

REPORTE ANUAL 2017



Bosque de ciruelos 99, Bosques de las Lomas
Delegación Miguel Hidalgo, C.P. 11700
Ciudad de México

GMÉXICO TRANSPORTES, S.A.B. DE C.V. tiene registrados en el Registro Nacional de Valores los siguientes valores:

Sección A, las acciones Serie única, que representan la totalidad de su capital social, las cuales cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores, S. A. B. de C.V. (“BMV”) bajo la clave de cotización “GMXT” y se encuentra inscrito en el RNV 3507-1.00-2017-001.

GMEXICO TRANSPORTES, S.A.B. de C.V., tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de fecha 28 de septiembre de 2017 por un monto total de \$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) con carácter revolvente dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la B MV, con las siguientes claves de cotización: “GMXT 17” y “GMXT 17-2”.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentra inscrito con los Nos.3507-4.15-2017-001-01 y3507-4.152017-001-02, respectivamente.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad del valor o la solvencia del emisor o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el Reporte Anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención a las leyes.

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de Valores y a otros participantes del mercado por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2017.



ÍNDICE

1) INFORMACIÓN GENERAL	4
a) Glosario de términos y definiciones	4
b) Resumen ejecutivo	10
c) Factores de riesgo	26
d) Otros valores	55
e) Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro	55
f) Destino de los fondos	55
g) Documentos de carácter público	56
2) LA EMISORA	57
a) Historia y desarrollo de la emisora	57
b) Descripción del negocio	61
i. <i>Actividad principal</i>	62
ii. <i>Canales de distribución</i>	64
iii. <i>Patentes, licencias, marcas y otros contratos</i>	64
iv. <i>Principales clientes</i>	65
v. <i>Legislación aplicable y situación tributaria</i>	66
vi. <i>Recursos humanos</i>	79
vii. <i>Desempeño ambiental</i>	82
viii. <i>Información de mercado</i>	82
ix. <i>Estructura corporativa</i>	91
x. <i>Descripción de sus principales activos</i>	92
xi. <i>Procesos judiciales, administrativos o arbitrales</i>	95
xii. <i>Acciones representativas del capital social</i>	96
xiii. <i>Dividendos</i>	96
3) INFORMACIÓN FINANCIERA	98
a) Información financiera seleccionada	98
b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación	99
c) Informe de créditos relevantes	99
d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora	104
i) <i>Resultados de la operación en 2017, 2016 y 2015</i>	104
ii) <i>Situación financiera, liquidez y recursos de capital</i>	114
iii) <i>Control interno</i>	115
e) Estimaciones contables críticas y fuentes clave de estimaciones	114
4) ADMINISTRACIÓN	116
a) Auditores externos	116
b) Operaciones con personas relacionadas y conflicto de interés	116

c) Administradores y accionistas	118
d) Estatutos sociales y otros convenios	125
5) MERCADO DE CAPITALES	139
a) Estructura accionaria	139
b) Comportamiento de la acción en el mercado de valores	139
c) Formador de mercado	139
6) PERSONAS RESPONSABLES	140
7) ANEXOS	143
1. Informe del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015	144

1. INFORMACIÓN GENERAL

a) Glosario de términos y definiciones

Salvo que se definan de otra forma en el presente reporte, los términos con mayúscula inicial que se utilizan en este Reporte y que se listan a continuación, tendrán los significados siguientes, mismos que serán igualmente aplicables a las formas singular o plural de dichos términos:

