

# ASAMBLEA ANUAL DE ACCIONISTAS



Ciudad de México  
20 de abril de 2022

---

## Material para Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. a celebrarse el día 20 de abril de 2022 a las 10:00 horas

### Contenido:

I a)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe del Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondiente al ejercicio 2021</li> <li>Dictamen de los Auditores Externos de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondiente al ejercicio 2021</li> </ul>
I b)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondiente al ejercicio 2021</li> </ul>
I c)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe de las actividades y operaciones en las que el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. intervino en el ejercicio 2021 de acuerdo con el artículo 28 IV(e) de la Ley del Mercado de Valores</li> </ul>
I d)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estados financieros individuales y consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondientes al ejercicio 2021</li> </ul>
I e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informe del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondiente al ejercicio 2021</li> </ul>
I f)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dictamen fiscal de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. correspondiente al ejercicio 2020</li> </ul>
II a)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021               <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Propuesta de incremento de la reserva legal</b></li> </ul> </li> </ul>
II b)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021               <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Propuesta de pago de dividendo ordinario y extraordinario en efectivo de la cuenta de utilidades retenidas acumuladas</b></li> </ul> </li> </ul>
II c)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021               <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Propuesta del monto máximo que podrá destinar la Sociedad a la recompra de acciones propias en 2022</b></li> </ul> </li> </ul>
III a)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratificación de la administración del Consejo de Administración y del Director General de la Sociedad durante el ejercicio fiscal 2021</li> </ul>
III b)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, de las personas a constituir el Consejo de Administración de la Sociedad               <ol style="list-style-type: none"> <li>Fernando Chico Pardo (Presidente)</li> <li>José Antonio Pérez Antón</li> <li>Pablo Chico Hernández</li> <li>Aurelio Pérez Alonso</li> <li>Rasmus Christiansen</li> <li>Francisco Garza Zambrano</li> <li>Ricardo Guajardo Touché</li> <li>Guillermo Ortiz Martínez</li> <li>Bárbara Garza Lagüera Gonda</li> <li>Heliane Steden</li> </ol> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>xi. Diana M. Chávez</li> <li>xii. Rafael Robles Miaja (Secretario)</li> <li>xiii. Ana María Poblanno Chanona (Prosecretario)</li> </ul>
III c)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, del Presidente del Comité de Auditoría <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Ricardo Guajardo Touché</li> </ul> </li> </ul>
III d)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, de las personas a constituir el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Bárbara Garza Lagüera Gonda (Presidente)</li> <li>ii. Fernando Chico Pardo</li> <li>iii. José Antonio Pérez Antón</li> </ul> </li> </ul>
III e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta para la determinación de los emolumentos correspondientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Consejo de Administración</li> <li>ii. Comité de Operaciones</li> <li>iii. Comité de Nominaciones y Compensaciones</li> <li>iv. Comité de Auditoría y Prácticas Societarias</li> <li>v. Comité de Adquisiciones y Contratos</li> </ul> </li> </ul>
IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta de designación de delegados para dar cumplimiento a las resoluciones de la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Claudio R. Góngora Morales</li> <li>b) Rafael Robles Miaja</li> <li>c) Ana María Poblanno Chanona</li> </ul> </li> </ul>



## Punto I a)

Informe del Director General de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondiente al ejercicio 2021

**GRUPO AEROPORTUARIO DEL SURESTE, S.A.B. DE C.V.  
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL**

México, Distrito Federal, a 1 de marzo de 2022

Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

Señores Consejeros:

Me permito rendir el informe sobre las actividades, la situación financiera, los resultados obtenidos y los proyectos existentes de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (la “Sociedad” o “ASUR”) durante el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2021 en términos de lo establecido por el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, el artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos sociales de la Sociedad.

Cabe mencionar que el informe que presento a su consideración también corresponde a las empresas de: Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., Aeropuerto de Cozumel, S.A. de C.V., Aeropuerto de Huatulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mérida, S.A. de C.V., Aeropuerto de Minatitlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Oaxaca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tapachula, S.A. de C.V., Aeropuerto de Veracruz, S.A. de C.V., Aeropuerto de Villahermosa, S.A. de C.V., Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V., RH ASUR, S.A. de C.V., ASUR FBO, S.A. de C.V., Cancún Airport Services, S.A. de C.V., Caribbean Logistics, S.A. de C.V., Cargo R.F., S.A. de C.V., Aerostar Airport Holdings, LLC, y Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte, S.A., subsidiarias de la Sociedad en las que ésta es titular de la mayoría de las acciones y en las que el valor de la inversión es mayor al 20% del capital contable de ASUR según el último estado de posición financiera de dichas subsidiarias.

Tras haber revisado la información respecto de las operaciones de la Sociedad y de sus subsidiarias por el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 sírvanse tomar nota de las principales actividades, proyectos y resultados financieros realizados y obtenidos por la Sociedad durante dicho ejercicio:

Los ingresos de ASUR y sus subsidiarias, incluidos los ingresos por servicios de construcción, ascendieron a la cantidad de MXN \$18,785 millones de pesos, lo que representa un aumento del 48.8% en relación con el periodo concluido el 31 de diciembre de 2020; durante el mismo lapso, los ingresos sin servicios de construcción aumentaron en un 74.4% a la cantidad de MXN \$15,639 millones de pesos.

Los gastos de operación incluyendo los gastos incurridos por los servicios de construcción se aumentaron en un 6.5% a la cantidad de MXN \$10,127 millones de pesos, mientras que los gastos de operación sin servicios de construcción subieron en un 19.3% a \$6,981 millones de pesos.

Lo anterior arroja una utilidad neta mayoritaria de MXN \$6,398 millones de pesos en el periodo concluido el 31 de diciembre de 2021, incluyendo la participación del 60% que la Sociedad tiene en el aeropuerto en San Juan, Puerto Rico, y la participación del 100% en los seis aeropuertos en Colombia, lo que representa un aumento de 200.8% en relación con el 2020.

Asimismo, acompaño al presente informe (i) Balances Generales Consolidados en los que se muestra la situación financiera de la Sociedad a la fecha de cierre del ejercicio, (ii) Estados de Resultados Consolidados en los que se muestran los resultados de la Sociedad durante el ejercicio, (iii) un Estado de



Variaciones en el Capital Contable Consolidado en el que se muestran los cambios en las partidas que integran el patrimonio de la Sociedad ocurridos durante el ejercicio, (iv) un Estado de Flujo de Efectivo Consolidado en el que se muestran los cambios en la posición de efectivo de la Sociedad, (v) un Estado de Cambios en la Situación Financiera Consolidado que también muestra la variación en la posición de efectivo de la Sociedad durante el ejercicio, y (vi) las notas que complementan y aclaran la información a que se refieren los incisos (i) a (iv) anteriores.

Los bienes inmuebles de los aeropuertos utilizados para llevar a cabo las actividades de ASUR se dividen en dos: lado aire, que se integra por las pistas, calles de rodaje, plataformas de estacionamiento para la aviación comercial, plataformas de estacionamiento para aviación general, hangares, camino y cerca perimetral, torre de control, zonas de seguridad, instalaciones para el cuerpo de rescate y extinción de incendios, etc.; y lado tierra, que comprende edificios terminales, estacionamientos, vialidades de acceso, etc. Hemos seguido con nuestra política de inversión sostenida en todos estos bienes, haciendo un esfuerzo especial para mantener y conservarlos adecuadamente para cumplir con los estándares de seguridad y calidad requeridos por la autoridad. Adicionalmente, se han efectuado inversiones sustanciales para incrementar la capacidad de las instalaciones y para mejorar la calidad en el servicio.

Desde el 28 de septiembre del año 2000, ASUR cotiza las acciones representativas de su capital social en los mercados de valores de Nueva York y México, en la *New York Stock Exchange* y en la Bolsa Mexicana de Valores.

Durante el primer trimestre de 2021, el precio más alto de las acciones en México y de los *American Depositary Shares* (cada uno de los cuales representa 10 acciones) en Nueva York fue de MXN \$391.43 pesos y \$191.10 dólares, respectivamente, en tanto el precio más bajo durante el mismo período fue de MXN \$319.17 pesos por acción y \$156.71 dólares por ADS.

Durante el segundo trimestre de 2021, el precio más alto de las acciones en México y de los *American Depositary Shares* (cada uno de los cuales representa 10 acciones) en Nueva York fue de MXN \$383.18 pesos y \$191.84 dólares, respectivamente, en tanto el precio más bajo durante el mismo período fue de MXN \$340.72 pesos por acción y \$170.10 dólares por ADS.

Durante el tercer trimestre de 2021, el precio más alto de las acciones en México y de los *American Depositary Shares* (cada uno de los cuales representa 10 acciones) en Nueva York fue de MXN \$385.77 pesos y \$189.84 dólares, respectivamente, en tanto el precio más bajo durante el mismo período fue de MXN \$341.35 pesos por acción y \$167.93 dólares por ADS.

Durante el cuarto trimestre de 2021, el precio más alto de las acciones en México y de los *American Depositary Shares* (cada uno de los cuales representa 10 acciones) en Nueva York fue de MXN \$427.54 pesos y \$210.06 dólares, respectivamente, en tanto el precio más bajo durante el mismo período fue de MXN \$385.40 pesos por acción y \$180.85 dólares por ADS.

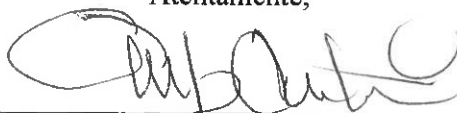
Por otra parte, sírvanse tomar nota que es de mi conocimiento que al 1° de marzo de 2022, existen dos accionistas propietarios de más de un 10% (diez por ciento) del capital social total de la Sociedad: las entidades directamente controladas y pertenecientes al Sr. Fernando Chico Pardo son propietarias de un 21.04% de nuestro capital social total; mientras que las entidades directamente controladas y pertenecientes a Grupo ADO, S.A. de C.V. son propietarias de un 16.13% de nuestro capital social total. El resto de las acciones representativas del capital social se encuentran divididas entre el público inversionista, tanto nacional como internacional.



Como es de su conocimiento, la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2020 decretó un dividendo ordinario en efectivo proveniente de la cuenta de utilidades pendientes de aplicación por la cantidad de \$8.21 M.N. (Ocho pesos, 21/100 Moneda Nacional) por acción, mismo que fue pagado el 1° de octubre de 2021. La Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de abril de 2021 no decretó ningún dividendo adicional.

Sin otro particular, quedo de ustedes.

Atentamente,



Lic. Adolfo Castro Rivas,  
Director General de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.





## Punto I a)

Dictamen de los Auditores Externos de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondiente al ejercicio 2021





## **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 (Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2021 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas a los estados financieros consolidados que incluyen las políticas contables significativas 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 2021 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (NIIF).

### **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 el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros consolidados en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho Código. 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 estos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p><b>1. Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión</b></p> <p>Como se menciona en las Notas 19.1, 18.1.3, 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.</p> <p>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.</p> <p>Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de estos (\$6,493 millones de pesos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021), 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.</p>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>

<b>Cuestión clave de auditoría</b>	<b>Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión</b>
<p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística de carga.</li> <li>• La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>
<p><b>2. Evaluación de deterioro del crédito mercantil</b></p> <p>Como se menciona en la Nota 8.1 a los estados financieros consolidados, la Compañía realiza pruebas de deterioro de sus activos intangibles cuando los hechos o circunstancias indican que el valor en libros pudiera estar deteriorado, y al menos una vez al año para el caso del crédito mercantil, considerando las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) a las que están asignados, es decir las subsidiarias Aerostar y Airplan.</p> <p>Nos hemos enfocado en este rubro en nuestra auditoría debido principalmente a la importancia del valor en libros del crédito mercantil que asciende a \$2,603 millones y representa un</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno establecido por la Administración en relación con las proyecciones consideradas y los supuestos utilizados al realizar la evaluación de deterioro del crédito mercantil.</p> <p>Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consideramos y evaluamos el modelo de las proyecciones financieras futuras preparadas por la Administración para cada UGE, y los procesos utilizados para elaborarlas.</li> </ol>



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>3.95% en relación con el total del activo consolidado y debido a que la estimación del valor de recuperación involucra la aplicación de juicios por parte de la administración, al determinar los supuestos considerados en las proyecciones financieras futuras relacionadas con dicho cálculo.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en la identificación de supuestos claves utilizados por la Administración bajo las circunstancias actuales de recuperación que ha presentado la Compañía y en el supuesto clave identificado: la tasa de descuento aplicada a los flujos de fondos futuros estimados en la UGE Aerostar.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Para cada UGE, realizamos un análisis de riesgos y sensibilidad para identificar los supuestos clave, considerando las tendencias y el desempeño histórico para evaluar el impacto de cambios potenciales en los supuestos utilizados por la administración.</li> <li>3. Comparamos la tasa de descuento utilizada por la Administración con el costo promedio ponderado del capital determinado por la Compañía en función de sus cifras financieras y con tasas de mercado para la industria en la que opera la UGE Aerostar.</li> <li>4. Para cada UGE comparamos el valor del monto recuperable determinado contra el valor en libros.</li> <li>5. Consideramos las revelaciones relativas en notas a los estados financieros.</li> </ol>

**Información Adicional**

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

Esta información adicional no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión de auditoría sobre la misma.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta información adicional 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 información adicional 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 dicho informe, de co-responder.



### **Responsabilidades de la Administración y de los responsables 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 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 este 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.

Durante la realización 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.



- Evaluamos 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.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades de negocio que conforman el grupo económico para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de los estados financieros consolidados. 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 salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones comunicadas a los responsables 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.

*Fabián Mateos Aranda.*  
C.P.C. Fabián Mateos Aranda  
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 9 de marzo de 2022





## Punto I b)

Informe del Consejo de Administración de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondiente al ejercicio 2021

**GRUPO AEROPORTUARIO DEL SURESTE, S.A.B. DE C.V.  
INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN A LA  
ASAMBLEA ANUAL GENERAL DE ACCIONISTAS**

**Opinión del Consejo de Administración sobre la información contenida en el Informe del Director General:**

En relación con el informe presentado por el Director General (el “Informe”) en términos de la fracción XI del artículo 44 de la Ley del Mercado de Valores y del artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y en cumplimiento a lo establecido en la fracción IV, inciso (c) del artículo 28 de la Ley del Mercado de Valores, después de haber sostenido juntas diversas con el Director General y los demás Directores Relevantes de la Sociedad respecto del contenido del Informe, habiendo revisado la información y documentación de soporte presentada al Consejo de Administración por el Director General y los Directores Relevantes, así como escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe, el Consejo de Administración, con el respaldo del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, considera que el Informe que se presenta a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y refleja en forma veraz, razonable y suficiente la situación financiera de la Sociedad, así como los resultados de sus operaciones, los cambios en la inversión de los accionistas y los cambios en su situación financiera al 31 de diciembre de 2021, por lo que recomiendan que la información presentada por el Director General sea aprobada por la Asamblea.

**Opinión del Consejo de Administración sobre las políticas y los criterios contables aplicados por la Sociedad:**

Revisamos los estados financieros de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2021, el informe de los auditores, así como las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y sus subsidiarias y su conformidad con las normas de información financiera aplicables en México, y como resultado de las revisiones realizadas, los auditores externos recomendaron al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que dichos estados financieros sean presentados en la Asamblea Anual Ordinaria de Accionistas de la Sociedad.

Asimismo, el Consejo de Administración considera que las políticas y criterios contables y de información seguidos por la Sociedad y sus subsidiarias, Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., Aeropuerto de Cozumel, S.A. de C.V., Aeropuerto de Huatulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mérida, S.A. de C.V., Aeropuerto de Minatitlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Oaxaca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tapachula, S.A. de C.V., Aeropuerto de Veracruz, S.A. de C.V., Aeropuerto de Villahermosa, S.A. de C.V., Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V., RH ASUR, S.A. de C.V., ASUR FBO, S.A. de C.V., Cancún Airport Services, S.A. de C.V., Caribbean Logistics, S.A. de C.V., Cargo R.F., S.A. de C.V., Aerostar Airport Holdings, LLC, y Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte, S.A., se apegan a las normas de información financiera aplicables en México, son adecuados y suficientes en sus circunstancias y se aplicaron sobre bases consistentes.

Los estados financieros auditados representan razonablemente la situación financiera de la Sociedad y sus subsidiarias, Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., Aeropuerto de Cozumel, S.A. de C.V., Aeropuerto de Huatulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mérida, S.A. de C.V., Aeropuerto de Minatitlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Oaxaca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tapachula, S.A. de C.V., Aeropuerto de Veracruz, S.A. de C.V., Aeropuerto de Villahermosa, S.A. de C.V., Servicios Aeroportuarios del Sureste, S.A. de C.V., RH ASUR, S.A. de C.V., ASUR FBO, S.A. de C.V., Cancún Airport Services, S.A. de C.V., Caribbean Logistics, S.A. de C.V., Cargo R.F., S.A. de C.V., Aerostar Airport Holdings, LLC, y Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte, S.A., al 31 de diciembre de 2021, así como el resultado de sus operaciones y los cambios en su situación financiera a esa fecha.

**Informe de las actividades y operaciones en las que el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. intervino en el ejercicio 2021 de acuerdo con el artículo 28 IV (e) de la Ley del Mercado de Valores**

Se informa a los accionistas de la Sociedad que durante el periodo en cuestión, el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., no intervino en las operaciones de la misma, lo cual certifica el Secretario del Consejo de Administración.

**Informe del Consejo de Administración sobre operaciones arriba de 2 millones de dólares:**

De acuerdo con las disposiciones del Artículo 33 de los estatutos de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., presento para su consideración una lista de las operaciones realizadas por la Sociedad entre el 1º de enero de 2021 y el 31 de diciembre de 2021 con un valor arriba de los USD \$2,000,000.00 (dos millones de dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos de América).

Monto USD*	Descripción	Contratista	Fecha de aprobación, Comité de Adquisiciones
\$12,322,533.62	Reconstrucción, ampliación y remodelación del edificio terminal, Aeropuerto de Tapachula	Gami Ingeniería y Construcciones, S.A. de C.V.	31 de marzo de 2021
\$10,693,401.40	Construcción de plataforma de emergencia y mantenimiento, Aeropuerto de Cancún	Canteras Peninsulares, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$5,235,757.64	Servicios de limpieza, recolección de carritos de equipaje y reciclaje de desechos, Aeropuerto de Cancún	Limpieza y Reciclados del Bajío, S.A. de C.V.	31 de marzo de 2021
\$4,017,182.95	Mantenimiento preventivo de tres nuevos aeropasillos, Aeropuerto de Mérida	Daltek, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$3,988,232.00	Suministro e instalación de tres aeropasillos como parte del proyecto de ampliación de terminal, Aeropuerto de Mérida	Daltek, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$3,915,123.00	Suministro e instalación de elevadores y escaleras eléctricas para proyecto de modernización, Aeropuerto de Tapachula	Elevadores Schindler, S.A. de C.V.	30 de junio de 2021
\$3,623,806.96	Suministro e instalación de equipo de manejo de equipaje para ampliaciones y sustituciones programadas, varios aeropuertos	Matec Logística, S.A. de C.V.	30 de septiembre de 2021
\$3,595,316.62	Obra civil para ampliación de edificio terminal, Aeropuerto de Huatulco	Constructora Ingrid, S.A. de C.V.	30 de junio de 2021
\$3,502,591.81	Servicios de seguridad y vigilancia, Aeropuerto de Cancún	Tecnología en Seguridad Privada SSIA Q Roo, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$3,257,879.50	Servicios de operación y seguridad para aeropasillos, Aeropuerto de Cancún	Aeroworks, S. de R.L. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$3,096,272.41	Servicios de inspección de pasajeros y equipaje de mano, Aeropuerto de Cancún	Tecnología en Seguridad Privada SSIA Q Roo, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$2,814,579.29	Suministro e instalación de equipo de aire acondicionado para sustituciones programadas, varios aeropuertos	Saasa de Minatitlán, S.A. de C.V.	30 de septiembre de 2021

<b>Monto USD*</b>	<b>Descripción</b>	<b>Contratista</b>	<b>Fecha de aprobación, Comité de Adquisiciones</b>
\$2,585,581.97	Rehabilitación programada para Pista 05-23, Aeropuerto de Tapachula	Proyextra, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$2,529,471.56	Obra civil complementaria lado aire por proyecto de ampliación de terminal, Aeropuerto de Mérida	Canteras Peninsulares, S.A. de C.V.	30 de septiembre de 2021
\$2,354,685.42	Obra civil para ampliación de instalaciones de aduana y migración, Aeropuerto de Cozumel	Lax Constructora, S.A. de C.V.	30 de junio de 2021
\$2,302,243.78	Obra civil para ampliación de sala de espera e instalaciones de reclamo de equipaje en Terminal 4, Aeropuerto de Cancún	Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.	31 de diciembre de 2021
\$2,120,774.66	Ampliación de sala de espera e instalaciones de reclamo de equipaje en Terminal 4, Aeropuerto de Cancún	Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V.	30 de junio de 2021

\* Se calcula con base en el tipo de cambio oficial publicado en la fecha de aprobación del Comité de Adquisiciones y Contratos

En representación del Consejo de Administración de la Sociedad, quisiera agradecerles su presencia en esta Asamblea de Accionistas.

Atentamente,

---

Lic. Fernando Chico Pardo,  
Presidente del Consejo de Administración de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
México, Distrito Federal, 10 de marzo de 2022



## Punto I c)

Informe de las actividades y operaciones en las que el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. intervino en el ejercicio 2021 de acuerdo con el artículo 28 IV(e) de la Ley del Mercado de Valores

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Informe de las actividades y operaciones en las que intervino el**  
**Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**en el 2021**

Se informa a los accionistas de la Sociedad que durante el periodo en cuestión, el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., no intervino en las operaciones de la misma.

\* \* \* \* \*

Lic. Fernando Chico Pardo  
Presidente del Consejo de Administración  
Marzo 2022



## Punto I d)

Estados financieros individuales de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondientes al ejercicio 2021



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

Estados Financieros No Consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

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

## Índice

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los Auditores Independientes .....	1 a 3
Estados financieros:	
Estados de situación financiera no consolidados .....	4
Estados de resultado integral no consolidados .....	5
Estados de cambios en el capital contable no consolidados.....	6
Estados de flujos de efectivo no consolidados .....	7
Notas sobre los estados financieros no consolidados .....	8 a 26



## **Informe de los auditores independientes**

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

### **Opinión**

Hemos auditado los estados financieros no consolidados de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. (Compañía), que comprenden el estado de situación financiera no consolidado al 31 de diciembre de 2021 y los estados no consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas a los estados financieros no consolidados que incluyen las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros no consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera no consolidada de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas de Información Financiera aplicables en México (NIF).

### **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 no consolidados" de este informe. Somos independientes de la Compañía de conformidad con el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros en México, y hemos cumplido con las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho código. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para sustentar nuestra opinión.

### **Bases de preparación y restricción de uso y distribución**

Tal como se indica en la Nota 2 a los estados financieros no consolidados adjuntos, los mismos han sido específicamente preparados para cumplir con las obligaciones legales y fiscales a que está sujeta la Compañía, como entidad legal independiente, por lo tanto, las inversiones permanentes en subsidiarias se presentan valuadas a través del método de participación. Consecuentemente, los estados financieros no consolidados adjuntos pueden no ser apropiados para otros propósitos.

Este informe se emite únicamente para ser utilizado por la Administración de la Compañía y no debe ser distribuido o utilizado por terceros para ningún otro propósito.



## **Otros asuntos**

La Compañía ha emitido por separado estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2021 de acuerdo con Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (NIIF), a los cuales se debe recurrir para analizar la situación financiera consolidada y los resultados de las operaciones de la Compañía y sus subsidiarias como una entidad económica, y sobre los cuales hemos emitido un informe de auditoría con fecha 9 de marzo de 2022, en el cual se incluyen las cuestiones clave de la auditoría comunicadas a los responsables del Gobierno de la Compañía sobre los estados financieros consolidados.

### **Responsabilidades de la administración y de los responsables del Gobierno de la compañía en relación con los Estados financieros no Consolidados**

La Administración de la Compañía es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros no consolidados, de conformidad con las NIF, y del control interno que consideró necesario para permitir la preparación de estados financieros no consolidados libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.

Al preparar los estados financieros no 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 no consolidados**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros no 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 este 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 no consolidados.

Durante la realización 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 no 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

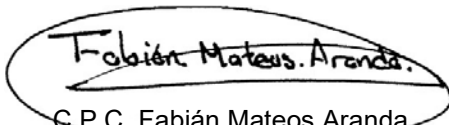


uno que resulte de un error no intencional, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión de los controles internos.

- 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.
- Evaluamos si es adecuado que la Administración utilice la base contable de negocio en marcha para preparar los estados financieros no 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 no 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 no consolidados, incluyendo las revelaciones relativas incluidas en las notas, y si los estados financieros no consolidados presentan razonablemente las transacciones y hechos subyacentes.

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.

PricewaterhouseCoopers, S. C.

  
C.P.C. Fabián Mateos Aranda  
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 9 de marzo de 2022

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

## Estado de Situación Financiera No Consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

*Miles de pesos mexicanos*

	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Activo</b>		
ACTIVO CIRCULANTE:		
Efectivo y equivalente de efectivo	\$ 285,948	\$ 419,941
Impuestos por recuperar y otros activos circulantes	12,283	15,741
<b>Total activo circulante</b>	<b>298,231</b>	<b>435,682</b>
Terrenos (Nota 3c.) y mobiliario y equipo	1,299	303,348
Inversión en compañías subsidiarias (Nota 5)	36,789,354	32,854,144
<b>Total activo</b>	<b>\$ 37,088,884</b>	<b>\$ 33,593,174</b>
<b>Pasivo y Capital Contable</b>		
PASIVO CIRCULANTE:		
Cuentas por pagar y gastos acumulados	\$ 29,399	\$ 303
Impuestos por pagar	29,474	20,013
<b>Total pasivos circulantes</b>	<b>58,873</b>	<b>20,316</b>
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 7)	3,685	4,336
<b>Total pasivo</b>	<b>62,558</b>	<b>24,652</b>
CAPITAL CONTABLE (Nota 6):		
Capital social	12,799,204	12,799,204
Reservas de capital	13,561,722	13,462,846
Utilidades acumuladas	10,665,400	7,306,472
<b>Total capital contable</b>	<b>37,026,326</b>	<b>33,568,522</b>
<b>Total pasivo y capital contable</b>	<b>\$ 37,088,884</b>	<b>\$ 33,593,174</b>

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros no consolidados, los cuales fueron autorizados, para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el funcionario que firma al calce de estos estados financieros no consolidados y sus notas.

Lic. Adolfo Castro Rivas  
Director General  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

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

## Estados No Consolidados de Resultados Integrales

Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020

*Miles de pesos mexicanos*

	Año que terminó el	
	31 de diciembre de	
	2021	2020
Ingresos por servicios administrativos prestados a subsidiarias	\$ 541,174	\$ 305,177
Gastos de operación	<u>(63,787)</u>	<u>(39,762)</u>
Utilidad de operación	<u>477,387</u>	<u>265,415</u>
RESULTADO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO:		
Intereses ganados - Neto	22,858	24,020
Utilidad (pérdida) en cambios - Neta	<u>(1,000)</u>	<u>270</u>
	<u>21,858</u>	<u>24,290</u>
Utilidad antes de participación en los resultados de las subsidiarias y de impuestos a la utilidad	499,245	289,705
Participación en los resultados de subsidiarias (Nota 5)	<u>5,554,538</u>	<u>1,770,263</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	6,053,783	2,059,968
Impuesto sobre la renta (Nota 7)	<u>(136,648)</u>	<u>(82,449)</u>
Utilidad neta del año	<u>\$ 5,917,135</u>	<u>\$ 1,977,519</u>
Otros resultados integrales en subsidiarias:		
Remediciones de obligaciones laborales	14,422	(3,683)
Efecto conversión de operaciones extranjeras	<u>(10,753)</u>	<u>540,655</u>
Utilidad integral del periodo	<u>\$ 5,920,804</u>	<u>\$ 2,514,491</u>

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros no consolidados, los cuales fueron autorizados, para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el funcionario que firma al calce de estos estados financieros no consolidados y sus notas.

Lic. Adolfo Castro Rivas  
Director General  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.



**Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.**  
**Estados No Consolidados de Cambios en el Capital Contable**  
**Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020**

*Miles de pesos mexicanos*

	<b>Capital social</b>	<b>Reserva legal</b>	<b>Reserva para recompra de acciones</b>	<b>Utilidades acumuladas</b>	<b>Total capital contable</b>
Saldos al 1 de enero de 2020	\$ 12,799,204	\$ 1,634,147	\$ 11,554,572	\$ 5,066,108	\$ 31,054,031
Traspaso a la reserva legal		274,127		(274,127)	
Utilidad integral del año:					
Utilidad neta del año				1,977,519	1,977,519
Remediaciones de obligaciones laborales en subsidiarias				(3,683)	(3,683)
Efecto de conversión de moneda extranjera en subsidiarias				540,655	540,655
Total de utilidad integral				2,514,491	2,514,491
Saldos al 31 de diciembre de 2020	12,799,204	1,908,274	11,554,572	7,306,472	33,568,522
Traspaso a la reserva legal		98,876		(98,876)	
Transacciones con los accionistas:					
Dividendos pagados (Nota 6)				(2,463,000)	(2,463,000)
Utilidad integral del año:					
Utilidad neta del año				5,917,135	5,917,135
Remediaciones de obligaciones laborales en subsidiarias				14,422	14,422
Efecto de conversión de moneda extranjera en subsidiarias				(10,753)	(10,753)
Total de utilidad integral				5,920,804	5,920,804
Saldos al 31 de diciembre de 2021	\$ 12,799,204	\$ 2,007,150	\$ 11,554,572	\$ 10,665,400	\$ 37,026,326

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros no consolidados, los cuales fueron autorizados, para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el funcionario que firma al calce de estos estados financieros no consolidados y sus notas.

