



ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

Οικονομικά Αποτελέσματα 1^{ου} Εξαμήνου 2026

- Σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης και υγιής κερδοφορία, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο
- Στρατηγική απόφαση για ευέλικτη υλοποίηση του Προγράμματος Επέκτασης, επιτρέποντας τη σταδιακή επέκταση της δυναμικότητας του αεροδρομίου πέραν των 40 εκατ. επιβατών

Αθήνα, Ελλάδα: 9 Σεπτεμβρίου 2026 – Η εταιρεία «ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.» (RIC: AIAr.AT, Bloomberg: AIA.GA, ATHEX: ΔΑΑ), εφεξής «Εταιρεία» ή «ΔΑΑ», ανακοινώνει σήμερα τα οικονομικά αποτελέσματα για το εξάμηνο που έληξε στις 30 Ιουνίου 2026, τα οποία καταρτίστηκαν σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς.

Κύρια Σημεία

- Η **επιβατική κίνηση** το 1^ο εξάμηνο του 2026 ανήλθε σε 15,8 εκατ. επιβάτες, αυξημένη κατά 4,5% σε σχέση με το 1^ο εξάμηνο του 2025.
- Τα **συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα**¹ μειώθηκαν οριακά κατά 2,8% σε €299,6 εκατ. το 1^ο εξάμηνο του 2026, κυρίως λόγω της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία εφαρμόστηκε από την 1^η Οκτωβρίου 2025 έως την 30^η Απριλίου 2026.
- Το **Προσαρμοσμένο EBITDA**^{2,3} διαμορφώθηκε σε €168,5 εκατ. λόγω της επίδρασης της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμόστηκε με στόχο την ευθυγράμμιση της κερδοφορίας με το ρυθμιστικό πλαίσιο, ενώ το περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA ανήλθε σε 56,2%.
- Τα **Κέρδη μετά από Φόρους** διαμορφώθηκαν σε €81,4 εκατ., μειωμένα κατά 11,6% σύμφωνα με τις προβλέψεις μας, λόγω της μείωσης του Μεταφερόμενου Ποσού⁴.
- **Πρόγραμμα Επέκτασης του Αεροδρομίου:** Το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να προχωρήσει άμεσα σε αναδιαμόρφωση της υλοποίησης του προγράμματος 40MAP, υιοθετώντας μια πιο ευέλικτη και τμηματική προσέγγιση, παρέχοντας παράλληλα τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης της δυναμικότητας πέραν του προγράμματος 40MAP. Η στρατηγική αυτή θα επιτρέψει επίσης τον σημαντικό περιορισμό των επιπτώσεων στις εμπορικές δραστηριότητες και την ελαχιστοποίηση των επιβαρύνσεων από τις εργασίες επέκτασης στην επιχειρησιακή λειτουργία του αεροδρομίου.
- **Πρόβλεψη επιβατικής κίνησης για το 2026** σε μεσαίο μονοψήφιο ποσοστό αύξησης (από χαμηλό μονοψήφιο).

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

² Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων.

³ Υπολογισμένο ενσωματώνοντας την αρνητική επίπτωση του σταθερού ετήσιου ποσού της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων (€7,5 εκατ. στο εξάμηνο).

⁴ Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), το Μεταφερόμενο Ποσό Αεροπορικών Δραστηριοτήτων προκύπτει από κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, που μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους.

Σύνοψη ⁵				
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026	1 ^ο Εξάμηνο 2025	Μεταβολή	Δ %
Κίνηση (σε εκατ. επιβάτες)	15,8	15,1	0,7	4,5%
Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων	299,6	308,2	(8,6)	(2,8%)
Λειτουργικά έξοδα	123,7	118,4	5,3	4,4%
EBITDA	176,0	189,8	(13,9)	(7,3%)
Προσαρμοσμένο EBITDA	168,5	182,3	(13,9)	(7,6%)
Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA (%)	56.2%	59.2%		-2,9 pps
Λειτουργικά αποτελέσματα	133,4	149,5	(16,2)	(10,8%)
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	26,8	29,4	(2,6)	(8,8%)
Κέρδη προ Φόρων	106,6	120,2	(13,6)	(11,3%)
Κέρδη μετά από Φόρους	81,4	92,2	(10,7)	(11,6%)

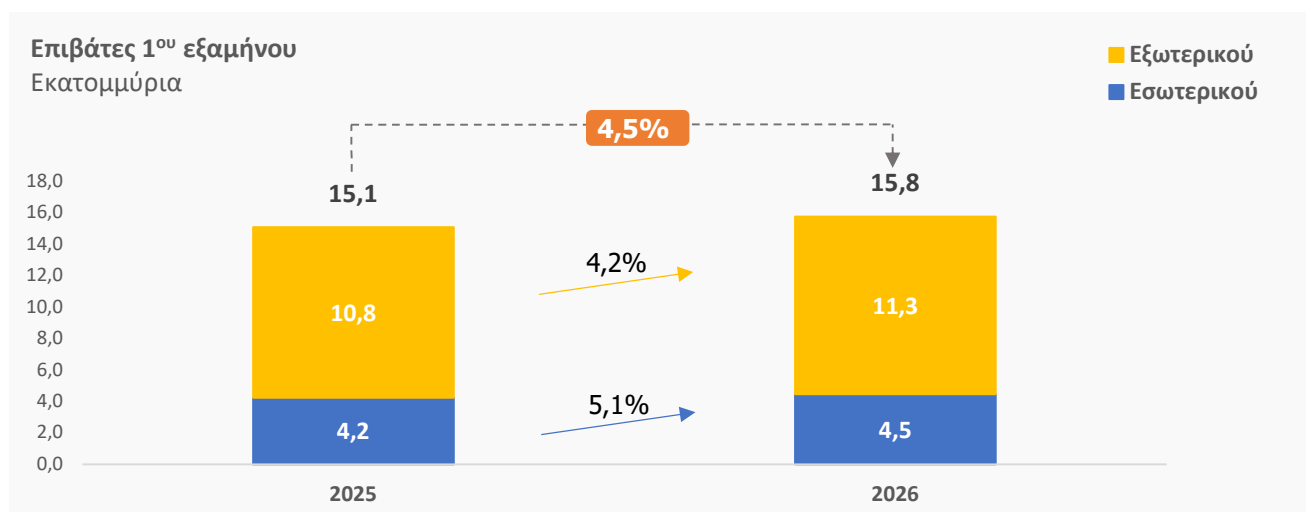
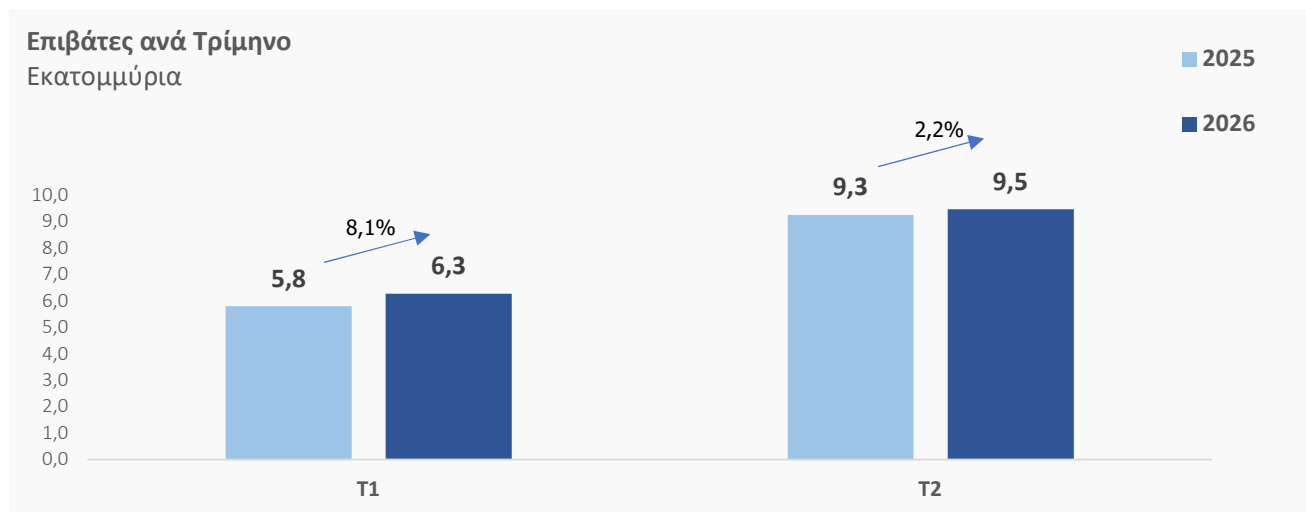
⁵ Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα δεν περιλαμβάνουν το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP). Σύμφωνα με το IFRIC 12, το κόστος της επέκτασης του αεροδρομίου λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου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