Término	Definición
“AAR”	Significa la Asociación de Ferrocarriles Americanos (<i>Association of American Railroads</i>) de los Estados Unidos.
“Acciones”	Significa las acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte del capital social de la Emisora.
“Adquisición”	Significa la adquisición por parte del Emisor, a través de sus subsidiarias, del 100% de las acciones de FEC, la cual fue consumada el 30 de junio de 2017.
“AESS”	Significa Automatic Equipment Start Stop.
“Agencia” o “ARTF”	Significa la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la SCT.
“BMV”	Significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“BMWE”	Significa la Hermandad de Empleados de Mantenimiento de Vía (<i>Brotherhood of Maintenance of Way Employees</i>).
“BNSF”	Significa Burlington Northern – Santa Fe Railway Company.
“Brexit”	Significa el referéndum en el Reino Unido en términos del cual una mayoría de sus ciudadanos votaron para salir de la Unión Europea.
“CERCLA”	Significa la Ley de Responsabilidad, Compensación y Respuesta Ambiental (<i>Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act</i>) de los Estados Unidos.
“Certificados Bursátiles”	Significa los certificados bursátiles emitidos por GMXT con las claves de pizarra “GMXT 17” y “GMXT 17-2” con fecha 28 de septiembre de 2017 por un monto conjunto de \$15,000,000,000.00 de Pesos, al amparo del programa de certificados bursátiles de largo plazo autorizado por la CNBV, cuyos recursos netos se utilizaron para pagar parcialmente el Crédito Puente. El 2 de marzo de 2018 se realizó la reapertura de las dos emisiones, conservando las condiciones y características de las emisiones originales.
“Cetes”	Significa los Certificados de la Tesorería de la Federación.
“Circular Única”	Significa las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según han sido o sean modificadas.
“CNBV”	Significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Término	Definición
“COFECE”	Significa la Comisión Federal de Competencia Económica.
“Compañía”, “Emisora”, “Emisor”, “GMéxico Transportes” o “GMXT”	Significa GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.
“Consejo de Administración”	Significa el Consejo de Administración de la Compañía.
“Constitución”	Significa la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
“Convenio de Derechos de Paso”	Significa el convenio celebrado el 9 de febrero de 2010 entre KCSM y Ferromex.
“Convenio de Fusión FEC”	Significa el convenio y plan de fusión de fecha 24 de marzo de 2017 entre FECR Rail LLC y el Emisor, entre otros, conforme al cual el Emisor se obligó a llevar cabo la Adquisición.
“Convenio entre Accionistas Ferromex”	Significa el convenio entre accionistas de fecha 13 de junio de 1997 celebrado entre Grupo México y Union Pacific, entre otros, según el mismo ha sido o sea modificado, respecto de GFM e, indirectamente, Ferromex.
“Crédito Banamex-Eximbank”	Significa el crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 29 de marzo de 2007 con Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex como acreedor, Citibank, N.A. como agente facilitador y Eximbank, con una tasa del 8.18%, mismo que debe ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de septiembre de 2015.
“Crédito Credit Agricole CIB”	Significa el Crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 12 de diciembre de 2007 con Credit Agricole CIB (antes Calyon) como acreedor el cual tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la tasa Líbor más un margen variable del 0.40% al 0.50% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de junio de 2016.
“Crédito Credit Agricole CIB-Eximbank”	Significa el crédito contratado por GFM como acreditado (con la garantía de Ferromex) el 12 de diciembre de 2007 con Credit Agricole CIB (antes Calyon) y Eximbank como acreedores el cual tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la tasa Líbor y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de junio de 2016.
“Crédito Ixe”	Significa el crédito identificado con el número 11CS20 de fecha 30 de mayo de 2011 celebrado por Ferrosur como acreditado con Ixe Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Banorte el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio a 91 días más 1.35% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 31 de mayo de 2018.
“Crédito PEFECO-Eximbank”	Significa el crédito contratado por Ferrosur como acreditado (con la garantía de ITF) el 9 de marzo de 2012 con HSBC Bank USA, N.A. como acreedor garantizado, Wilmington Trust, S.A. como fiduciario de garantías y Eximbank el cual actualmente tiene una tasa de intereses ordinaria equivalente a la tasa Líbor más 0.65% y que deberá ser amortizado trimestralmente hasta el 15 de mayo de 2021.
“Crédito Puente”	Significa el contrato de crédito puente por EUA\$1,550 millones de fecha 22 de junio de 2017 celebrado por la Compañía como acreditado y los bancos señalados en el mismo como acreditantes y BBVA Bancomer, S.A.,