Lic. Adolfo Castro Rivas  
 Director General  
 Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

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

## Estados No Consolidados de Flujos de Efectivo

Año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020

*Miles de pesos mexicanos*

	<b>Año que terminó el</b>	
	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Actividades de operación</b>		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad y de participación en los resultados de las subsidiarias	\$ 499,245	\$ 289,705
Partidas relacionadas con actividades de inversión:		
Intereses a favor	(22,858)	(24,020)
Pérdida por baja de terreno	15,766	
Variación en activos y pasivos operativos:		
Impuestos por recuperar y otros activos circulantes	(150,886)	(107,159)
Cuentas por pagar y otros pasivos	55,599	(26,649)
Flujos netos de efectivo generados por la operación	396,866	131,877
<b>Actividades de inversión</b>		
Dividendos recibidos de subsidiarias (Nota 5)	2,313,000	800,000
Cobro por baja de terreno	286,283	
Intereses cobrados	22,858	24,020
Flujos netos de efectivo generados en actividades de inversión	2,622,141	824,020
Efectivo excedente para aplicar en actividades de financiamiento	3,019,007	955,897
<b>Actividades de financiamiento</b>		
Aportaciones para aumento de capital en subsidiarias (Nota 5)	(690,000)	(1,063,000)
Pago de dividendos (Nota 6)	(2,463,000)	
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(3,153,000)	(1,063,000)
Disminución neto de efectivo y equivalente de efectivo	(133,993)	(107,103)
Efectivo y equivalente de efectivo al inicio del año	419,941	527,044
Efectivo y equivalente de efectivo al final del año	\$ 285,948	\$ 419,941

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros no consolidados, los cuales fueron autorizados, para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el funcionario que firma al calce de estos estados financieros no consolidados y sus notas.

Lic. Adolfo Castro Rivas  
Director General  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

*Miles de pesos mexicanos, excepto  
número de acciones, utilidad por acción y tipos de cambios*

### **Nota 1 - Historia y actividad de la compañía:**

Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V. (ASUR o Compañía), es una Compañía mexicana que fue constituida en abril de 1998, como una entidad de la administración pública federal para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir 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. El domicilio de la Compañía es Bosques de Alisos No. 47A - Piso 4, Col. Bosques de las Lomas, Ciudad de México, México.

En junio de 1998 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) otorgó a las subsidiarias de 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. 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.

Aun y cuando la Compañía tiene los derechos para administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los nueve aeropuertos, de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, todos los terrenos, muebles y equipo permanente en los aeropuertos son propiedad de la Nación Mexicana. Al término del plazo de las concesiones de la Compañía, los activos de las Concesiones, incluyendo cualquier mejora realizada durante el plazo de las Concesiones, pasarán automáticamente a favor de la Nación Mexicana.

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), quien 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 2021 y 2020, el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista (66.54%), 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%), CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C. V. (13.51%) e Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (12.31%). 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### Eventos significativos - efectos de COVID-19

Durante marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una pandemia mundial en relación con la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Los Gobiernos respondieron de diversas formas al COVID-19 incluyendo restricciones en la actividad comercial y la interacción social. Los efectos de estas medidas en los aeropuertos del Grupo han sido importantes. El número de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional, disminuyeron en el año 2020 como resultado de las restricciones de viaje y cierres temporales de terminales, lo que afectó las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas de la Compañía. Desde la declaración del COVID-19 como una emergencia sanitaria mundial, la Compañía se ha visto impactada en sus operaciones cotidianas como consecuencia a los requisitos de distanciamiento social, las recomendaciones de las autoridades de quedarse en casa y restricciones gubernamentales. Entre los efectos operacionales, causados por el COVID-19 en los servicios que provee la Compañía, así como la recuperación en 2021 destacamos los siguientes:

- a. México. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020, donde como medida para optimizar recursos, se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente. El 14 de julio se reabrió terminal 2 y hasta el 1 de octubre de 2020 se restablecieron operaciones en la terminal 3. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales. El incremento total de pasajeros en el año 2021 en México fue del 76.28% comparado con el año 2020 en el cual se presentó una disminución total de pasajeros en el año comparado con 2019 del 51.60%.
- b. Colombia. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020 donde se presentaron suspensiones de vuelos por el gobierno colombiano a partir del 23 de marzo de 2020 y hasta el 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencia humanitaria, transporte de carga, y mercancías. Asimismo, los vuelos nacionales fueron suspendidos desde el 25 de marzo 2020 y hasta el 1 de septiembre de 2020. A partir de septiembre de 2020 se reestablecieron los vuelos comerciales de forma gradual, esta situación afectó la operación de nuestra subsidiaria Airplan, permaneciendo temporalmente cerrada en ese periodo a causa de esta restricción gubernamental. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales ni suspensiones de vuelos por parte del gobierno colombiano. El incremento del total de pasajeros en el año 2021 fue del 149.82% comparado con el año 2020, donde hubo una disminución total de pasajeros en Airplan del 65.00% comparado con el año 2019.
- c. Puerto Rico. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparada con el año 2020, donde a pesar de que el aeropuerto LMM permaneció abierto y operativo lo hizo con volúmenes de vuelos y pasajeros sustancialmente reducidos. El incremento de pasajeros en el año 2021 respecto al año anterior fue del 99.83%, y la disminución total de pasajeros en el año 2020 fue de 48.70% comparado con el año anterior.
- d. La Compañía ha establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se ha suministrado equipo de protección para el personal que trabaja en las instalaciones y existen prácticas de desinfección de acuerdo con las directrices de las autoridades sanitarias locales. Adicionalmente se continua con una política de trabajo remoto para el personal siempre que sea posible.

En los estados financieros consolidados se describen los principales efectos del COVID-19 que tuvo la Compañía en sus subsidiarias.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### **Nota 2 - Bases de preparación:**

#### *Elaboración de estados financieros no consolidados*

Los estados financieros no consolidados adjuntos han sido específicamente preparados para su presentación a la Asamblea General de Accionistas y para dar cumplimiento a las disposiciones legales a que está sujeta la Compañía, como entidad legal independiente, por lo tanto, las inversiones permanentes en subsidiarias y asociadas se presentan valuadas a través del método de participación. Por separado, como se menciona en la Nota 5, la Compañía ha emitido estados financieros consolidados, a los cuales se debe recurrir para analizar la situación financiera consolidada y los resultados de las operaciones de la Compañía y sus subsidiarias como una entidad económica.

#### *Aplicación de las Normas de Información Financiera (NIF) mexicanas y supletoriedad*

Los estados financieros no consolidados al 31 de diciembre de 2021 y 2020, que se acompañan, cumplen cabalmente lo establecido en las NIF mexicanas, para mostrar una presentación razonable de la situación financiera no consolidada de la Compañía. Las NIF establecen que las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), Normas Internacionales de Contabilidad (NIC), Interpretaciones a las Normas Internacionales de Información Financiera (INIIF) y el Comité de Interpretaciones (SIC) son supletoriamente parte de las NIF, cuando la ausencia de NIF así lo requiera.

Las NIF e Interpretaciones a las NIF (INIF) y Mejoras a las NIF, emitidas por el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera (CINIF) y que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2021, no tuvieron una afectación importante en la información financiera que presenta la Compañía.

#### *Nuevas NIF e INIF 2021*

NIF C-17 “Propiedades de inversión” Establece las normas de valuación, presentación y revelación para el reconocimiento de las propiedades de inversión en los estados financieros de una entidad. Abre la posibilidad de que las propiedades de inversión se valúen a elección de la entidad, a su costo de adquisición o a su valor razonable.

Elimina la supletoriedad de la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 40 “Propiedades de inversión” y deroga la Circular 55, Aplicación supletoria de la NIC 40.

#### *Autorización de los estados financieros no consolidados.*

Como se menciona en Nota 12 los estados financieros no consolidados adjuntos y sus notas al 31 de diciembre de 2021 fueron autorizados, para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el Director General.

### **Nota 3 - Resumen de políticas de contabilidad significativas:**

A continuación, se resumen las políticas de contabilidad más significativas, las cuales han sido aplicadas consistentemente en los años que se presentan, a menos que se especifique lo contrario.

Las NIF requieren el uso de ciertas estimaciones contables en la preparación de estados financieros no consolidados. Asimismo, requieren que la Administración ejerza su juicio para definir las políticas de contabilidad que aplicará la Compañía. Los rubros que involucran mayor grado de juicio o complejidad y los que los supuestos y estimaciones son significativos para los estados financieros no consolidados se describen en la Nota 4.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

a. Inversiones permanentes en subsidiarias

Las subsidiarias son todas aquellas entidades sobre las cuales la Compañía tiene el control para dirigir sus actividades relevantes, tiene derecho (y está expuesta) a rendimientos variables procedentes de su participación y tiene la capacidad de afectar dichos rendimientos a través de su poder. Fueron considerados, al evaluar si la Compañía controla a una entidad, la existencia y efectos de derecho de voto potenciales que son actualmente ejercibles o convertibles. También se evalúa la existencia de control en los casos en que no tiene más del 50% del derecho de voto, pero la Compañía puede dirigir sus actividades relevantes.

La contraprestación por la adquisición de una subsidiaria se determina con base en el valor razonable de los activos netos transferidos, los pasivos asumidos y el capital emitido. La contraprestación de una adquisición también incluye el valor razonable de aquellos importes contingentes a cobrar o pagar como parte del acuerdo. Los costos relacionados con la adquisición se reconocen como gastos cuando se incurren. Los activos identificables adquiridos y los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una adquisición de negocios generalmente se reconocen inicialmente a sus valores razonables a la fecha de la adquisición.

Las inversiones permanentes en subsidiarias, inicialmente se reconocen con base en el importe invertido, aportado o de adquisición, y tomando en cuenta lo que se muestra en la página siguiente.

- i. cuando el costo de adquisición es mayor que el valor razonable de los activos netos identificables de la subsidiaria en la proporción en que participa la tenedora, dentro de la inversión permanente se identifica el valor razonable de dichos activos netos, y la diferencia de este con el costo de adquisición se identifican como crédito mercantil.
- ii. cuando el costo de adquisición es menor que el valor razonable de los activos netos identificables de la subsidiaria en la proporción en que participa la tenedora debe considerarse que el valor razonable de los activos netos de la asociada o del negocio conjunto es el mismo que su costo de adquisición.

Posteriormente dichas inversiones se valúan bajo el método de participación, el cual consiste en ajustar el valor de inversión, aportación o de adquisición de las acciones, este último determinado con base en el método de compra, por la parte proporcional de las utilidades o pérdidas integrales y la distribución de utilidades o por reembolsos de capital posteriores a la fecha de adquisición. Las pérdidas en subsidiarias, que no provienen por reducciones en el porcentaje de participación se reconocen en la proporción que le corresponde, como sigue: a) en la inversión permanente, hasta dejarla en cero; b) si existe algún excedente después de ampliar lo descrito en el inciso a) anterior, este se reconoce en las cuentas por cobrar hasta dejarlos en ceros, c) si queda algún excedente, se reconoce como un pasivo por las obligaciones legales asumidas en nombre de la subsidiaria y d) cualquier excedente de pérdidas no reconocido conforme a lo anterior, no son reconocidas. La participación de la Compañía en el resultado de las subsidiarias se presenta por separado en el estado de resultados no consolidado. Véase Nota 5.

### *Moneda de registro, funcional y de informe*

Debido a que tanto la moneda de registro, como la funcional y la de reporte es el peso mexicano, no fue necesario realizar ningún proceso de conversión.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Conforme a las disposiciones de la NIF B-15, la Compañía ha identificado las siguientes monedas:

<b>Tipo</b>	<b>2021</b>	<b>Moneda</b>	<b>2020</b>
Registro	Peso mexicano		Peso mexicano
Funcional	Peso mexicano		Peso mexicano
Informe	Peso mexicano		Peso mexicano

### *Efectos de la inflación en la información financiera*

Conforme a los lineamientos de la NIF B-10 “Efectos de la inflación”, a partir del 1 de enero de 2008, la economía mexicana se encuentra en un entorno no inflacionario, al mantener una inflación acumulada de los últimos tres años inferior al 26% (límite máximo para definir que una economía debe considerarse como no inflacionaria), por lo tanto, desde esa fecha, se suspendió el reconocimiento de los efectos de la inflación en la información financiera (desconexión de la contabilidad inflacionaria). Consecuentemente, las cifras al 31 de diciembre de 2021 y 2020 de los estados financieros no consolidados adjuntos se presentan en pesos históricos, modificados por los efectos de la inflación en la información financiera reconocidos hasta el 31 de diciembre de 2007.

A continuación, se presentan los porcentajes de la inflación, según se indica:

	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Del año	7.35%	3.15%
Acumulada en los últimos tres años	13.87%	11.19%

#### b. Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen saldos de caja, depósitos bancarios y otras inversiones de gran liquidez, con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en saldos de bancos.

#### c. Terrenos

Los terrenos representan una extensión territorial donde se tenía la obligación para construir 450 cuartos de hotel en conjunto con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), en Huatulco los cuales están registrados a su costo y no son depreciables. Durante 2021, FONATUR y la Compañía acordaron la terminación del contrato de compraventa del terreno, devolviendo FONATUR a la Compañía \$286,283, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Ver Nota 9.b

#### d. Provisiones

Las provisiones de pasivo representan obligaciones presentes por eventos pasados en las que es probable (hay más posibilidad de que ocurra a que no ocurra) la salida de recursos económicos en el futuro. Estas provisiones se han registrado bajo la mejor estimación realizada por la Administración.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

e. Impuesto sobre la renta (ISR) causado y diferido

El impuesto causado y diferido es reconocido como un gasto en los resultados del periodo, excepto cuando haya surgido de una transacción o suceso que se reconoce fuera del resultado del periodo como otro resultado integral o una partida reconocida directamente en el capital contable.

El ISR diferido, se registra con base en el método de activos y 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 la tasa promulgada en las disposiciones fiscales vigentes a la fecha de los estados financieros no consolidados. Véase Nota 7.

f. Capital contable

El capital social, la reserva legal y las utilidades acumuladas, se expresan como sigue: i) movimientos realizados a partir del 1 de enero de 2008, a su costo histórico, y ii) movimientos realizados antes del 1 de enero de 2008, a sus valores actualizados, determinados mediante la aplicación a sus valores históricos de factores derivados del INPC hasta el 31 de diciembre de 2007. Consecuentemente, los diferentes conceptos del capital contable se expresan a su costo histórico modificado.

g. Otros resultados integrales

Los otros resultados integrales (ORI) están compuestos por el resultado por conversión de operaciones extranjeras y remediación de obligaciones laborales de las subsidiarias, la participación en los ORI de asociadas, así como los impuestos a la utilidad relativos a los ORI, en su caso.

h. Utilidad integral

La utilidad integral está compuesta por la utilidad neta, los efectos de conversión y otros resultados integrales, los cuales se reflejan en el capital contable y no constituye aportaciones, reducciones y distribuciones de capital. Los importes de la utilidad integral de 2021 y 2020, se expresan en pesos históricos.

i. Reconocimiento de ingresos

Los ingresos derivados de la prestación de servicios en el curso normal de las operaciones de la Compañía se reconocen al valor razonable de la contraprestación recibida o por cobrar. Los ingresos se presentan netos del impuesto al valor agregado, rebajas y descuentos.

Cuando se tenga un derecho incondicional de recibir una contraprestación antes de que se transfiera el control sobre un bien y/o servicio al cliente se reconoce un Pasivo del Contrato; cuando se recibe el pago se reconoce un anticipo de clientes y se debe dar de baja (y reconocer un ingreso) cuando transfiera el control sobre los bienes o servicios y, con esto, satisfaga su obligación por cumplir.

Considerando de los servicios que brinda la Compañía, se reconocen cuando el servicio ha sido brindado. Se reconoce una cuenta por cobrar cuando el servicio es devengado, esto es, cuando de



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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

acuerdo con el contrato celebrado se ha transferido el control. Las cuentas por cobrar se valúan inicialmente al precio de la transacción con base en los contratos y posteriormente al precio de la transacción pendiente de cobro menos bonificaciones, descuentos y la estimación para pérdidas crediticias, cada uno en caso de corresponder.

Las pérdidas crediticias esperadas existentes, así como las diferencias que surgen de cancelar dichas pérdidas crediticias se presentan formando parte del rubro de gastos.

### j. Presentación de costos y gastos en el estado de resultados

La Compañía presenta los costos y gastos en los estados de resultados, con base en la naturaleza de partidas, ya que desglosa los rubros de costos y gastos, atendiendo a la esencia específica del tipo de costo o gasto de la entidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Compañía ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en el estado de resultados, debido a que dicha información es una práctica común del sector al que pertenece la Compañía.

### k. Diferencias cambiarias

Las transacciones en monedas extranjeras se registran inicialmente en la moneda de registro, aplicando los tipos de cambio vigentes a la fecha de su operación. Los activos y pasivos denominados en dichas monedas se convierten al tipo de cambio vigente a la fecha del estado de situación financiera no consolidada. Las diferencias generadas 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 resultados como un componente del Resultado Integral de Financiamiento (RIF) individual.

### l. Reforma de subcontratación laboral en México

El 23 de abril de 2021, se publicaron diversas disposiciones en la Ley Federal del Trabajo, Ley del Seguro Social, Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, Código Fiscal de la Federación, Ley del Impuesto Sobre la Renta y Ley del impuesto al Valor Agregado con objeto de regular la subcontratación de personal.

En términos generales, los principales aspectos son: a) prohibir la subcontratación de personal, b) incorporar reglas a la legislación actual que permitan a las personas morales y físicas contratar únicamente servicios especializados o de ejecución de obras especializadas, siempre que no formen parte del objeto social ni de la actividad económica preponderante del beneficiario de los mismos, c) establecer montos máximos para el pago de la Participación de los Trabajadores en las Utilidades (PTU), y d) creación del Registro de Prestadoras de Servicios Especializados y Obras Especializadas (REPSE) de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS).

Estas reformas entraron en vigor al día siguiente de su publicación, excepto lo referente a las obligaciones señaladas en materia fiscal las cuales entraron en vigor el 1 de agosto de 2021 y las de la reglamentaria del Apartado B), de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado que entrarán en vigor en el ejercicio 2022.

La Compañía llevó a cabo un análisis sobre la aplicación de estas nuevas disposiciones y no tuvo un impacto material en los estados financieros no consolidados.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### Nota 4 - Estimaciones contables:

La Compañía y sus subsidiarias realizan estimaciones y proyecciones sobre eventos futuros para reconocer y medir ciertos rubros de los estados financieros. Las estimaciones contables resultantes reconocidas probablemente difieran de los resultados o eventos reales. Estas estimaciones son reconocidas en los estados financieros de las compañías subsidiarias y tendrían una posible afectación en el rubro de inversión en compañías subsidiarias en el estado no consolidado de situación financiera y en la línea de participación en los resultados de las subsidiarias en el estado no consolidado de resultados integrales. Véase Nota 5.

#### 4.1 Ingresos - Tarifa máxima en subsidiarias con concesiones aeroportuarias en México

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.

Las subsidiarias monitorean y ajustan su ingreso de forma regular para no exceder los límites de la tarifa máxima en cada uno de los aeropuertos que operan 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 reconocieran ingresos superiores a dicha tarifa máxima, la autoridad podría revocar una o más concesiones aeroportuarias, consecuentemente la Administración monitorea de forma regular los ingresos regulados en sus subsidiarias aeroportuarias para que 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.

#### 4.2 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible, concesión aeroportuaria y crédito mercantil 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. 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. Los resultados obtenidos no resultaron en deterioro alguno en ninguno de los activos intangibles de las subsidiarias de la Compañía incluyendo el crédito mercantil. Debido al COVID-19, y a las medidas que tomaron los gobiernos para contener el virus, existió una baja en el número de pasajeros en nuestros aeropuertos durante 2020. Para el ejercicio 2020 se llevaron a cabo las pruebas de deterioro sobre todas las UGE considerando la totalidad del valor de los activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil mientras que para el ejercicio

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

2021 únicamente se realizó la prueba anual requerida sobre el crédito mercantil al no existir indicios de deterioro sobre los activos intangibles.

### Nota 5 - Inversiones en acciones de compañías subsidiarias:

La Compañía tiene participación directa en el capital social de los nueve aeropuertos en México, así como en las Compañías, Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V. (SAS) y RH Asur, S. A. de C. V. (RAS) como se muestra a continuación:

			Porcentaje de participación	
			2021	2020
			(%)	(%)
Aeropuerto de Cancún, S. A. de C. V.	(CUN)	1	100	100
Aeropuerto de Mérida, S. A. de C. V.	(MID)	2 y 3	100	100
Aeropuerto de Oaxaca, S. A. de C. V.	(OAX)	2 y 3	100	100
Aeropuerto de Villahermosa, S. A. de C. V.	(VSA)	2	100	100
Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V.	(SAS)	4	100	100
RH Asur, S. A. de C. V.	(RAS)	4	100	100
Aeropuerto de Veracruz, S. A. de C. V.	(VER)	2	70	70
Aeropuerto de Cozumel, S. A. de C. V.	(CZM)	2	82	82
Aeropuerto de Huatulco, S. A. de C. V.	(HUX)	2 y 3	82	82
Aeropuerto de Minatitlán, S. A. de C. V.	(MTT)	2 y 3	84	82
Aeropuerto de Tapachula, S. A. de C. V.	(TAP)	2	83	70

1. Entidad tenedora que tiene participación del 100% en las siguientes entidades subsidiarias, en México: Caribbean Logistics, S. A. de C. V. (CLO), Cancún Airport Services, S. A. de C. V. (CAS), Asur FBO, S. A. de C. V. (FBO), Cargo RF., S. A. de C. V. (CRF). En Colombia: Airplan. En Puerto Rico, tiene una participación en Aerostar del 60%, con el cual adquiere el control de esta y en consecuencia Aerostar consolida línea por línea en los financieros del Aeropuerto de Cancún.

Airplan reporta su información financiera en NIIF y en pesos colombianos. Para propósitos de consolidar Airplan en el Aeropuerto de Cancún, se lleva a cabo una conciliación de NIIF a NIF y se realiza una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre de los ejercicios 2021 y 2020 fue de \$198.28 y \$171.53 pesos colombianos por peso mexicano, respectivamente.

Aerostar reporta su información financiera en NIIF y en dólares americanos. Para propósitos de consolidar Aerostar en el Aeropuerto de Cancún, se lleva a cabo una conciliación de NIIF a NIF y se realiza una conversión a pesos mexicanos. El tipo de cambio utilizado al cierre del ejercicio 2021 y 2020, respectivamente, fue de \$20.47 y \$19.91 pesos mexicanos por dólar americano, respectivamente.

2. Como se menciona en la Nota 1, la actividad de los Aeropuertos es administrar, operar, explotar y, en su caso, construir los aeropuertos indicados cada uno en su nombre y que pertenecen a la región sureste de México mediante concesiones otorgadas por la SCT. Llevan sus registros bajo NIF, su moneda funcional y de registro es el peso mexicano.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

- Durante el ejercicio de 2021 y 2020, la Compañía realizó aportaciones para aumentos de capital, como se detalla en los movimientos de la inversión en acciones, por un monto total de \$690,000 y \$1,063,000, respectivamente.
- La actividad de SAS y RAS (hasta el 10 de junio de 2021), es proporcionar servicios administrativos a la Compañía y a los Aeropuertos, llevan sus registros bajo NIF y su moneda funcional y de registro es el peso mexicano.

La inversión en acciones y la participación en los resultados de subsidiarias al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, por los años que terminaron en esas fechas se integran como sigue:

	Inversión al 31 de diciembre de		Participación en los resultados	
	2021	2020	2021	2020
CUN	\$ 26,264,960	\$ 23,635,971	\$ 4,863,815	\$ 1,500,403
MID	3,545,800	2,863,396	232,404	104,162
VSA	1,353,267	1,267,627	85,640	44,659
OAX	1,343,736	1,224,521	119,215	24,042
CZM	1,131,089	1,070,517	60,572	4,968
VER	1,174,552	1,095,510	79,042	34,791
HUX	1,016,542	957,982	58,560	16,370
MTT	334,432	292,666	(18,234)	(20,291)
TAP	530,673	316,605	34,068	15,031
RAS	15,370	24,363	12,773	16,373
SAS	78,933	104,986	26,683	29,755
	<u>\$ 36,789,354</u>	<u>\$ 32,854,144</u>	<u>\$ 5,554,538</u>	<u>\$ 1,770,263</u>

El detalle del movimiento de la inversión en acciones y la participación en los resultados de subsidiarias al 31 de diciembre de 2021 y 2020 se muestra a continuación:

	CUN	MID	VSA	OAX	CZM	VER	HUX	MTT y TAP	RAS y SAS	Total
Saldos al 1 de diciembre de 2020	\$ 22,394,913	\$ 2,009,234	\$ 1,222,968	\$ 1,015,479	\$ 1,065,549	\$ 1,060,719	\$ 871,612	\$ 556,531	\$ 86,904	\$ 30,283,909
Distribución de dividendos	(800,000)									(800,000)
Ganancias y pérdidas actuariales									(3,683)	(3,683)
Incremento de Capital		750,000		185,000			70,000	58,000		1,063,000
Efecto conversión de moneda extranjera	540,655									540,655
Participación en los resultados	1,500,403	104,162	44,659	24,042	4,968	34,791	16,370	(5,260)	46,128	1,770,263
Saldos al 31 de diciembre de 2020	23,635,971	2,863,396	1,267,627	1,224,521	1,070,517	1,095,510	957,982	609,271	129,349	32,854,144
Distribución de dividendos	(2,223,000)								(90,000)	(2,313,000)
Ganancias y pérdidas actuariales	(1,073)								15,498	14,422
Incremento de Capital		450,000						240,000		690,000
Efecto conversión de moneda extranjera	(10,753)									(10,753)
Participación en los resultados	4,863,815	232,404	85,640	119,215	60,572	79,042	58,560	15,834	39,456	5,554,538
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>\$ 26,264,960</u>	<u>\$ 3,545,800</u>	<u>\$ 1,353,267</u>	<u>\$ 1,343,736</u>	<u>\$ 1,131,089</u>	<u>\$ 1,174,552</u>	<u>\$ 1,016,542</u>	<u>\$ 865,105</u>	<u>\$ 94,303</u>	<u>\$ 36,789,354</u>

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los estados financieros consolidados de la Compañía están preparados y presentados bajo el marco contable establecido en las NIIF por estar sujetos como emisora al cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV).

A continuación, se muestran los estados financieros consolidados condensados de la Compañía preparados de conformidad con las NIIF.

### BALANCE GENERAL CONDENSADO CONSOLIDADO

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Activo circulante	\$ 11,662,100	\$ 7,716,049
Pasivo a corto plazo	<u>(3,786,398)</u>	<u>(2,767,087)</u>
Capital de trabajo	7,875,702	4,948,962
Terreno, mobiliario y equipo - Neto	184,590	504,385
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto.	53,973,349	52,182,311
Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación	10,689	8,466
Beneficio a los empleados	(28,239)	(24,177)
Préstamos bancarios largo plazo	(6,603,006)	(6,119,655)
Deuda a largo plazo	(6,598,397)	(6,641,941)
Impuesto sobre la renta diferido - Neto	<u>(3,044,632)</u>	<u>(3,165,145)</u>
Capital contable	<u>\$ 45,770,056</u>	<u>\$ 41,693,206</u>

### ESTADO DE RESULTADOS CONDENSADO CONSOLIDADO

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ingresos totales	\$ 18,784,661	\$ 12,624,731
Costos y gastos de operación	(10,126,987)	(9,507,436)
Resultado integral de financiamiento - Neto	(531,639)	(418,866)
Otros ingresos		158,881
Participación en el resultado de negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación		(1,618)
Impuestos a la utilidad	<u>(1,728,507)</u>	<u>(729,155)</u>
Utilidad neta del periodo	<u>\$ 6,397,528</u>	<u>\$ 2,126,537</u>

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

### Nota 6 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 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 de acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2021, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas. Ambas clases de acciones tendrán las características que determine la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión y se integran como se muestra en la siguiente página.

Número de acciones 2021 y 2020	Descripción	Importe
277,050,000	Serie B	\$ 7,173,079
22,950,000	Serie BB	594,197
<u>300,000,000</u>		<u>7,767,276</u>
	Efecto acumulado por actualización	<u>5,031,928</u>
	Capital social al 31 de diciembre de 2021 y 2020	<u>\$ 12,799,204</u>

Asimismo, al 31 de diciembre de 2021, el valor histórico y el efecto de actualización de las cuentas de capital se integran como se muestra a continuación:

Concepto	Valor		
	Histórico	Actualizado	Total
Capital social fijo	\$ 7,767,276	\$ 5,031,928	\$ 12,799,204
Reserva legal	1,989,536	17,614	2,007,150
Reserva para recompra de acciones	13,394,079	(1,839,507)	11,554,572
Utilidades acumuladas	10,990,516	(325,116)	10,665,400
Total	<u>\$ 34,141,407</u>	<u>\$ 2,884,919</u>	<u>\$ 37,026,326</u>

#### 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. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Compañía traspasó de sus utilidades acumuladas \$98,876 y \$274,127, respectivamente para la constitución del fondo de reserva legal.

#### 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. Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 la reserva para recompra de acciones asciende a \$11,554,572, respectivamente.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### *Dividendos*

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2020, los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar un dividendo ordinario por \$2,463,000 nominales, los cuales no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN. Con fecha 29 de junio de 2021 el Consejo de Administración aprobó que el pago de los dividendos se realizará a partir del 1 de octubre de 2021.

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 2021 y 2020 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$17,347,482 y \$14,759,918, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$48,586,919 y \$45,258,134, 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.

### *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 7 - Impuesto sobre la Renta (ISR) causado y diferido:**

La Compañía no consolida para efectos fiscales.