Επιχειρηματικές Εξελίξεις

Εξελίξεις στην επιβατική κίνηση

Κατά το 1^ο εξάμηνο του 2026 η επιβατική κίνηση του Αεροδρομίου ανήλθε σε 15,75 εκατομμύρια, αυξημένη κατά 4,5% σε σχέση με τα επίπεδα του 2025. Παρά τον πόλεμο στη Μέση Ανατολή, ο οποίος επηρέασε την εξέλιξη της κίνησης, ιδίως κατά το δεύτερο τρίμηνο του έτους, η επιβατική κίνηση παρέμεινε σε επίπεδα υψηλότερα από εκείνα του 2025, σε όλη τη διάρκεια της περιόδου. Η εγχώρια και η διεθνής επιβατική κίνηση υπερέβησαν τα αντίστοιχα επίπεδα του 2025, κατά 5,1% και 4,2%, αντίστοιχα. Συνολικά, οι επιδόσεις της επιβατικής κίνησης κατά το πρώτο εξάμηνο του 2026 αναδεικνύουν την ανθεκτικότητα της εγχώριας αεροπορικής αγοράς εν μέσω σημαντικών γεωπολιτικών προκλήσεων, ενισχυμένες από την αποτελεσματική στρατηγική της Εταιρείας για την ανάπτυξη του δικτύου εξυπηρετούμενων προορισμών και της επιβατικής κίνησης, καθώς και την αυξανόμενη ελκυστικότητα της Αθήνας ως προορισμού καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Έπειτα από ένα ισχυρό πρώτο τρίμηνο, κατά το οποίο καταγράφηκε αύξηση της κίνησης κατά 8,1%, το δεύτερο τρίμηνο επηρεάστηκε σημαντικά από τις γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή. Κατά την περίοδο Απριλίου–Ιουνίου, η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 2,2%, αντανakλώντας την αύξηση της εγχώριας κίνησης, κατά 3,8% και της διεθνούς κατά 1,5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι, κατά το δεύτερο τρίμηνο, η επιβατική κίνηση υπερέβη τα αντίστοιχα επίπεδα του 2025, τόσο στην εγχώρια όσο και στη διεθνή αγορά, σε όλους τους μήνες, με μοναδική εξαίρεση τη διεθνή κίνηση τον Απρίλιο, η οποία κατέγραψε οριακή μείωση 0,9%, κυρίως λόγω της αναστολής δρομολογίων από και προς τη Μέση Ανατολή.



Ενημέρωση για το Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου

Στο πλαίσιο της συνεχούς αξιολόγησης των αναγκών δυναμικότητας του αεροδρομίου και λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες συνθήκες της αγοράς, το Διοικητικό Συμβούλιο («Δ.Σ.») της Εταιρείας αποφάσισε να αναδιαμορφώσει την προσέγγισή του ως προς την επέκταση της δυναμικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες πρόσφατες εξελίξεις:

- **Αύξηση της επιβατικής κίνησης:** Η επιβατική κίνηση εξακολουθεί να αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι είχε αρχικά προβλεφθεί, παρά το γεωπολιτικό περιβάλλον και τις υψηλές τιμές των καυσίμων, επιτρέποντας στην Εταιρεία να εξετάσει επιλογές περαιτέρω ανάπτυξης της δυναμικότητας του αεροδρομίου.
- **Λειτουργικές και εμπορικές επιπτώσεις:** Τα σημαντικά υψηλότερα επίπεδα επιβατικής κίνησης, σε συνδυασμό με τον εν εξελίξει σχεδιασμό των παραμέτρων (π.χ. Σύστημα Εισόδου/Εξόδου (EES), περιορισμοί στη δυναμικότητα που σχετίζονται με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας (ATC) και τις συνακόλουθες καθυστερήσεις), καθώς και την καλύτερη κατανόηση των κατασκευαστικών προκλήσεων και επιπτώσεων που κατέδειξε η διαδικασία Πρώιμης Συμμετοχής Εργολάβου (Early Contractor Involvement - ECI), ανέδειξαν τη σκοπιμότητα επανεξέτασης του τρόπου υλοποίησης της επέκτασης, λαμβάνοντας υπόψη το σύνθετο λειτουργικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η Εταιρεία. Το υφιστάμενο σχέδιο ανάπτυξης δυναμικότητας 40 ΜΑΡ έχει, στον βαθμό του εφικτού, λάβει υπόψη τις λειτουργικές επιβαρύνσεις της υλοποίησης της επέκτασης. Ωστόσο, το Διοικητικό Συμβούλιο έκρινε σκόπιμο να αξιολογηθούν εναλλακτικές λύσεις που θα περιορίζουν σημαντικά τις επιβαρύνσεις των κατασκευαστικών εργασιών στους κύριους υφιστάμενους χώρους του αεροσταθμού, διασφαλίζοντας παράλληλα την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και τις εμπορικές δραστηριότητες.
- **Γεωπολιτικές εξελίξεις:** Παρότι οι προοπτικές της επιβατικής κίνησης παραμένουν θετικές, το ευρύτερο διεθνές περιβάλλον εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από αυξημένη μεταβλητότητα, γεγονός που συνηγορεί υπέρ μιας επενδυτικής προσέγγισης που διατηρεί τον αναγκαίο βαθμό προσαρμοστικότητας.

Συνολικά, οι εξελίξεις αυτές επιβεβαιώνουν ότι η υφιστάμενη προσέγγιση για την επέκταση της δυναμικότητας χρειάζεται να επαναπροσδιοριστεί. Ως εκ τούτου, το Διοικητικό Συμβούλιο αποφάσισε να επανεξετάσει τον τρόπο υλοποίησης του προγράμματος επέκτασης. Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει την απαιτούμενη δυναμικότητα σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, διατηρώντας παράλληλα τη μέγιστη δυνατή ευελιξία και τις στρατηγικές επιλογές για τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του Αεροδρομίου, και αποσκοπεί επιπλέον:

- στην κάλυψη της υφιστάμενης και μελλοντικής ζήτησης, μέσω αυξημένης προσαρμοστικότητας και ευελιξίας,
- στη βέλτιστη διαμόρφωση των συνθηκών κατά την κατασκευαστική περίοδο,
- στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη λειτουργία του Αεροδρομίου, και
- στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στην εμπορική δραστηριότητα.

Ειδικότερα, η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει ότι:

- **το υφιστάμενο σχέδιο ανάπτυξης δυναμικότητας 40 εκατ. επιβατών ετησίως (40 ΜΑΡ) παραμένει το σχέδιο αναφοράς**, με ενδεχόμενη αναθεώρησή του εφόσον αναδειχθούν στρατηγικά επωφελέστερες λύσεις.
- **η πρώτη φάση του προγράμματος 40 ΜΑΡ θα προχωρήσει άμεσα**, επιτρέποντας την απρόσκοπτη πρόοδο του τρέχοντος συνολικού χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης, ενώ παράλληλα διατηρείται για τα επόμενα τουλάχιστον 2 έτη η δυνατότητα του ΔΑΑ να υλοποιήσει το υφιστάμενο σχέδιο.

- **ο ΔΑΑ μπορεί να αξιοποιήσει την εμπειρία, τη γνώση της αγοράς και τα επιχειρησιακά δεδομένα που αποκτήθηκαν μέσω της διαδικασίας Πρώιμης Συμμετοχής Εργολάβου (ECI)**
- **Σταδιακή διάθεση κεφαλαίων**, διασφαλίζοντας συνετή επενδυτική προσέγγιση.

Η Εταιρεία θα προχωρήσει σε τροποποίηση του υφιστάμενου σχεδίου επέκτασης 40 MAP εφόσον τεκμηριωθεί ότι μια εναλλακτική λύση προσφέρει σαφή στρατηγικά και οικονομικά οφέλη, πληροί όλες τις ισχύουσες τεχνικές και κανονιστικές απαιτήσεις και εξασφαλίζει τις απαιτούμενες εγκρίσεις.