Término	Definición
	Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo.
“CTP”	Significa el control de tren positivo.
“Decreto de Creación”	Significa el decreto por el que se creó la Agencia como órgano desconcentrado de la SCT.
“DHS”	Significa el Departamento de Seguridad Nacional (<i>Department of Homeland Security</i>) de Estados Unidos.
“DOF”	Significa el Diario Oficial de la Federación.
“Dólar” o “EUA\$”	Significa dólares, moneda de curso legal de los Estados Unidos.
“DOT”	Significa el Departamento de Transporte (<i>Department of Transportation</i>).
“E.U.A.” o “Estados Unidos”	Significa los Estados Unidos de América.
“EMD”	Significa EMD Locomotive Company de México, S.A. de C.V.
“EPA”	Significa la Agencia de Protección Ambiental (<i>U.S. Environmental Protection Agency</i>) de Estados Unidos.
“Escidente”	Significa Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V., sociedad escidente en la Escisión como resultado de la cual se constituyó la Emisora.
“Escisión”	Significa la escisión aprobada por los accionistas de la Escidente mediante asamblea general extraordinaria de la Escidente celebrada el 11 de diciembre de 2014, en virtud de la cual, entre otras cosas, se aprobó la escisión de las operaciones ferroviarias de la Escidente y la constitución del Emisor.
“Estados Financieros Consolidados”	Significa los estados financieros consolidados auditados del Emisor para cada uno de los tres ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y 2015, incluyendo sus notas, expresados en miles de pesos, que se adjuntan a este reporte anual.
“FDG Passenger”	Significa FDG Passenger ROW Holdings LLC.
“FDoT”	Significa el Departamento de Transporte de Florida (<i>Florida Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.
“FEC”	Significa Florida East Coast Holdings Corp.
“Fecha de la Oferta”	Significa la fecha de publicación del aviso de oferta pública correspondiente a la Oferta Global.
“FECI”	Significa Florida East Coast Industries, Inc.
“FELA”	Significa la Ley Federal para la Responsabilidad de Empleadores (<i>Federal Employers’ Liability Act</i>) de Estados Unidos.

Término	Definición
“Ferromex”	Significa Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“Ferronales”	Significa Ferrocarriles Nacionales de México, entidad que se encuentra en proceso de liquidación.
“Ferrosur”	Significa Ferrosur, S.A. de C.V., una Subsidiaria directa de la Emisora.
“Fondo”	Significa el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios.
“FRA”	Significa la Administración Federal de Ferrocarriles (<i>Federal Railroad Administration</i>) de Estados Unidos.
“FTVM”	Significa Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
“GFM”	Significa Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria del Emisor que es la sociedad tenedora de las acciones de Ferromex.
“Gobierno Federal”	Significa el Gobierno Federal de México.
“Grupo Carso”	Significa Grupo Carso, S.A.B. de C.V.
“Grupo México”	Significa Grupo México, S.A.B. de C.V., la sociedad controladora del Emisor.
“IBEW”	Significa la Hermandad Internacional de Trabajadores Eléctricos (<i>International Brotherhood of Electrical Workers</i>) de Estados Unidos.
“ICA”	Significa Empresas ICA, S.A.B. de C.V.
“IEPS”	Significa el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.
“IFRS” o “NIIF”	Significa, por sus siglas en inglés, las Normas Internacionales de Información Financiera (<i>International Financial Reporting Standards</i>) emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad.
“Indeval”	Significa la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“INEGI”	Significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
“ITF”	Significa Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., una Subsidiaria del Emisor que es la sociedad tenedora de las acciones de Ferrosur, que con fecha 1 de diciembre de 2017 se fusionó con el emisor.
“KCSM”	Significa Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., una subsidiaria de Kansas City Southern.
“LGSM”	Significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
“LMV”	Significa la Ley del Mercado de Valores.
“LNG”	Significa el gas natural licuado (<i>liquified natural gas</i>).