ISR:

- i. El ISR del periodo se calcula aplicando la tasa del 30% sobre la utilidad gravable. En 2021 la Compañía determinó una utilidad fiscal de \$457,662 (utilidad fiscal de \$264,776 en 2020). El resultado fiscal difiere del contable, principalmente, por aquellas 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

ii. La provisión para ISR se analiza como se muestra a continuación:

	<b>Año que terminó el 31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
ISR causado	\$ 137,299	\$ 79,453
ISR diferido	(651)	2,996
Provisión para ISR	<u>\$ 136,648</u>	<u>\$ 82,449</u>

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

	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad y de participación en los resultados de las subsidiarias	\$ 499,245	\$ 289,705
Tasa legal del ISR	30%	30%
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuesto a la utilidad	149,774	86,912
Partidas no deducibles y otras diferencias permanentes		
Ajuste anual por inflación	(13,126)	(4,463)
Provisión para ISR	<u>\$ 136,648</u>	<u>\$ 82,449</u>
Tasa efectiva de ISR	<u>27%</u>	<u>28%</u>

iv. Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, las diferencias temporales que dieron lugar a impuestos diferidos activos y pasivos son como se muestran a continuación:

	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
ISR diferido pasivo:		
Otros partidas temporales	<u>\$ (3,685)</u>	<u>\$ (4,336)</u>
ISR diferido pasivo - Neto	<u>\$ (3,685)</u>	<u>\$ (4,336)</u>

### Nota 8 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

Las principales operaciones con partes relacionadas son las siguientes:

La Compañía y sus subsidiarias tienen celebrado un contrato donde, al ser la Compañía responsable solidario de estas con respecto a las obligaciones de cada una de las concesiones de las subsidiarias en México, se encuentre en posibilidades de contribuir al saneamiento de sus finanzas, al cumplimiento de los compromisos establecidos en los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) y al cumplimiento de los gastos operativos de las subsidiarias que por su propia cuenta y operación no estén en posibilidad de realizarlos. Por medio de dicho convenio las subsidiarias se obligan a realizar un pago mensual a la Compañía, en función de sus capacidades económicas y de los requerimientos financieros que en su



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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

caso tengan las subsidiarias. El monto total pagado por las subsidiarias al 31 de diciembre de 2021 y 2020, fue de \$229,759 y \$123,599, respectivamente.

La Compañía y sus subsidiarias tienen celebrado un contrato por uso de licencias y marcas registradas entre la Compañía y sus subsidiarias, en el que estas se obligan al pago de una cuota por regalía anual, siempre y cuando tenga resultados financieros positivos, y tenga la capacidad financiera sin que afecte al cumplimiento de sus compromisos de inversión en el PMD, la contraprestación será determinada mediante la aplicación de un porcentaje sobre los ingresos brutos sin incluir la participación en subsidiarias, productos financieros y ganancias cambiarias. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la contraprestación pagada por las subsidiarias por este concepto fue de \$264,698 y \$139,909, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Compañía no tiene saldo por pagar a cargo de sus subsidiarias.

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Compañía otorgó los siguientes beneficios al Consejo de Administración y a los distintos Comités del Grupo:

	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	\$ 8,144	\$ 8,571

### Nota 9 - Compromisos y contingencias:

Compromisos:

- a. Como se menciona en la Nota 8 la Compañía es responsable solidario con respecto a las obligaciones de cada una de las concesiones mexicanas de las subsidiarias, al cumplimiento de los compromisos establecidos en los PMD.

El 19 de agosto de 2020 la agencia Federal de Aviación Civil aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos que se indican en el PMD 2019-2023.

Por otra parte, el 31 de marzo de 2021 la AFAC, autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD), para el periodo de 2019-2033, respecto a la revisión de tarifas máximas, sin ninguna penalidad.

Al 31 de diciembre de 2021, los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Periodo	Monto
2022	\$ 2,068,567
2023	<u>527,540</u>
	<u>\$ 2,596,107</u> <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2021 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

- b. De conformidad con los términos de la compra del terreno en Huatulco que se dio en octubre de 2008, la Compañía tenía la obligación de construir 450 cuartos de hotel y para lo cual la Compañía tenía la intención de celebrar acuerdos con terceros para desarrollar el plan integral turístico de este proyecto sin una fecha límite. Al 31 de diciembre de 2020 existía una prórroga indefinida para este compromiso emitido por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Durante el segundo trimestre de 2021 FONATUR liquidó a la Compañía \$286,283 por el acuerdo de terminación del contrato de compraventa del terreno en Huatulco, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Al 31 de diciembre de 2021 ya no existen obligaciones que cumplir por parte de la Compañía con relación a este asunto.

### Contingencias:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, 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.

- c. Las operaciones de la Compañía están sujetas a las leyes mexicanas federales y estatales.
- d. 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. El riesgo en caso de que el juez no otorgue la razón a Cancún asciende a la cantidad de \$116 millones de pesos.
- e. 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.
- f. El 21 de agosto de 2019 el pleno de la COFECE (Comisión Federal de Competencia Economía) notificó al Aeropuerto Internacional 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 incu-

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

rrido 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. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.

### **Nota 10 - Nuevos pronunciamientos contables:**

A continuación, se describe una serie de NIF que el CINIF emitió durante diciembre 2020 las cuales entran en vigor en 2022. Se considera que dichas NIF no tendrán una afectación importante en la información financiera que presenta la Compañía:

2022

NIF C-15 “Deterioro en el valor de activos de larga duración” Establece las normas de valuación presentación y revelación en el deterioro del valor de los activos de larga duración, destacando entre otras las siguientes: a) se agregan nuevos ejemplos de indicios para evaluar si existe deterioro; b) se cambia el requerimiento de usar un precio neto de venta por el de valor razonable menos los costos de disposición para llevar a cabo las pruebas de deterioro; c) establece la opción del uso de estimaciones de los flujos de efectivo futuros y de una tasa de descuento, en términos reales, y d) se elimina el cálculo del deterioro a través del valor a perpetuidad en los activos intangibles de vida útil indefinida, modificando la prueba de deterioro.

La adopción inicial de esta norma debe hacerse de manera prospectiva.

2021

NIF C-17 “Propiedades de inversión” Establece las normas de valuación, presentación y revelación para el reconocimiento de las propiedades de inversión en los estados financieros de una entidad. Abre la posibilidad de que las propiedades de inversión se valúen a elección de la entidad, a su costo de adquisición o a su valor razonable.

Elimina la supletoriedad de la Norma Internacional de Contabilidad 40 “Propiedades de inversión” y deroga la Circular 55, Aplicación supletoria de la NIC 40.

Su adopción inicial debe hacerse en forma retrospectiva con base en la NIF B-1 “Cambios contables y correcciones de errores” a partir del 1 de enero de 2021.

NIF C-22 “Criptomonedas” Establece las normas de valuación, presentación y revelación para el reconocimiento en los estados financieros de una entidad que posea o realice: a) criptomonedas; b) gastos de minería de criptomonedas, y c) criptomonedas que no son de su propiedad. Las disposiciones de esta NIF entran en vigor para los ejercicios que inicien a partir del 1 de enero de 2021 y permite su aplicación anticipada.

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

## Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### Mejoras a las NIF 2020

NIF C-16 “Deterioro de instrumentos financieros por cobrar”. Establece las normas para el tratamiento contable de los efectos de la renegociación de un Instrumento Financiero para Cobrar Principal e Interés (IFCPI) que no fue dado de baja como consecuencia de una renegociación.

NIF C-19 “Instrumentos financieros por pagar” y NIF C-20 “Instrumentos financieros por cobrar principal e interés”. Elimina el requisito de recalcular periódicamente la tasa efectiva durante la vida del Instrumento Financiero por Pagar (IFP) y del IFCPI cuando dichos instrumentos tienen una tasa de interés variable que no produce efectos de importancia relativa.

NIF D-4 “Impuestos a la utilidad”. Incorpora los lineamientos de reconocimiento y medición de los impuestos a la utilidad cuando existen incertidumbres sobre posiciones fiscales inciertas en la determinación del impuesto a la utilidad. Asimismo, incluye normas para el reconocimiento contable de los impuestos a la utilidad generados por la distribución de dividendos.

NIF D-3 “Beneficios a los empleados”. Toma como base lo descrito en la NIF D-4 para la determinación de la PTU, tanto corriente como diferida, sobre posiciones fiscales inciertas

NIF D-5 “Arrendamientos”. Incorpora la posibilidad de utilizar una tasa libre de riesgo para descontar los pagos futuros por arrendamiento y reconocer así el pasivo por arrendamiento de un arrendatario, en lugar de utilizar la tasa de interés implícita o incremental.

Restringe el uso de la solución práctica que permite elegir no separar los componentes que no son de arrendamiento de los que sí lo son, evitando que componentes importantes e identificables que no son de arrendamiento se incluyan en la medición de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

ONIF 4 “Determinación de la tasa de descuento para reconocer los pasivos por arrendamiento”. Incorpora la definición de “Tasa libre de riesgo”.

INIF 22 “Reconocimiento del efecto esperado en las relaciones de cobertura por los cambios previstos en las tasas de interés de referencia”. Establece que en tanto no se resuelva la incertidumbre cuando se prevé un cambio en las tasas de interés de referencia utilizadas en el reconocimiento de una relación de cobertura, se deberá asumir que la tasa de interés de referencia actual de la partida cubierta o del instrumento de cobertura seguirá existiendo hasta el término de la cobertura y se seguirán cumpliendo los requisitos de su efectividad.

Los cambios contables que surjan de la aplicación de estas mejoras se aplicaran de manera retrospectiva, prospectiva o anticipada, según corresponda

### **Nota 11 - Evento subsecuente:**

El COVID-19 sigue afectando y a la fecha es incierto las repercusiones que pudiera tener en nuestro negocio y resultados. La Compañía seguirá evaluando este impacto, monitoreando nuestros compromisos y tomando acciones en respuesta a los posibles acontecimientos relacionados con el COVID-19 que a la fecha no es posible estimar.

# **Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.**

Notas sobre los Estados Financieros no consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

## **Nota 12 - Autorización de los estados financieros no consolidados:**

Los estados financieros no consolidados y sus notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros no consolidados, los cuales fueron autorizados para su emisión el 9 de marzo de 2022, por el funcionario que firma al calce de estos estados financieros no consolidados y sus notas.

Lic. Adolfo Castro Rivas  
Director General  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.



## Punto I d)

Estados financieros consolidados de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondientes al ejercicio 2021

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

Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

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

## Índice

31 de diciembre de 2021 y 2020

---

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los Auditores Independientes .....	1 a 7
Estados financieros:	
Estados de situación financiera consolidados .....	8
Estados de resultado integral consolidados .....	9
Estados de cambios en el capital contable consolidado .....	10
Estados de flujos de efectivo consolidados .....	11
Notas sobre los estados financieros consolidados .....	12 a 85





## **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 (Compañía o Grupo), que comprenden el estado de situación financiera consolidado al 31 de diciembre de 2021 y los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, así como las notas a los estados financieros consolidados que incluyen las políticas contables significativas 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 2021 y su desempeño financiero y sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (NIIF).

### **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 el Código de Ética Profesional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A. C., junto con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestras auditorías de estados financieros consolidados en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades éticas de conformidad con esos requerimientos y dicho Código. 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 estos, por lo tanto, no expresamos una opinión por separado sobre estas cuestiones.

Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p><b>1. Cumplimiento de la Tarifa Máxima estipulada en los Títulos de Concesión</b></p> <p>Como se menciona en las Notas 19.1, 18.1.3, 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.</p> <p>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.</p> <p>Nos enfocamos en el reconocimiento de los ingresos con tarifa máxima en México debido principalmente a la importancia de estos (\$6,493 millones de pesos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021), 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.</p>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>

<b>Cuestión clave de auditoría</b>	<b>Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión</b>
<p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El proceso del cálculo de la tarifa máxima y los siguientes datos utilizados en el mismo: tráfico de pasajeros y estadística de carga.</li> <li>• La autorización de los cambios a Tarifas de Uso Aeroportuario (TUA) y de otros servicios aeroportuarios.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>
<p><b>2. Evaluación de deterioro del crédito mercantil</b></p> <p>Como se menciona en la Nota 8.1 a los estados financieros consolidados, la Compañía realiza pruebas de deterioro de sus activos intangibles cuando los hechos o circunstancias indican que el valor en libros pudiera estar deteriorado, y al menos una vez al año para el caso del crédito mercantil, considerando las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) a las que están asignados, es decir las subsidiarias Aerostar y Airplan.</p> <p>Nos hemos enfocado en este rubro en nuestra auditoría debido principalmente a la importancia del valor en libros del crédito mercantil que asciende a \$2,603 millones y representa un</p>	<p>Hemos evaluado y considerado el diseño y la efectividad operativa del control interno establecido por la Administración en relación con las proyecciones consideradas y los supuestos utilizados al realizar la evaluación de deterioro del crédito mercantil.</p> <p>Con el apoyo de nuestros expertos en valuación, efectuamos los siguientes procedimientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consideramos y evaluamos el modelo de las proyecciones financieras futuras preparadas por la Administración para cada UGE, y los procesos utilizados para elaborarlas.</li> </ol>



Cuestión clave de auditoría	Cómo nuestra auditoría abordó la cuestión
<p>3.95% en relación con el total del activo consolidado y debido a que la estimación del valor de recuperación involucra la aplicación de juicios por parte de la administración, al determinar los supuestos considerados en las proyecciones financieras futuras relacionadas con dicho cálculo.</p> <p>En particular, concentramos nuestros esfuerzos de auditoría en la identificación de supuestos claves utilizados por la Administración bajo las circunstancias actuales de recuperación que ha presentado la Compañía y en el supuesto clave identificado: la tasa de descuento aplicada a los flujos de fondos futuros estimados en la UGE Aerostar.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Para cada UGE, realizamos un análisis de riesgos y sensibilidad para identificar los supuestos clave, considerando las tendencias y el desempeño histórico para evaluar el impacto de cambios potenciales en los supuestos utilizados por la administración.</li> <li>3. Comparamos la tasa de descuento utilizada por la Administración con el costo promedio ponderado del capital determinado por la Compañía en función de sus cifras financieras y con tasas de mercado para la industria en la que opera la UGE Aerostar.</li> <li>4. Para cada UGE comparamos el valor del monto recuperable determinado contra el valor en libros.</li> <li>5. Consideramos las revelaciones relativas en notas a los estados financieros.</li> </ol>

**Información Adicional**

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

Esta información adicional no está cubierta por esta opinión sobre los estados financieros consolidados y no expresaremos ninguna opinión de auditoría sobre la misma.

Sin embargo, en relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados de la Compañía, nuestra responsabilidad es leer esta información adicional 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 información adicional 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 dicho informe, de co-responder.



### **Responsabilidades de la Administración y de los responsables 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 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 este 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.

Durante la realización 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.



- Evaluamos 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.
- Obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades de negocio que conforman el grupo económico para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría de los estados financieros consolidados. 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 salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones comunicadas a los responsables 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.

*Fabián Mateos Aranda.*  
C.P.C. Fabián Mateos Aranda  
Socio de Auditoría

Ciudad de México, 9 de marzo de 2022

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

Estados de Situación Financiera Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Activo</b>		
<b>ACTIVO CIRCULANTE:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 5)	\$ 8,770,062	\$ 5,192,628
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido (Nota 5.1)	123,081	5,055
Cuentas por cobrar - Neto (Nota 6)	1,878,238	1,358,227
Documentos por cobrar a terceros	105,000	
Impuestos sobre la renta por recuperar (Nota 13)	142,970	631,999
Impuesto al valor agregado acreditable	274,366	272,325
Inventarios	57,101	34,023
Otros activos	311,282	221,792
<b>Total activo circulante</b>	<u>11,662,100</u>	<u>7,716,049</u>
<b>ACTIVO NO CIRCULANTE:</b>		
Terreno, mobiliario y equipo - Neto (Nota 7)	184,590	504,385
Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil - Neto (Nota 8)	53,973,349	52,182,311
Inversión en negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación (Nota 17.2 f)	10,689	8,466
<b>Total activo</b>	<u>\$ 65,830,728</u>	<u>\$ 60,411,211</u>
<b>Pasivo y Capital Contable</b>		
<b>PASIVO A CORTO PLAZO:</b>		
Préstamos bancarios (Nota 10)	\$ 224,472	\$ 808,515
Deuda a corto plazo (Nota 11)	353,672	330,235
Impuestos a la utilidad por pagar	719,295	29,933
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	2,488,959	1,598,404
<b>Total pasivo a corto plazo</b>	<u>3,786,398</u>	<u>2,767,087</u>
<b>PASIVO A LARGO PLAZO:</b>		
Préstamos bancarios (Nota 10)	6,603,006	6,119,655
Deuda a largo plazo (Nota 11)	6,598,397	6,641,941
Impuesto sobre la renta diferido (Nota 13)	3,044,632	3,165,145
Beneficio a los empleados	28,239	24,177
<b>Total pasivo</b>	<u>20,060,672</u>	<u>18,718,005</u>
<b>CAPITAL CONTABLE (Nota 12):</b>		
Capital social	7,767,276	7,767,276
Reservas de capital	13,544,107	13,445,231
Otros resultados integrales	313,582	321,867
Utilidades acumuladas	15,551,586	12,131,610
Capital contable de la participación controladora	37,176,551	33,665,984
Interés minoritario	8,593,505	8,027,222
<b>Total capital contable</b>	<u>45,770,056</u>	<u>41,693,206</u>
<b>Total pasivo y capital contable</b>	<u>\$ 65,830,728</u>	<u>\$ 60,411,211</u>

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 2021 y 2020

Miles de pesos mexicanos

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Operaciones continuas:		
Ingresos (Notas 3 y 19.1.):		
Ingresos aeronáuticos	\$ 9,408,599	\$ 5,412,418
Servicios no aeronáuticos	6,229,896	3,555,227
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,146,166	3,657,086
Total de ingresos	<u>18,784,661</u>	<u>12,624,731</u>
Costos y gastos de operación (Nota 4):		
Costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos	6,717,665	5,617,415
Costo de servicios de construcción	3,146,166	3,657,086
Gastos de administración	263,156	232,935
Total de costos y gastos de operación	<u>10,126,987</u>	<u>9,507,436</u>
Otros ingresos		<u>158,881</u>
Utilidad de operación	<u>8,657,674</u>	<u>3,276,176</u>
Intereses a favor	202,146	262,370
Intereses a cargo	(842,386)	(926,312)
Utilidad por fluctuación cambiaria	373,434	334,150
Pérdida por fluctuación cambiaria	(264,833)	(89,074)
	<u>(531,639)</u>	<u>(418,866)</u>
Participación en el resultado de negocio conjunto contabilizada bajo el método de participación		(1,618)
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	8,126,035	2,855,692
Impuestos a la utilidad (Nota 13):		
Impuesto sobre la renta	1,728,507	729,155
Utilidad neta del periodo	<u>\$ 6,397,528</u>	<u>\$ 2,126,537</u>
Utilidad neta del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,983,747	\$ 1,972,319
Interés minoritario	413,781	154,218
	<u>\$ 6,397,528</u>	<u>\$ 2,126,537</u>
Otros resultados integrales:		
Partidas que no serán reclasificadas al resultado del periodo:		
Remediones de obligaciones laborales	\$ (1,895)	\$ (5,146)
Partidas que podrán ser reclasificadas al resultado del periodo:		
Efecto de conversión de moneda extranjera por subsidiarias	144,217	800,638
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 6,539,850</u>	<u>\$ 2,922,029</u>
Resultado integral del periodo atribuible a:		
Participación controladora	\$ 5,973,567	\$ 2,507,828
Interés minoritario	566,283	414,201
Total resultado integral del periodo	<u>\$ 6,539,850</u>	<u>\$ 2,922,029</u>
Utilidad por acción básica y diluida expresada en pesos mexicanos (Nota 17.19)	<u>\$ 19.95</u>	<u>\$ 6.57</u>

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 2021 y 2020**

*Miles de pesos mexicanos*

	Reserva de capital			Efecto de conversión de moneda extranjera	Utilidades acumuladas	Interes minoritario	Total capital contable
	Capital social	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones propias				
Saldos al 1 de enero de 2020	\$ 7,767,276	\$ 1,616,533	\$ 11,554,572	\$ (218,788)	\$ 10,438,563	\$ 7,613,021	\$ 38,771,177
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					1,972,319	154,218	2,126,537
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				540,655		259,983	800,638
Remediciones de obligaciones laborales					(5,146)		(5,146)
Total de utilidad integral				540,655	1,967,173	414,201	2,922,029
Traspaso a la reserva legal		274,126			(274,126)		
Saldos al 31 de diciembre de 2020	7,767,276	1,890,659	11,554,572	321,867	12,131,610	8,027,222	41,693,206
Utilidad integral:							
Utilidad neta del periodo					5,983,747	413,781	6,397,528
Efecto de conversión de moneda extranjera por inversión en subsidiarias extranjeras				(8,285)		152,502	144,217
Remediciones de obligaciones laborales					(1,895)		(1,895)
Total de utilidad integral				(8,285)	5,981,852	566,283	6,539,850
Traspaso a la reserva legal		98,876			(98,876)		
Dividendo pagado el 1 de octubre de 2021 (\$8.21 por acción) Nota 12					(2,463,000)		(2,463,000)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	\$ 7,767,276	\$ 1,989,535	\$ 11,554,572	\$ 313,582	\$ 15,551,586	\$ 8,593,505	\$ 45,770,056

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 2021 y 2020

*Miles de pesos mexicanos*

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<b>Actividades de operación</b>		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,126,035	\$ 2,855,692
Ajustes por partidas que no implican flujo de efectivo:		
Depreciación y amortización (Notas 4, 7 y 8)	1,993,342	1,934,766
Pérdida por baja de terreno	15,766	
Intereses a favor	(202,146)	(262,370)
Intereses a cargo	842,386	926,312
Pérdida cambiaria	264,833	89,074
Utilidad cambiaria	(373,434)	(334,150)
Cambios en capital de trabajo:		
Cuentas por cobrar (Nota 6)	(760,499)	(452,636)
Impuestos por recuperar y otros activos	(308,953)	(126,730)
Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9)	1,619,104	(152,619)
	<u>11,216,434</u>	<u>4,477,339</u>
Impuestos a la utilidad pagados (Nota 13)	<u>(869,409)</u>	<u>(1,540,196)</u>
Flujos netos de efectivo generados de actividades de operación	<u>10,347,025</u>	<u>2,937,143</u>
<b>Actividades de inversión</b>		
Mejoras a bienes concesionados y adquisición de mobiliario y equipo (Nota 8)	(3,692,485)	(3,328,560)
Cobro por baja de terreno	286,283	
Préstamo otorgado a terceros	(105,000)	
Inversión en negocio en conjunto (Nota 17.2 f)		(10,556)
Intereses cobrados	201,842	273,642
Efectivo y equivalente de efectivo restringido (Nota 5.1)	<u>(118,206)</u>	<u>189,474</u>
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de inversión	<u>(3,427,566)</u>	<u>(2,876,000)</u>
<b>Actividades de financiamiento</b>		
Obtención de préstamo bancario (Nota 10)	4,650,000	306,241
Pago de préstamo bancario (Nota 10)	(4,429,334)	(245,520)
Porción de principal de pagos por arrendamiento	(6,216)	(6,113)
Pago de deuda a largo plazo (Nota 11)	(220,961)	(253,925)
Intereses pagados (Nota 10)	(908,698)	(942,993)
Dividendos pagados (Nota 12)	<u>(2,463,000)</u>	
Flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	<u>(3,378,209)</u>	<u>(1,142,310)</u>
Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	3,541,250	(1,081,167)
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	5,192,628	6,192,679
Utilidad cambiaria sobre efectivo y equivalentes de efectivo	<u>36,184</u>	<u>81,116</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	<u>\$ 8,770,062</u>	<u>\$ 5,192,628</u>

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 2021 y 2020

---

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

### **Nota 1 - Historia de la Compañía y eventos relevantes, efectos de Covid-19:**

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 2021 y 2020, el capital social de la Compañía está representado por el gran público inversionista (66.54%), 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%), CHPAF Holdings, S. A. P. I. de C. V. (13.51%) e Inversiones Productivas Kierke, S. A. de C. V. (12.31%). 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.

### **Eventos significativos – efectos de COVID-19**

Durante marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró una pandemia mundial en relación con la enfermedad por coronavirus (COVID-19). Los Gobiernos respondieron de diversas formas al COVID-19 incluyendo restricciones en la actividad comercial y la interacción social. Los efectos de estas medidas en los aeropuertos del Grupo han sido importantes. El número de pasajeros, tanto a nivel nacional como internacional, disminuyeron en el año 2020 como resultado de las restricciones de viaje y cierres temporales de terminales, lo que afectó las actividades aeronáuticas y no aeronáuticas de la Compañía. Desde la declaración del COVID-19 como una emergencia sanitaria mundial, la Compañía se ha visto impactada en sus operaciones cotidianas como consecuencia a los requisitos de distanciamiento social, las recomendaciones de las autoridades de quedarse en casa y restricciones gubernamentales. Entre los efectos operacionales, causados por el COVID-19 en los servicios que provee la Compañía, así como la recuperación en 2021 destacamos los siguientes:

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- a. México. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020, donde como medida para optimizar recursos, se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente. El 14 de julio se reabrió terminal 2 y hasta el 1 de octubre de 2020 se restablecieron operaciones en la terminal 3. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales. El incremento total de pasajeros en el año 2021 en México fue del 76.28% comparado con el año 2020 en el cual se presentó una disminución total de pasajeros en el año comparado con 2019 del 51.60%.
- b. Colombia. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparado con el año 2020 donde se presentaron suspensiones de vuelos por el gobierno colombiano a partir del 23 de marzo de 2020 y hasta el 21 de septiembre de 2020, con ciertas excepciones para emergencia humanitaria, transporte de carga, y mercancías. Asimismo, los vuelos nacionales fueron suspendidos desde el 25 de marzo 2020 y hasta el 1 de septiembre de 2020. A partir de septiembre de 2020 se reestablecieron los vuelos comerciales de forma gradual, esta situación afectó la operación de nuestra subsidiaria Airplan, permaneciendo temporalmente cerrada en ese periodo a causa de esta restricción gubernamental. Durante el año 2021 no se presentaron cierres de terminales ni suspensiones de vuelos por parte del gobierno colombiano. El incremento del total de pasajeros en el año 2021 fue del 149.82% comparado con el año 2020, donde hubo una disminución total de pasajeros en Airplan del 65.00% comparado con el año 2019.
- c. Puerto Rico. - En el año de 2021, se tiene una recuperación del tráfico de pasajeros comparada con el año 2020, donde a pesar de que el aeropuerto LMM permaneció abierto y operativo lo hizo con volúmenes de vuelos y pasajeros sustancialmente reducidos. El incremento de pasajeros en el año 2021 respecto al año anterior fue del 99.83%, y la disminución total de pasajeros en el año 2020 fue de 48.70% comparado con el año anterior.
- d. La Compañía ha establecido protocolos de salud y seguridad destinados a mejorar el bienestar de los pasajeros y del personal operativo esencial en los aeropuertos que operamos. Se ha suministrado equipo de protección para el personal que trabaja en las instalaciones y existen prácticas de desinfección de acuerdo con las directrices de las autoridades sanitarias locales. Adicionalmente se continua con una política de trabajo remoto para el personal siempre que sea posible.

A continuación, se describen los principales efectos del COVID-19 en los estados financieros consolidados de la Compañía para los años terminados al 31 de diciembre de 2021 y 2020:

- e. Clientes. - En el año de 2020 la Compañía llevó a cabo convenios con clientes para la extensión del plazo de pago de cuentas por cobrar en México y Airplan, las cuales fueron garantizadas mediante la firma de pagarés, desde el inicio del convenio. Estos documentos tienen vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, para el caso de México y Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, para el caso de Airplan. Al 31 de diciembre de 2020 los saldos en México y Airplan ascendieron a \$185,140 y \$60,617, respectivamente, los cuales se presenta dentro del rubro de clientes, debido a su naturaleza, al ser servicios prestados y provenientes de operaciones normales de la Compañía con clientes y las cuales fueron intercambiadas por una garantía de cobro o pagaré desde la firma del convenio. Durante 2021, la Compañía recibió pagos de estos documentos en México y Airplan por \$180,677 y \$60,617, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2021 el saldo de estos documentos por cobrar celebrados por México asciende a \$4,463 mientras que los documentos por cobrar de Airplan fueron liquidados por los clientes. (Ver Nota 6.2).

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- f. Deterioro de cuentas por cobrar. - Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado presentan una disminución neta en 2021 de \$28,519 y un incremento en 2020 de \$154,417. El impacto en la estimación de cuentas incobrables, por el ejercicio de 2021 y 2020, se reflejó en México, con un incremento por \$9,331 y \$70,470, respectivamente, en Aerostar se reflejó una disminución en 2021 en \$36,275 y un incremento en 2020 en \$50,842 y en Airplan se reflejó una disminución en 2021 de \$1,575 y en 2020 un incremento de \$33,105. (Ver Nota 6.3).
- g. Concesión México. - El 31 de marzo de 2021 la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD) para el periodo de 2019-2033.

El 19 de agosto de 2020 la SCT a través de la AFAC aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes a 2020 por un monto total de \$2,292,355. Este diferimiento no representó modificación alguna a nuestro Plan Maestro de Desarrollo quinquenal, el cual se planea cumplir conforme al monto estipulado y en el mismo plazo de cinco años. Se otorgó, por ocasión única y sin ningún tipo de costo adicional, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos.

- h. Préstamos Bancarios. – a) El 29 de junio de 2020, México obtuvo la aprobación de BBVA Bancomer de una línea de crédito por \$1,500,000, a un plazo de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, la cual no se dispuso, al 31 de diciembre 2021 la línea ya no se encuentra activa, b) El 29 septiembre de 2021 se liquidó el préstamo con Santander por \$2,000,000 y se obtuvo un nuevo préstamo por \$2,650,000 a la tasa del TIIE a 28 días más 1.5 puntos con vencimiento al 28 de septiembre del 2024 y c) El 13 de octubre de 2021 se pagan \$1,960,000 liquidando el préstamo que se tenía con BBVA Bancomer, el 15 de octubre de 2021, BBVA México otorga un crédito simple por la cantidad de \$2,000,000 que pueden ser utilizados para gastos corporativos con una vigencia de 7 años, que concluirá el 13 de octubre de 2028, a una tasa de interés anual equivalente a la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable (Ver Nota 10).

El 1 de abril de 2020 Aerostar dispuso de una línea de crédito revolvente de Banco Popular de Puerto Rico por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y el 30 de diciembre de 2020 le fue aprobado otro crédito revolvente, con el Banco Popular de Puerto Rico, por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010) con plazo de tres años, y el cual no ha dispuesto a la fecha de estos estados financieros consolidados.

La subsidiaria Airplan obtuvo en 2020 un préstamo de miles de pesos colombianos COP\$11,612,000 (aproximadamente \$67,041), con vencimiento a un año. (Ver Nota 10).