Η προσέγγιση αυτή υλοποιείται σε συντονισμό με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), διασφαλίζοντας ότι παραμένει ευθυγραμμισμένη με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Με βάση την προσέγγιση αυτή, ο ΔΑΑ θα προχωρήσει στις ακόλουθες ενέργειες:

Άμεσα:

- **Διακοπή της υφιστάμενης διαδικασίας διαγωνισμού με Πρώιμη Συμμετοχή Εργολάβου (Early Contractor Involvement - ECI).**
- **Προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού για την κατασκευή της πρώτης φάσης του προγράμματος 40 MAP**, η οποία περιλαμβάνει τη Νότια Πτέρυγα του Κυρίου Αεροσταθμού, την επέκταση του Δορυφορικού Αεροσταθμού και εργασίες σε συναφείς χώρους, ώστε να διασφαλιστεί ότι η βραχυπρόθεσμη αύξηση της δυναμικότητας δεν θα καθυστερήσει.
- **Έναρξη ενδεδειγμένης αξιολόγησης εναλλακτικών διαμορφώσεων επέκτασης και στρατηγικών υλοποίησης**, συμπεριλαμβανομένων επιλογών που παρέχουν πρόσθετη δυναμικότητα πέραν των 40 MAP.
- **Συνέχιση των εργασιών επέκτασης που βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα**, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών στο Βορειοδυτικό Χώρο Στάθμευσης Αεροσκαφών (North-West Apron), του Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης (MSP), του VIP Terminal και των συναφών εργασιών στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.
- **Επιτάχυνση στοχευμένων επενδύσεων για την ενίσχυση της δυναμικότητας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών**, συμπεριλαμβανομένης της δυναμικότητας ελέγχου διαβατηρίων και ελέγχου ασφαλείας.

Στο β' εξάμηνο του 2027:

- **Προκήρυξη νέου διαγωνισμού για την αρχική φάση της επέκτασης του Βόρειου Αεροσταθμού**, με γνώμονα την κάλυψη των αναγκών δυναμικότητας σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

Η αναθεωρημένη προσέγγιση επιτρέπει στο ΔΑΑ να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δημιουργεί η συνεχιζόμενη αύξηση της επιβατικής κίνησης, διατηρώντας παράλληλα πειθαρχημένη κατανομή κεφαλαίων και επιχειρησιακή ανθεκτικότητα, καθώς και αυξημένη ευελιξία μέσω της σταδιακής υλοποίησης της επέκτασης, ανάλογα με την εξέλιξη των αναγκών.

Οι συνολικές κεφαλαιουχικές δαπάνες για την επέκταση της δυναμικότητας έως το τέλος του 2030 αναμένεται ότι θα ανέλθουν σε **€950 εκατ.** (σε τιμές 2026).

Έργα σε εξέλιξη

Πολυώροφος Χώρος Στάθμευσης (MSP) και Βορειοδυτικός Χώρος Στάθμευσης Αεροσκαφών (NWA)

Κατά την περίοδο αναφοράς, τα έργα του MSP και του NWA συνεχίστηκαν από την ανάδοχο κοινοπραξία, με τη μελέτη και την κατασκευή να εξελίσσονται παράλληλα. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2026, οι εργασίες πέρασαν από τη φάση των χωματουργικών εργασιών και των απαιτούμενων προπαρασκευαστικών εργασιών στην κύρια φάση κατασκευής. Οι εργασίες θεμελίωσης του MSP έχουν σε μεγάλο βαθμό ολοκληρωθεί και τα οικοδομικά στοιχεία κτιρίου βρίσκονται υπό ανέγερση, συμπεριλαμβανομένων των ελικοειδών ραμπών και των κλιμακοστασίων.

Στον NWA, το κτίριο του Σταθμού Εξυπηρέτησης (Ramp Service Station – RSS) βρίσκεται σε στάδιο ολοκλήρωσης του φέροντος οργανισμού, οι χωματουργικές εργασίες στο σύνολο του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί, έχει ξεκινήσει η εγκατάσταση των υπόγειων δικτύων υποδομής και έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες θεμελίωσης και για τις δύο γέφυρες εξυπηρέτησης.

Και τα δύο έργα παραμένουν εντός του προγραμματισμού για ολοκλήρωση το 2027.

Νέο κτίριο VIP Αεροσταθμού και συναφείς εργασίες στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών

Το έργο περιλαμβάνει την ανάπτυξη νέου VIP Αεροσταθμού επιφάνειας 600 τ.μ., σχεδιασμένου για την εξυπηρέτηση αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων, αναβαθμίζοντας σημαντικά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του Αεροσταθμού Κρατικού VIP, καθώς και τη δημιουργία νέου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2026, ολοκληρώθηκε η διαγωνιστική διαδικασία για τη μελέτη εφαρμογής και την κατασκευή του VIP Αεροσταθμού, καθώς και των συναφών έργων υποδομής στον χώρο στάθμευσης αεροσκαφών. Το έργο έχει πλέον εισέλθει στη φάση υλοποίησης, με τη μελέτη εφαρμογής να βρίσκεται σε εξέλιξη, παράλληλα με τις κατασκευαστικές εργασίες, ενώ η ολοκλήρωσή του προγραμματίζεται για το 2027.

Λοιπά έργα ενίσχυσης της δυναμικότητας

Η Εταιρεία δρομολόγησε κατά τα προηγούμενα έτη τα ακόλουθα έργα, τα οποία βρίσκονται, επί του παρόντος, σε εξέλιξη:

- Εγκατάσταση μονάδων Συστήματος Προηγμένης Οπτικής Καθοδήγησης Στάθμευσης Αεροσκαφών (Advanced Visual Docking Guidance System – AVDGS) στις θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών, τα οποία θα ενισχύσουν την αεροπορική ασφάλεια και τη λειτουργική αποδοτικότητα.
- Μελέτη για την επέκταση του Κτιρίου 20 με την προσθήκη ενός επιπλέον ορόφου, για τη στέγαση προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης, ενόψει της επικείμενης αλλαγής χρήσης χώρων του Κύριου Αεροσταθμού (MTB) και του Δορυφορικού Αεροσταθμού (STB).
- Μελέτη και απαιτούμενες προπαρασκευαστικές εργασίες για τη δημιουργία συμπληρωματικού χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, παρακείμενου στον Τροχόδρομο Β (Taxiway B).
- Εγκατάσταση πρόσθετων σημείων ελέγχου διαβατηρίων για αφίξεις και αναχωρήσεις στον Κύριο Αεροσταθμό (MTB).
- Εγκατάσταση πρόσθετων σημείων αυτόματης παράδοσης αποσκευών (Self-Baggage Drop-Off – SBDO) στην αίθουσα check-in του Κύριου Αεροσταθμού (MTB).

Πρόγραμμα Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend Program)

Στις 15 Μαΐου 2026, η Εταιρεία ολοκλήρωσε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ύψους €83,25 εκατ., η οποία προστέθηκε στο Κεφάλαιο Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, κατόπιν της επιτυχούς υλοποίησης του δεύτερου έτους του τετραετούς Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend Program) για την περίοδο 2025–2028. Στο πρόγραμμα συμμετείχαν 2.166 μέτοχοι, με ποσοστό συμμετοχής που ανήλθε σε 87,64% του συνολικού υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου.

Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας αυξήθηκε κατά €8.653.718 και ανήλθε σε €318.197.805, διαιρούμενο σε 318.197.805 κοινές, άυλες, ονομαστικές μετοχές με δικαίωμα ψήφου, ονομαστικής αξίας €1,00 εκάστη. Η διαφορά μεταξύ της ονομαστικής αξίας των νέων μετοχών και της τιμής διάθεσής τους, συνολικού ύψους €74.595.049,16, πιστώθηκε στον λογαριασμό «Διαφορά από Έκδοση Μετοχών Υπέρ το Άρτιο». Τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από την Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου θα χρησιμοποιηθούν για επενδύσεις στις Αεροπορικές Δραστηριότητες.

Διεθνής Αγορά Ομολόγων

Μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις κατά την περίοδο αναφοράς ήταν η επιτυχής πρώτη παρουσία της Εταιρείας στις διεθνείς αγορές ομολόγων, μέσω της έκδοσης στις 24 Ιουνίου 2026 πρώτης τάξης (senior) ομολογιών, χωρίς εξασφαλίσεις, επταετούς διάρκειας και συνολικής ονομαστικής αξίας €500 εκατ. με ετήσιο επιτόκιο 3,75%. Τα καθαρά έσοδα από τις ομολογίες θα χρησιμοποιηθούν από την Εταιρεία για την χρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού και γενικούς εταιρικούς σκοπούς. Οι ομολογίες έλαβαν αξιολογήσεις επενδυτικής βαθμίδας από δύο κορυφαίους διεθνείς οίκους αξιολόγησης (S&P: BBB, Moody's: Baa2), αποτελώντας μία από τις ελάχιστες αντίστοιχες εκδόσεις από ελληνική μη χρηματοπιστωτική εταιρεία στις διεθνείς αγορές. Η συναλλαγή ενίσχυσε τη χρηματοδοτική ευελιξία της Εταιρείας, διευρύνοντας την πρόσβασή της σε διαφοροποιημένες πηγές χρηματοδότησης και επεκτείνοντας τη διεθνή επενδυτική της βάση.