Término	Definición
“LRSF”	Significa la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“México”	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
“NEPA”	Significa la Ley de Protección Ambiental Nacional (<i>National Environmental Protection Act</i>) de Estados Unidos.
“OCDE”	Significa la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico.
“OSHA”	Significa la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (<i>Occupational Safety and Health Administration</i>) de Estados Unidos.
“Pesos” o “Ps.” o “\$”	Significa la moneda de curso legal en México.
“PHMSA”	Significa la Administración de Seguridad de Materiales Peligrosos (<i>Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration</i>) de Estados Unidos.
“PIB”	Significa el Producto Interno Bruto de México.
“Reporte”	Significa el presente reporte anual.
“PTC”	Significa la Ley de Mejora de la Seguridad en los Trenes (<i>Rail Safety Improvement Act</i>) de 2008 de Estados Unidos.
“Raven”	Significa Raven Transport Holding, Inc., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“RCRA”	Significa la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos (<i>Resource Conservation and Recovery Act</i>) de Estados Unidos.
“RLA”	Significa la Ley del Trabajo Ferroviario (<i>Railway Labor Act</i>) de Estados Unidos.
“RNV”	Significa el Registro Nacional de Valores que mantiene la CNBV.
“RRB”	Significa la Junta de Retiro de Ferrocarriles (<i>Railroad Retirement Board</i>) de Estados Unidos.
“Santander”	Significa Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.
“SAT”	Significa el Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SCT” o “Secretaría”	Significa la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEDENA”	Significa la Secretaría de la Defensa Nacional.
“SEMARNAT”	Significa la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“SHCP”	Significa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“Sinca”	Significa Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Fondo de Inversión de Capitales.

Término	Definición
“SPTFC”	Significa el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.
“STB”	Significa la Junta de Transporte Superficial (<i>Surface Transportation Board</i>) de Estados Unidos.
“STFRM” o “Sindicato Ferroviario”	Significa el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.
“Subsidiarias”	Significa la referencia conjunta a todas las subsidiarias directas e indirectas de GMXT.
“TAAC”	Significa la tasa de crecimiento anual compuesto.
“Texas Pacífico”	Significa Texas Pacífico Railroad.
“TIE”	Significa la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio que publica el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación o cualquier tasa que la sustituya.
“TLC”	Significa el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
“TSA”	Significa la Administración de Seguridad del Transporte (<i>Transportation Security Administration</i>) de Estados Unidos.
“TxDOT”	Significa el Departamento de Transporte de Texas (<i>Texas Department of Transportation</i>) de Estados Unidos.
“UAFIDA Ajustada”	Significa la suma de la utilidad de operación de la Compañía, más depreciación y amortización y otros conceptos aplicables respecto de la Compañía o sus Subsidiarias, según se muestra en las conciliaciones y ajustes en la sección “Presentación de Cierta Información Financiera y Otra Información” de este Reporte Anual.
“UDIs”	Significa la unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México o cualquier índice que lo sustituya.
“Union Pacific” o “UP”	Significa Union Pacific Corporation.
“UTU”	Significa el Sindicato de Transporte Unido (<i>United Transportation Union</i>) de Estados Unidos.

b) Resumen ejecutivo

Panorama General

De conformidad con la SCT, somos el operador ferroviario líder en México y somos propietarios y operamos el ferrocarril de la costa este del estado de Florida (*Florida East Railway*), el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos conforme a la AAR. Nuestra red ferroviaria en México tiene la mayor extensión y conectividad. Somos el único operador ferroviario a lo largo de la costa este. Ofrecemos soluciones de transporte y logística de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 9,954 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 617 kilómetros en el estado de Texas. En el Estado de Florida, nuestra red ferroviaria tiene 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami. Nuestra red ferroviaria está soportada por una flota de 884 locomotoras y 27,335 carros de ferrocarril al 31 de diciembre de 2017.

El siguiente mapa muestra nuestra red ferroviaria a la fecha del presente Reporte Anual:



Fuente: Información interna de la Emisora.

Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando notablemente el sistema ferroviario mexicano en una red moderna y eficiente. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la OCDE. En Florida, de conformidad con la Asociación de Ferrocarriles Americanos o AAR, hemos sobrepasado consistentemente la industria ferroviaria en los Estados Unidos tanto en rendimientos financieros como en eficiencia operativa. Al invertir en forma intensiva en nuestra red ferroviaria, continuamos incrementando la eficiencia operativa, mejorando la seguridad y ofreciendo servicios de transporte ferroviario, cumpliendo con las expectativas de nuestros clientes.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico. El sector ferroviario proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para la región. Como componente crítico en la infraestructura del transporte de México y Florida, somos y esperamos continuar siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Red Ferroviaria en México y Texas

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016, nuestra red ferroviaria tiene una cobertura y conectividad más extensa que cualquier otra red ferroviaria en México. Consideramos que nuestra red ferroviaria se encuentra estratégicamente localizada, lo cual nos permite proveer transporte ferroviario de clase mundial en las ciudades de mayor y más acelerado crecimiento en México (en términos de población y PIB), cubriendo la mayoría de la zona industrial y comercial del país. Asimismo, nuestra red ferroviaria se extiende al Estado de Texas para conectar con la mayoría de los ferrocarriles Clase I operando en dicho Estado. A través de nuestra red ferroviaria en México, podemos trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, lo que nos posiciona como un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México.

Nuestra red ferroviaria cuenta con operaciones exclusivas en los corredores noroeste y sureste de México. El corredor noroeste de México se extiende desde la porción noroeste de México hasta la Ciudad de México. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México hasta el Golfo de México. A través de los 5 puntos de interconexión, conectamos a México directamente con Estados Unidos y de manera indirecta con Canadá, en la cual interconectamos carga internacional con los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos. De igual forma, conectamos a México con el resto del mundo a través de 5 puertos principales en el Océano pacífico y 4 puertos principales en el Golfo de México.

Red Ferroviaria en Florida

Nuestro ferrocarril en Florida es el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos según la AAR y es una arteria de transporte clave que proporciona servicios de transporte ferroviario altamente eficientes en uno de los estados más poblados de Estados Unidos. Nuestra red ferroviaria de Florida tiene acceso directo exclusivo a dos de los puertos más grandes de Florida (el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades) y también tiene acceso directo al Puerto de Palm Beach y al Puerto de Cañaveral. Nuestra red ferroviaria es un componente medular del sistema de transporte del sur de Florida y para la cadena de abastecimiento en Florida, por lo que creemos se está estableciendo rápidamente como una entrada al resto del mundo.

Asimismo, nuestra red ferroviaria en Florida actúa como una extensión medular de las redes ferroviarias de Clase I de CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation, moviendo el flete intermodal y los principales productos industriales hacia y en todo el Estado de Florida y el centro de Estados Unidos.

Nuestras Concesiones y Líneas Férreas

El sistema ferroviario de México es propiedad del Gobierno Federal y se opera al amparo de concesiones otorgadas a varias entidades. Anteriormente, el sistema ferroviario en México estaba integrado bajo el control de Ferronales, una empresa estatal. En 1996, el Gobierno Federal privatizó y dividió la red de Ferronales en tres sistemas ferroviarios regionales. En México operamos al amparo de cinco concesiones de ferrocarril de largo plazo otorgadas por el Gobierno Federal, que incluyen dos de los tres sistemas regionales y tres líneas cortas. Al amparo de nuestras concesiones, también ofrecemos servicios auxiliares como transporte de pasajeros, tracción intra-terminal (servicio de tracción y posicionamiento de vagones de ferrocarril a los transportistas ferroviarios de conexión dentro de los terminales) y servicios de terminales automotrices (carga, descarga y gestión de inventario en nuestras terminales automotrices ubicadas en la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Hermosillo). Todas nuestras concesiones ferroviarias están en pleno funcionamiento.