- i. En Asamblea General de Accionistas celebrada el 23 de abril de 2020 los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar dividendos ordinarios, los cuales fueron aprobados el 29 de junio de 2021 y pagados el 1 de octubre de 2021 (Ver Nota 12).
- j. Airplan incumplió con sus compromisos financieros al 30 de septiembre y al 31 de diciembre de 2020. La Compañía obtuvo, antes del 31 de diciembre de 2020, dispensas a sus obligaciones financieras en el crédito sindicado desde la fecha de medición del tercer trimestre de 2020 y hasta el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 obtuvo por parte de todos los participantes del crédito sindicado, las dispensas que cubren hasta el primer trimestre del 2022, sin embargo, al 31 de diciembre de 2021, la Compañía cumplió sus compromisos financieros. (Ver Notas 10, 18.2 y 18.4).

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- k. Ingresos. – Durante 2021 en línea con el incremento en el tráfico de pasajeros se tuvo un incremento en los ingresos consolidados excluyendo ingresos por construcción, de 74.4% comparado con el año 2020 el cual presentó reducción en el tráfico de pasajeros y una reducción en los ingresos consolidados, excluyendo ingreso de construcción, de 42.5% comparado con el año terminado el 31 de diciembre 2019. Los ingresos aeronáuticos consolidados presentaron un incremento en 2021 comparado con el año anterior de 73.8% y una disminución en 2020 comparado con el año anterior de 43.6% mientras que los ingresos no aeronáuticos reflejaron un incremento de 75.2% en 2021 y una disminución de 40.6% en 2020 comparado con el año anterior. (Ver Nota 3).
- l. Subvenciones. - En 2020 Aerostar recibió la oferta de subvención de la “*Federal Aviation Administration*” (FAA) bajo la Ley Federal CARES aprobada por el Gobierno de Estados Unidos por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590). Durante 2020 la subsidiaria recibió USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente) y durante 2021 la subsidiaria recibió USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente). Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía ha solicitado y obtenido la totalidad de los recursos de este programa. (Ver Nota 4.1 y Nota 17.22).

El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de la FAA que otorgó a Aerostar la aprobación de la asistencia Federal de acuerdo con la Ley de apropiación suplementaria de respuesta y alivio al coronavirus (CRRSA Act) por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574). Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 2021. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. (Ver Nota 4.1 y Nota 17.22).

El 5 de noviembre de 2021 la FAA, otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de rescate aeroportuario de acuerdo con la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (Ley ARPA) por un monto total de USD\$35,716 (aproximadamente \$731,106). Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental. (Ver Nota 17.22).

### Nota 2 - Información por 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. La Compañía operaba hasta 2020 con dos entidades que proveían servicios administrativos: Servicios Aeroportuarios del Sureste, S. A. de C. V. y RH Asur, S. A. de C. V. Durante 2021 los empleados fueron traspasados al correspondiente aeropuerto en México donde prestan sus servicios. (Ver Nota 4.2).

Adicionalmente el Aeropuerto de Cancún tiene una participación mayoritaria en las siguientes subsidiarias de la Compañía: 100% en Caribbean Logistic, 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, así como en 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.

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Como se menciona en la Nota 1 la Compañía controla mediante su participación accionaria del 60% a Aerostar y 100% a Airplan.

Ver información por segmentos a continuación.

[RESTO DE LA PÁGINA EN BLANCO]



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados

31 de diciembre de 2021 y 2020

Año que terminó el 31 de diciembre de 2021	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 4,644,489	\$ 2,027,188	\$ 1,174,762	\$ 467,065	\$ 211,238		\$ 883,857		\$ 9,408,599
Ingresos no aeronáuticos	4,038,222	1,394,346	450,604	129,797	49,410	\$ 1,191,810	167,517	(\$ 1,191,810)	\$ 6,229,896
Ingresos por servicios de construcciones	1210,514	231,301	6,261	795,208	123,936		778,946		\$ 3,146,166
Utilidad de operación	5,406,719	1,526,642	430,817	247,576	95,027	546,457	404,436		\$ 8,657,674
Activos no circulantes	20,142,279	20,330,478	4,526,009	3,220,164	1,246,279	36,791,385	5,754,925	(37,842,891)	\$ 54,168,628
Activos totales	26,169,097	22,988,431	5,556,098	3,562,271	1,456,118	37,90,823	6,750,781	(37,842,891)	\$ 65,830,728
Pasivos totales	7,480,794	8,876,260	3,255,579	30,724	10,020	70,852	245,443		\$ 20,060,672
Mejoras a bienes concesionados									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,535,850	230,344	4,537	899,603	179,968		826,417		\$ 3,676,719
Amortización y depreciación	(546,795)	(740,075)	(445,236)	(53,733)	(35,601)	(1677)	(170,225)		(\$ 1,993,342)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto el tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	4,009,238	1,588,161	1,142,604	429,884	191,766		814,057		\$ 8,175,710
Ingresos no aeronáuticos	687,390	316,942							\$ 1,004,332
Total	\$ 4,696,628	\$ 1,905,103	\$ 1,142,604	\$ 429,884	\$ 191,766		\$ 814,057		\$ 9,180,042
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	635,251	439,027	32,168	37,181	19,472		69,800		\$ 1,232,889
Ingresos no aeronáuticos	3,350,832	1,077,404	450,604	129,797	49,410	1,191,810	167,517	(1,191,810)	\$ 5,225,564
Ingresos por servicios de construcción	1,210,514	231,301	6,261	795,208	123,936		778,946		\$ 3,146,166
Total	\$ 5,196,597	\$ 1,747,732	\$ 489,023	\$ 962,186	\$ 192,818	\$ 1,191,810	\$ 1,016,263	(\$ 1,191,810)	\$ 9,604,619

(\*) 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 2021 y 2020

Año que terminó el 31 de diciembre de 2020	Cancún	Aerostar (*)	Airplan (**)	Mérida	Villahermosa	Servicios	Otros	Ajustes de consolidación	Total
Ingresos procedentes de contratos con clientes:									
Ingreso aeronáuticos	\$ 2,218,230	\$ 1,808,102	\$ 488,981	\$ 281,659	\$ 132,751		\$ 482,695		\$ 5,412,418
Ingresos no aeronáuticos	2,252,157	740,450	296,961	90,431	42,103	\$ 1,265,920	133,496	(\$ 1,266,291)	\$ 3,555,227
Ingresos por servicios de construcciones	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Utilidad de operación	2,079,965	923,518	(242,234)	95,167	40,020	327,631	52,109		\$ 3,276,176
Activos no circulantes	18,899,582	20,229,990	5,604,037	2,426,454	1,097,864	33,164,914	5,029,721	(33,757,400)	\$ 52,695,162
Activos totales	22,406,388	21,630,906	6,090,371	2,913,304	1,345,826	33,834,595	5,947,221	(33,757,400)	\$ 60,411,211
Pasivos totales	5,557,692	8,934,439	3,826,600	49,910	78,198	184,800	86,366		\$ 18,718,005
Mejoras a bienes concesionados y									
adquisición de mobiliario y equipo del ejercicio	1,720,381	400,500	6,918	570,940	118,736		511,085		\$ 3,328,560
Amortización y depreciación	(487,333)	(746,524)	(461,563)	(49,427)	(31,897)	(6,976)	(151,046)		(\$ 1,934,766)
Momento de reconocimiento de ingresos									
En un punto del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	1,888,076	953,715	459,655	254,210	120,688		439,320		\$ 4,115,664
Ingresos no aeronáuticos	319,367	142,135							\$ 461,502
Total	\$ 2,207,443	\$ 1,095,850	\$ 459,655	\$ 254,210	\$ 120,688		\$ 439,320		\$ 4,577,166
A través del tiempo:									
Ingresos aeronáuticos	330,154	854,387	29,326	27,449	12,063		43,375		\$ 1,296,754
Ingresos no aeronáuticos	1,932,790	598,315	296,961	90,431	42,103	1,265,920	133,496	(1,266,291)	\$ 3,093,725
Ingresos por servicios de construcción	1,855,747	353,686	6,918	728,718	154,155		557,862		\$ 3,657,086
Total	\$ 4,118,691	\$ 1,806,388	\$ 333,205	\$ 846,598	\$ 208,321	\$ 1,265,920	\$ 734,733	(\$ 1,266,291)	\$ 8,047,565

(\*) 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 2021 y 2020

---

### 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 SCT, 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 2021 y 2020

---

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 2021 y 2020 la contribución de las aerolíneas fue de USD\$65,907 (\$1,336,793) y USD\$64,495 (\$1,391,462).

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 a las demás obligaciones de desempeño 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 2021 y 2020 el descuento ascendió a \$88,787 y \$44,561, 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. Por excepción y con motivo del COVID-19 se realizaron convenios con clientes aeroportuarios en México y Airplan en 2020. En estos convenios se estipula la extensión del plazo de 30 a 180 días, con vigencia hasta el 30 de abril de 2021. Posterior a esa fecha el plazo volvió a ser de 30 días, estipulado en el contrato original. El convenio también incluyó la negociación de las cuentas por cobrar vigentes a la fecha de la firma del convenio, las cuales ascendieron al 31 de diciembre de 2021 a \$4,463, en México mientras que el Airplan fueron liquidadas por los clientes, al 31 de diciembre de 2020 a \$185,140 y \$60,617 en México y Airplan, respectivamente. Este monto está garantizado para cobro por medio de firma de pagarés con los clientes con vencimiento menor a un año.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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:

- a. 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.
- b. Estacionamiento de automóviles, cuotas basadas en el tiempo que permanecen los vehículos que ingresan al estacionamiento de público en general.
- c. 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.

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.

#### Contratos por ingresos comerciales

La 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 (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 8; 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.

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 2021 y 2020 los ingresos por renta variable fueron de \$3,682,917 y \$1,931,965, respectivamente, y por la parte de renta fija fue de \$653,070 y \$612,509, respectivamente.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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 8.

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 2021 y 2020 los ingresos por servicios de construcción en México fueron de \$2,908,604 y \$3,296,482, en Aerostar fueron de \$231,301 y \$353,686 y en Airplan \$6,261 y \$6,918, 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

A continuación, se muestran los ingresos de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, 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.

	<b>Año que terminó el</b>	
	<b>31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Servicios regulados:		
Servicios aeroportuarios por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Cuotas a pasajeros	\$ 6,767,394	\$ 3,476,804
Cuotas de aterrizaje	1,075,198	983,173
Plataforma	592,671	395,432
Servicios de seguridad	88,758	46,553
Inspección equipaje documentado	251,956	140,502
Uso de abordadores	562,192	333,134
Mostradores temporales	20,187	9,383
Otros servicios aeroportuarios	336,284	252,777
<b>Total servicios regulados <sup>(*)</sup></b>	<b>\$ 9,694,640</b>	<b>\$ 5,637,758</b>
Servicios no regulados:		
Servicios no regulados por ingresos procedentes de contratos con clientes:		
Ventas al detalle	\$ 1,004,332	\$ 461,502
Cuotas de acceso sobre transportación terrestre no permanente	59,625	29,967
Estacionamiento de automóviles	316,356	171,193
Otros servicios	187,273	122,751
	<u>1,567,586</u>	<u>785,413</u>
Servicios comerciales	<u>4,376,269</u>	<u>2,544,474</u>
<b>Total servicios no regulados <sup>(**)</sup></b>	<b><u>5,943,855</u></b>	<b><u>3,329,887</u></b>
Servicios de construcción	<u>3,146,166</u>	<u>3,657,086</u>
<b>Total</b>	<b><u>\$ 18,784,661</u></b>	<b><u>\$ 12,624,731</u></b>

(\*) Se incluyen ingresos regulados de México por \$6,492,691 y \$3,340,674 por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, de Aerostar por \$2,027,188 y \$1,808,102, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, y de Airplan por \$1,174,761 y \$488,982, por los ejercicios 2021 y 2020, 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 \$286,042 y \$225,340, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente.

### Puerto Rico

De conformidad con el Acuerdo entre la Autoridad de los Puertos 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 2021 y 2020

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.

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	
	2021	2020
Ingresos comerciales:		
Tiendas Duty Free	\$ 1,746,097	\$ 991,833
Alimentos y bebidas	823,883	449,340
Publicidad	129,589	92,683
Renta de autos	953,085	485,725
Bancos y casas de cambio	107,228	72,563
Teleservicios	17,539	15,174
Transporte terrestre	95,690	49,721
Otros servicios	503,158	387,435
Total de ingresos por servicios comerciales	\$ 4,376,269	\$ 2,544,474

En el ejercicio de 2021 los ingresos han incrementado ante la recuperación de tráfico de pasajeros después de su disminución en el año 2020 por el impacto de COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. Como resultado, el tráfico de pasajeros en México, Aerostar y Airplan comenzó a disminuir en la segunda mitad de marzo de 2020, repercutiendo en los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos.

A continuación, se muestra el tráfico de pasajeros, en miles, domésticos e internacionales por los años 2021 y 2020:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Tráfico de pasajeros domésticos:		
México	15,057	9,246
Aerostar	9,139	4,548
Airplan	8,984	3,625
Total pasajeros domésticos	33,180	17,419
Tráfico de pasajeros internacionales:		
México	14,081	7,283
Aerostar	545	298
Airplan	1,546	590
Total pasajeros internacionales	16,172	8,171
Total pasajeros	49,352	25,590



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

A continuación, se muestran el incremento en los ingresos por la recuperación de tráfico de pasajeros en el año 2021, así como los efectos que tuvo la disminución del tráfico de pasajeros en 2020 como consecuencia del COVID-19 en los ingresos por país, sin considerar el ingreso por construcción el cual no depende directamente del tráfico de pasajeros:

	Año que terminó el 31 de diciembre de		Cambio % respecto 2020
	2021	2020	
Ingresos aeronáuticos			
México	\$ 6,206,649	\$ 3,115,335	99.2
Aerostar	2,027,188	1,808,102	12.1
Airplan	1,174,762	488,981	140.2
Total ingresos aeronáuticos	\$ 9,408,599	\$ 5,412,418	73.8
Ingresos no aeronáuticos			
México	\$ 4,384,946	\$ 2,517,816	74.2
Aerostar	1,394,346	740,450	88.3
Airplan	450,604	296,961	51.7
Total ingresos no aeronáuticos	\$ 6,229,896	\$ 3,555,227	75.2
Total ingresos sin ingreso por construcción	\$ 15,638,495	\$ 8,967,645	74.4

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	
	2021	2020
2021		\$ 2,515,572
2022	\$ 3,684,803	2,315,111
2023	3,415,663	2,184,496
2024	2,962,391	1,943,444
2025	2,821,799	1,857,885
2026 a 2030	3,744,756	2,380,113
Total	\$ 16,629,413	\$ 13,196,621

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

## Nota 4 - Costos y gastos por naturaleza:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Beneficios a corto plazo	\$ 1,167,302	\$ 1,039,883
Energía eléctrica	419,909	382,026
Mantenimiento y conservación	611,274	447,884
Honorarios profesionales	225,321	251,621
Seguros y fianzas	227,342	127,750
Servicio de vigilancia	294,807	275,206
Servicio de limpieza	209,447	207,599
Asistencia técnica (Nota 14.4)	391,698	175,615
Derecho de uso de activos concesionados (DUAC) <sup>(1)</sup>	948,062	535,379
Amortización y depreciación de activo intangible y mobiliario y equipo	1,993,342	1,934,766
Consumo de artículos comerciales	333,192	169,298
Servicios de construcción (Nota 3.1.3)	3,146,166	3,657,086
Participación de los trabajadores en las utilidades causado	84,670	3,115
Beneficios por terminación (Nota 17.17)	2,866	2,382
Deterioro de cuentas por cobrar (Nota 6)	9,331	154,417
Otros	62,258	143,409
Total de costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, costo de servicios de construcción y gastos de administración	<u>\$ 10,126,987</u>	<u>\$ 9,507,436</u>

(1) Por los ejercicios de 2021 y 2020 \$476,536 y \$254,337, respectivamente, corresponden a la contraprestación por las concesiones en México, dicha contraprestación es equivalente al 5% de los ingresos brutos de cada una de las concesiones, por su parte \$308,638 y \$149,602, respectivamente, corresponden a la contraprestación de la concesión Airplan al 19% de los ingresos brutos, y por \$162,888 y \$131,440, respectivamente, corresponden por la contraprestación de la concesión de Aerostar al 5% de los ingresos brutos del aeropuerto.

### 4.1) Subvenciones – Aerostar

#### CARES Act

El 12 de mayo de 2020, el Gobierno de Estados Unidos a través de la FAA otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de ayuda y seguridad económica contra el COVID-19 (CARES Act) por un monto total de USD\$33,417 (aproximadamente \$717,590), sin ningún costo, los cuales pueden ser acreditados por la Compañía dentro de un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para cualquier propósito para el cual los ingresos del aeropuerto puedan utilizarse legalmente, excepto por nuevos proyectos de desarrollo aeroportuario. Los fondos serán recibidos por medio de reembolsos una vez presentada la comprobación del gasto incurrido ante la FAA a través de los medios establecidos y los cuales deben incluir detalles suficientes para permitir la verificación del cumplimiento de la política de uso de la subvención. Recibido el reembolso de los gastos comprobados la compañía descuenta dentro del mismo periodo los gastos comprobados relacionados, ya que no existe posibilidad de devolución a la

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

autoridad. Al 31 de diciembre de 2020 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. La Compañía no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental.

Durante el año de 2020 la Compañía recibió la cantidad de USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, de los cuales \$339,681 son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2020. Los conceptos con los que se relacionan son: Beneficios a corto plazo \$165,894; amortización de Seguros y fianzas \$142,274; Otros \$23,650, el cual comprende servicios de alcantarillado, disposición de basura, entre otros y Mantenimiento y conservación \$7,863. Los pagos anticipados por Seguros y fianzas son deducidos del estado de situación financiera, de acuerdo con la política contable.

Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente), relativos al complemento del CARES Act, por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, agotando de esta forma los recursos del primer programa de ayuda CARES Act por USD\$33,417, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2021. Los conceptos con los que se relacionan son: Beneficios a corto plazo \$165,489; amortización de Seguros y fianzas \$31,909; Otros \$95,118, el cual comprende servicios de alcantarillado, disposición de basura, entre otros y Mantenimiento y conservación \$40,961. Los pagos anticipados por Seguros y fianzas son deducidos del estado de situación financiera, de acuerdo con la política contable.

### CRRSA Act

El 18 de febrero de 2021, se recibió la confirmación oficial de la FAA que otorgó a Aerostar la aprobación de esta asistencia Federal de acuerdo a la Ley de apropiación suplementaria de respuesta y alivio al coronavirus (CRRSA Act) por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574), sin ningún costo, los cuales pueden ser acreditados por la Compañía dentro de un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para costos relacionados con operaciones: personal, servicios de limpieza, sanitización e incluso para reemplazo de equipo estrictamente relacionada con la operación del Aeropuerto, adicionalmente puede destinarse para el pago de deuda. Los fondos serán recibidos por medio de reembolsos una vez presentada la comprobación del gasto incurrido ante la FAA a través de los medios establecidos y los cuales deben incluir detalles suficientes para permitir la verificación del cumplimiento de la política de uso de la subvención. Durante el año de 2021 la Compañía recibió la cantidad de USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), por reembolsos de comprobaciones presentadas a la autoridad, los cuales son presentados neto del gasto o costo correspondiente al 31 de diciembre de 2021. Los conceptos con los que se relacionan son: Otros \$20,122. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones.

### Ley ARPA

El 5 de noviembre de 2021 la Administración Federal de Aviación, otorgó a la subsidiaria Aerostar una oferta de subvención de rescate aeroportuario de acuerdo con la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (Ley ARPA) por un monto total de USD\$35,716 (aproximadamente \$731,106), sin ningún costo, por un periodo de 4 años y pueden ser utilizados para financiamiento para los costos relacionados con las operaciones del personal, limpieza, desinfección, e incluso pago de servicio de deuda. Al 31 de diciembre de 2021 no hay condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con estas subvenciones. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no se benefició directamente de ninguna otra forma de asistencia gubernamental. (Ver Nota 17.22).

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

---

## 4.2) Reforma de subcontratación laboral en México

El 23 de abril de 2021, se publicaron diversas disposiciones en la Ley Federal del Trabajo, Ley del Seguro Social, Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, Código Fiscal de la Federación, Ley del Impuesto Sobre la Renta y Ley del impuesto al Valor Agregado con objeto de regular la subcontratación de personal.

En términos generales, los principales aspectos son: a) prohibir la subcontratación de personal, b) incorporar reglas a la legislación actual que permitan a las personas morales y físicas contratar únicamente servicios especializados o de ejecución de obras especializadas, siempre que no formen parte del objeto social ni de la actividad económica preponderante del beneficiario de los mismos, c) establecer montos máximos para el pago de la PTU, y d) creación del Registro de Prestadoras de Servicios Especializados y Obras Especializadas (REPSE) de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS).

Estas reformas entraron en vigor al día siguiente de su publicación, excepto lo referente a las obligaciones señaladas en materia fiscal las cuales entraron en vigor el 1 de agosto de 2021 y las de la reglamentaria del Apartado B), de la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado que entrarán en vigor en el ejercicio 2022.

La Compañía llevó a cabo un análisis sobre la aplicación de estas nuevas disposiciones y no tuvo un impacto material en los estados financieros consolidados.

### Nota 5 - Efectivo y equivalentes de efectivo:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Efectivo en bancos y caja	\$ 6,589,294	\$ 3,514,293
Inversiones a corto plazo	2,180,768	1,678,335
Total efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 8,770,062</u>	<u>\$ 5,192,628</u>

### 5.1) Efectivo y equivalentes de efectivo restringido

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el efectivo y equivalentes de efectivo incluye los montos recaudados por Aerostar por el concepto de "Passenger Facility Charge" (PFC), los cuales están restringidos a ser utilizados para fundear proyectos de inversión en infraestructura aeroportuaria que previamente autorice la FAA por \$123,081 y \$5,055. Véanse Notas 15.e y 17.6.

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

---

## Nota 6 - Cuentas por cobrar - Neto:

### 6.1) Cuentas por cobrar:

	Año que terminó el 31 de diciembre de	
	2021	2020
Clientes	\$ 2,191,439	\$ 1,458,653
Menos: Estimación por deterioro	(317,664)	(346,183)
	<u>1,873,775</u>	<u>1,112,470</u>
Documentos por cobrar a clientes	4,463	245,757
Total cuentas por cobrar	<u>\$ 1,878,238</u>	<u>\$ 1,358,227</u>

La expectativa de cobro de la cuenta por cobrar a corto plazo es de un mes en relación con la fecha de reporte. En respuesta al COVID-19, la Compañía realizó revisiones frecuentes de los vencimientos de clientes en cada uno de los países en los que opera. Esta expectativa no ha sido modificada, de acuerdo con los análisis realizados por la compañía como consecuencia del COVID-19, en la cual consideró factores que pudieran influir en dicha expectativa. En 2020, se firmaron convenios, con garantías de cobro, con aquellos clientes que externaron dificultades durante año y se extendió el plazo para estos clientes en específico por un periodo no mayor a un año. (Ver Nota 6.2).

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 2021 y 2020 por este concepto ascendió a \$1,139,818 y \$547,810, respectivamente.

### 6.2) Documentos por cobrar a clientes

Como consecuencia del COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje, ocasionando un descenso en el tráfico de pasajeros en el año 2020. La Compañía ha acordado con varios clientes, cuyo ingreso se deriva de servicios aeroportuarios en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de cobro de 30 a 180 días garantizados desde el inicio del convenio mediante la firma de pagarés, estableciendo pagos mensuales y con vencimiento a un plazo no mayor de un año. Este convenio fue acordado, con los clientes por única ocasión en 2020, como consecuencia del COVID-19, y no representa cambio de política ni sustituye el contrato original acordado. Los vencimientos de estos clientes regresaron a 30 días una vez concluido el convenio a partir del segundo trimestre de 2021. Estos documentos son agrupados dentro de la línea de Clientes ya que representan cuentas por cobrar a clientes provenientes de operaciones aeroportuarias prestadas y las cuales fueron intercambiadas por un documento pagaré como garantía de cobro desde la firma del convenio la cual podrá ser aplicado en caso de cualquier mora. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a clientes celebrados por México asciende a \$4,463 y \$185,140, respectivamente, y por Airplan al 31 de diciembre de 2020 asciende a \$60,617 los cuales fueron liquidados en 2021 por los clientes no presentando saldo al 31 de diciembre 2021.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Los documentos tienen las siguientes características:

México. - Vencimiento no mayor a un año estipulando una tasa de interés de Certificados de la Tesorería de la Federación (Cetes) más 7 puntos por 1.5, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Airplan. - Vencimiento menor a un año y una tasa de interés de Depósito Término Fijo (DTF) más cuatro puntos, los intereses devengados en el periodo no son significativos.

Estos documentos por cobrar fueron sometidos a pruebas y análisis de deterioro, considerando apropiado agruparlo en una misma categoría de riesgo. Considerando factores prospectivos de los clientes con los que se tienen documentos por cobrar, no se identificaron pérdidas esperadas relacionados a estos documentos cobrar.

### **6.3) Deterioro de cuentas por cobrar:**

Después de la evaluación realizada por la Compañía con respecto a sus clientes la Compañía disminuyó en 2021 la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$28,519 en 2020 la Compañía incrementó la reserva de deterioro de cuentas por cobrar consolidado en \$154,417.

Al 31 de diciembre de 2021 el saldo total de cuentas por cobrar no deterioradas asciende a \$1,487,553 (\$474,854 al 31 de diciembre de 2020). 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 a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año de 2021 y 2020 de \$9,331 y \$70,470, respectivamente. El saldo en 2020 está representado principalmente por un cliente aeroportuario, quién durante el año de 2020 cesó sus operaciones con un valor de \$65,452, por el total de la cuenta por cobrar a ese cliente. Se prevé que las rutas y frecuencias que operaba este cliente, de y hacia nuestros aeropuertos en México sean cubiertas por otras aerolíneas, durante los próximos años y conforme se restablezcan los niveles de tráfico de pasajeros. Si bien las operaciones han incrementado durante el año de 2021 respecto a la disminución durante el año de 2020 en los aeropuertos en México, de acuerdo con los análisis de la Compañía, no se presenta riesgo incremental operacional ni aumento en el riesgo de crédito de las cuentas por cobrar. Las dificultades que atraviesa la industria aeronáutica como consecuencia del COVID-19, trajo como consecuencia que algunos de nuestros clientes aeroportuarios se encuentren en procesos de reestructuras financieras, sin embargo no han caído en incumplimiento de pagos y al 31 de diciembre de 2021 y 2020 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

En Aerostar, se registraron aplicaciones a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año 2021 por \$36,275 y en 2020 incremento de \$50,842, 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 2021 y 2020 el tráfico doméstico representó 94% y 80%, respectivamente. Las aerolíneas nacionales en Estados Unidos se beneficiaron de las subvenciones otorgadas por el gobierno. Como parte de la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica para el Coronavirus (CARES). La Compañía espera que las aerolíneas nacionales utilicen los fondos de la Ley CARES para cumplir sus responsabilidades operativas, incluidas las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2021 y 2020. Las aerolíneas internacionales no se benefician de la asistencia del gobierno de sus respectivos países y, por lo tanto, en conjunto con los otros factores descritos, la evaluación de la Compañía es que el cobro podría estar en riesgo.

En Airplan, se registraron aplicaciones a la estimación por deterioro de cuentas por cobrar en el año de 2021 por \$1,575 y en 2020 un incremento de \$33,105. Derivado de los cierres temporales de terminales en el año 2020 las cuentas por cobrar en la subsidiaria se redujeron significativamente. De acuerdo con los análisis realizados por la Compañía, no se prevé nuevos cierres que pudiera suponer un riesgo incremental en las operaciones propias y de los clientes. Por las dificultades que atraviesa la industria área como consecuencia del COVID-19, algunos de nuestros clientes aeroportuarios atraviesan por procesos de reestructuras financieras al 31 de diciembre de 2021 y 2020. De acuerdo con nuestros análisis no se esperan incumplimientos futuros significativos debido a que estos clientes han podido acceder a planes de refinanciamientos y posibles apoyos gubernamentales del gobierno colombiano. 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.

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 2020	\$ 191,766
Incremento a la estimación de México	70,470
Incremento a la estimación de Aerostar	50,842
Incremento a la estimación de Airplan	33,105
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2020	<u>346,183</u>
Incremento a la estimación de México	9,331
Aplicación a la estimación de Aerostar	(36,275)
Aplicación a la estimación Airplan	<u>(1,575)</u>
Estimación por deterioro de cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2021	<u>\$ 317,664</u>

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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

Para medir las pérdidas crediticias esperadas, las cuentas por cobrar y los activos por contratos se han agrupado en función de las características de riesgo de crédito compartidas y los días vencidos. La Compañía no posee activos por contrato relevantes al 1 de enero y 31 de diciembre de 2021 y 2020.

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 2021 o 1 de enero de 2021, 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 2021 y al 31 de diciembre de 2020 se determinó de la siguiente manera tanto para las cuentas por cobrar como para los activos por contratos:

<u>Tasas de pérdida esperadas 2021</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	
México	0.00%	0.02%	19.20%	100.00%	100.00%	
Aerostar	5.40%	5.10%	43.70%	87.50%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						<b>Total estimación</b>
<u>31 de diciembre de 2021</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	<u>al 31/12/21</u>
Cuentas por cobrar México	\$ 1,487,553	\$ 44,571	\$ 6,429	\$ 78,432	\$ 129,056	
Provisión de pérdida México		9	1,234	78,432	129,056	\$ 208,731
Cuentas por cobrar Aerostar	140,588	98,868	63,952	772	10,734	
Provisión de pérdida Aerostar	7,657	5,042	27,947	676	10,734	52,056
Cuentas por cobrar Airplan		82,638	561	22,807	24,478	
Provisión de pérdida Airplan		9,030	561	22,807	24,478	56,877
Total estimación						<u>\$ 317,664</u>
<u>Tasas de pérdida esperadas 2020</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	
México	0.00%	0.02%	19.20%	100.00%	100.00%	
Aerostar	5.40%	5.10%	43.70%	87.50%	100.00%	
Airplan	0.83%	0.83%	0.83%	100.00%	100.00%	
						<b>Total estimación</b>
<u>31 de diciembre de 2020</u>	<u>Por vencer</u>	<u>De 1 a 90</u>	<u>De 91 a 180</u>	<u>De 181 a 365</u>	<u>Más de 365</u>	<u>al 31/12/20</u>
Cuentas por cobrar México	\$ 474,854	\$ 59,819	\$ 14,292	\$ 66,816	\$ 129,056	
Provisión de pérdida México		784	2,744	66,816	129,056	\$ 199,400
Cuentas por cobrar Aerostar	444,515	60,421	3,702	4,896	55,360	
Provisión de pérdida Aerostar	23,984	3,084	1,619	4,284	55,360	88,331
Cuentas por cobrar Airplan		73,865	1,610	37,214	32,233	
Provisión de pérdida Airplan		516	110	25,593	32,233	58,452
Total estimación						<u>\$ 346,183</u>

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 2021, de las cuentas por cobrar vencidas no deterioradas dentro del rango de 1 a 90 días es de \$211,995 (\$189,721 en 2020). 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 2021 es de \$253,291 (\$217,085 en 2020).