Η Εταιρεία έλαβε, επίσης, τις πρώτες αξιολογήσεις επενδυτικής βαθμίδας από τους ίδιους διεθνείς οίκους αξιολόγησης (S&P: BBB+ με σταθερή προοπτική, Moody's: Baa1 με σταθερή προοπτική). Οι αξιολογήσεις αυτές αναγνωρίζουν την ισχυρή επίδοση της επιβατικής κίνησης της Εταιρείας, καθώς και το εξαιρετικό χρηματοοικονομικό προφίλ της.

	
BBB+	Baa1
Outlook Stable	Outlook Stable

Κυριότερα Οικονομικά Αποτελέσματα

Κατά τη διάρκεια του 1^{ου} εξαμήνου 2026, η Εταιρεία συνέχισε να καταγράφει υγιή χρηματοοικονομική επίδοση, με σημαντική ενίσχυση από τις ισχυρές τάσεις της επιβατικής κίνησης. Η μείωση της κερδοφορίας ήταν αναμενόμενη και οφείλεται κυρίως στην επίδοση του τομέα των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, ο οποίος επηρεάζεται από τις προσαρμογές των Αεροπορικών Χρεώσεων, σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο.

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026	% επί του συνόλου	1 ^ο Εξάμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Σύνολο εσόδων από Αεροπορικές Δραστηριότητες	219,2	73,2%	230,5	74,8%	(11,3)	(4,9%)
Σύνολο εσόδων από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	80,4	26,8%	77,7	25,2%	2,7	3,5%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα⁶	299,6		308,2		(8,6)	(2,8%)

Κατά το 1^ο εξάμηνο του 2026, το σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων μειώθηκε κατά 2,8%, σε €299,6 εκατ. από €308,2 εκατ. το 1^ο εξάμηνο του 2025. Σύμφωνα με το IFRIC 12 των ΔΠΧΑ, το κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP) λογιστικοποιείται βάσει του μοντέλου του άυλου περιουσιακού στοιχείου, το οποίο απαιτεί από την Εταιρεία να αναγνωρίζει τα έσοδα και τα έξοδα από τις παρεχόμενες κατασκευαστικές υπηρεσίες, καθώς ο κύριος της παραχώρησης διατηρεί τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων των υποδομών. Το κόστος αυτό, το οποίο ανέρχεται σε €24,8 εκατ. για το 1^ο εξάμηνο του 2026, αποτιμάται στην εύλογη αξία, χωρίς περιθώριο κέρδους, και κατά συνέπεια δεν επηρεάζει τη συνολική κερδοφορία.

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026	% επί του συνόλου	1 ^ο Εξάμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Αεροπορικές Χρεώσεις	151,2	69,0%	166,2	72,1%	(15,0)	(9,0%)
Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (TEAA)	14,2	6,5%	13,5	5,8%	0,7	5,5%
Χρεώσεις κεντρικών υποδομών και συμβάσεις παραχώρησης	34,3	15,7%	33,1	14,4%	1,2	3,7%
Μισθώματα, πληροφορική, τηλεπικοινωνίες και λοιπές υπηρεσίες	19,5	8,9%	17,8	7,7%	1,7	9,5%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες	219,2		230,5		(11,3)	(4,9%)

⁶ Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα για το 1^ο εξάμηνο 2026 δεν περιλαμβάνουν το ποσό των €24,8 εκατ. που αφορά στο κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP).

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Αεροπορικές Δραστηριότητες διαμορφώθηκαν σε €219,2 εκατ., καταγράφοντας μείωση 4,9% σε σύγκριση με το 1^ο εξάμηνο του 2025. Η εξέλιξη αυτή αποδίδεται στην πολιτική τιμολόγησης των Αεροπορικών Χρεώσεων της Εταιρείας και, ειδικότερα, στην εφαρμογή της προσωρινής έκπτωσης 30% στο Τέλος Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία ίσχυσε από την 1^η Οκτωβρίου 2025 έως την 30^η Απριλίου 2026. Η εν λόγω έκπτωση εφαρμόστηκε με στόχο την εναρμόνιση της κερδοφορίας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για το 2026 με τη μέγιστη απόδοση 15% επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο⁷, μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού.

Έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026	% επί του συνόλου	1 ^ο Εξάμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Εμπορικές δραστηριότητες	52,2	64,9%	50,1	64,5%	2,1	4,2%
Υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων	11,1	13,7%	11,6	14,9%	(0,5)	(4,5%)
Μισθώματα, πληροφορική, τηλεπικοινωνίες και λοιπές υπηρεσίες	17,2	21,4%	16,0	20,6%	1,2	7,3%
Συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα από Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	80,4		77,7		2,7	3,5%

Τα έσοδα και λοιπά εισοδήματα από τις Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες ανήλθαν σε €80,4 εκατ. το 1^ο εξάμηνο του 2026, καταγράφοντας αύξηση 3,5% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2025.

Ειδικότερα, τα έσοδα από τις εμπορικές δραστηριότητες ανήλθαν σε €52,2 εκατ. κατά το 1^ο εξάμηνο του 2026, αυξημένα κατά 4,2% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2025. Ο ρυθμός αύξησής τους διαμορφώθηκε οριακά χαμηλότερα από τον αντίστοιχο ρυθμό αύξησης της επιβατικής κίνησης. Η επίδοση αυτή επηρεάστηκε από τις γεωπολιτικές εντάσεις στη Μέση Ανατολή, και από τις επιχειρησιακές προκλήσεις που συνδέονται με την εφαρμογή του Συστήματος Εισόδου/Εξόδου (Entry/Exit System – EES). Παρά τις προκλήσεις αυτές, η εμπορική δραστηριότητα ενισχύθηκε από τη δυναμική πορεία των κατηγοριών Τροφίμων & Ποτών (F&B) και Εξειδικευμένου Λιανικού Εμπορίου (Specialty Retail), καθώς και από τους βελτιωμένους εμπορικούς όρους που συμφωνήθηκαν σε πρόσφατες ανανεώσεις συμβάσεων παραχώρησης. Παράλληλα, τα έσοδα από μισθώματα και λοιπές δραστηριότητες ενισχύθηκαν από τις συμβατικές αναπροσαρμογές των μισθωμάτων βάσει του πληθωρισμού, καθώς και από την υψηλή επίδοση του Εκθεσιακού Κέντρου.

Όσον αφορά στις υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων, τα έσοδα το 1^ο εξάμηνο του 2026 ανήλθαν σε €11,1 εκατ., μειωμένα κατά €0,5 εκατ., ή 4,5%, σε σύγκριση με το 1^ο εξάμηνο του 2025, κυρίως λόγω της διακοπής λειτουργίας του χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας P1, μετά την έναρξη των εργασιών κατασκευής του Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης Οχημάτων, γεγονός που περιόρισε σημαντικά τη διαθέσιμη δυναμικότητα στάθμευσης. Η επίδραση περιορίστηκε μέσω μιας σειράς ενεργειών που υλοποιήθηκαν για την αντιμετώπιση των περιορισμών στη διαθέσιμη δυναμικότητα, συμπεριλαμβανομένης της έναρξης λειτουργίας του νέου χώρου στάθμευσης Economy, δυναμικότητας 500 θέσεων, στα τέλη του 2025, καθώς και της αποτελεσματικής διαχείρισης της υπάρχουσας δυναμικότητας.