La siguiente tabla muestra información clave de nuestras concesiones:

<i>Concesión</i>	<i>Longitud</i>	<i>Fecha de adjudicación</i>	<i>Término</i>	<i>Rutas</i>
<i>Ferromex</i>				
1 Línea de Ferrocarril Pacífico-Norte (sistema troncal)	6,867 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 35 años y 6 meses en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	<u>Principal</u> : México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales, Mexicali-Benjamín Hill. <u>Línea corta</u> : Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.
2 Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 19 de febrero de 1998	Conecta los Estados de Chihuahua y Sinaloa. La ruta atraviesa los municipios de Ojinaga, Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua; y los municipios de Loreto, Sufragio y Los Mochis en el Estado de Sinaloa.
3 Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de agosto de 1999	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 1 de septiembre de 1999	Conecta los municipios de Nogales y Nacozari, ubicados en el Estado de Sonora.
<i>Ferrosur</i>				
1 Línea de Ferrocarril del Sureste (troncal)	1,565 km	29 de junio de 1998	50 años (primeros 30 años en régimen de exclusividad) a partir del 18 de diciembre de 1998	<u>Principal</u> : Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas; Medias Aguas-Coatzacoalcos-El Chapo, Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.
2 Oaxaca y Sur (línea corta)	259 km	14 de octubre de 2005	30 años (primeros 18 años en régimen de exclusividad) a partir del 14 de octubre de 2005	Conecta los Estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y el Estado de México.

Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestras concesiones:

Ferromex



Ferrosur



Líneas Férreas en los Estados Unidos

En el Estado de Texas, nuestra línea férrea se extiende por 617 kilómetros en la Línea Férrea Sur Oriente desde el Ramal de San Ángelo hasta Presidio y la operamos al amparo del contrato de arrendamiento de 40 años que celebramos con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. En el Estado de Florida, somos dueños del *Florida East Coast Railway* (y el correspondiente derecho de paso), la cual se extiende 565 kilómetros por la costa este desde Jacksonville hasta Miami. Los mapas a continuación muestran la ubicación de nuestra línea férrea en los Estados Unidos:

Texas Pacific



Florida East Coast Railway



Resumen de información financiera

La información que se incluye a continuación está basada en la información más detallada de los estados financieros dictaminados de GMXT, por lo cual deberá ser leída en conjunto con los estados financieros consolidados de los períodos 2017, 2016 y 2015, incluyendo sus notas adjuntas que se incluyen en la *Sección 7. Anexos 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y de 2015.*

Los estados financieros consolidados de GMXT han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“IFRS” por siglas en inglés). Ver “*Sección 7. Anexos – 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre del 2017, 2016 y 2015. Nota 3 – Principales políticas contables*”.

	2017	2016	2015
Cifras expresadas en millones de pesos			
Información del Estado de Resultados			
Ventas	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 29,525
Costo de Operación	\$ 21,871	\$ 18,555	\$ 17,259
Utilidad bruta	\$ 16,706	\$ 14,350	\$ 12,266
Gastos de administración	\$ 1,514	\$ 1,059	\$ 1,116
Depreciación y amortización	\$ 3,917	\$ 2,865	\$ 2,678
Utilidad de operación	\$ 10,506	\$ 9,819	\$ 8,314
Gasto financiero - neto	\$ 1,676	\$ 21	\$ 234
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,912	\$ 9,871	\$ 8,168
Utilidad Neta consolidada aplicable a controladora	\$ 5,967	\$ 6,677	\$ 4,750
Información del Balance General:			
Capital de trabajo	\$ (3,090)	\$ 8,999	\$ 6,139
Activo circulante	\$ 13,970	\$ 13,064	\$ 10,150
Inmuebles, maquinaria y equipo - neto	\$ 69,817	\$ 35,323	\$ 30,757
Total de activos	\$ 102,115	\$ 51,969	\$ 44,571
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 11,288	\$ 180	\$ 255
Deuda a largo plazo	\$ 20,188	\$ 5,349	\$ 5,456
Total pasivo	\$ 46,398	\$ 11,476	\$ 10,326
Inversión total de los accionistas	\$ 55,717	\$ 40,493	\$ 34,245
EBITDA ⁽¹⁾	\$ 16,526	\$ 14,442	\$ 10,992
Adiciones en inmuebles, maquinaria y equipo	\$ 5,323	\$ 6,702	\$ 6,025
Utilidad neta mayoritaria por acción	\$ 1.44597	\$ 1.61815	\$ 1.15816

- (1) EBITDA se refiere al resultado que se obtiene de sumar a la utilidad de operación la depreciación y amortización. GMXT incluyó la información de EBITDA solo por conveniencia, porque algunos inversionistas y analistas lo utilizan para medir la capacidad de una compañía para servir sus deudas. EBITDA no es una medida de desempeño financiero según las NIIF en México y no debe ser considerado como una alternativa para medir los ingresos netos, como una medida de desempeño de operaciones o flujo de efectivo de actividades operativas o como una medida de liquidez. Al analizar el EBTDA, los inversionistas deben de considerar que la metodología aplicada al calcular EBITDA puede diferir entre compañías y analistas.