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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

## Nota 7 - Terreno, mobiliario y equipo, Neto:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el terreno, mobiliario y equipo se integran como sigue:

	1/1/2021	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	12/31/2021
Terreno	\$ 302,323	\$ (35)		\$ (302,049)	\$ 239
Mobiliario y equipo	117,062	131	\$ 6,201	(2,029)	121,365
Maquinaria y equipo	143,618	3,916	11,515		159,049
Equipo de cómputo	71,571	2,303	12,806		86,680
Equipo de transporte	33,269	917	1,882		36,068
Mejoras a locales arrendados	63,450	1,943	19,268	(1,173)	83,488
Depreciación acumulada	(226,908)	757	(78,053)	1,905	(302,299)
	<u>\$ 504,385</u>	<u>\$ 9,932</u>	<u>(\$ 26,381)</u>	<u>(\$ 303,346)</u>	<u>\$ 184,590</u>

	1/1/2020	Efecto de conversión	Adiciones	Bajas	12/31/2020
Terreno	\$ 302,323				\$ 302,323
Mobiliario y equipo	110,620	\$ 515	\$ 5,927		117,062
Maquinaria y equipo	106,843	4,013	32,762		143,618
Equipo de cómputo	52,973	931	17,667		71,571
Equipo de transporte	30,318	1,420	1,531		33,269
Mejoras a locales arrendados	59,158	569	3,723		63,450
Depreciación acumulada	(141,612)	(401)	(84,895)		(226,908)
	<u>\$ 520,623</u>	<u>\$ 7,047</u>	<u>(\$ 23,285)</u>		<u>\$ 504,385</u>

El gasto por depreciación de 2021 consolidado fue de \$78,053 (\$84,895 en 2020), incluye la depreciación de Aerostar por \$66,930 y \$72,474, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente y la depreciación de Airplan por \$909 y \$1,834, por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, y el cual ha sido cargado en costos de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, y gastos de administración.

El gasto por depreciación de 2021 y 2020 por los Derechos de uso de activos por arrendamiento consolidada fue de \$6,467y \$6,689, respectivamente, aplicable en México, no hubo reconocimiento de Derechos de activos por arrendamiento en Aerostar y Airplan.

Durante el segundo trimestre de 2021 FONATUR liquidó a la Compañía \$286,283 por el acuerdo de terminación del contrato de compraventa del terreno en Huatulco, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Ver Nota 15c.

### 7.1.) Derechos de uso de activos por arrendamiento

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los activos por derecho de uso asociados a los arrendamientos de propiedad ascienden a \$18,879 y \$9,513 y el pasivo asociado asciende aproximadamente a \$24,510 y \$17,236, respectivamente, los cuales no son significativos.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El pasivo por arrendamiento se mide al valor presente de los pagos de arrendamiento restantes, descontados utilizando la tasa de financiamiento del arrendatario. La tasa de financiamiento promedio ponderada del arrendatario aplicada a los pasivos por arrendamiento al 1 de enero de 2021 fue 9.2% y 9.7% por los nuevos contratos celebrados durante el ejercicio 2021.

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 a continuación:

Oficinas corporativas en México:

Contrato individual que estipula: i) vigencia de 5 años; ii) estipula pagos mensuales por concepto de renta de USD\$28 (aproximadamente \$573); 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.

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 17.8.

### Nota 8 - Activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil, Neto:

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

	1/1/2021	Efecto de conversión	Adiciones (*)	Trasposos	12/31/2021
Concesiones (Reguladas)	\$ 52,685,526	(\$ 284,573)	\$ 219,336	\$ 2,113,556	\$ 54,733,845
Activos de contratos	3,704,065	8,403	3,146,143	(2,113,556)	4,745,055
Anticipo a contratistas	431,805	(104)	278,496		710,197
Licencias y ODC	364,727		27,685		392,412
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,490,236	182,071			6,672,307
Crédito mercantil	2,567,365	35,877			2,603,242
Amortización acumulada	(14,061,413)	92,993	(1,915,289)		(15,883,709)
	<u>\$ 52,182,311</u>	<u>\$ 34,667</u>	<u>\$ 1,756,371</u>		<u>\$ 53,973,349</u>

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

	1/1/2020	Efecto de conversión	Adiciones (**)	Trasposos	12/31/2020
Concesiones (Reguladas)	\$ 50,586,636	\$ 1,059,370	\$ 107,144	\$ 932,376	\$ 52,685,526
Activos de contratos	978,060	1,295	3,036,386	(311,676)	3,704,065
Anticipo a contratistas	696,696		355,809	(620,700)	431,805
Licencias y ODC	279,797		84,930		364,727
Derechos Comerciales (No reguladas)	6,149,729	340,507			6,490,236
Crédito mercantil	2,567,365				2,567,365
Amortización acumulada	(12,132,245)	(79,297)	(1,849,871)		(14,061,413)
	<u>\$ 49,126,038</u>	<u>\$ 1,321,875</u>	<u>\$ 1,734,398</u>		<u>\$ 52,182,311</u>

(\*) Dentro de las adiciones de 2021 más significativas, se encuentran: México a) la continuación de las obras de ampliación del edificio terminal, plataforma comercial y vialidades del Aeropuerto de Mérida; b) así como la continuación de los trabajos de ampliación de la terminal 3 y trabajos de ampliación de la terminal 4, ampliación de rodajes, ampliación de plataformas y vialidades en el Aeropuerto de Cancún. En Aerostar los trabajos de ampliación de la terminal D en el Aeropuerto LMM.

(\*\*) Dentro de las adiciones de 2020 más significativas, se encuentran: a) la ampliación del edificio terminal, plataforma comercial, ampliación de pistas, rodajes y vialidades del Aeropuerto de Mérida; así como el inicio de la ampliación terminal 3 y trabajos de ampliación de la terminal 4, ampliación de rodajes, ampliación de pistas, plataformas y vialidades en el Aeropuerto de Cancún, instalación de nuevo sistema de revisión de equipaje documentado, ampliación de la plataforma comercial, ampliación de pistas y rodajes en Aeropuerto de Huatulco..

El gasto consolidado por amortización de los intangibles relacionados con concesiones para 2021 es de \$1,877,315 (\$1,820,239 en 2020) ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, este importe incluye la amortización de los derechos comerciales de Aerostar por \$186,638 (\$181,545 en 2020), 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 \$104,651 (\$101,795 en 2020).

El gasto por amortización de la concesión de México es por \$759,798 (\$686,460 en 2020), 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 \$486,507 (\$492,505 en 2020), 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 \$339,676 (\$357,934 en 2020), el cual ha sido cargado en el costo de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos.

Por otra parte, el gasto de amortización de licencias y ODC por \$37,974 (\$29,632 en 2020) ha sido cargado a gastos de administración.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 8.1) Pruebas de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

La Compañía revisa el desempeño del negocio con base en el país donde operan sus subsidiarias, considerando tres Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) por cada país de operación.

Las operaciones aeroportuarias se vieron afectadas durante 2020 por el COVID-19, lo que ocasionó un descenso en el tráfico de pasajeros. Esta situación provocó el cierre de las terminales en la subsidiaria Airplan a partir de la última semana de marzo y hasta la tercera semana de septiembre. En el caso de México se procedió al cierre temporal de las terminales 2 y 3 en el Aeropuerto Internacional de Cancún a partir del 11 y 18 abril de 2020, respectivamente, con reaperturas el 14 de julio y 1 de octubre, respectivamente. Estos eventos constituyeron indicios de deterioro por lo que la Administración realizó pruebas de deterioro, la primera al 30 de septiembre de 2020 y posteriormente realizó otra al 31 de diciembre de 2020 por cada una de las tres UGE identificadas por la Compañía. Los resultados obtenidos no resultaron en deterioro alguno en ninguno de los activos intangibles de la Compañía incluyendo el crédito mercantil. Para el ejercicio 2020 la Compañía llevó a cabo las pruebas de deterioro sobre todas las UGE considerando la totalidad del valor de los activos intangibles, concesiones aeroportuarias y crédito mercantil de \$52,182,311.

Durante 2021 se tuvo una recuperación de pasajeros significativa, en donde las UGE tuvieron crecimientos del 76% en México, 99% en Aerostar y 149% en Airplan en comparación del 2020. Esta situación provocó que durante el año no existieran eventos que constituyeran indicios de deterioro en ninguno de los 3 países, por lo que la Administración no estuvo obligada a realizar pruebas de deterioro a la totalidad de los activos intangibles y concesiones aeroportuarias en fechas intermedias, en las UGE de 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 2021 es de \$2,603,242.

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.

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

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Aerostar	\$ 997,644	\$ 1,057,651
Airplan	<u>1,605,598</u>	<u>1,509,714</u>
	<u>\$ 2,603,242</u>	<u>\$ 2,567,365</u>

#### Metodología

De acuerdo con las metodologías establecidas en la NIC 36 para el cálculo de 2021 y 2020 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 28 años en 2020, en el caso de México, 31 y 32 años, respectivamente, en el caso de Aerostar y de 11 y 12 años, respectivamente, en el caso de Airplan, los cuales corresponden a los años remanentes de las concesiones aeroportuarias.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

En 2020, la Compañía cambió su técnica de valuación utilizada para estimar el monto recuperable del enfoque tradicional, que usa un escenario de flujo de efectivo único, al enfoque de flujo de efectivo esperado, que usa múltiples escenarios de flujo ponderado por probabilidad. El cambio en la técnica de valoración se debe al grado significativamente mayor de incertidumbre en la estimación y al rango más amplio de posibles proyecciones de flujo de efectivo luego del impacto del COVID-19.

Este enfoque utiliza múltiples proyecciones de flujo de efectivo teniendo en cuenta las probabilidades asumidas de diferentes eventos y / o escenarios futuros en lugar de un único escenario de flujo de efectivo. Si bien pueden existir muchos escenarios y probabilidades, la Compañía consideró que los tres escenarios detallados a continuación (caso base, positivo y negativo) reflejan una muestra representativa de posibles resultados.

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 en conjunto con los estudios publicados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Estos estudios contemplan los impactos económicos del COVID-19 y presentan diferentes escenarios de curvas de recuperación por cada UGE.

Debido a las circunstancias específicas de cada mercado en los que opera la Compañía consideró adecuado los siguientes escenarios:

**Positivo** - Para el desarrollo del escenario positivo de cada una de las UGE, se contempló una mayor recuperación fluida en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró incrementar dentro de estos escenarios un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones, en el caso de Airplan y Aerostar para el año 2021 fue de un 10% y 5% respectivamente, para el año 2020 fue de 10% para ambas UGE sobre el número de pasajeros del escenario base, mientras que en la UGE de México se consideró un 5% (en las pruebas realizadas en 2020), ocasionado por diferentes factores cualitativos como pudieran ser los planes de vacunación llevados en tiempo, así como la demanda reprimida de pasajeros, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas una recuperación positiva que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación optimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de este escenario la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más corto.

**Base** - Para el desarrollo del escenario base de cada una de las UGE, se consideraron los efectos actuales en la industria que impactan en cada una de las UGE y la recuperación y crecimientos obtenidos de los estudios que realizó la Administración a través de terceros especializados en la industria.

**Negativo** - Para el desarrollo del escenario negativo de cada una de las UGE, se contempló una recuperación más lenta en el tráfico de pasajeros, es decir la Administración consideró disminuir del escenario base un porcentaje aplicado sobre el tráfico de pasajeros en cada uno de los años restantes del periodo de vida de cada una de las concesiones. En el caso de Airplan y Aerostar para 2021 fue de un -10% y -5% respectivamente, para el año 2020 fue de -10% en ambas UGE. Mientras que en la UGE de México se consideró un -5% (en las pruebas realizadas en 2020) ocasionado por diferentes factores

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

cuantitativos como pudieran ser las restricciones existentes o nuevas para poder viajar, procesos tardíos de vacunación contra el COVID-19, adicionalmente estos porcentajes asignados para cada una de las UGE reflejan en cada una de ellas, una recuperación más lenta que se encuentra alineada con los pronósticos de recuperación pesimistas por parte de la OACI, en consecuencia dentro de estos escenarios la Administración espera una recuperación de pasajeros y utilidades en un periodo de años más largo.

El flujo esperado ponderado determinado por la Compañía consistió en asignar una probabilidad a los 3 escenarios arriba mencionados, la Compañía estimó una ponderación por cada uno de los escenarios conforme se muestra a continuación:

	2021		2020		
	Airplan	Aerostar	México	Airplan	Aerostar
Escenario bajo	20.00%	15.00%	25.00%	25.00%	25.00%
Escenario base	70.00%	75.00%	65.00%	65.00%	65.00%
Escenario positivo	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%	10.00%

En ninguna de las UGE resultó deterioro en los 3 escenarios ni en el escenario de flujo esperado ponderado.

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 para el escenario base fueron los siguientes durante 2021 y 2020:

	2021	
	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	8.57%	9.26%
Promedio anual de costos y gastos operativos	3.00%	3.00%
Tasas de crecimientos de pasajeros:		
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo de recuperación de cada UGE.	18.96%	- *
Periodo de recuperación (años)	1	- *
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo posterior a la recuperación de pasajeros por cada UGE.	4.90%	1.70%
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3

\* Esta UGE recuperó sus niveles de pasajeros en 2021.

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

	2020		
	México	Airplan	Aerostar
Tasa de descuento	12.20%	6.92%	9.54%
Promedio anual de costos y gastos operativos	3.00%	3.00%	3.00%
Tasa de crecimiento de pasajeros			
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo de recuperación de cada UGE.	34.80%	52.16%	19.37%
Periodo de recuperación (años)	5	3	5
Tasa de crecimiento promedio de pasajeros en el periodo posterior a la recuperación de pasajeros por cada UGE.	2.30%	4.90%	1.70%
Nivel de jerarquía del valor razonable del valor recuperable de UGE	3	3	3

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

## 2021 y 2020

<u>Supuesto</u>	<u>Enfoque utilizado para determinar los valores</u>
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 (durante el periodo de recuperación de cada UGE)	Tasa promedio ponderada de crecimiento en los pasajeros de salida durante el periodo de recuperación el cual va ligada con los crecimientos de la industria.
Tasa de crecimiento de pasajeros de salida (posterior a recuperación de cada UGE)	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.

Para el ejercicio 2021, a continuación, se muestran los análisis de sensibilidad aplicados en las proyecciones de cada UGE.

Tomando el escenario base y sensibilizando la tasa de descuento en +1% o -1% en cada una de las UGE, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de un exceso de \$61,088 y \$4,120,188 en Aerostar respectivamente y de \$258,900 y \$620,260 en Airplan respectivamente. Al sensibilizar la tasa de descuento en el flujo esperado ponderado no existen variaciones importantes en comparación al escenario base.

Por otro lado, dejando las variables de los tres escenarios constantes, incluyendo la tasa de descuento, la Compañía sensibilizó la ponderación asignada a cada uno de los escenarios y aun considerando el escenario negativo al 100% no se tendría deterioro en ninguna de las UGE.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Para el ejercicio 2020, a continuación, se muestran los análisis de sensibilidad aplicados en las proyecciones de cada UGE.

Tomando el escenario base y sensibilizando la tasa de descuento en +1% o -1% en cada una de las UGE, las proyecciones de flujo de efectivo habrían tenido un efecto de un exceso de \$8,375,900 y \$18,213,261 en México respectivamente, de \$563,239 y \$4,995,314 en Aerostar respectivamente y de \$1,273,721 y \$1,857,402 en Airplan respectivamente. Al sensibilizar la tasa de descuento en el flujo esperado ponderado no existen variaciones importantes en comparación al escenario base.

Por otro lado, dejando las variables de los tres escenarios constantes, incluyendo la tasa de descuento, la Compañía sensibilizó la ponderación asignada a cada uno de los escenarios y aun considerando el escenario negativo al 100% no se tendría deterioro en ninguna de las UGE.

### 8.2) 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. Véase Nota 15 b.
- 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 SCT. El tenedor de la concesión deberá pagar un Derecho de Uso de Activos Concesionados (DUAC) (actualmente del 5% 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". Véase 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 18.1.3.
- 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.



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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.

El Acuerdo requiere que Aerostar haga un pago en efectivo de USD\$2,500 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 dura-

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

ción 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.

### 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.

### **8.3) Medición subsecuente del activo intangible**

La Compañía subsecuentemente medirá el activo intangible a lo largo de su vida económica útil al costo, menos la amortización acumulada y las pérdidas por deterioro.

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

## Nota 9 - Cuentas por pagar y gastos acumulados:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 los saldos son los siguientes:

	<u>Año que terminó el 31 de diciembre de</u>	
	2021	2020
Proveedores	\$ 290,687	\$ 353,885
Impuestos por pagar	311,847	57,174
Derechos de uso de activos concesionados	337,087	5,070
Cuentas por pagar a partes relacionadas (Nota 14.1)	127,901	53,598
Pasivo por arrendamiento (Nota 7.1)	24,510	17,236
Sueldos por pagar	166,089	128,105
Acreedores diversos por servicios	959,376	639,726
Cuentas por pagar a contratistas	271,462	343,610
	<u>\$ 2,488,959</u>	<u>\$ 1,598,404</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 10 - Préstamos bancarios:

Al 31 de diciembre de 2021 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera al 31/12/2021 (*)		Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
						Corto	Largo	
Santander, S. A.			\$ 2,000,000	\$ (2,000,000)				
Santander, S. A.			2,650,000		(\$ 10,716)	\$ 1,062	\$ 2,638,222	\$ 2,660,990
BBVA México, S. A.			2,000,000		(\$ 8,562)	\$ 5,902	\$ 1,985,536	2,019,432
BBVA Bancomer, S. A.			1,980,000	(\$ 1,980,000)				
Total México			<u>\$ 8,630,000</u>	<u>(\$ 3,980,000)</u>	<u>(\$ 19,278)</u>	<u>\$ 6,964</u>	<u>\$ 4,623,758</u>	<u>\$ 4,680,422</u>
Banco Popular de Puerto Rico	USD	10,000	\$ 208,623	(\$ 208,623)				
Total Aerostar	USD	10,000	<u>\$ 208,623</u>	<u>(\$ 208,623)</u>				
Bancolombia, S. A.	COP	125,250,000	\$ 80,1230	(\$ 68,086)	\$ 16,673	\$ 74,704	\$ 675,113	\$ 560,472
Corbanca Colombia, S. A.		85,170,000	545,168	(46,298)	11,718	50,191	460,397	381,121
Banco Davivienda, S. A.		75,149,985	480,881	(40,851)	10,081	44,471	405,640	336,283
Banco de Bogotá, S. A.		30,894,211	197,490	(16,794)	3,613	18,350	165,959	138,250
Banco de Occidente, S. A.		30,894,228	197,487	(16,794)	3,497	18,240	165,949	138,250
Banco Popular, S. A.		6,679,029	42,485	(3,631)	(57)	3,755	35,041	29,892
Banco AV Villas, S. A.		6,680,000	42,759	(3,631)	937	3,954	36,110	29,892
Servicios Financieros, S. A.		6,680,000	42,490	(3,631)	23	3,843	35,039	29,892
Bancolombia, S. A.		8,128,400	40,995	(40,995)				
Total Airplan	COP	<u>375,525,853</u>	<u>\$ 2,390,983</u>	<u>(\$ 240,711)</u>	<u>\$ 46,485</u>	<u>\$ 217,508</u>	<u>\$ 1,979,248</u>	<u>\$ 1,644,052</u>
			<u>\$ 11,229,606</u>	<u>(\$ 4,429,334)</u>	<u>\$ 27,207</u>	<u>\$ 224,472</u>	<u>\$ 6,603,006</u>	<u>\$ 6,324,474</u>

(\*) 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 2021 y 2020

Al 31 de diciembre de 2020 se ha dispuesto de estas líneas de crédito como se muestra a continuación:

Banco	Saldo de línea de crédito usada en moneda extranjera		Línea crédito usada en pesos	Amortización principal en pesos	Comisiones e intereses - Neto	Plazo		Valor razonable
	al 31/12/2020 (*)					Corto	Largo	
Santander, S. A.		\$	2,000,000		(\$ 5,133)		\$ 1,994,867	\$ 1,989,862
BBVA Bancomer, S. A.			1,980,000	(\$ 20,000)	16,343	\$ 322,209	1,654,134	1,957,415
Total México		\$	3,980,000	(\$ 20,000)	\$ 112.10	\$ 322,209	\$ 3,649,001	\$ 3,947,277
Banco Popular de Puerto Rico	USD	10,000	\$ 199,087		15	\$ 199,102		\$ 199,188
Total Aerostar	USD	10,000	\$ 199,087		15	\$ 199,102		\$ 199,188
Bancolombia, S. A.	COP	111,750,000	\$ 984,985	(\$ 69,959)	\$ 9,410	\$ 81,758	\$ 842,678	\$ 752,072
Corpbanca Colombia, S. A.		75,990,000	670,111	(47,572)	7,511	55,565	574,485	511,409
Banco Davivienda, S. A.		67,049,985	591,130	(41,975)	6,098	49,012	506,241	451,243
Banco de Bogotá, S. A.		27,564,211	242,820	(17,256)	1,893	20,227	207,230	185,511
Banco de Occidente, S. A.		27,564,228	242,818	(17,256)	1,758	20,100	207,220	185,511
Banco Popular, S. A.		5,959,029	52,292	(3,731)	(213)	4,475	43,873	40,110
Banco AV Villas, S. A.		5,960,000	52,558	(3,731)	589	4,358	45,058	40,110
Servicios Financieros, S. A.		5,960,000	52,297	(3,731)	(467)	4,230	43,869	40,110
Bancolombia, S. A.		8,128,400	67,697	(20,309)	91	47,479		47,957
Total Airplan	COP	335,925,853	\$ 2,956,708	(\$ 225,520)	\$ 26,670	\$ 287,204	\$ 2,470,654	\$ 2,254,033
			\$ 6,936,708	(\$ 245,520)	\$ 37,895	\$ 808,55	\$ 6,119,655	\$ 6,400,498

(\*) 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 es el siguiente monto en miles COP\$535,125,402 (\$3,408,442).

Las variables utilizadas para la determinación de los valores razonables de los créditos al 31 de diciembre de 2021 y 2020, son:

México:

2021 y 2020:

- Tasa TIIE a 28 días de Descuento al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de México al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

Aerostar:

2021 y 2020:

- Rendimiento al vencimiento (Yield Spreads to Maturity) a través de la curva de calificación por "sector Industrials" BB al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Airplan:

2021 y 2020:

- Tasa de Referencia en Colombia de descuento al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Probabilidad de incumplimiento de ASUR al 31 de diciembre de 2021 y 2020.
- Credit Default Swaps (CDS) de Colombia al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable al 31 de diciembre 2021 y 2020, respectivamente.

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.

México:

En octubre de 2017 la Compañía adquiere un préstamo con BBVA Bancomer de \$2,000,000, con un plazo de siete años, el cual se amortizará en nueve pagos semestrales de octubre de 2020 a octubre de 2024 a la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos. El 26 de abril 2021 la Compañía realizó un pago de principal por \$20,000 de acuerdo con el calendario de pagos. El 13 de octubre de 2021 la Compañía liquidó anticipadamente el adeudo del préstamo que ascendía en esa fecha a \$1,960,000, sin ninguna penalidad por pago anticipado.

El 15 de octubre de 2021, BBVA México 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.

Margen aplicable. - Si el índice de apalancamiento neto x es a) Menor a 1.5X el margen aplicable será 1.40 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.

En octubre de 2017, la Compañía adquiere un préstamo con Banco Santander de \$2,000,000. El préstamo tiene un plazo de cinco años, con vencimiento el 27 de octubre de 2022 a la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos. El 29 de septiembre de 2021 la Compañía anticipa la liquidación del préstamo, sin ninguna penalidad por pago anticipado por \$2,000,000 y en esa misma fecha le es aprobada y dispone del préstamo por \$ 2,650,000 con vencimiento al 28 de septiembre de 2024 sujetos a una la tasa TIIE a 28 días más 1.50 puntos.

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 2021 y 2020, el índice de apalancamiento consolidado, calculado conforme contrato, fue de 1.3x y 2.7x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos, por su

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de 12.2x y 5.2x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

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 la Compañía en los resultados de sus subsidiarias u otras sociedades en las que mantenga participación. Durante el año 2021 y 2020, la compañía ha cumplido estas obligaciones financieras, en cada fecha de medición trimestral. Al 31 de diciembre de 2021, y 2020, el índice de apalancamiento, calculado conforme lo estipulado en este contrato fue de 0.3x y 2.4x, respectivamente, lo cual no supera los 3.5x establecidos. Por su parte el índice de cobertura de deuda al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de 12.2x y 5.8x, respectivamente, cubriendo el mínimo requerido de 3.0x establecido en contrato.

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 junio de 2020, la Compañía contrató una línea de crédito con BBVA Bancomer por \$1,500,000, con una vigencia de dieciocho meses contados a partir de esa fecha, es decir, con vencimiento el 29 de diciembre de 2021. El crédito está sujeto a la tasa TIIE a 28 días más 1.5%. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines corporativos generales, y gastos y comisiones relacionadas con el crédito. La Compañía no dispuso de la línea de crédito.

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 de gracia de tres años para el pago del capital.

Los participantes de este crédito sindicado son:

<b>Entidad Financiera</b>	<b>Monto miles (COP\$)</b>
Bancolombia, S. A.	\$ 150,000,000
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.	8,000,000
Banco AV Villas, S. A.	8,000,000
Servicios Financieros, S. A.	8,000,000
	<hr/>
	\$ 440,000,000

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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).

El 11 de septiembre de 2020, la Compañía obtuvo un préstamo a corto plazo, de Bancolombia por COP\$11,612,000 (\$67,041), con vencimiento a diez meses a una tasa DTF más 1.7%, con amortización a capital y pago de intereses mensual con tasa efectiva de 4.43%.

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%.

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

Airplan incumplió la medición al 30 de septiembre 2020, al 31 de diciembre 2020 y al 31 de marzo de 2021, con su obligación de mantener el índice de cobertura de deuda. Airplan, obtuvo de todas las instituciones bancarias participantes del crédito sindicado, en agosto de 2020 la dispensa por el incumplimiento de la obligación referente al indicador del índice de cobertura de la deuda cubriendo la fecha de medición al 30 de septiembre, al 31 de diciembre 2020 y hasta la fecha de medición del segundo trimestre 30 de junio 2021. Inicialmente, la compañía obtuvo, de todos los bancos participantes del crédito sindicado, las dispensas necesarias para el cumplimiento del indicador del índice de cobertura, hasta la fecha de medición del primer trimestre de 2021 y posteriormente las amplió hasta el primer trimestre de 2022. Estas dispensas no derivan en sanción alguna ni representaron gasto o penalidad a la entidad. Con estas dispensas descritas, la Compañía, tiene cubierto el posible incumplimiento y está dispensada que de este incumplimiento derive sanción alguna o cualquier efecto negativo en caso de incumplimiento del indicador de cobertura de la deuda hasta la fecha de medición del 31 de marzo 2022. Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía ha cumplido con el indicador de cobertura de la deuda, el cual fue de 2.5x.

### Aerostar

El 1 de abril de 2020, la Compañía dispuso una línea de crédito revolvente con Banco Popular de Puerto Rico, que le fue aprobado desde el 18 de diciembre de 2015 por USD\$10,000 (aproximadamente \$239,200) y mediante enmienda realizada 22 de octubre de 2018 recibió una ampliación de plazo, con vencimiento máximo a tres años con vencimiento el 18 de diciembre de 2021, a una Tasa Prime o Fed Funds menos 0.50%, y su prepago puede ser en cualquier momento. Los recursos de esta línea de crédito se pueden utilizar para fines de capital de trabajo, e incluso en proyectos de inversión.

Aerostar está obligada financieramente durante toda la vigencia del crédito, a mantener un índice de cobertura de deuda mayor al 1.0x con fecha de medición cada cierre trimestral. Al 31 de diciembre de 2020 el índice de cobertura de deuda fue de 3.2x y 3.1x, respectivamente.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

El 30 de diciembre del 2020 le es aprobada a Aerostar una línea de crédito revolvente no asegurado con el Banco Popular de Puerto Rico de USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010), con un plazo de tres años, pudiendo realizar prepagos en cualquier momento, durante el plazo máximo del contrato, con intereses a la tasa Prime más 0.50%. La Compañía pagará por concepto de crédito no utilizado el 0.15% que se calculará sobre la cantidad promedio de principal no utilizado durante el año. A la fecha no se ha dispuesto el crédito.

### Nota 11 - Deuda a corto y a largo plazos:

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 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 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%
--------------------	-------

Al 31 de diciembre de 2021 se muestra la integración de la deuda a largo plazo.

	Deuda	Intereses	Deuda	Amortización	Intereses	Plazo		Valor
	en miles de USD	en dólares	en pesos	principal en pesos	en pesos	Corto	Largo	razonable
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 11,102	\$ 7,207,061	(\$ 220,961)	(\$ 34,031)	\$ 353,672	\$ 6,598,397	\$ 7,619,720

Al 31 de diciembre de 2020 se muestra la integración de la deuda a largo plazo:

	Deuda	Intereses	Deuda	Amortización	Intereses	Plazo		Valor
	en miles de USD	en dólares	en pesos	principal en pesos	en pesos	Corto	Largo	razonable
Crédito Sindicado	\$ 400,000	\$ 10,577	\$ 7,265,206	(\$ 253,925)	(\$ 39,105)	\$ 330,235	\$ 6,641,941	\$ 7,697,476

### Supuestos utilizados

2021:

Riesgo corporativo a través de Yield Spreads to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2021.