⁷ Σύμφωνα με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), τα έσοδα που προέρχονται από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και τις υπόλοιπες Αεροπορικές Δραστηριότητες, προορίζονται να καλύπτουν τα έξοδα και τις δαπάνες των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και να παράγουν κέρδη μετά από φόρους, τα οποία δεν υπερβαίνουν καθορισμένη μέγιστη σωρευτική απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία ισούται με το 15% του ρυθμιζόμενου κεφαλαίου, το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως με τον πληθωρισμό της ΕΕ. Η εν λόγω σωρευτική απόδοση υπολογίζεται σε ευρώ για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα (Μεταφερόμενο Ποσό) με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους. Παράλληλα, δεν υπάρχει ρυθμιστικός περιορισμός στην απόδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Λειτουργικά Έξοδα

Λειτουργικά Έξοδα						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1° Εξάμηνο 2026	% επί του συνόλου	1° Εξάμηνο 2025	% επί του συνόλου	Μεταβολή	Δ %
Έξοδα προσωπικού	32,0	25,9%	29,8	25,2%	2,2	7,2%
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	50,4	40,7%	43,8	37,0%	6,6	15,0%
Έξοδα παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	4,5	3,6%	7,2	6,1%	(2,7)	(37,3%)
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	14,3	11,6%	13,3	11,2%	1,0	7,8%
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	22,5	18,2%	24,3	20,5%	(1,8)	(7,6%)
Σύνολο λειτουργικών εξόδων⁸	123,7		118,4		5,3	4,4%

Τα λειτουργικά έξοδα για το 1° εξάμηνο του 2026 ανήλθαν σε €123,7 εκατ., σημειώνοντας αύξηση €5,3 εκατ., ή 4,4% σε σύγκριση με το 1° εξάμηνο του 2025. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στις πληθωριστικές πιέσεις, στις αναπροσαρμογές κατώτατων μισθών σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, καθώς και στους πρόσθετους πόρους (προσωπικό της Εταιρείας και υπηρεσίες από τρίτους) που απαιτήθηκαν για την εξυπηρέτηση της αυξημένης επιβατικής κίνησης, τη διαχείριση των λειτουργικών επιπτώσεων από την εφαρμογή του ευρωπαϊκού Συστήματος Εισόδου/Εξόδου (Entry/Exit System – EES), και τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η αύξηση αυτή αντισταθμίστηκε εν μέρει από το χαμηλότερο κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, ως αποτέλεσμα των πρωτοβουλιών εξοικονόμησης ενέργειας του προγράμματος «Route 2025⁹», καθώς και από τη χαμηλότερη Αμοιβή Χορήγησης Δικαιωμάτων, η οποία υπολογίστηκε βάσει της χαμηλότερης κερδοφορίας του προηγούμενου έτους.

Κέρδη προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων (EBITDA)

Κατά το 1° εξάμηνο του 2026, τα συνολικά κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε €176,0 εκατ., μειωμένα κατά €13,9 εκατ. ή 7,3% σε σύγκριση με το 1° εξάμηνο του 2025, ενώ το Προσαρμοσμένο EBITDA διαμορφώθηκε σε €168,5 εκατ., χαμηλότερα κατά 7,6% σε σχέση με το 1° εξάμηνο του 2025. Και οι δύο βασικοί δείκτες απόδοσης (KPIs) κινούνται σύμφωνα με τους βραχυπρόθεσμους στόχους της Εταιρείας.

Αποσβέσεις & Κεφαλαιουχικές δαπάνες (Επενδύσεις)

Οι αποσβέσεις για τους πρώτους έξι μήνες του έτους ανήλθαν σε €42,6 εκατ. αυξημένες κατά €2,3 εκατ. σε σχέση με τα €40,3 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους. Οι επενδύσεις της περιόδου ανήλθαν σε €40,9 εκατ..

Χρηματοοικονομικά Έξοδα

Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν σε €26,8 εκατ., παρουσιάζοντας μείωση κατά €2,6 εκατ. έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2025, αντικατοπτρίζοντας κυρίως το χαμηλότερο κόστος δανεισμού και αντιστάθμισης κινδύνων, καθώς τα επίπεδα δανεισμού της Εταιρείας ήταν χαμηλότερα κατά το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου αναφοράς σε σύγκριση με το 1° εξάμηνο του 2025.

⁸ Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα για το 1° εξάμηνο 2026 δεν περιλαμβάνουν το ποσό των €24,8 εκατ. που αφορά στο κόστος σχεδιασμού και κατασκευής του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP).

⁹ Το έργο του ΔΑΑ για μηδενικό ισοζύγιο εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Κερδοφορία

Τα κέρδη προ φόρων για την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουνίου 2026 διαμορφώθηκαν σε €106,6 εκατ., μειωμένα κατά €13,6 εκατ., ενώ τα κέρδη μετά από φόρους για το 1^ο εξάμηνο του 2026 διαμορφώθηκαν σε €81,4 εκατ., μειωμένα κατά €10,7 εκατ. έναντι του 1^{ου} εξαμήνου του 2025, μετά την εξάντληση του προς ανάκτηση Μεταφερόμενου Ποσού.

Απόδοση ανά Δραστηριότητα

Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου¹⁰ (ΣΑΑ) θεσπίζει ένα ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας «Dual Till», το οποίο διαχωρίζει τις ρυθμιζόμενες Αεροπορικές Δραστηριότητες από τις μη ρυθμιζόμενες Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει την ανάλυση της Κατάστασης Αποτελεσμάτων Χρήσης σε Αεροπορικές και Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες για το 1^ο εξάμηνο του 2026:

Απόδοση ανά Δραστηριότητα					
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	Αεροπορικές Δραστηριότητες	% επί του συνόλου	Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες	% επί του συνόλου	Σύνολο
Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων ¹¹	219,2	73,2%	80,4	26,8%	299,6
Σύνολο λειτουργικών εξόδων ¹¹	108,9	88,1%	14,7	11,9%	123,7
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων	110,2	62,7%	65,7	37,3%	176,0
Αποσβέσεις	37,1	87,1%	5,5	12,9%	42,6
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	23,3	87,0%	3,5	13,0%	26,8
Κέρδη προ φόρων	49,8	46,8%	56,7	53,2%	106,6
Φόρος εισοδήματος	(12,5)	49,6%	(12,7)	50,4%	(25,1)
Κέρδη μετά από φόρους	37,4	45,9%	44,1	54,1%	81,4

Το σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων που προκύπτει από τις ρυθμιζόμενες Αεροπορικές Δραστηριότητες αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των εσόδων και λοιπών εισοδημάτων που ανέρχονται σε €219,2 εκατ. το 1^ο εξάμηνο του 2026, ήτοι 73,2% του συνόλου των εσόδων και λοιπών εισοδημάτων της εν λόγω περιόδου. Όσον αφορά στην κερδοφορία, οι Αεροπορικές Δραστηριότητες ανέρχονται σε €37,4 εκατ., και αποτελούν το 45,9% της συνολικής κερδοφορίας της Εταιρείας (κέρδη μετά από φόρους).

Επιπλέον, εφαρμόζοντας τη μεθοδολογία υπολογισμού της σωρευτικής απόδοσης επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για το 1^ο εξάμηνο του 2026, το προς ανάκτηση Μεταφερόμενο Ποσό της 30^{ης} Ιουνίου 2026 ανέρχεται σε €16,0 εκατ., σε σχέση τα €2,7 εκατ. της 1^{ης} Ιανουαρίου 2026.

¹⁰ Σύμφωνα με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), τα έσοδα που προέρχονται από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και τις υπόλοιπες Αεροπορικές Δραστηριότητες, προορίζονται να καλύπτουν τα έξοδα και τις δαπάνες των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και να παράγουν κέρδη μετά από φόρους, τα οποία δεν υπερβαίνουν καθορισμένη μέγιστη σωρευτική απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία ισούται με το 15% του ρυθμιζόμενου κεφαλαίου, το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως με τον πληθωρισμό της ΕΕ. Η εν λόγω σωρευτική απόδοση υπολογίζεται σε ευρώ για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα (Μεταφερόμενο Ποσό) με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους. Παράλληλα, δεν υπάρχει ρυθμιστικός περιορισμός στην απόδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

¹¹ Τα συνολικά έσοδα και λοιπά εισοδήματα και τα λειτουργικά έξοδα για το 1^ο εξάμηνο του 2026 δεν περιλαμβάνουν τα €24,8 εκατ. κόστους σχεδιασμού και κατασκευής που σχετίζεται με την επέκταση του Αεροδρομίου.

