto de disminución en \$781,638 y un aumento de \$646,182 respectivamente.

Nota 22 - Estado de flujos de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 el análisis de la deuda neta y los movimientos en la deuda neta se presenta a continuación:

	Deuda		Préstamos bancarios	
	2025	2024	2025	2024
Deuda a corto plazo (Nota 13)	\$ 405,494	\$ 443,814		
Préstamos bancarios corto plazo (Nota 12)			\$ 220,356	\$ 687,716
Préstamos bancarios largo plazo (Nota 12)			18,396,343	2,163,853
Deuda a largo plazo (Nota 13)	8,464,370	10,064,073		
Saldos al 31 de diciembre	\$ 8,869,864	\$ 10,507,887	\$ 18,616,699	\$ 2,851,569
Saldos al 1 de enero de la deuda neta	\$ 10,507,887	\$ 8,748,247	\$ 2,851,569	\$ 3,476,523
Intereses devengados	549,669	545,977	887,103	252,892
Préstamo adquirido			21,065,000	
Pagos de intereses	(536,682)	(516,894)	(834,434)	(421,261)
Pagos del principal	(263,130)	(224,914)	(5,175,000)	(538,712)
Comisiones por amortizar			(187,842)	
Fluctuación cambiaria	(1,387,880)	1,955,471	10,303	82,127
Saldos al 31 de diciembre	\$ 8,869,864	\$ 10,507,887	\$ 18,616,699	\$ 2,851,569

Nota 23 - Eventos subsecuentes:

Con fecha 26 de enero de 2026, la Asamblea de Accionistas de la Compañía aprobó la potencial adquisición accionaria de Companhia de Participações em Concessões (CPC), quien tiene participación accionaria en veinte aeropuertos con concesiones en Brasil, Ecuador, Costa Rica y Curaçao; la Compañía prevé financiar la transacción primordialmente con la contratación de deuda. A la fecha de este informe la transacción aún no se realiza.

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados
31 de diciembre de 2025 y 2024

Nota 24 - Autorización de los estados financieros:

Los estados financieros consolidados y sus veinticuatro notas son parte integrante de los estados financieros consolidados, los cuales fueron autorizados y propuestos para su emisión al Consejo de Administración por el Lic. Adolfo Castro Rivas, director general de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

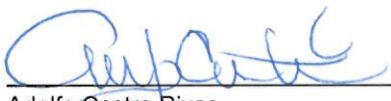
Ciudad de México, 23 de abril de 2026

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.
Emisora: ASUR

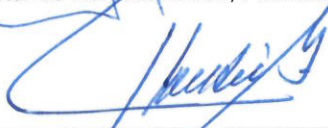
- I. Hemos revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados por el ejercicio social del 1° de enero al 31 de diciembre de 2025 a que hacen referencia las presentes disposiciones.
- II. Los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de su conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.
- III. Los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.
- IV. Se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.
- V. Se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con Grupo Aeroportuarios del Sureste, S. A. B de. C. V., su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio se hagan del conocimiento de la administración.
- VI. Se ha revelado al Despacho PricewaterhouseCoopers, S. C., a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, mediante comunicaciones oportunas, todas las deficiencias detectadas en el diseño y operación de control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.
- VII. Hemos revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.



Adolfo Castro Rivas
Director General



Adolfo Castro Rivas
Director de Administración, Finanzas y Planeación Estratégica



Claudio Ramón Góngora Morales
Representante Jurídico.

Ciudad de México, 23 de abril de 2026

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V., contenida en los estados financieros anuales 2025, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación.

Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en estos estados financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Adolfo Castro Rivas
Director General



Adolfo Castro Rivas
Director de Administración Finanzas y Planeación Estratégica



Claudio Ramon Góngora Morales
Director Jurídico