Nivel de jerarquía 2 del valor razonable.



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Supuestos utilizados

2020:

Riesgo corporativo a través de Yield to Maturity de bonos comparables del sector "Transportation and Logistics" al 31 de diciembre de 2020.

Nivel de jerarquía 2 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 12 - Capital contable:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 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 de acciones ordinarias, nominativas de la Clase I y sin expresión de valor nominal, íntegramente suscritas y pagadas. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, no se han emitido acciones de la Clase II, que representarían la parte variable del capital social en acciones ordinarias nominativas. 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	
	2021	2020	2021	2020
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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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. Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 la reserva para recompra de acciones asciende a \$11,554,572, respectivamente.

### Dividendos

En Asamblea General Ordinaria celebrada el 23 de abril de 2020, los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar y pagar un dividendo ordinario por \$2,463,000 nominales, los cuales no causarán Impuesto sobre la Renta (ISR) por provenir de CUFIN. En caso de aprobarse el dividendo se pagaría, sujeto al decreto del Consejo a partir del 11 de mayo de 2021. El 29 de junio de 2021, el Consejo de Administración aprobó el decreto de dividendos y su pago para el 1 de octubre de 2021.

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 2021 y 2020 el importe sumado de CUFIN de las subsidiarias de la Compañía es de \$17,347,482 y \$14,759,918, respectivamente, mientras que la CUCA es de \$48,586,919 y \$45,258,134, 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.

### 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 13 - ISR causado y diferido:**

La Compañía no consolida para efectos fiscales en México.

a ISR

México

En 2021 y 2020 la Compañía determinó utilidades fiscales en sus subsidiarias por \$6,045,955 y \$2,163,740, respectivamente. En los ejercicios de 2021 y 2020 las utilidades fiscales se compensaron parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$192,040 y \$3,196, respectivamente.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Las subsidiarias en México que al 31 de diciembre de 2021 y 2020, no han generado ISR, producto de las pérdidas fiscales pendientes de amortizar son: Cozumel, Minatitlán y Tapachula.

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 para el ejercicio 2014 y los ejercicios subsecuentes es del 30% sobre la utilidad fiscal gravable.

La Compañía ha realizado la evaluación del Regímenes Fiscales Preferentes y ha considerado que por los ejercicios de 2021 y 2020 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 que los ingresos pasivos no representan más del 20% de la totalidad de sus ingresos.

### Aerostar

En 2021, determinó utilidad fiscal de \$88,577 que compensó parcialmente por amortización de pérdidas fiscales por \$79,720. En 2020 generó una pérdida fiscal de \$660,404. 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 el junio de 2009. Derivado de los análisis realizados, por la Compañía, se considera que no existen impactos por los cambios en la legislación de los Estados Unidos de América realizados a partir del ejercicio 2019.

### Airplan

Determinó renta gravable fiscal (renta líquida) de acuerdo con las disposiciones fiscales de Colombia por el ejercicio de 2021 y 2020 de \$241,490 y \$9,113, respectivamente.

Airplan está sujeta en 2021 y 2020 a una tasa de ISR del 31% y 32%. Airplan determinó en 2021 y 2020 un ISR \$74,862 y \$2,916, respectivamente.

Conforme el artículo 188, para efectos del ISR, se presume que la renta líquida del contribuyente no es inferior al 3.5% de su patrimonio líquido, en el último día del ejercicio gravable inmediatamente anterior. El porcentaje de renta presuntiva al que se refiere este artículo se reducirá al 0.5% en el año gravable 2020; y al 0%, a partir del año gravable 2021.

La reforma tributaria de la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 establece que la tasa del impuesto aplicable para el ejercicio 2019 es del 33%, para el ejercicio de 2020 será del 32%, para el ejercicio 2021 será del 31%. La reforma tributaria ley 2155 del 14 de septiembre del 2021 artículo 7 determinó que a partir del ejercicio 2022 será del 35%, sobre la renta líquida fiscal gravable. La Compañía no espera ningún efecto significativo de tales cambios sobre sus activos y pasivos por impuestos, ya sean de tipo corriente o diferidos.

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

Notas sobre los Estados Financieros Consolidados  
31 de diciembre de 2021 y 2020

La provisión para ISR al 31 de diciembre de 2021 y 2020, se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<u>México:</u>		
ISR causado	\$ 1,749,031	\$ 631,471
ISR diferido	<u>(128,254)</u>	<u>117,924</u>
Provisión ISR México	<u>1,620,777</u>	<u>749,395</u>
<u>Aerostar:</u>		
ISR causado	\$ 886	\$ (16)
ISR diferido	<u>37,979</u>	<u>42,546</u>
Provisión ISR Aerostar	<u>38,865</u>	<u>42,530</u>
<u>Airplan:</u>		
ISR causado	74,862	2,916
ISR diferido	<u>(5,997)</u>	<u>(65,686)</u>
Provisión ISR Airplan	<u>68,865</u>	<u>(62,770)</u>
Provisión total para ISR	<u>\$ 1,728,507</u>	<u>\$ 729,155</u>

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

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Utilidad consolidada antes de provisiones de impuestos a la utilidad	\$ 8,126,035	\$ 2,855,692
Más (menos):		
Utilidad neta antes de impuestos de las subsidiarias		
Aerostar y Airplan	(1,418,186)	(65,672)
(Utilidad) pérdida neta antes de impuestos de subsidiarias en México que no causan ISR	<u>(170,247)</u>	<u>4,337</u>
Utilidad antes de provisiones de impuestos a la utilidad	6,537,602	2,794,357
Tasa legal del ISR	<u>30%</u>	<u>30%</u>
ISR que resultaría de aplicar la tasa de impuesto a la utilidad contable antes de impuestos a la utilidad	1,961,281	838,307
Partidas no deducibles y otras diferencias	7,853	10,496
Ajuste anual por inflación	(33,603)	(18,958)
Desconexión contable de efectos de inflación	(314,754)	(80,450)
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Aerostar	38,865	42,530
Efecto por diferencia en tasa de ISR en Airplan	<u>68,865</u>	<u>(62,770)</u>
Provisión para ISR	<u>\$ 1,728,507</u>	<u>\$ 729,155</u>
Tasa efectiva de ISR	<u>26%</u>	<u>26%</u>

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

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

	<b>Ejercicio terminado el 31 de diciembre de</b>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Impuesto diferido activo:</b>		
<b>ISR diferido activo:</b>		
Pasivos temporales	\$ 57,201	\$ 31,019
Valor razonable de la deuda a largo plazo	149,120	162,574
Estimación para cuentas incobrables	57,962	66,609
	<u>264,283</u>	<u>260,202</u>
<b>ISR diferido por pagar:</b>		
Activos fijos e Intangible (*)	(3,111,403)	(3,198,632)
Activos temporales	(197,104)	(226,106)
Amortización de gastos	(408)	(609)
	<u>(3,308,915)</u>	<u>(3,425,347)</u>
<b>ISR diferido pasivo neto</b>	<u>(\$ 3,044,632)</u>	<u>(\$ 3,165,145)</u>

(\*) Incluye efecto de Aerostar por \$1,100,265 y \$1,032,799 por los ejercicios de 2021 y 2020, respectivamente, de igual forma los efectos de Airplan son por \$587,845 y \$647,571, respectivamente, por los mismos ejercicios.

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

	<b>Provisión de deterioro de cartera de créditos</b>	<b>Bienes concesionados</b>	<b>Conversión de moneda extranjera</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
Saldos al 1 de enero de 2020	(\$ 34,296)	\$ 3,016,922	(\$ 42,814)	\$ 64,772	\$ 3,004,584
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			141,236	(75,459)	65,777
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	(11,390)	(73,994)	(461)	20,159	(65,686)
Aerostar		43,767	(1,221)		42,546
México	(20,923)	115,197		23,650	117,924
	<u>(32,313)</u>	<u>84,970</u>	<u>(1,682)</u>	<u>43,809</u>	<u>94,784</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2020	(\$ 66,609)	\$ 3,101,892	\$ 96,740	\$ 33,122	\$ 3,165,145
Efecto de revaluación por conversión Airplan y Aerostar			(61,018)	36,777	(24,241)
Estado de resultados consolidados:					
Airplan	11,390	28,642	(1,089)	(44,940)	(5,997)
Aerostar		39,709	(1,730)		37,979
México	(2,743)	(91,743)		(33,768)	(128,254)
	<u>8,647</u>	<u>(23,392)</u>	<u>(2,819)</u>	<u>(78,708)</u>	<u>(96,272)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2021	(\$ 57,962)	\$ 3,078,500	\$ 32,903	(\$ 8,809)	\$ 3,044,632

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- b. Devolución de Impuesto al Activo (IA) de acuerdo con la Ley del Impuesto Empresarial a Tasa Única (LIETU) en México.

El IA en exceso al ISR efectivamente pagado hasta el 31 de diciembre de 2007 (fecha en que se abrogó este impuesto) era susceptible de devolución de acuerdo con la mecánica establecida en la LIETU considerando los diez ejercicios siguientes hasta el 10% del total del IA pagado pendiente de recuperar sin que exceda de la diferencia entre el ISR pagado en el ejercicio y el IA pagado en los tres años anteriores, el que sea menor, de acuerdo con la LIETU, cuando el ISR causado sea superior al IA en cualquiera de esos años, y es susceptible de actualizarse mediante la aplicación de factores derivados del INPC. El último ejercicio que se podrá considerar efectos de su recuperación fue el ejercicio fiscal de 2017.

Durante el ejercicio de 2021 y 2020 la Compañía obtuvo la recuperación de IA por \$416 y \$32,017, respectivamente, con reconocimiento en el resultado como ingreso.

Impuestos por recuperar

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el impuesto a favor por Impuestos sobre la renta es de \$142,970 y \$631,999, respectivamente.

Pérdidas fiscales en Aerostar

Aerostar cuenta con las siguientes pérdidas fiscales por las cuales no se ha reconocido impuesto diferido las cuales se muestra a continuación.

<b>Año</b>	<b>Importe miles de dólares</b>	<b>Vencimiento</b>
2012	\$ 7,085	2022
2013	37,256	2023
2014	25,545	2024
2015	28,520	2025
2016	27,745	2026
2017	22,372	2027
2018	10,900	2028
2020	30,725	2030
	<hr/>	
	\$ 190,148	

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Diferencias temporales no reconocidas

Diferencia temporal relativa a inversiones en subsidiarias por las que no se han reconocido pasivos por ISR diferido como se muestra a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Utilidades no distribuidas	\$ 4,903,164	\$ 3,200,543
Tasa de impuestos	<u>30%</u>	<u>30%</u>
Pasivos por impuesto sobre la renta diferido no reconocidos relacionados con las diferencias temporales anteriores	<u>\$ 1,470,949</u>	<u>\$ 960,163</u>

Dicho impuesto podría ser sujeto a la aplicación de tratados fiscales existentes en los países de origen.

### Nota 14 - Saldos y operaciones con partes relacionadas:

#### 14.1) Saldos por cobrar y por pagar

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente, los saldos por cobrar (pagar) con partes relacionadas que se encuentran en el estado de situación financiera consolidado, se integran como sigue:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
Cuentas por cobrar:		
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)		\$ 197
		<u>\$ 197</u>
(**) Cuentas por pagar y gastos acumulados (Nota 9):		
Inversiones y Técnicas Aeroportuarias, S. A. de C. V. (Accionista / asistencia técnica)	(127,446)	(\$ 53,257)
Autobuses de Oriente ADO, S. A. de C. V. (Accionista / servicios)		(127)
Lava Tap de Chiapas, S. A. de C. V. (Personal directivo clave / servicios)	(455)	(411)
	<u>(127,901)</u>	<u>(53,795)</u>
Neto	<u>(\$ 127,901)</u>	<u>(\$ 53,598)</u>

(\*\*) Se trata de cuentas con plazos menores a un año en condiciones similares de mercado.

#### 14.2) Operaciones con partes relacionadas

Al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 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 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 2021 y 2020

	31 de diciembre de	
	2021	2020
<u>Ingresos comerciales:</u>		
Autobuses de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	\$ 11,800	\$ 7,968
Autobuses Golfo Pacífico, S. A. de C. V. (Accionista)	6,468	4,862
Coordinados de México de Oriente, S. A. de C. V. (Accionista)	162	164
<u>Gastos:</u>		
Asistencia técnica (Nota 14.4)	(\$ 391,698)	(\$ 175,615)
Arrendamientos	(5,863)	(6,061)
Servicios de limpieza	(12,307)	(11,848)

## 14.3) 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 2021 y 2020, 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	
	2021	2020
Salarios y otros beneficios a corto plazo al personal clave (Nota 17.17) <sup>(*)</sup>	\$ 122,271	\$ 137,272
Emolumentos al Consejo de Administración y Comités	8,144	8,571

(\*) En los ejercicios de 2021 y 2020, incluye costo de \$64,795 y \$66,083, y \$11,051 y \$15,650, respectivamente, por personal clave de directores de Aerostar y Airplan.

## 14.4) 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 esta 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.

De acuerdo con el contrato, la Compañía acordó pagar una contraprestación anual equivalente a la cantidad que resulte mayor de un importe fijo o 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 2003 el importe mínimo fijo es de USD\$2 millones (\$37.7 millones de pesos).



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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 2021 y 2020 los gastos por asistencia técnica fueron de \$391,698 y \$175,615, 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 15 - Compromisos y contingencias:

Compromisos:

- a. A partir del 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\$28 (\$573 aproximadamente).

El total de pagos futuros mínimos derivados del contrato de arrendamiento no cancelables, que deberán satisfacerse en el futuro es como sigue:

Hasta un año	\$	6,884
Entre uno y tres años		<u>16,063</u>
Total	\$	<u>22,947</u>

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la amortización por derecho de uso está incluida en gastos de administración el estado de resultados consolidado, fueron de aproximadamente de \$6,467 y \$6,304, respectivamente. Véase Nota 17.8

- 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 19 de agosto de 2020 la agencia Federal de Aviación Civil aprueba a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento) de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos que se indican en el PMD 2019-2023.

Por otra parte, el 31 de marzo de 2021 la AFAC, autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD), para el periodo de 2019-2033, respecto a la revisión de tarifas máximas, sin ninguna penalidad.

Al 31 de diciembre de 2021 los compromisos de inversión de este PMD son como se muestran a continuación:

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Periodo	Monto
2022	\$ 2,068,567
2023	<u>527,540</u>
	<u>\$ 2,596,107</u> <sup>(1)</sup>

(1) Cifras en pesos ajustadas al 31 de diciembre de 2021 con base en el Índice de Precios a la Construcción (IPCO) de conformidad con los términos del PMD.

- c. De conformidad con los términos de la compra del terreno en Huatulco que se dio en octubre de 2008, la Compañía tiene la obligación de construir 450 cuartos de hotel y para lo cual la Compañía tiene la intención de celebrar acuerdos con terceros para desarrollar el plan integral turístico de este proyecto sin una fecha límite. Al 31 de diciembre de 2020 existía una prórroga indefinida para este compromiso emitido por parte del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Durante el segundo trimestre de 2021 FONATUR liquidó a la Compañía \$286,283 por el acuerdo de terminación de contrato de compraventa del terreno en Huatulco, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Al 31 de diciembre de 2021 ya no existen obligaciones que cumplir por parte de la Compañía con relación a este asunto.
- d. 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 2021 y 2020 Aerostar cumplió los compromisos pactados.

### Contingencias:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 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 ini-

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

ciándose 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. El riesgo en caso de que el juez no otorgue la razón a Cancún asciende a la cantidad de \$116 millones de pesos.

- 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 Economía) notificó al Aeropuerto Internacional 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. La Compañía considera que una resolución final del juicio de amparo no se tendrá en un plazo menor a dos años a partir de la fecha de interposición, y en virtud de esto, la Compañía no tiene la obligación de pago de la multa antes de concluirse el procedimiento de amparo referido.
- i. El 17 de marzo de 2014, la Autoridad de Puertos de Puerto Rico (Autoridad de Puertos) presentó una demanda contra Aerostar y dos vendedores de combustibles del aeropuerto LMM alegando tener derecho a cierta tarifa que se cobra a los vendedores de combustible de aviación que se distribuye en el aeropuerto LMM y no Aerostar. El 7 de noviembre de 2018, el tribunal dictó sentencia en la que determinó, entre otras cosas, que los ingresos por la tarifa de la venta de combustible de aviación en el aeropuerto LMM son de Aerostar, pero autoriza a la Autoridad de Puertos a cobrar dos centavos adicionales por galón a los importadores de dicho combustible. Las partes apelaron la determinación y, el 31 de julio de 2020, el Tribunal de Apelaciones falló a favor de Aerostar determinando, entre otras cosas, que es Aerostar la única entidad con derecho a cobrar y retener el cargo por cada galón del combustible de aviación que se despacha en el aeropuerto LMM. El 31 de agosto de 2020, la Autoridad de Puertos acudió al Tribunal Supremo en apelación. A la fecha de este informe el proceso judicial continúa.

### **Nota 16 - Bases de preparación:**

Los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2021 y 2020 han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS, por sus siglas en inglés o NIIF) y sus interpretaciones (IFRS IC, por sus siglas en inglés) emitidas por el International Accounting Standard Board (IASB).

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 16.1) 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, como se explica en las políticas contables descritas más adelante.

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

### 16.2) 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 19.

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 17 - Resumen de las principales políticas contables:

#### 17.1) Nuevas normas y modificaciones.

Las modificaciones que entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2021 fueron:

- Modificaciones, NIIF 16 Concesiones de arrendamiento relacionadas con el COVID-19.
- Modificaciones a las NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16- Reforma de la tasa de interés de referencia – Fase 2.

Estas modificaciones no tuvieron un impacto significativo para la Compañía.

Las modificaciones y mejoras a las normas que no son efectivas para los periodos anuales que terminan al 31 de diciembre de 2021 son las siguientes:

- Modificaciones a la NIIF 3 - Se realizaron modificaciones menores a la NIIF 3 Combinaciones de negocios para actualizar las referencias al Marco conceptual para la información financiera y agregar una excepción para el reconocimiento de pasivos y pasivos contingentes dentro del alcance de la NIC 37 Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes y a la Interpretación 21 Gravámenes. Efectiva a partir del 1° de enero de 2022.
- Modificaciones a la NIC 37 Contratos onerosos: costo de cumplir un contrato. Efectiva a partir del 1° de enero de 2022.
- Mejoras anuales a las normas NIIF 2018–2020 - Las siguientes mejoras se finalizaron en mayo de 2020 y serán efectivas a partir del 1 de enero de 2022:
  - a) NIIF 9 Instrumentos financieros: aclara qué comisiones y honorarios deben incluirse en la prueba del 10% para la baja de pasivos financieros.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- b) NIIF 16 Arrendamientos: modificación del ejemplo ilustrativo 13 para eliminar la ilustración de los pagos del arrendador en relación con las mejoras de arrendamiento, para eliminar cualquier confusión sobre el tratamiento de los incentivos de arrendamiento.
- Modificaciones a la NIC 1 - Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes con base en los derechos que existan al final del período de reporte y sin tomar en cuenta expectativas acerca de si la entidad ejercerá su derecho a diferir la liquidación de un pasivo (por ejemplo, la recepción de una exención o incumplimiento de algún “covenant”). Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
  - Modificaciones a la NIC 1 y al Declaración de Práctica No.2 de la NIIF - Información a revelar sobre políticas contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
  - Modificaciones a la NIC 8 - Definición de estimaciones contables. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
  - Modificaciones a la NIC 12 - Impuesto diferido relacionado con activos y pasivos que surgen de una sola transacción. Efectiva a partir del 1° de enero de 2023.
  - Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28 Venta o contribución de activos entre el inversionista y su asociada o negocio conjunto. Fecha efectiva por definir.

Estas modificaciones no se espera que tengan un impacto significativo para la Compañía.

### 17.2) Consolidación y método de participación

Las subsidiarias consolidadas de la Compañía, por las que se tiene tenencia accionaria al 31 de diciembre de 2021 y 2020, 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
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

(\*) Estas subsidiarias sub-consolidan en el 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 2021 y 2020

---

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 2021 y 2020 fue de \$20.47 y \$19.91 pesos mexicanos por dólar respectivamente.

### Información relevante de Aerostar y su participación no controladora significativa

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la información financiera condensada de Aerostar, en donde se tiene una participación no controladora significativa, se presenta a continuación:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<u>Estado de situación financiera condensado</u>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 2,295,087	\$ 804,634
Efectivo y equivalentes de efectivo restringido	123,081	5,055
Otros activos circulantes	183,284	566,031
Activo circulante	<u>2,601,452</u>	<u>1,375,720</u>
Pasivos financieros:		
Otro pasivo a corto plazo	(804,548)	(606,433)
Capital de trabajo	1,796,904	769,287
Activo fijo - Neto	126,494	151,971
Activo intangible - Neto	13,656,912	13,535,370
Otros activos a largo plazo	64,442	32,578
Deuda a largo plazo	(6,952,068)	(7,171,278)
Préstamo por pagar a la Compañía		(104,065)
Otros pasivos a largo plazo	(19,378)	(19,864)
Impuestos diferidos - Neto	(518,578)	(448,829)
Capital contable	<u>\$ 8,154,728</u>	<u>\$ 6,745,170</u>
	<u>Año que terminó el</u>	
	<u>31 de diciembre de</u>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<u>Estado de resultados condensado</u>		
Ingresos totales	\$ 3,652,835	\$ 2,902,238
Costos y gastos de operación	(1,939,555)	(1,956,081)
Otros ingresos		158,906
Resultado integral de financiamiento - Neto	(453,326)	(495,443)
Impuesto diferido a la utilidad	(57,529)	(60,684)
Utilidad neta del periodo	<u>1,202,425</u>	<u>548,936</u>
Efecto por conversión de moneda extranjera	(207,132)	(301,695)
Resultado integral	<u>\$ 995,293</u>	<u>\$ 247,241</u>

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Por lo que respecta a 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 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 2021 y 2020 fue de \$198.28 y \$171.53 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 eliminadas. 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.

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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 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.

### c. Disposición de subsidiarias

Cuando la Compañía pierde el control 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.

### 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. 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.

### f. 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.



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### g. 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.

### 17.3) 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.

#### 17.3.1) Consolidación de subsidiarias con moneda funcional distinta a su moneda de presentación

Los resultados y la situación financiera de Aerostar y Airplan (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.

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

## **Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020**

---

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.

### **17.3.2) 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.

### **17.4) 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, con realización inmediata y con riesgos de poca importancia por cambios en su valor. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el efectivo y equivalentes de efectivo consistían principalmente en depósitos bancarios en pesos y dólares e inversiones en papel bancario y gubernamental en pesos.

### **17.5) 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.

### **17.6) Efectivo restringido**

El efectivo restringido incluye efectivo que están restringidos en cuanto a retiro o uso. La naturaleza de las restricciones incluye restricciones impuestas por los acuerdos de financiación, fondos de agencias federales relacionados con el gasto de capital. Aerostar mantiene efectivo restringido por PFC por un monto de \$123,081 y \$5,055 al 31 de diciembre de 2021 y 2020, respectivamente. Véanse Nota 5.1.

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 se presenta en el estado de flujos de efectivo dentro de las actividades de inversión, ya que está relacionado con la inversión en infraestructura aeroportuaria.

### **17.7) 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

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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. Se incluyen como 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 y cuentas por cobrar 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.

### 17.8) Arrendamientos

#### 17.8.1) En su calidad de arrendador

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.

Los bienes arrendados al formar parte de los bienes concesionados y al no pertenecer a la Compañía no transfieren los riesgos y beneficios relativos a la propiedad y son clasificados como arrendamientos operativos.

Los ingresos procedentes de los arrendamientos operativos se reconocen en el estado de resultados integral en ingresos de servicios no aeronáuticos de forma lineal a lo largo del plazo de arrendamiento.

#### 17.8.2) En su calidad de arrendatario

Los arrendamientos se reconocen como Derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo arrendado está disponible para uso por la Compañía.

Los activos y pasivos por derecho de uso de activos en arrendamiento que surge de un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 "Arrendamiento" se mide inicialmente sobre la base de valor presente. Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos por arrendamiento: i) pagos fijos, menos cualquier incentivo por arrendamiento por cobrar, ii) pago de arrendamiento variable

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

que se basa en un índice o tasa, inicialmente medido utilizando el índice o tasa a la fecha de inicio y iii) montos que la Compañía espera pagar bajo garantía de valor residual.

Los pagos de arrendamiento deben descontarse utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento. En el caso de la Compañía no es factible determinar fácilmente la tasa de interés, por lo que se utiliza la tasa de endeudamiento incremental del arrendatario, que es la tasa que el arrendatario individual tendría que pagar para pedir prestados los fondos necesarios para obtener un activo de valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar con términos, seguridad y condiciones similares.

Para determinar la tasa incremental de financiamiento, la Compañía:

- Cuando sea posible, utiliza el financiamiento reciente de terceros recibido por el arrendatario como punto de partida, ajustado para reflejar los cambios en las condiciones de financiamiento desde que se recibió el financiamiento de terceros.
- Utiliza otros enfoques donde comienza con una tasa de interés libre de riesgo ajustada por el riesgo de crédito para los arrendamientos mantenidos que no cuentan con financiamiento reciente de terceros, y
- Aplica ajustes específicos al arrendamiento, por ejemplo, plazo, país, moneda y garantías.

Los pagos de arrendamiento se asignan entre el principal y el costo financiero. El costo financiero se carga a resultados durante el periodo de arrendamiento con el fin de producir una tasa de interés periódica constante sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo.

Los activos por Derecho de uso se miden:

- Importe de la medición inicial pasivo del arrendamiento.
- Cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de comienzo del arrendamiento menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido.
- Cualquier costo directo inicial.

Los activos por derecho de uso generalmente se deprecian en línea recta durante el periodo más corto entre la vida útil del activo y el plazo de arrendamiento y se presenta en el gasto de depreciación en el estado de resultados.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de activos de corto plazo y los de bajo valor se reconocen bajo el método de línea recta como un gasto en resultados. Los arrendamientos a corto plazo son arrendamientos con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos.

Al determinar el plazo del arrendamiento, la Compañía considera todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. La valuación de certeza razonable solo se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario. Al 31 de diciembre de 2021 no existen contratos por los que se tenga certeza razonable para extender plazos del arrendamiento.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 17.9) 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.

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:

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<b>2021</b>	<b>2020</b>
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.

#### 17.9.1) Terrenos

Los terrenos representan una extensión territorial donde se tiene la obligación para construir 450 cuartos de hotel en conjunto con el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en Huatulco, los cuales están registrados a su costo y no son depreciables. FONATUR y la Compañía celebraron un acuerdo de terminación de contrato de compraventa del terreno en Huatulco, devolviendo FONATUR a la Compañía \$286,283, importe que fue el precio que pagó la Compañía inicialmente por el terreno. Véase Nota 15.c

### 17.10) Activos intangibles

#### 17.10.1) 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

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

- 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 2021.

### 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); 31 años al 31 de diciembre de 2021.

### 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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 amortiza 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 hasta el ejercicio 2032, 11 años al 31 de diciembre de 2021.

### **17.10.2) 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 17.10.1).

Las vidas útiles estimadas, remanentes, al 31 de diciembre de 2021 son como sigue:

Licencias México	27 años
ODC México	27 años
Derechos comerciales Aerostar	31 años
Derechos comerciales Airplan	11 años

### **17.10.3) 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.

### **17.10.4) 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 17.10.2.

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

## **Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020**

---

### **17.11) 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 recuperable. 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 efectivo 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.

### **17.12) 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.

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.

### **17.13) Préstamos bancarios y deuda a largo plazo**

Los préstamos de instituciones financieras 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.

#### **17.13.1) Costos de refinanciamiento**

Cuando los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero se renegocian o modifican de otro modo y la renegociación o modificación no da lugar a la baja en cuentas de ese activo financiero, la Compañía volverá a calcular el valor en libros bruto del activo financiero y reconocerá una modificación de ganancia o pérdida en utilidad o pérdida. El valor en libros bruto del activo financiero se volverá a calcular como el valor presente de los flujos de efectivo contractuales renegociados o modificados que se descuentan a la tasa de interés efectiva original del activo financiero (o tasa de interés efectiva ajustada por crédito para los activos financieros adquiridos u originados con deterioro crediticio originados activos) o, cuando corresponda, la tasa de interés efectiva revisada. Todos los costos o comisiones incurridos ajustan el valor en libros del activo financiero modificado y se amortizan durante el plazo restante del activo financiero modificado.



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

## **Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020**

---

### **17.13.2) 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.

### **17.14) Baja de pasivos financieros**

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

### **17.15) 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.

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.

### **17.16) 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 consolidados, 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. Véase Nota 13.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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.

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.

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 2021 y 2020 fue 30%, la tasa aplicable para Airplan de acuerdo con la legislación colombiana para el 2021 y 2020 fue 31% y 32% respectivamente y la tasa aplicable para Aerostar, de acuerdo con la legislación de Puerto Rico para el 2021 y 2020 fue de 10%, respectivamente.

Aerostar y Airplan cuentan con utilidades no distribuidas que, si se pagan como dividendos, estarían sujetas al impuesto a cargo del beneficiario. Existe una diferencia temporal gravable, pero no se reconoce ningún pasivo por impuestos diferidos, ya que la Compañía como entidad controladora es capaz de controlar el momento de las distribuciones de esta subsidiaria y no se espera que distribuya estos beneficios en el futuro previsible, ya que primero ambas compañías tendrían que pagar sus deudas bancarias o privadas, y posteriormente decretar los dividendos.

### **17.17) Beneficios a los empleados**

El valor presente de las obligaciones de beneficios definidos se determina descontando los flujos de efectivo futuro estimados usando las tasas de interés de bonos corporativos de alta calidad crediticia denominados en la misma moneda en la que los beneficios serán pagados y que tienen términos de vencimiento que se aproximan a los términos de la obligación por pensiones. En aquellos países donde no existe un mercado profundo de dichos bonos se utilizan las tasas de interés de bonos gubernamentales.

El costo de interés neto se calcula aplicando la tasa de descuento al saldo neto de la obligación por beneficios definidos y al valor razonable de los activos del plan. Este costo se incluye en el gasto por beneficios a empleados en el estado de resultados consolidado.