Αεροπορική Κίνηση

Οι θεμελιώδεις παράγοντες που στηρίζουν τη ζήτηση για ταξίδια προς την Ελλάδα παραμένουν ισχυροί, αν και οι συνθήκες της αγοράς εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται από αυξημένη αβεβαιότητα, η οποία αντανakλά κυρίως τις ευρύτερες μακροοικονομικές επιπτώσεις του πολέμου στη Μέση Ανατολή και τις αυξημένες γεωπολιτικές εντάσεις στην περιοχή. Η κατάπαυση του πυρός και οι ειρηνευτικές συνομιλίες μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών και του Ιράν κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2026 δημιούργησαν ορισμένες προοπτικές αποκλιμάκωσης. Ωστόσο, η αβεβαιότητα στην περιοχή παραμένει αυξημένη και οι εξελίξεις ενδέχεται να εξακολουθήσουν να επηρεάζουν το οικονομικό κλίμα, τη ζήτηση για ταξίδια και τη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών. Παρά την αβεβαιότητα αυτή, η επιβατική κίνηση παρέμεινε σε σταθερά υψηλά επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια της θερινής περιόδου αιχμής. Με βάση τις προβλέψεις μας για το υπόλοιπο του έτους, **αναθεωρούμε υψηλότερα την πρόβλεψή μας για την επιβατική κίνηση το 2026, σε αύξηση της τάξης του μεσαίου μονοψήφιου ποσοστού (mid-single-digit),** έναντι προηγούμενης πρόβλεψης για αύξηση χαμηλού μονοψήφιου ποσοστού (low single-digit).

Οι πρωτοβουλίες μας για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και την ανάπτυξη της αγοράς εξακολουθούν να επικεντρώνονται στην ενίσχυση της αεροπορικής διασυνδεσιμότητας, ιδίως σε αγορές μακρινών αποστάσεων με υψηλότερη τάση για εμπορική δαπάνη, καθώς και στην προώθηση της Αθήνας ως προορισμού. Καθώς προχωρούν οι εργασίες του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (Airport Expansion Program – AEP), παραμένουμε πλήρως προσηλωμένοι στη διατήρηση των υψηλών επιχειρησιακών προτύπων μέσω έγκαιρου σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, μετά τη λειτουργία του Αεροδρομίου ως «αεροδρόμιο με ευκολίες προγραμματισμού πτήσεων» (Επίπεδο 2), η μεταβολή του καθεστώτος λειτουργίας του Αεροδρομίου σε «συντονισμένο αεροδρόμιο» (Επίπεδο 3) για τη χειμερινή περίοδο 2026/27 έχει ως βασικό στόχο να διασφαλίσει την ομαλή και αποτελεσματική διαχείριση της δυναμικότητας του Αεροδρομίου κατά τη διάρκεια των προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης του διαδρόμου.

Αεροπορικές Δραστηριότητες

Όσον αφορά στα έσοδα από τις Αεροπορικές Δραστηριότητες για το 2026, **διατηρούμε τις προβλέψεις μας ότι η συνολική απόδοση ανά επιβάτη από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και το Ταμείο Ανάπτυξης Αεροδρομίου θα παραμείνει σε γενικές γραμμές σταθερή.** Η κερδοφορία των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων αναμένεται να κινηθεί σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο, ενισχυμένη περαιτέρω από την απόδοση επί των πρόσθετων κεφαλαίων Αεροπορικών Δραστηριοτήτων που διατέθηκαν το 2025 και το 2026 μέσω του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος (Scrip Dividend Program).

Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες

Στον τομέα των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η υποκείμενη ζήτηση στις εμπορικές παραχωρήσεις παραμένει ανθεκτική. Με βάση τις έως σήμερα επιδόσεις, τις εμπορικές πρωτοβουλίες που αναλάβαμε και τα αναμενόμενα επίπεδα επιβατικής κίνησης, **εκτιμούμε πλέον ότι τα έσοδα των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων ανά επιβάτη θα παραμείνουν σε γενικές γραμμές σταθερά το 2026.** Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στη θετική συμβολή από ανανεώσεις και παρατάσεις συμβάσεων με βελτιωμένους όρους, στην προσθήκη νέων σημείων πώλησης, στη βελτιστοποίηση της υφιστάμενης εμπορικής διαμόρφωσης, καθώς και στην ανθεκτικότητα της εμπορικής ζήτησης.

Σημαντικό είναι ότι η αναθεωρημένη προσέγγιση για την επέκταση έχει σχεδιαστεί ώστε να **ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις από την επιβάρυνση των κατασκευαστικών εργασιών στις υφιστάμενες εμπορικές περιοχές κατά τα αρχικά στάδια κατασκευής.** Με βάση τον τρέχοντα σχεδιασμό, αναμένεται η σταδιακή διάθεση πρόσθετων εμπορικών χώρων, με αύξηση της συνολικής επιφάνειας κατά **60% έως το 2030-2031 σε σύγκριση με τα σημερινά επίπεδα.**

Τα έσοδα από τη στάθμευση αυτοκινήτων αναμένεται να επηρεαστούν σε μέτριο βαθμό από την κατασκευή του Πολυώροφου Χώρου Στάθμευσης (MSP), εν μέρει ενισχυμένα από στοχευμένα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας πρόσθετων θέσεων στους υφιστάμενους χώρους στάθμευσης.

Κερδοφορία

Το περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA αναμένεται να παραμείνει προσωρινά περίπου 100 μονάδες βάσης χαμηλότερα από τον μακροπρόθεσμο στόχο μας για επίπεδα άνω του 60%, αντανακλώντας τη συνεχιζόμενη επένδυση στη λειτουργία του Αεροδρομίου με στόχο τη διατήρηση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου εξυπηρέτησης. Επιπλέον, **διατηρούμε την πρόβλεψή μας για καθαρά κέρδη περίπου €200 εκατ. το 2026**, με τη στήριξη των πρόσθετων αποδόσεων επί των κεφαλαίων των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, παραμένοντας παράλληλα πλήρως προσηλωμένοι στην δέσμευσή μας για διανομή στους μετόχους του **100% των διαθέσιμων προς διανομή κερδών ως μέρισμα**.

Κεφαλαιακή διάρθρωση

Ο ΔΑΑ έχει εξασφαλίσει για τη χρηματοδότηση του Προγράμματος Επέκτασης του Αεροδρομίου (ΑΕΡ) τραπεζικό δανεισμό ύψους €806 εκατ. το 2024. Επίσης, τον Ιούνιο του 2026 πραγματοποιήσει την επιτυχημένη έκδοση του πρώτου ομολόγου της Εταιρείας, ύψους €500 εκατ., πρώτης τάξης (senior) χωρίς εξασφαλίσεις, με λήξη το 2033 και με ετήσιο επιτόκιο 3,75%. Τα κεφάλαια από την έκδοση του ομολόγου χρησιμοποιούνται για τη μερική αναχρηματοδότηση υφιστάμενου χρέους και για γενικούς εταιρικούς σκοπούς. Σε συνδυασμό με τα κεφάλαια που αντλήθηκαν μέσω της αύξησης των κεφαλαίων των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων στο πλαίσιο του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερισματος (Scrip Dividend Program), η Εταιρεία έχει εξασφαλίσει τις χρηματοδοτικές της ανάγκες έως το 2030.

Παράλληλα, ο ΔΑΑ διατηρεί συντηρητική κεφαλαιακή διάρθρωση, με τον **Δείκτη Καθαρού Χρέους προς EBITDA να αναμένεται να διαμορφώνεται μεταξύ 2,0x και 3,0x καθ' όλη τη διάρκεια του υφιστάμενου επενδυτικού προγράμματος του ΑΕΡ**, χωρίς να υπερβαίνει το **3,5x**.

Κατόπιν της αναδιαμόρφωσης του Προγράμματος Επέκτασης Αεροδρομίου, οι σχετικές κεφαλαιουχικές δαπάνες διαμορφώνονται σε €950 εκατ. έως το τέλος του 2030 (σε τιμές 2026).

Αποποίηση ευθύνης

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τα Οικονομικά Αποτελέσματα και άλλες βασικές χρηματοοικονομικές πληροφορίες του ΔΑΑ για το 1^ο εξάμηνο που έληξε την 30^η Ιουνίου 2026 και έχει καταρτιστεί, από κάθε ουσιώδη άποψη, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ) και τις βασικές λογιστικές αρχές που εφαρμόζει ο ΔΑΑ.

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

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

Σχετικά με την εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.

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

Πρόσκληση σε Τηλεδιάσκεψη για τα Οικονομικά Αποτελέσματα 1^{ου} Εξαμήνου 2026

Η Διοίκηση της Εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.» σας προσκαλεί να συμμετέχετε σε Τηλεδιάσκεψη όπου θα γίνει η παρουσίαση και συζήτηση επί των Οικονομικών Αποτελεσμάτων για το 1^ο Εξάμηνο 2026.