Las ganancias y pérdidas por remediciones derivadas de ajustes por experiencia y cambios en los supuestos actuariales se reconocen en el periodo en el que ocurren directamente en otros resultados integrales. Se incluyen en los resultados acumulados en el estado de variaciones en el capital contable y los saldos del pasivo en el estado de situación financiera consolidado.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Variaciones en el valor presente de la obligación por beneficios definidos que resultan de modificaciones o reducciones del plan se reconocen inmediatamente en resultados como costos de servicios pasados.

### Beneficios por terminación

Los beneficios por terminación se pagan cuando la relación laboral se termina antes de la fecha normal de retiro o cuando un empleado acepta voluntariamente la terminación a cambio de estos beneficios. La Compañía reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: a) está comprometido a poner fin a la relación laboral de los empleados de acuerdo con un plan formal detallado sin tener la posibilidad de eludir su obligación, y b) cuando la entidad reconoce costos por reestructuración de acuerdo con lo establecido en la NIC 37 e involucra pagos de beneficios por terminación. En el caso de una oferta que promueva la terminación voluntaria, los beneficios por terminación se valúan con base en el número esperado de empleados que aceptaran la oferta. Los beneficios que vencen 12 meses después de la fecha de reporte se descuentan a su valor presente. El cargo a resultados por los ejercicios concluidos al 31 de diciembre de 2021 y 2020 fue de \$2,866 y \$2,382, respectivamente. Véase Nota 4.

### Obligaciones a corto plazo

Los pasivos por sueldos y salarios, incluidos los beneficios no monetarios y permisos por enfermedad acumulados, que se esperan liquidar completamente dentro de los 12 meses posteriores al final del periodo en que los empleados prestan el servicio relacionado, se reconocen en relación con el servicio de los empleados hasta el final del periodo y se miden por los montos que se espera pagar cuando se liquiden los pasivos. Los pasivos se presentan como obligaciones circulantes por beneficios a los empleados en el estado de situación financiera consolidado.

### Participación en las utilidades

El Grupo reconoce un pasivo y un gasto por participación en las utilidades con base en un cálculo que toma en cuenta la utilidad atribuible a los accionistas de la Compañía después de ciertos ajustes, o en su caso, tres meses de sueldo topado, el que resulte menor. El Grupo reconoce una provisión cuando está obligado contractualmente o cuando existe una práctica pasada que genera una obligación implícita.

### **17.18) 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.

### **17.19) Utilidad por acción básica y diluida**

La utilidad por acción básica es el resultado de dividir la utilidad de la participación controladora (\$5,983,747 y \$1,972,319) entre el promedio ponderado de acciones en circulación durante 2021 y 2020. Por los periodos del 1° de enero al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el número de acciones fue de 300 millones. La utilidad por acción básica ordinaria de 2021 y 2020, fue de \$19.95 y \$6.57, respectivamente, se expresa en pesos. La utilidad por acción diluida es igual a la utilidad por acción básica.

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

## **Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020**

---

### **17.20) 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 la actuación de sus aeropuertos, uno a uno, después de considerar el prorrateo 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. La actuación 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) y Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte (Airplan), el Aeropuerto de Villahermosa (Villahermosa), el Aeropuerto de Mérida (Mérida) y Servicios. La información financiera de los seis aeropuertos restantes, 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 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.

### **17.21) Reconocimiento de ingresos**

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

### **17.22) Subvenciones del gobierno**

Las subvenciones del gobierno se reconocen a su valor razonable cuando hay una garantía razonable de que la subvención será recibida y la Compañía cumplirá con todas las condiciones estipuladas.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con los ingresos se presentan como parte del resultado del período como deducciones de los gastos con los que se relacionan. Las subvenciones recibidas en compensación por gastos o con el propósito de prestar apoyo financiero inmediato a la entidad, sin costos posteriores relacionados, se reconoce en el resultado del periodo en que se convierta en exigible.

Las subvenciones del gobierno relacionadas con activos se presentan en el estado de situación financiera como deducciones del importe en libros de los activos con los que se relacionan. Se reconoce en resultados a lo largo de la vida del activo que se amortiza como una reducción del gasto relacionado que la subvención pretende compensar.

Las subvenciones del gobierno se reconocerán en resultados sobre una base sistemática a lo largo de los periodos en los que la entidad reconozca como gasto los costos relacionados que la subvención pretende compensar.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

En la nota 4.1 se revela información sobre la forma en que la Compañía registra las subvenciones del Gobierno recibidas como recuperación de gastos.

### **Nota 18 - 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.

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:

- 18.1) Riesgo de mercado
- 18.1.1) Riesgo de tasa de interés
- 18.1.2) Riesgo de tipo de cambio
- 18.1.3) Riesgo de precio
- 18.2) Riesgo de liquidez
- 18.3) Riesgo de crédito - calidad crediticia

#### **18.1) Riesgos de Mercado**

##### **18.1.1) 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 (los bancos cobran intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más 1.25 puntos en 2021 y 2020), que se aplican a los préstamos bancarios que tiene la Compañía con vencimiento en 2022 y 2024, los cuales se liquidaron anticipadamente. A partir de septiembre 2021 el banco Santander cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más 1.50 puntos con vencimiento en 2024 y a partir de octubre 2021 el banco BBVA México cobra intereses sobre la base de la tasa TIIE a 28 días más un margen aplicable que fluctúa entre 1.40 a 1.90 puntos con vencimiento en 2028.

Respecto al análisis de sensibilidad se ha observado que durante 2021 y 2020 la tasa de referencia utilizada por la Compañía (TIIE) ha permanecido estable. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 no se tienen préstamos a tasa LIBOR. Partiendo de este hecho el riesgo se considera bajo, derivado de la materialidad del posible efecto.

##### **18.1.2) Riesgo de tipo de cambio**

La Compañía está expuesta al riesgo por cambios 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Compañía está expuesta a riesgo por tipo de cambio por posición monetaria, como se muestra a continuación.

	31 de diciembre de	
	2021	2020
Activos	\$ 124,656	\$ 88,426
Pasivos	(7,580)	(5,578)
Posición monetaria activa	<u>\$ 117,076</u>	<u>\$ 82,848</u>

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el tipo de cambio fue de \$20.47 y \$19.91, respectivamente, si la divisa se hubiese debilitado en 5% en 2021 (5% en 2020) con respecto al dólar estadounidense, la Compañía hubiera tenido una utilidad (pérdida) por posición monetaria al cierre por un importe de \$119.8 millones en 2021 (una utilidad monetaria de \$81.5 millones en 2020). Al 9 de marzo de 2022, fecha de emisión de este reporte, el tipo de cambio era de \$21.48

### 18.1.3) 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.

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 2021 y de 2020, aproximadamente el 55.5% y 49.9%, de los ingresos, sin incluir ingresos por servicios de construcción, fueron generados por operaciones del Aeropuerto Internacional de Cancún.

### 18.2) 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 fondar 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 2021, la Compañía tenía depósitos a la vista de \$8,770,062 (2020 de \$5,192,628) y una línea de crédito disponible por USD\$20,000 (aproximadamente \$409,400), para administrar el riesgo de

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

liquidez. 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 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.

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

### 31 de diciembre de 2021

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 5,700,314	\$ 4,630,722	\$ 6,964	\$ 4,623,758
Aerostar	2,295,087	6,952,069	353,672	6,598,397
Airplan	774,661	2,196,756	217,508	1,979,248
<b>Total</b>	<b>\$ 8,770,062</b>	<b>\$ 13,779,547</b>	<b>\$ 578,144</b>	<b>\$ 13,201,403</b>

### 31 de diciembre de 2020

	<u>Efectivo y equivalentes</u>	<u>Deuda Total</u>	<u>Deuda a corto plazo</u>	<u>Deuda Largo plazo</u>
México	\$ 4,058,495	\$ 3,971,210	\$ 322,209	\$ 3,649,001
Aerostar	804,634	7,171,278	529,337	6,641,941
Airplan	329,499	2,757,858	287,204	2,470,654
<b>Total</b>	<b>\$ 5,192,628</b>	<b>\$ 13,900,346</b>	<b>\$ 1,138,750</b>	<b>\$ 12,761,596</b>

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2021 y 2020 la Compañía realizó acciones para responder al posible riesgo de liquidez derivado del COVID-19, las cuales le permitieron continuar generando flujo operativo positivo durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021 y 2020.

En respuesta a los posibles riesgos de liquidez relacionados al COVID-19, la Compañía realizó las siguientes acciones:

- Se obtuvieron dispensas a las obligaciones financieras, por parte de todos los participantes del crédito sindicado en la subsidiaria Airplan, los cuales no representó ningún tipo de costo a la Compañía. Estas dispensas fueron otorgadas en dos etapas, la primera etapa fue entregada durante el tercer trimestre de 2020 y dispensaba de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura a la Compañía por el periodo de medición del tercer, cuarto trimestre de 2020 y por el primer trimestre de 2021. Posteriormente, en 2021 se obtuvieron nuevas dispensas por todos los

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

participantes del crédito sindicado, sin representar ningún tipo de costo a la Compañía, las cuales dispensan de su obligación financiera de mantener un índice de cobertura de todos los periodos de medición de 2021 hasta el primer trimestre de 2022. De esta forma la Compañía está cubierta y dispensada de cualquier consecuencia relacionada a incumplimiento y penalidades, hasta el 31 de marzo de 2022. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía ha cumplido con sus obligaciones financieras.

- b. Se establecieron políticas de reducción de costos y gastos operativos en los tres países donde se opera.
- c. El 19 de agosto de 2020 la AFAC aprobó a la Compañía la solicitud presentada de reprogramación (diferimiento), sin ningún tipo de costo adicional, de ciertas inversiones correspondientes al año 2020 por un monto total de \$2,292,355, para ser cumplidas en el año 2021, debido a la contingencia por el COVID-19, que afectó las condiciones de la industria de producción y construcción, interrumpiendo continuar con las obras y celebrar nuevos contratos. La inversión comprometida en México para 2021 fue de \$3,533,480.

El 31 de marzo de 2021 la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), autorizó la disminución y modificación de las inversiones de Capital previstas en el Plan Maestro de Desarrollo (PMD) para el periodo de 2019-2033, respecto a la revisión de tarifas máximas. La inversión comprometida en México para 2021, después de esta modificación es de \$3,533,480, la cual se cubrió con el efectivo en caja, flujo operativo y en su caso con líneas de crédito con los que cuenta actualmente la Compañía.

- d. Los accionistas de la Compañía acordaron delegar en el Consejo de Administración la facultad para decretar el pago de dividendos ordinarios por \$2,463,000 nominales. En el mes de junio de 2021 se aprobó el pago del dividendo que se realizó el 1 de octubre de 2021. (Ver Nota 12).
- e. Obtuvo en su subsidiaria Aerostar fondos bajo la ley federal CARES Act en el año de 2021 y 2020 por USD\$16,292 (\$333,477 aproximadamente) y USD\$17,125 (\$367,752 aproximadamente), respectivamente. Bajo la CRRSA Act obtuvo una aprobación de ayuda gubernamental de fondos por un monto total de USD\$10,577 (aproximadamente \$210,574) de los cuales recibió como reembolso en el año USD\$983 (\$20,122 aproximadamente), al 31 de diciembre 2021 la Compañía no utilizó el remanente de los recursos de esta ayuda y no existen condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con esta subvención. Bajo la Ley ARPA obtuvo la aprobación por fondos de USD\$35,716 (\$731,106 aproximadamente), al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no ha utilizado estos recursos y no existen condiciones no cumplidas u otras contingencias relacionadas con esta subvención. (Ver Nota 4.1).
- f. En México se obtuvo la aprobación de una línea de crédito por \$1,500,000 de pesos, a un plazo menor de un año, la cual estuvo disponible hasta diciembre de 2021 y no fue dispuesta. Aerostar dispuso el 1 de abril de 2020 de una línea de crédito revolvente por USD\$10,000 (\$239,200), la cual se liquidó durante el ejercicio de 2021, y el 30 de diciembre de 2020 le fue otorgada una línea de crédito que no ha dispuesto por USD\$20,000 (aproximadamente \$399,010); y en el caso de Airplan se obtuvo un préstamo a corto plazo el 11 de septiembre de 2020 por COP\$11,612,000 (\$67,041) con vencimiento a un año, el cual fue liquidado en el ejercicio de 2021. (Ver Nota 10).



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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

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
<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 13,660	\$ 210,812	\$ 3,945,092	\$ 2,305,320
Deuda a largo plazo	114,009	239,663	1,512,848	5,696,815
Proveedores	290,687			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,383,249			
<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>				
Préstamos bancarios e intereses	\$ 11,176	\$ 797,339	\$ 2,238,558	\$ 3,881,097
Deuda a largo plazo	114,420	215,815	233,123	6,408,818
Proveedores	353,806			
Cuentas por pagar y gastos acumulados	1,187,345			

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

	<u>31 de diciembre de</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Activos corto plazo	\$ 11,662,100	\$ 7,716,049
Pasivo a corto plazo	3,786,398	2,767,087
Posición a corto plazo (liquidez)	<u>\$ 7,875,702</u>	<u>\$ 4,948,962</u>

### 18.3) 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 6.3).

Ante el COVID-19 que ha afectado la industria de viajes y en algunas partes del mundo los gobiernos han introducido prohibiciones y restricciones de viaje. La Compañía ha acordado con varios clientes en apoyo a la recesión económica causada por el COVID-19, la negociación de extender los plazos de pagos mediante la firma de pagarés con vencimiento a un plazo no mayor de un año, y garantizado el pago con pagarés, al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el saldo de la cuenta de documentos por cobrar a terceros por México asciende a \$4,463 y \$185,140, respectivamente y Airplan ascienden a \$60,617, en 2020 siendo liquidados por los clientes durante 2021. (Ver Nota 6.2).

En años recientes, no se ha presentado aerolíneas que hayan reportado pérdidas substanciales, aunado a esto, los ingresos de cuotas a pasajeros provenientes de las principales aerolíneas clientes, no todos

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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. 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 su reserva de cuentas incobrables en \$128,000. Es posible que la Compañía no pueda cobrar esta cantidad. Como consecuencia del COVID-19 el 11 de diciembre de 2020 un cliente aeroportuario, suspendió sus operaciones y a la fecha no se reanudaron ni se espera se reanuden en el corto plazo. La cuenta por cobrar al 31 de diciembre de 2020 fue deteriorada en su totalidad. Ver Nota 6.3

La Compañía opera bajo tres esquemas de cobro a Aerolíneas:

- a. Crédito, conformado principalmente por Aerolíneas con las que se cuenta con un historial de vuelos frecuentes y estables;
- b. Anticipos, conformado por aerolíneas con vuelos razonablemente estables o que se encuentren en etapa de exploración de ruta o destino, y
- c. 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.

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.

### **18.4) 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 2021 y 2020 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

### 18.5) Valor razonable

Los instrumentos financieros (préstamos bancarios y documentos a largo plazo) a costo amortizado, de acuerdo con el método de valuación utilizado se encuentran al nivel 2 en 2021 y 2020, no se tienen instrumentos financieros a valor razonable.

Los diferentes niveles se han definido 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.

### Nota 19 - 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:

- 19.1 Ingresos.
- 19.2 Vida útil de la concesión de Airplan.
- 19.3 Evaluación de deterioro activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil.

#### 19.1 Ingresos

Conforme a lo mencionado en la Nota 18.1.3., 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.

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

---

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.

### 19.2 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.

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 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 lleva a cabo un análisis de sensibilidad para determinar el grado en que posibles cambios a los supuestos utilizados para determinar la vida útil de la concesión cambian de forma significativa. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los ingresos esperados totales considerando las obras adicionales, es por un total de \$14,381,166 y \$17,540,245, respectivamente.

### 19.3 Evaluación de deterioro de activos intangibles, concesión aeroportuaria y crédito mercantil

El activo intangible, concesión aeroportuaria y crédito mercantil 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. Debido al COVID-19, y a las medidas que tomaron los gobiernos para contener el virus, existió una baja en 2020 en el número de pasajeros en nuestros aeropuertos. 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

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

## Notas sobre los Estados Financieros Consolidados 31 de diciembre de 2021 y 2020

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 8.1. 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.

### Nota 20 - Estado de flujos de efectivo:

Al 31 de diciembre de 2021 y 2020 el análisis de la deuda neta y los movimientos en la deuda neta se presenta a continuación:

	<u>Deuda a largo plazo</u>		<u>Préstamos bancarios</u>	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Deuda a corto plazo	\$ 353,672	\$ 330,235		
Préstamos bancarios (Nota 10)			\$ 224,472	\$ 808,515
Préstamos bancarios (Nota 10)			6,603,006	6,119,655
Deuda a largo plazo (Nota 11)	<u>6,598,397</u>	<u>6,641,941</u>		
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,952,069</u>	<u>\$ 6,972,176</u>	<u>\$ 6,827,478</u>	<u>\$ 6,928,170</u>
Saldos al 1 de enero de la deuda neta	\$ 6,972,176	\$ 6,799,941	\$ 6,928,170	\$ 6,912,952
Intereses devengados	454,863	450,806	387,523	398,899
Préstamos bancarios (Nota 10)			4,650,000	306,241
Pagos de intereses	(428,530)	(476,927)	(480,168)	(466,066)
Pagos del principal	(220,961)	(253,925)	(4,429,334)	(245,520)
Fluctuación cambiaria	<u>174,521</u>	<u>452,281</u>	<u>(228,713)</u>	<u>21,664</u>
Saldos al 31 de diciembre	<u>\$ 6,952,069</u>	<u>\$ 6,972,176</u>	<u>\$ 6,827,478</u>	<u>\$ 6,928,170</u>

### Nota 21 - Evento subsecuente:

El COVID-19 sigue afectando y a la fecha es incierto las repercusiones que pudiera tener en nuestro negocio y resultados. La Compañía seguirá evaluando este impacto, monitoreando nuestros compromisos y tomando acciones en respuesta a los posibles acontecimientos relacionados con el COVID-19 que a la fecha no es posible estimar.

### Nota 22 - Autorización de los estados financieros:

Los estados financieros consolidados y sus veintidós notas son parte integrante de los estados financieros consolidados, los cuales fueron autorizados y propuestos para su emisión al Consejo de Administración el 9 de marzo de 2022, por el Lic. Adolfo Castro Rivas, Director General de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V.



## Punto I e)

Informe anual del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondiente al ejercicio 2021

## **Informe Anual del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.:**

En cumplimiento a lo dispuesto en los Artículos 42 y 43 de la Ley del Mercado de Valores y el Reglamento del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, informo a ustedes sobre las actividades que llevamos a cabo durante el año terminado el 31 de Diciembre de 2021. En el desarrollo de nuestro trabajo, hemos tenido presentes las recomendaciones establecidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas y por tratarse de una empresa registrada en el mercado de valores en los Estados Unidos de América, las disposiciones establecidas en la Ley Sarbanes-Oxley. Nos reunimos cuando menos trimestralmente y con base en un programa de trabajo, llevamos a cabo las actividades que se describen a continuación.

### **EVALUACIÓN DE RIESGOS**

Evaluamos periódicamente la efectividad del Sistema de Administración de Riesgos establecido para la detección, medición, registro, evaluación y control de riesgos del Grupo, así como la implementación de medidas de seguimiento que aseguren su eficiente funcionamiento, concluyendo que es adecuado.

Revisamos con la Administración y los Auditores Externos e Internos, los factores críticos de riesgo que puedan afectar las operaciones del Grupo y su patrimonio, determinándose que los mismos han sido apropiadamente identificados, evaluados y administrados, así como para el programa de trabajo de auditoría interna.

### **CIBERSEGURIDAD**

Considerando los altos riesgos que representan los accesos no autorizados a los sistemas de información del Grupo y la continuidad de operaciones en el área de tecnología de información, les dedicamos atención específica en nuestras juntas. Recurrimos a apoyos externos para tener una seguridad razonable, que existan los controles adecuados en los accesos y también, que aseguren la continuidad de operaciones en las áreas de proceso de información.

### **CONTROL INTERNO**

Nos cercioramos que la Administración, en cumplimiento de sus responsabilidades y teniendo presente la evaluación de riesgos del Grupo, haya establecido los procesos necesarios para la aplicación y el cumplimiento de un adecuado sistema de control interno. Adicionalmente, dimos seguimiento a los



comentarios y observaciones que al respecto, hayan desarrollado los Auditores Externos e Internos en el desempeño de su trabajo.

Validamos las acciones realizadas por la empresa a fin de dar cumplimiento a la sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley relativa a la autoevaluación de los controles internos que la empresa efectuó y deberá reportar por el año 2021. Durante este proceso, se dio seguimiento a las medidas preventivas y correctivas implementadas relativas a aspectos de control interno que requieran mejorarse.

### **AUDITORÍA EXTERNA**

Recomendamos al Consejo de Administración la contratación de los Auditores Externos del Grupo para el ejercicio fiscal 2021. Para este fin, nos cercioramos de su independencia y el cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley y en las disposiciones del carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos. Analizamos con ellos su enfoque y programa de trabajo así como su coordinación con el área de auditoría interna y también, recibimos oportunamente los reportes requeridos.

Revisamos el programa de trabajo de la auditoría externa y su coordinación, con el área de Auditoría Interna.

Mantuvimos con los Auditores Externos una comunicación constante y directa para conocer los avances de su trabajo, las observaciones que tuvieran, y para tomar nota de los comentarios sobre su revisión a los estados financieros trimestrales y anuales. Conocimos oportunamente sus conclusiones e informes sobre los estados financieros anuales y dimos seguimiento a la implementación de las observaciones y recomendaciones que desarrollaron en el transcurso de su trabajo.

Autorizamos los honorarios pagados a los Auditores Externos por servicios de auditoría y otros servicios permitidos, asegurándonos que no interfirieran con su independencia del Grupo.

Tomando en cuenta los puntos de vista de la Administración, iniciamos el proceso de evaluación del desempeño de los Auditores Externos correspondientes al ejercicio 2021.

### **AUDITORÍA INTERNA**

Con el fin de mantener su independencia y objetividad, el área de Auditoría Interna, le reporta funcionalmente al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. A continuación se describen las actividades que llevamos a cabo:

1. Con la debida oportunidad, revisamos y aprobamos su programa y presupuesto anual de actividades. Para elaborarlo, Auditoría Interna participó en el proceso de identificación de riesgos, establecimiento de controles y prueba de los mismos, para cumplir con los requerimientos de la Ley



Sarbanes-Oxley. Como consecuencia, aprobamos también, el presupuesto anual y la estructura de la función.

2. Recibimos informes periódicos relativos al avance del programa de trabajo aprobado, las variaciones que pudiera haber tenido así como las causas que las originaron.
3. Dimos seguimiento a las observaciones y sugerencias que desarrollaron y su implementación oportuna.
4. Nos aseguramos que se tuviera implementado un plan anual de capacitación.
5. Iniciamos el proceso de evaluación de la función de Auditoría Interna correspondiente al ejercicio 2021.

### **INFORMACIÓN FINANCIERA, POLÍTICAS CONTABLES E INFORMES A TERCEROS**

Revisamos con los funcionarios responsables, el proceso de preparación de los estados financieros trimestrales y anuales de la Sociedad y recomendamos al Consejo de Administración su aprobación y autorización para ser publicados. Como parte de este proceso tomamos en cuenta la opinión y observaciones de los Auditores Externos y nos cercioramos que los criterios, las políticas contables y de información utilizados por la Administración para preparar la información financiera, sean adecuados y suficientes y que se hayan aplicado en forma consistente con el ejercicio anterior. En consecuencia, la información presentada por la Administración, refleja en forma razonable la situación financiera, los resultados de la operación y los flujos de efectivo de la Sociedad, por el año terminado el 31 de Diciembre de 2021.

Revisamos también, los reportes trimestrales y anuales que prepara la Administración para ser presentados a los accionistas, autoridades y al público en general, verificando que fueran preparados de acuerdo a las normas internacionales de contabilidad utilizando los mismos criterios contables empleados para preparar la información anual. Nuestra revisión incluyó el satisfacernos, que existe un proceso integral que proporcione una seguridad razonable sobre su contenido. Como conclusión, recomendamos al Consejo que autorizara su publicación.

Nuestra revisión incluyó también los reportes y cualquier otra información financiera requerida por los Organismos Reguladores en México y los Estados Unidos de América.

### **CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD, ASPECTOS LEGALES Y CONTINGENCIAS**

Confirmamos la existencia y confiabilidad de los controles establecidos por el Grupo, para asegurar el cumplimiento de las diferentes disposiciones legales a que está sujeto, asegurándonos que estuviesen adecuadamente reveladas en la información financiera.

Revisamos periódicamente las diversas contingencias fiscales, legales y laborales existentes en el Grupo, vigilamos la eficacia del procedimiento establecido para su identificación y seguimiento, así como su adecuada revelación y registro.

### **CÓDIGO DE ÉTICA**

Con el apoyo de Auditoría Interna, nos cercioramos del cumplimiento por parte del personal, del Código de Ética vigente en el Grupo, que existan procesos adecuados para su actualización y difusión al personal, así como de la aplicación de las sanciones correspondientes en los casos de violaciones detectadas.

Revisamos las denuncias recibidas en el sistema que para este fin se tiene establecido, dando seguimiento a su correcta y oportuna atención.

### **TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS**

Revisamos que las transacciones con partes relacionadas fuesen resultado de operaciones propias del negocio, a valores de mercado y que se hayan expuesto claramente en los estados financieros. Para este objeto, nos apoyamos en la función de Auditoría Interna.

### **EVALUACIÓN Y REMUNERACIÓN DE DIRECTIVOS RELEVANTES**

El Consejo de Administración tiene establecido un Comité de Nominaciones y Compensaciones cuyas responsabilidades, entre otras, incluyen proponer al Consejo de Administración la designación del Director General y los directivos relevantes de la Sociedad, así como la evaluación de su desempeño y la determinación de su remuneración integral anual. El Comité fue informado de los niveles de remuneración propuestos para el ejercicio 2021.

### **ASPECTOS ADMINISTRATIVOS**

Llevamos a cabo reuniones del Comité con la Administración para mantenernos informados de la marcha de la sociedad y las actividades y eventos relevantes o poco usuales. También nos reunimos con los Auditores Externos e Internos, para comentar el desarrollo de su trabajo, limitaciones que pudieran haber tenido y facilitar cualquier comunicación privada que desearan tener con el Comité.

En los casos que juzgamos conveniente, solicitamos el apoyo y opinión de expertos independientes. Asimismo, no tuvimos conocimiento de posibles incumplimientos significativos a las políticas de la operación, sistema de control interno y políticas de registro contable.

Celebramos reuniones ejecutivas con la participación exclusiva de los miembros del Comité, estableciéndose durante las mismas, acuerdos y recomendaciones para la Administración.



Nuestra revisión incluyó también, los reportes y cualquier otra información financiera, requerida por los organismos reguladores en México y los Estados Unidos de América.

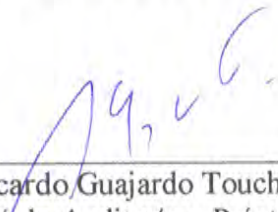
El Presidente del Comité de Auditoría reportó trimestralmente al Consejo de Administración, las actividades que se desarrollaron.

Nos cercioramos del cumplimiento de los acuerdos tomados por la Asamblea Anual de Accionistas.

Verificamos el cumplimiento de los requisitos de educación profesional y experiencia, por parte del experto financiero del Comité y de los criterios de independencia para cada uno de sus miembros, conforme a las regulaciones aplicables.

Los trabajos que llevamos a cabo, quedaron debidamente documentados en actas preparadas por cada una de las cinco reuniones que tuvimos, las cuales fueron revisadas y aprobadas oportunamente por los integrantes del Comité.

A t e n t a m e n t e

  
\_\_\_\_\_  
Ing. Ricardo Guajardo Touché  
Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias  
22 de febrero de 2022



## Punto I f)

Dictamen fiscal de  
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
correspondiente al ejercicio 2020

## **Informe sobre otros requerimientos legales y normativos**

### **Informe sobre la revisión de la situación fiscal del contribuyente**

Al Consejo de Administración y Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.  
A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público  
Al Servicio de Administración Tributaria (SAT),  
A la Administración General de Grandes Contribuyentes.

1. Emito el presente informe en relación con la auditoría que realicé bajo las Normas Internacionales de Auditoría (NIA), de los estados financieros preparados por la Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. DE C.V., de conformidad con los artículos 32-A del Código Fiscal de la Federación (CFF), 58 fracciones I, IV, y V del Reglamento del CFF (RCFF), las reglas 2.12.7., 2.12.15., 2.12.16., de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 (RMF) y con los instructivos de integración y de características y los formatos guía para la presentación del dictamen de estados financieros para efectos fiscales contenidos en el Anexo 16 de la RMF.

Como consecuencia de esta auditoría emití un informe con fecha 15 de Julio de 2021 sin salvedades.

2. Exclusivamente por lo mencionado en este apartado 2., declaro, bajo protesta de decir verdad, con fundamento en los artículos 52, fracción III del CFF, 57 y 58 fracción III del RCFF y la regla 2.12.16. de la RMF que:
  - a. En relación con la auditoría practicada conforme a las NIA, de los estados financieros de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V., (la Compañía), por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, a la que me refiero en el apartado 1. anterior, emití mi opinión sin salvedades que afecten la situación fiscal del contribuyente.
  - b. Como parte de mi auditoría, descrita en el apartado 1. anterior, revisé la información y documentación adicional preparada por y bajo la responsabilidad de la Compañía, de conformidad con los artículos 32-A del CFF, 58 fracciones I, IV y V del RCFF, las reglas 2.12.7., 2.12.15., de la RMF y con los formatos guía y los instructivos de integración y de características para la presentación del dictamen de estados financieros para efectos fiscales contenidos en el Anexo 16 de la RMF, que se presenta en el Sistema de Presentación del Dictamen Fiscal 2020 (SIPRED) vía Internet al SAT. He auditado esta información y documentación mediante pruebas selectivas, utilizando los procedimientos de auditoría aplicables en las circunstancias, dentro de los alcances necesarios para poder expresar mi opinión, de acuerdo con las NIA, sobre los estados financieros tomados en su conjunto. Dicha información se incluye para uso exclusivo y de análisis por parte de la Administración General de Grandes Contribuyentes. Con base en mi auditoría manifiesto lo siguiente:
    - i. Dentro de las pruebas selectivas llevadas a cabo en cumplimiento con las NIA, revisé la situación fiscal del contribuyente a que se refiere el artículo 58, fracción V del RCFF, por el periodo que cubren los estados financieros dictaminados y, dentro del alcance de mis pruebas selectivas, revisé que los bienes y servicios adquiridos o enajenados u otorgados en uso o goce a la Compañía, fueron efectivamente recibidos, entregados o prestados, respectivamente. Conforme a la fracción II de la regla 2.12.16. de la RMF, los procedimientos que apliqué no incluyeron el examen respecto al cumplimiento de las disposiciones en materia aduanera y de comercio exterior.