Ημερομηνία: Τετάρτη, 10 Σεπτεμβρίου 2026

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

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

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

Από Ελλάδα, καλέστε: +30 213 009 6000 or +30 210 946 0800
Από Γερμανία, καλέστε: +49 (0) 69 6677 8696
Από Ην. Βασίλειο καλέστε: +44 (0) 800 368 1063
Από ΗΠΑ, καλέστε: +1 516 447 5632
Από οποιαδήποτε άλλη χώρα του εξωτερικού: +44 (0) 203 059 5872

Παρακαλούμε καλέστε 5-10 λεπτά πριν την έναρξη της τηλεδιάσκεψης

Πρόσβαση μέσω διαδικτύου: Η Τηλεδιάσκεψη θα μεταδοθεί και μέσω live webcast στο ακόλουθο link: <https://87399.choruscall.eu/links/athensinternational260910.html>

Σε περίπτωση προβλημάτων στη σύνδεση παρακαλώ επικοινωνήστε: + 30 210 9460803.

Παρακολούθηση μαγνητοσκοπημένης τηλεδιάσκεψης/Ασύγχρονη παρακολούθηση τηλεδιάσκεψης: Η Υπηρεσία Ψηφιακής Αναμετάδοσης θα ενεργοποιηθεί την ίδια ημέρα μία ώρα μετά το πέρας της τηλεδιάσκεψης και θα είναι διαθέσιμη έως τις **21 Σεπτεμβρίου 2026**.

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

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

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

Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον κ. Γεώργιο Ελευθερίου, Διευθυντή Επενδυτικών Σχέσεων, Τ: +30 210 3535000, E: ir@aia.gr

Παράρτημα – Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως

(ποσά σε ευρώ)

	30.06.2026	30.06.2025
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες - Αεροπορικές & Μη-αεροπορικές δραστηριότητες	285.423.547	294.757.462
Έσοδα από συμβάσεις με πελάτες - Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου	24.808.057	19.488.786
Λοιπά εισοδήματα	14.191.812	13.450.655
Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων	324.423.416	327.696.903
Λειτουργικά έξοδα		
Έξοδα προσωπικού	31.980.291	29.819.699
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	50.373.336	43.793.466
Έξοδα προβολής και διαφήμισης	4.106.758	3.699.740
Έξοδα παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	4.490.961	7.166.590
Ασφάλιστρα	2.025.529	2.078.162
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων - τμήμα μεταβλητής αμοιβής	22.474.868	24.311.860
Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου	24.808.057	19.488.786
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	8.208.929	7.526.963
Σύνολο λειτουργικών εξόδων	148.468.728	137.885.265
Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων	175.954.689	189.811.637
Αποσβέσεις	42.603.328	40.282.079
Λειτουργικά αποτελέσματα κέρδη	133.351.361	149.529.558
Χρηματοοικονομικά έσοδα	(2.996.535)	(3.109.184)
Χρηματοοικονομικά κόστη	29.786.215	32.477.315
Καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα	26.789.680	29.368.131
Κέρδη προ φόρων	106.561.681	120.161.428
Φόρος εισοδήματος	(25.130.259)	(28.009.658)
Κέρδη μετά από φόρους	81.431.422	92.151.770
Βασικά κέρδη ανά μετοχή	0,26	0,30

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

Παράρτημα – Κατάστασης Οικονομικής Θέσης

(ποσά σε ευρώ)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	30.06.2026	31.12.2025
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό		
Ακίνητα, εγκαταστάσεις & εξοπλισμός - ιδιότητα	79.218.055	83.078.259
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	1.501.428.698	1.530.580.506
Επενδύσεις στο Πρόγραμμα Επέκτασης Αεροδρομίου	105.101.620	82.945.577
Δικαιώματα χρήσης παγίων	2.533.454	2.902.677
Μακροπρόθεσμα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	15.482.676	20.004.882
Έργα υπό κατασκευή	35.124.272	24.880.743
Επενδύσεις σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις	3.245.439	3.245.439
Λοιπά στοιχεία μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	134.890	469.173
Σύνολο μη κυκλοφορούντος ενεργητικού	1.742.269.106	1.748.107.256
Κυκλοφορούν ενεργητικό		
Αποθέματα	6.294.612	5.927.684
Πελάτες	73.190.584	26.007.308
Λοιπές βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις	15.017.443	15.712.474
Βραχυπρόθεσμα χρηματοοικονομικά περιουσιακά στοιχεία	927.233	52.181
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	825.528.606	309.187.490
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού	920.958.478	356.887.138
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2.663.227.584	2.104.994.394

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Ίδια κεφάλαια		
Μετοχικό κεφάλαιο	318.197.805	309.544.087
Αποθεματικό υπέρ το άρτιο	149.802.455	75.207.406
Ίδιες μετοχές	(1.801.048)	(249.530)
Τακτικό και λοιπά αποθεματικά	97.664.039	97.791.288
Κέρδη εις νέο	85.945.969	208.241.817
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	649.809.221	690.535.067
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις		
Δάνεια	1.438.055.128	850.002.822
Υποχρεώσεις παροχών προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία	7.746.435	7.980.176
Προβλέψεις	34.641.396	65.173.549
Αναβαλλόμενες φορολογικές υποχρεώσεις	34.424.379	35.187.131
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	207.504.885	211.798.273
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	459.368	546.502
Σύνολο μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	1.722.831.591	1.170.688.452
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις		
Δάνεια	76.481.768	70.944.139
Προμηθευτές και λοιπές υποχρεώσεις	100.262.593	112.965.391
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	39.753.035	24.130.815
Λοιπές βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	72.806.980	34.073.413
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από μισθώσεις	1.282.396	1.657.117
Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων	290.586.773	243.770.874
Σύνολο υποχρεώσεων	2.013.418.364	1.414.459.327
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	2.663.227.584	2.104.994.394

Παράρτημα – Κατάσταση Ταμειακών Ροών

(ποσά σε ευρώ)

	30.06.2026	30.06.2025
Λειτουργικές δραστηριότητες		
Κέρδη προ φόρων	106.561.681	120.161.428
Προσαρμογές για :		
Αποσβέσεις	42.603.328	40.282.079
Πρόβλεψη/(αντιστροφή πρόβλεψης) απομείωσης πελατών	288.549	(43.712)
Χρηματοοικονομικά έξοδα	26.789.680	29.368.131
Αύξηση/(μείωση) υποχρεώσεων παροχών προσωπικού	(233.739)	71.424
Αύξηση/(μείωση) παροχών που εξαρτώνται από την τιμή της μετοχής	544.305	412.188
Αύξηση/(μείωση) προβλέψεων	9.554.150	5.055.578
Αύξηση/(μείωση) λοιπών απαιτήσεων / υποχρεώσεων	(6.818.864)	(7.342.177)
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	179.289.094	187.964.938
Κεφάλαιο Κίνησης		
(Αύξηση)/Μείωση κεφαλαίου κίνησης από αποθέματα	(352.229)	38.115
(Αύξηση)/Μείωση κεφαλαίου κίνησης από απαιτήσεις	(49.855.283)	(44.525.604)
Αύξηση/(Μείωση) κεφαλαίου κίνησης από υποχρεώσεις	(13.533.633)	6.082.931
Ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	115.547.950	149.560.381
(Πληρωθέντες)/Εισπραχθέντες φόροι εισοδήματος	(9.468.417)	(32.454.293)
Πληρωθέντες τόκοι/χρηματοοικονομικά έξοδα	(22.809.369)	(23.252.862)
Πληρωθέντα έξοδα χρηματοοικονομικών μέσων αντιστάθμισης κινδύνου	0	(1.883.197)
Καθαρές ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες	83.270.164	91.970.029
Επενδυτικές δραστηριότητες		
Αγορά άυλων στοιχείων-ακίνητοποιήσεων-έργων υπό κατασκευή	(39.316.768)	(63.193.322)
Αγορά άυλων στοιχείων-ακίνητοποιήσεων-έργων υπό κατασκευή – Προκαταβολές	(1.589.513)	(26.839.363)
Εισπραχθέντες τόκοι	3.256.080	3.122.897
Καθαρές ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες	(37.650.200)	(86.909.787)
Χρηματοοικονομικές δραστηριότητες		
Απόκτηση ιδίων μετοχών	(1.551.518)	0
Μερίσματα πληρωθέντα	(121.611.045)	(151.108.298)
Αποπληρωμή τραπεζικών δανείων	(30.671.045)	(31.670.995)
Νέος δανεισμός	625.091.159	60.591.944
Πληρωμές συμβάσεων μίσθωσης	(536.399)	(541.783)
Καθαρές ταμειακές ροές από χρηματοοικονομικές δραστηριότητες	470.721.153	(122.729.132)
Καθαρή αύξηση /(μείωση) στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	516.341.117	(117.668.891)
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης περιόδου	309.187.490	292.188.363
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης περιόδου	825.528.606	174.519.473

Η αύξηση του υπολοίπου των ταμειακών διαθεσίμων και ισοδυνάμων κατά την 30 Ιουνίου 2026 οφείλεται κυρίως στην είσπραξη ποσού €497.345.000 από την έκδοση ανώτερου μη εξασφαλισμένου διεθνούς ομολόγου στις 24 Ιουνίου 2026. Στις 31 Ιουλίου 2026, ποσό ύψους €423.178.604 χρησιμοποιήθηκε για την αναχρηματοδότηση υφιστάμενου δανεισμού. Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε σημειώσεις 1.2, 5.17, 5.22 και 5.33.

Παράρτημα - Επιλεγμένοι Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης

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

Προσαρμοσμένο EBITDA και περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA

Το Προσαρμοσμένο EBITDA (Adjusted EBITDA) παρουσιάζεται προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η αρνητική επίπτωση του σταθερού μέρους της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων, το οποίο ανέρχεται σε €15,0 εκατ. ετησίως. Οι ακόλουθοι πίνακες παρουσιάζουν την εξέλιξη του Προσαρμοσμένου EBITDA και του περιθωρίου Προσαρμοσμένου EBITDA (Adjusted EBITDA margin %) τόσο για τις Αεροπορικές όσο και για τις Μη Αεροπορικές Δραστηριότητες. Κατά το 1^ο εξάμηνο του 2026, η Εταιρεία διατήρησε το περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων στα ίδια επίπεδα, ενώ η μείωση του περιθωρίου Προσαρμοσμένου EBITDA των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων αποδίδεται στην προσωρινή έκπτωση κατά 30% του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών, η οποία ίσχυσε από την 1^η Οκτωβρίου 2025 έως την 30^η Απριλίου 2026, με στόχο την εναρμόνιση της κερδοφορίας των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων για το 2026 με τη μέγιστη απόδοση 15% επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων σύμφωνα με το ρυθμιστικό πλαίσιο¹², μετά την εξάντληση του Μεταφερόμενου Ποσού. Μετά τη λήξη της προσωρινής έκπτωσης του Τέλους Εξυπηρέτησης Επιβατών στα τέλη Απριλίου 2026, το περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων αναμένεται να ενισχυθεί κατά το 2^ο Εξάμηνο του 2026.

Προσαρμοσμένο EBITDA						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026			1 ^ο Εξάμηνο 2025		
	Αεροπορικές Δραστ./τες	Μη Αεροπορικές Δραστ./τες	Σύνολο	Αεροπορικές Δραστ./τες	Μη Αεροπορικές Δραστ./τες	Σύνολο
EBITDA	110,2	65,7	176,0	126,5	63,3	189,8
Αμοιβή για τη χορήγηση δικαιωμάτων – τμήμα σταθερής αμοιβής	(6,6)	(0,9)	(7,5)	(6,6)	(0,9)	(7,5)
Προσαρμοσμένο EBITDA	103,7	64,8	168,5	119,9	62,4	182,3

¹² Σύμφωνα με την Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΣΑΑ), τα έσοδα που προέρχονται από τις Αεροπορικές Χρεώσεις και τις υπόλοιπες Αεροπορικές Δραστηριότητες, προορίζονται να καλύπτουν τα έξοδα και τις δαπάνες των Αεροπορικών Δραστηριοτήτων και να παράγουν κέρδη μετά από φόρους, τα οποία δεν υπερβαίνουν καθορισμένη μέγιστη σωρευτική απόδοση επί του Κεφαλαίου Αεροπορικών Δραστηριοτήτων, η οποία ισούται με το 15% του ρυθμιζόμενου κεφαλαίου, το οποίο αναπροσαρμόζεται ετησίως με τον πληθωρισμό της ΕΕ. Η εν λόγω σωρευτική απόδοση υπολογίζεται σε ευρώ για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Κέρδη μη πραγματοποιηθέντα σε μια περίοδο, μεταφέρονται αναπροσαρμοσμένα (Μεταφερόμενο Ποσό) με τον πληθωρισμό ΕΕ προς ανάκτηση σε επόμενες περιόδους. Παράλληλα, δεν υπάρχει ρυθμιστικός περιορισμός στην απόδοση των Μη Αεροπορικών Δραστηριοτήτων.

Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA						
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	1 ^ο Εξάμηνο 2026			1 ^ο Εξάμηνο 2025		
	Αεροπορικές Δραστ./τες	Μη Αεροπορικές Δραστ./τες	Σύνολο	Αεροπορικές Δραστ./τες	Μη Αεροπορικές Δραστ./τες	Σύνολο
Προσαρμοσμένο EBITDA	103,7	64,8	168,5	119,9	62,4	182,3
Σύνολο εσόδων και λοιπών εισοδημάτων	219,2	80,4	299,6	230,5	77,7	308,2
Περιθώριο Προσαρμοσμένου EBITDA (%)	47,3%	80,5%	56,2%	52,0%	80,3%	59,2%

Καθαρό Χρέος και Δείκτης Καθαρού Χρέους προς Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών¹³

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

Το Καθαρό Χρέος και ο Δείκτης Καθαρού Χρέους προς τον Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών την 30^η Ιουνίου 2026 και την 31^η Δεκεμβρίου 2025 ήταν ως εξής:

Δείκτης Καθαρού Χρέους προς Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών		
ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	30 Ιουνίου 2026	31 Δεκεμβρίου 2025
Συνολικές δανειακές υποχρεώσεις (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)	1.514,5	920,9
Συνολικές υποχρεώσεις από μισθώσεις (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες)	1,7	2,2
Μείον: Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	(825,5)	(309,2)
Καθαρό χρέος	690,8	614,0
Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών	381,1	394,9
Καθαρό Χρέος προς Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών	1,8	1,6

Ελεύθερες Ταμειακές Ροές

Οι Ελεύθερες Ταμειακές Ροές υπολογίζονται ως το Προσαρμοσμένο EBITDA μείον την αγορά ενσώματων παγίων και άυλων περιουσιακών στοιχείων. Ο δείκτης αυτός παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη ρευστότητα, τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και τη βραχυπρόθεσμη οικονομική κατάσταση της Εταιρείας. Συγκεκριμένα, οι Ελεύθερες Ταμειακές Ροές αντικατοπτρίζουν τη ρευστότητα που απομένει μετά τον υπολογισμό των λειτουργικών δαπανών συμπεριλαμβανομένου του σταθερού ποσού της Αμοιβής Χορήγησης Δικαιωμάτων και των κεφαλαιουχικών δαπανών, αλλά πριν από την καταβολή των καθαρών τόκων, και του φόρου εισοδήματος. Το ποσοστό (%)

¹³ Προσαρμοσμένο EBITDA Τελευταίων Δώδεκα Μηνών: Για τον αναλυτικό υπολογισμό ανατρέξτε στην Ενότητα Επιλεγμένοι Εναλλακτικοί Δείκτες Μέτρησης Απόδοσης της Εξαμηνιαίας Χρηματοοικονομικής Έκθεσης 2026.

μετατροπής των ελεύθερων ταμειακών ροών σε ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα αντιστοιχεί στη διαίρεση των Ελεύθερων Ταμειακών Ροών με το Προσαρμοσμένο EBITDA και παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Ελεύθερες Ταμειακές Ροές		
<i>ποσά σε εκατομμύρια ευρώ</i>	1^ο Εξάμηνο 2026	1^ο Εξάμηνο 2025
Προσαρμοσμένο EBITDA	168,5	182,3
Αγορά άυλων στοιχείων-ακινητοποιήσεων-έργων υπό κατασκευή	(40,9)	(90,0)
Ελεύθερες Ταμειακές Ροές	127,5	92,3
% μετατροπής σε ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	75,7%	50,6%

Όπως αναμενόταν, ο εν λόγω δείκτης επηρεάζεται από την έναρξη του Προγράμματος Επέκτασης Αεροδρομίου και τη συνακόλουθη αύξηση των κεφαλαιουχικών επενδύσεων. Η χρηματοοικονομική θέση της Εταιρείας παραμένει ισχυρή, με τις χρηματοδοτικές της ανάγκες να είναι διασφαλισμένες έως το 2030 μέσω συνδυασμού των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και του Προγράμματος Επανεπένδυσης Μερίσματος.