En mis papeles de trabajo existe evidencia de los procedimientos de auditoría aplicados a las partidas seleccionadas mediante muestreo y que soportan las conclusiones obtenidas.

- ii.** Debido a que la compañía no tiene empleados, no se determinan cuotas obrero-patronales por pagar al Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) derivadas de sueldos y salarios.
- iii.** Revisé, con base en pruebas selectivas y a las NIA, que el contribuyente tiene el derecho a los saldos a favor aplicados en compensaciones que se llevaron a cabo durante el ejercicio sujeto a revisión y que las cantidades pendientes de devolver o devueltas a la Compañía por la autoridad fiscal derivan de dicho saldo.
- iv.** Revisé en función de su naturaleza y mecánica de aplicación utilizada, en su caso, en ejercicios anteriores, los conceptos e importes que se muestran en los siguientes anexos:
  - Conciliación entre el resultado contable y el fiscal para los efectos del impuesto sobre la renta (ISR) y
  - Conciliación entre los ingresos dictaminados según el estado de resultado integral, los acumulables para los efectos del ISR y la suma del total de los actos o actividades para efectos del impuesto al valor agregado (IVA) correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.
- v.** Durante el ejercicio no tuve conocimiento que el contribuyente hubiera presentado declaraciones complementarias que modificaran las de ejercicios anteriores ni por diferencias de impuestos del ejercicio dictaminado.
- vi.** Debido a que la compañía no tiene empleados, no determinó ni pagó la Participación de los Trabajadores en las Utilidades de las Empresas.
- vii.** Revisé mediante pruebas selectivas, los saldos de las cuentas que se indican en los anexos relativos a el análisis comparativo de las subcuentas de gastos, el análisis comparativo de las subcuentas del resultado integral de financiamiento, conciliando, en su caso: a) las diferencias con los estados financieros básicos, originadas por reclasificaciones para su presentación, y b) la determinación de los montos deducibles y no deducibles para los efectos del ISR.
- viii.** Revisé la información relativa a los estímulos fiscales aplicados, a las exenciones, subsidios y créditos fiscales, así como la aplicación de las resoluciones obtenidas de las autoridades fiscales o jurisdiccionales que se incluyen en la declaratoria hecha por el representante legal del contribuyente.
- ix.** Durante el ejercicio, la Compañía no fue responsable solidaria como retenedora en la enajenación de acciones efectuada por residentes en el extranjero.
  - x.** Durante el ejercicio las operaciones realizadas que generaran fluctuaciones cambiarias fueron inmateriales.
- xi.** Los saldos de la Compañía con sus principales partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2020, se revelan en la Nota 8 a los estados financieros, incluida en el Anexo “Notas a los Estados Financieros” del SIPRED. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas durante el ejercicio se revelan en el Anexo “Operaciones con Partes Relacionadas” del SIPRED.
- xii.** Dentro del alcance de mis pruebas selectivas revisé el cumplimiento de las obligaciones relativas a operaciones con partes relacionadas conforme se establece en las siguientes disposiciones: artículos 11, 27, fracción XIII, 28, fracciones XVII, cuarto párrafo, inciso b), XVIII, XXVII, XXIX y XXXI, 76, fracciones IX, X y XII, de la Ley del ISR.

- xiii.** Durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2020, en el Anexo de Datos Generales del SIPRED, la compañía incorporó la información relacionada con la aplicación de algunos de los criterios diferentes a los que en su caso hubiera dado a conocer la autoridad fiscal conforme al inciso h) de la fracción I del artículo 33 del CFF vigente al 31 de diciembre de 2020. El contribuyente manifestó en el anexo mencionado que durante el ejercicio que terminó el 31 de diciembre de 2020 no aplicó dichos criterios.
- xiv.** Dentro del alcance de mis pruebas selectivas, revisé la información que el contribuyente manifestó en las declaraciones presentadas en cumplimiento de sus obligaciones a las siguientes disposiciones fiscales sin observar omisión alguna:
- a) Artículo 76, fracción VI de la LISR “Información sobre residentes en el extranjero” (Anexo 4 de la DIM).
  - b) Artículo Noveno de las Disposiciones Transitorias de la LISR para 2014, fracción X, “Información sobre pagos y retenciones del ISR, IVA e IEPS” (Anexo 2 de la DIM) e “Informe sobre residentes en el extranjero (Anexo 4 de la DIM)”, este último tratándose de retenciones a residentes en el extranjero. Artículo 76, fracción III de la Ley del ISR y 32 fracción V de la Ley del IVA “Información sobre las retenciones a residentes en el extranjero señaladas en los CFDI”.

### **Otros asuntos**

3. Mis respuestas a las preguntas de los cuestionarios de diagnóstico fiscal y en materia de precios de transferencia, que forman parte de la información incluida en el SIPRED, se basan en el resultado de mi auditoría de los estados financieros básicos, tomados en su conjunto, de Grupo Aeroportuario del Sureste, S. A. B. de C. V., al 31 de diciembre de 2020 y por el año terminado en esa fecha, el cual fue realizado de acuerdo con las NIA; consecuentemente, las respuestas que indican cumplimiento con las disposiciones fiscales por parte del contribuyente, están sustentadas con: a) el resultado de mi auditoría que efectué de acuerdo con las NIA, o b) el hecho que durante mi auditoría que efectué conforme a las NIA, revisé y no tuve conocimiento de algún incumplimiento del contribuyente con las obligaciones fiscales.

Algunas respuestas a las preguntas del cuestionario de diagnóstico fiscal y del cuestionario en materia de precios de transferencia, se dejaron en blanco debido a que: 1) no aplican a la Compañía, 2) no hay posible respuesta o 3) la información no fue revisada, por no formar parte del alcance de mi revisión, lo cual no constituye un incumplimiento con las disposiciones fiscales.

4. En relación con las respuestas que dio la Compañía, sobre los cuestionarios de diagnóstico fiscal del contribuyente y en materia de precios de transferencia que se incluyen en los anexos “Datos Generales” e “Información del Contribuyente sobre sus Operaciones con Partes Relacionadas”, respectivamente, que forman parte de la información incluida en el SIPRED, he analizado y revisado que dichas respuestas sean consistentes con el resultado de mi auditoría que efectué de acuerdo con las NIA.

Consecuentemente, las respuestas que indican cumplimiento con las disposiciones fiscales por parte del contribuyente están sustentadas en el hecho de que durante la auditoría que efectué, revisé y no tuve conocimiento de algún incumplimiento respecto de las obligaciones fiscales a las que se refieren dichos cuestionarios.

Asimismo, algunas preguntas requieren información que no forma parte de los estados financieros básicos, por lo que las respuestas fueron proporcionadas por la Compañía y no forman parte del alcance de mi auditoría.

5. Al 31 de diciembre de 2020 no se identificaron diferencias que deban ser reveladas en la columna denominada "Diferencias no materiales no investigadas por auditoria" del Anexo "Relación de contribuciones a cargo del contribuyente como sujeto directo o en su carácter de retenedor".

Fabián Mateos Aranda.

C. P. C. Fabián Mateos Aranda  
Inscripción número 17178 en la  
Administración General de  
Auditoría Fiscal Federal  
Ciudad de México, 15 de Julio de 2021.





## Punto II a)

Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021;

**Propuesta de incremento de la reserva legal**

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta de incremento de la reserva legal**

Bajo la legislación mexicana, ASUR y cada una de sus subsidiarias tienen la obligación de asignar como mínimo un 5% de sus utilidades netas anuales para aumentar su reserva legal, hasta que dicha reserva sea equivalente al 20% del capital social emitido (histórico) de la sociedad en cuestión. Las empresas mexicanas solamente pueden pagar dividendos de sus cuentas de utilidades retenidas después de haber constituido la reserva legal.

Por lo tanto, en 2022 ASUR deberá incrementar su reserva legal en **Ps. \$295,856,740.47 (Doscientos noventa y cinco millones ochocientos cincuenta y seis mil setecientos cuarenta pesos, 47/100 M.N.)**, monto que será cargado a la cuenta de utilidades retenidas acumuladas al cierre de 2021.

Se informa que dicha propuesta ya fue aprobada por el Socio Estratégico de la Sociedad, por el Comité de Operaciones de la Sociedad, y por el Consejo de Administración de la Sociedad.

\* \* \* \* \*

Lic. Fernando Chico Pardo  
Presidente del Consejo de Administración  
Marzo 2022



## Punto II b)

Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021;

Propuesta de pago de dividendo ordinario y extraordinario en efectivo de la cuenta de utilidades retenidas acumuladas

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta de pago de dividendo ordinario y extraordinario en efectivo de la  
cuenta de utilidades retenidas acumuladas**

Referente a la distribución de las utilidades retenidas acumuladas al cierre del ejercicio 2021, la administración de ASUR propone el pago a los accionistas de la Sociedad de un dividendo ordinario por cada acción ordinaria de la Series "B" y "BB" equivalente a **Ps. \$9.03 (Nueve pesos, 03/100 M.N.)**, así como un dividendo extraordinario por cada acción ordinaria de la Series "B" y "BB" equivalente a **Ps. \$6.00 (Seis pesos, 00/100 M.N.)**, por lo que el dividendo total por cada acción ordinaria de la Series "B" y "BB" sería de **Ps. \$15.03 (Quince pesos, 03/100 M.N.)**.

Se informa que dicha propuesta ya fue aprobada por el Socio Estratégico de la Sociedad, por el Comité de Operaciones de la Sociedad, y por el Consejo de Administración de la Sociedad.

\* \* \* \* \*

Lic. Fernando Chico Pardo  
Presidente del Consejo de Administración  
Marzo 2022



## Punto II c)

Propuesta de aplicación de las utilidades acumuladas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. al cierre del ejercicio 2021;

Propuesta del monto máximo que podrá destinar la Sociedad a la recompra de acciones propias en 2022

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta del monto máximo que podrá destinar la Sociedad a la recompra de acciones propias en 2022**

El monto máximo propuesto por la administración de ASUR que podrá destinar la Sociedad a la recompra de acciones propias durante el ejercicio 2021, con el fin de apoyar la liquidez en el mercado, es de **Ps. \$1,112,278,069.01 (Mil ciento doce millones doscientos setenta y ocho mil sesenta y nueve pesos, 01/100 M.N.)**.

Se informa que dicha propuesta ya fue aprobada por el Socio Estratégico de la Sociedad, por el Comité de Operaciones de la Sociedad, y por el Consejo de Administración de la Sociedad.

\* \* \* \* \*

Lic. Fernando Chico Pardo  
Presidente del Consejo de Administración  
Marzo 2022



## Punto III a)

Ratificación de la administración del Consejo de Administración  
y del Director General de la Sociedad durante el ejercicio fiscal  
2021

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta para la ratificación de la administración del Consejo de**  
**Administración y del Director General de la Sociedad**  
**durante el ejercicio fiscal 2021**

Se propone la ratificación por parte de los accionistas de la administración del Consejo de Administración y del Director General de la Sociedad durante el ejercicio fiscal 2021.



## Punto III b)

Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, de las  
personas a constituir el Consejo de Administración de la  
Sociedad

## **Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**

### **Propuesta para la integración del Consejo de Administración**

Se informa a los accionistas que el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad propone la ratificación en sus cargos de todos los miembros del Consejo de Administración.

Como consecuencia de lo anterior, en el Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. se ratificarían las siguientes personas en sus cargos:

#### **III. b) i.**

Fernando Chico Pardo – Presidente <i>(Alternó: Federico Chávez Peón Mijares)</i>	<b>Ratificación en su cargo</b> Nombrado por ITA y ratificado por el Comité de Nominaciones y Compensaciones para representar a los accionistas de la Serie BB
---	---

#### **Fernando Chico Pardo**

*El señor Fernando Chico Pardo fue nombrado Presidente del Consejo de Administración de ASUR en abril de 2005. El señor Chico Pardo fue nombrado al Consejo de ASUR por ITA, el Socio Estratégico de la Sociedad, y representa las acciones de la serie BB. Es fundador y Presidente de la empresa de banca de inversión privada Promecap, S.C. Además es Co-Presidente de Carrix, Inc., la empresa operadora de puertos y ferrocarriles. Anteriormente, el señor Chico Pardo fue socio y Director General Interino de Grupo Financiero Inbursa, S.A. de C.V.; miembro del Comité de Inversiones de Pensiones de las Naciones Unidas; miembro del Consejo del Pacto Global de las Naciones Unidas; Presidente del Patronato de la Universidad Iberoamericana; y Representante de México para Standard Chartered Bank (Londres). El señor Chico Pardo ha sido miembro del consejo de administración de Grupo Financiero Inbursa, BBVA Bancomer, Condumex, Grupo Carso, Sanborns Hermanos, Sears Roebuck de México, Bombardier, Proactiva México y Grupo Posadas de México.*

#### **Federico Chávez Peón Mijares**

*El señor Chávez Peón Mijares es el miembro suplente que sustituye al señor Fernando Chico Pardo en nuestro Consejo de Administración. Actualmente se desempeña como Socio Director de Promecap, S.A. de C.V. Antes de su entrada a Promecap, en el momento de su establecimiento en 1997, el señor Chávez Peón Mijares fungió como Director de Riesgo en Banco Santander Mexicano. De 1987 a 1996, ocupó varios cargos dentro de la división de banca corporativa de Grupo Financiero Invermexico, llegando a la posición de Director de la División de Banca Corporativa y Crédito. También ha formado parte de los consejos de administración de varias otras empresas, entre ellas Grupo Azucarero México y Unifin Arrendadora.*

### III. b) ii.

José Antonio Pérez Antón ( <i>Alternó: Luis Fernando Lozano Bonfil</i> )	<b>Ratificación en su cargo</b> Nombrado por ITA y ratificado por el Comité de Nominaciones y Compensaciones para representar a los accionistas de la Serie BB
---	---

#### **José Antonio Pérez Antón**

*El señor Pérez Antón ha sido Director General de Grupo ADO desde 2006. Forma parte del consejo de administración de esa empresa desde 2005, y ha trabajado en el Grupo desde 1996. Actualmente, el señor Pérez Antón también se desempeña como Vicepresidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) y es consejero del ITI (Intermodal Transportation Institute, con base en Denver, EE.UU.). También es miembro del Consejo Coordinador Empresarial y del Consejo Mexicano de Negocios.*

#### **Luis Fernando Lozano Bonfil**

*El señor Lozano Bonfil ha sido Director de Desarrollo de Negocios de Grupo ADO desde 2007. Anteriormente, se desempeñó como Tesorero del Grupo. El señor Lozano Bonfil también ocupa el cargo ya sea de miembro del consejo de administración o de administrador único en varias empresas subsidiarias de Grupo ADO. Es miembro del Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas (IMEF). Ha trabajado en Grupo ADO desde el año 2000.*

### III. b) iii.

Pablo Chico Hernández	<b>Ratificación en su cargo</b> Nombrado por Fernando Chico Pardo en su calidad de tenedor de una participación mayor al 10% (diez por ciento) en las acciones de la Serie B, y ratificado por el Comité de Nominaciones y Compensaciones
-----------------------	--

#### **Pablo Chico Hernández**

*El Sr. Chico Hernández se graduó de la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México donde estudió Administración de Negocios, y obtuvo un MBA de la Southern Methodist University en Dallas, Texas, con especialidad en Finanzas y Empresariado. Ha trabajado en Promecap, S.C., y en Prudential Bank México, donde administró una cartera de USD \$100M indexada a la Bolsa Mexicana de Valores. Actualmente trabaja en SSA Marine, una empresa de logística de transporte marítimo y ferroviario con sede en Seattle, Washington.*

### III. b) iv.

Aurelio Pérez Alonso	<b>Ratificación en su cargo</b> Nombrado por Grupo ADO, S.A. de C.V. en su calidad de tenedor de una participación mayor al 10% (diez por ciento) en las acciones de la Serie B, y ratificado por el Comité de Nominaciones y Compensaciones
----------------------	---

#### **Aurelio Pérez Alonso**

*El señor Pérez Alonso ha sido Director General Adjunto de Grupo ADO desde 2006, y forma parte del consejo de administración de esa empresa desde 2005. Antes de unirse al Grupo en 1998, el señor Pérez Alonso se desempeñó como consultor en Arthur Andersen. Actualmente también es Presidente del consejo de administración de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).*

### III. b) v.

Rasmus Christiansen	<b>Ratificación en su cargo</b>
---------------------	---------------------------------

#### **Rasmus Christiansen**

*El señor Christiansen ha sido miembro de nuestro Consejo de Administración desde abril de 2007. El señor Christiansen se ha desempeñado como Director General de Copenhagen Airports International A/S. Anteriormente, fue Vicepresidente de Copenhagen Airports International A/S, Director de Desarrollo y Adquisiciones de Copenhagen Airports International A/S, Director de una empresa de importaciones/exportaciones en Hungría, Vicepresidente de Dolce International, International Hotel Development & Operations, Director General de Scanticon Conference Center, Aarhus y Presidente de la Fundación Schou de Dinamarca.*

### III. b) vi.

Francisco Garza Zambrano	<b>Ratificación en su cargo</b>
--------------------------	---------------------------------

#### **Francisco Garza Zambrano**

*El señor Garza es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración. Se ha desempeñado como Presidente de Cementos Mexicanos (CEMEX) para México, Estados Unidos, y Centro, Sudamérica y el Caribe. Es miembro de los consejos de administración de Autlán, Cydsa, Escala, Fomento Empresarial Inmobiliario, Internacional de Inversiones, Promecap Acquisition Company, Grupo Valoran, Grupo Velatia y Grupo Xignux, además de desempeñarse como consejero del Banco de México; de Nacional Financiera (NAFIN); de Christus Muguerza; y del Consejo Ciudadano de Nuevo León. Asimismo es miembro del Consejo Ejecutivo de la Universidad de Monterrey; del Centro Roberto Garza Sada de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Monterrey; y del Comité Técnico FIDECULTURAL.*

### III. b) vii.

Ricardo Guajardo Touché	Ratificación en su cargo
-------------------------	--------------------------

#### **Ricardo Guajardo Touché**

*El señor Guajardo es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración y Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Ha sido Presidente de Grupo Financiero BBVA Bancomer, S.A. de 1999 a 2004, además de Presidente y Director General de Grupo Financiero BBVA Bancomer, S.A. de 1991 a 1999. Fue antes miembro de los consejos de administración de Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (“ITESM”), Grupo Industrial Alfa, El Puerto de Liverpool, y Grupo Coppel. Es actualmente consejero de Fomento Económico Mexicano (FEMSA), Grupo Bimbo, Coca Cola Femsa (KOF), Grupo Vitro, y BBVA de México.*

### III. b) viii.

Guillermo Ortiz Martínez	Ratificación en su cargo
--------------------------	--------------------------

#### **Guillermo Ortiz Martínez**

*El señor Ortiz es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración. Ha ocupado el cargo de Presidente de BTG Pactual Latinoamérica y del Consejo de Administración de Grupo Financiero Banorte. Anteriormente, ha sido Gobernador del Banco de México durante dos períodos, de 1998 a 2003, y de 2004 a 2009. De 1994 a 1997, se desempeñó como Secretario de Hacienda y Crédito Público de la República Mexicana. El señor Ortiz fue Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de 1988 a 1994. Entre 1984 y 1988, ocupó el cargo de Director Ejecutivo del Fondo Monetario Internacional (FMI). De 1977 a 1984, se desempeñó como Economista, Subgerente y Gerente en la Dirección de Investigación Económica del Banco de México. El señor Ortiz ingresó al Servicio Público Federal como Economista en la Secretaría de la Presidencia. Durante el 2009, fue Presidente del Consejo de Administración del Banco de Pagos Internacionales (BIS) con base en Basilea, Suiza.*

### III. b) ix.

Bárbara Garza Lagüera Gonda	Ratificación en su cargo
-----------------------------	--------------------------

#### **Bárbara Garza Lagüera Gonda**

*La señora Garza Lagüera ha sido miembro de nuestro Consejo de Administración desde 2020. Es miembro suplente del consejo de administración de FEMSA, vicepresidente del consejo de administración de ITESM Campus Ciudad de México, y miembro de los consejos de administración de Fresnillo, Plc., Inmobiliaria Valmex, S.A. de C.V., Inversiones Bursátiles Industriales, S.A. de C.V., Desarrollo Inmobiliario La Sierrita, S.A. de C.V., Refrigeración York, S.A. de C.V., Peñitas, S.A. de C.V., Controladora Pentafem, S.A.P.I. de C.V., BECL, S.A. de C.V., Soluciones Financieras (SOLFI), Fondo para la Paz, y Museo Franz Mayer, además de miembro de la comisión de supervisión del Fondo Nacional para la Cultura y las Artes (FONCA).*

### III. b) x.

Heliane Steden	<b>Ratificación en su cargo</b>
----------------	---------------------------------

#### **Heliane Steden**

*La señora Steden ha sido miembro de nuestro Consejo de Administración desde 2021. Es directora ejecutiva de Merrill Lynch adscrita a la oficina central para operaciones internacionales en Nueva York. Fue contratada por Merrill Lynch en 1999, después de trabajar en Bankers Trust y posteriormente Deutsche Bank. Es miembro del Fideicomiso del Patronato de la Universidad de California del Sur (USC). Mientras cursaba sus estudios en administración de negocios en USC, Steden representó la universidad tres veces como jugadora de tenis en el campeonato All American, y después tuvo una carrera de cinco años como tenista profesional. Estableció una beca con fondo de dotación para el programa de tenis 'Women of Troy', que se adjudica principalmente a los estudiantes-atletas internacionales.*

### III. b) xi.

Diana M. Chávez	<b>Ratificación en su cargo</b>
-----------------	---------------------------------

#### **Diana M. Chávez**

*La señora Chávez ha sido miembro de nuestro Consejo de Administración desde 2021. Es Directora Ejecutiva y Presidente del Consejo de CIFAL, un centro del sector privado que promueve la investigación para la implementación de los objetivos e iniciativas de sostenibilidad de la Organización de las Naciones Unidas en Bogotá, Colombia. También es Vicepresidente del Consejo de Patronato de UNITAR, el Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación, en Ginebra, Suiza. Entre 2009 y 2017, fue Directora Ejecutiva del Centro Regional para Latinoamérica y el Caribe del Pacto Mundial de la ONU en Bogotá, y antes fue Coordinadora de la Red Local del Pacto Mundial en México. Estudió administración de negocios y relaciones internacionales en el Instituto Tecnológico de Monterrey.*

### III. b) xii.

Rafael Robles Miaja (Secretario)	<b>Ratificación en su cargo</b>
----------------------------------	---------------------------------

#### **Rafael Robles Miaja**

El Lic. Robles es socio del despacho de abogados Robles Miaja Abogados, S.C. Funge como Secretario no miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde 2007.

### III. b) xiii.

Ana María Poblanno Chanona (Prosecretario)	<b>Ratificación en su cargo</b>
--	---------------------------------

#### **Lic. Ana María Poblanno Chanona**

La Lic. Ana María Poblanno anteriormente fue socia del despacho de abogados Santamarina y Steta, S.C. Ha ocupado el cargo de Prosecretaria no miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde 2000.



## Punto III c)

Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, del  
Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la  
Sociedad

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta relativa al Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias  
de la Sociedad**

**III c) i.**

Se propone que el **Ing. Ricardo Guajardo Touché** sea ratificado en su cargo como Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

***Ricardo Guajardo Touché***

*El señor Guajardo es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración y Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Ha sido Presidente de Grupo Financiero BBVA Bancomer, S.A. de 1999 a 2004, además de Presidente y Director General de Grupo Financiero BBVA Bancomer, S.A. de 1991 a 1999. Fue antes miembro de los consejos de administración de Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (“ITESM”), Grupo Industrial Alfa, El Puerto de Liverpool, y Grupo Coppel. Es actualmente consejero de Fomento Económico Mexicano (FEMSA), Grupo Bimbo, Coca Cola Femsal (KOF), Grupo Vitro, y BBVA de México.*



## Punto III d)

Propuesta de nombramiento o ratificación, en su caso, de las  
personas a constituir el Comité de Nominaciones y  
Compensaciones de la Sociedad

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

## Propuesta para la integración del Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad

### III d) i.

Se propone que la **Lic. Bárbara Garza Lagüera Gonda** sea ratificada en su posición de Presidente del Comité de Nominaciones y Compensaciones de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

#### ***Bárbara Garza Lagüera Gonda***

*La señora Garza Lagüera es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración. Es además miembro suplente del consejo de administración de FEMSA, vicepresidente del consejo de administración de ITESM Campus Ciudad de México, y miembro de los consejos de administración de Fresnillo, Plc., Inmobiliaria Valmex, S.A. de C.V., Inversiones Bursátiles Industriales, S.A. de C.V., Desarrollo Inmobiliario La Sierrita, S.A. de C.V., Refrigeración York, S.A. de C.V., Peñitas, S.A. de C.V., Controladora Pentafem, S.A.P.I. de C.V., BECL, S.A. de C.V., Soluciones Financieras (SOLFI), Fondo para la Paz, y Museo Franz Mayer, además de miembro de la comisión de supervisión del Fondo Nacional para la Cultura y las Artes (FONCA).*

### III d) ii.

Se propone que el **Lic. Fernando Chico Pardo** sea ratificado en su cargo como miembro del Comité de Nominaciones y Compensaciones de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

#### ***Fernando Chico Pardo***

*El señor Fernando Chico Pardo fue nombrado Presidente del Consejo de Administración de ASUR en abril de 2005. El señor Chico Pardo fue nombrado al Consejo de ASUR por ITA, el Socio Estratégico de la Sociedad, y representa las acciones de la serie BB. Es fundador y Presidente de la empresa de banca de inversión privada Promecap, S.C. Además es Co-Presidente de Carrix, Inc., la empresa operadora de puertos y ferrocarriles. Anteriormente, el señor Chico Pardo fue socio y Director General Interino de Grupo Financiero Inbursa, S.A. de C.V.; miembro del Comité de Inversiones de Pensiones de las Naciones Unidas; miembro del Consejo del Pacto Global de las Naciones Unidas; Presidente del Patronato de la Universidad Iberoamericana; y Representante de México para Standard Chartered Bank (Londres). El señor Chico Pardo ha sido miembro del consejo de administración de Grupo Financiero Inbursa, BBVA Bancomer, Condumex, Grupo Carso, Sanborns Hermanos, Sears Roebuck de México, Bombardier, Proactiva México y Grupo Posadas de México.*

### III d) iii.

Se propone que el **Ing. José Antonio Pérez Antón** sea ratificado en su cargo como miembro del Comité de Nominaciones y Compensaciones de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

#### ***José Antonio Pérez Antón***

*El señor Pérez Antón ha sido Director General de Grupo ADO desde 2006. Forma parte del consejo de administración de esa empresa desde 2005, y ha trabajado en el Grupo desde 1996. Actualmente, el señor Pérez Antón también se desempeña como Vicepresidente de la Cámara Nacional del*

*Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT) y es consejero del ITI (Intermodal Transportation Institute, con base en Denver, EE.UU.). También es miembro del Consejo Coordinador Empresarial y del Consejo Mexicano de Negocios.*



## Punto III e)

Propuesta para la determinación de los emolumentos  
correspondientes

**Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**  
**Propuesta relativa a los emolumentos a pagarse a los miembros del Consejo de Administración y de los Comités de la Sociedad**

De acuerdo con la resolución aprobada por el Comité de Nominaciones y Compensaciones en su sesión celebrada el día 3 de marzo de 2022, se propone que a partir de la fecha de la presente Asamblea, los miembros del Consejo de Administración y de los Comités de la Sociedad reciban la compensación neta que se menciona a continuación para cada sesión a la que asisten:

**III. e) i.**

<b>Órgano:</b>	<b>Propuesta de honorarios por sesión</b>
Consejo de Administración	<b>MXN \$77,600</b> <i>(setenta y siete mil seiscientos pesos M.N.)</i>

**III. e) ii.**

<b>Órgano:</b>	<b>Propuesta de honorarios por sesión</b>
Comité de Operaciones	<b>MXN \$77,600</b> <i>(setenta y siete mil seiscientos pesos M.N.)</i>

**III. d) iii.**

<b>Órgano:</b>	<b>Propuesta de honorarios por sesión</b>
Comité de Nominaciones y Compensaciones	<b>MXN \$77,600</b> <i>(setenta y siete mil seiscientos pesos M.N.)</i>

**III. e) iv.**

<b>Órgano:</b>	<b>Propuesta de honorarios por sesión</b>
Comité de Auditoría	<b>MXN \$110,000</b> <i>(ciento diez mil pesos M.N.)</i>

**III. e) v.**

<b>Órgano:</b>	<b>Propuesta de honorarios por sesión</b>
Comité de Adquisiciones y Contratos	<b>MXN \$25,900</b> <i>(veinticinco mil novecientos pesos M.N.)</i>



## Punto IV

Propuesta de designación de delegados para dar cumplimiento a las resoluciones de la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.

## **Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V.**

Se propone designar a los delegados que se mencionan a continuación, para que den cumplimiento a las resoluciones aprobadas en la Asamblea General Anual Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. celebrada el día 20 de abril de 2022:

### **IV. a)**

**Lic. Claudio R. Góngora Morales**

El Lic. Góngora es el Director Jurídico de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. Tiene más de 20 años trabajando en la empresa.

### **IV. b)**

**Lic. Rafael Robles Miaja**

El Lic. Robles es socio del despacho de abogados Robles Miaja Abogados, S.C. Funge como Secretario no miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde 2007.

### **IV. c)**

**Lic. Ana María Poblanno Chanona**

La Lic. Ana María Poblanno anteriormente fue socia del despacho de abogados Santamarina y Steta, S.C. Ha ocupado el cargo de Prosecretaria no miembro del Consejo de Administración de Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. desde 2000.