A continuación, se describe la información de la Compañía por línea de negocio:

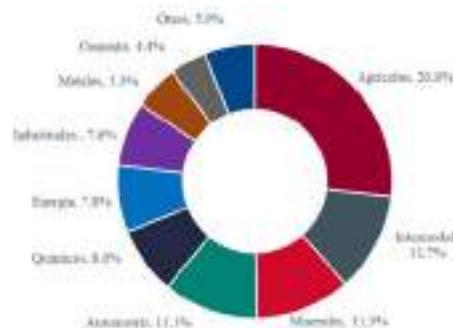
Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
Agrícola	\$ 10,322	\$ 9,712	\$ 8,456
Intermodal	\$ 4,523	\$ 2,581	\$ 3,603
Minerales	\$ 4,346	\$ 2,835	\$ 3,169
Automotriz	\$ 4,340	\$ 3,963	\$ 2,910
Químicos y fertilizantes	\$ 3,094	\$ 2,762	\$ 2,527
Energía	\$ 3,017	\$ 2,556	\$ 2,213
Industriales	\$ 2,919	\$ 3,250	\$ 2,341
Metales	\$ 2,031	\$ 2,178	\$ 1,858
Cemento	\$ 1,701	\$ 1,342	\$ 1,311
Subtotal segmentos	\$ 36,293	\$ 31,179	\$ 28,388
Pasajeros	\$ 210	\$ 169	\$ 141
Otros ingresos	\$ 2,074	\$ 1,557	\$ 1,434
Ingresos totales	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 29,963

Productos y Servicios

Obtenemos ingresos principalmente por el transporte de un portafolio balanceado y diversificado de productos básicos y bienes terminados en carros de ferrocarril convencionales y contenedores intermodales para envíos internacionales. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel (principalmente productos básicos enviados en trenes unitarios) acabados, incluyendo agrícolas, automotrices, cemento, químicos y fertilizantes, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales. También proveemos servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de carros (uso de carros de ferrocarril para almacenaje y transporte a cambio de una cuota diaria) y otros servicios.

En Florida, también generamos ingresos procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario), servicios no relacionados con el transporte de mercancías y derecho de paso. Los ingresos no relacionados con el transporte de mercancías se derivan del alquiler de carros y de la estadía, cargos adicionales de transporte, cambio (manejo y colocación de carros dentro de las instalaciones del cliente) y otros servicios. Los ingresos de pasajeros son generados por el otorgamiento de licencias a terceras partes para el uso de nuestra vía.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por producto y servicio al 31 de diciembre de 2017:



Oportunidad de Mercado

La industria ferroviaria en México ha mostrado continuas mejoras desde 1999. El tráfico ha aumentado al doble desde la privatización de la red ferroviaria en México y los servicios intermodales han mejorado en un tercio. La red ferroviaria en México transporta más carga que cualquier otra red ferroviaria en la Unión Europea, salvo Alemania y tanta mercancía como en Brasil. La demanda atendida en la red ferroviaria en México ha incrementado sustancialmente tanto en términos absolutos como en términos de porcentaje de volumen total transportado en México. La transportación ferroviaria ha incrementado su participación en relación con la transportación terrestre, creciendo de 18.8% en 1999 a 25.2% en 2016. Creemos que las recientes inversiones realizadas en diferentes industrias en México podrán apoyar el transporte de carga ferroviario en un futuro cercano.

A lo largo de este período de expansión que ha experimentado la industria, hemos sido un punto focal y conductor dentro de la misma, habiendo aumentado nuestra participación en el mercado de 35% al inicio de nuestras operaciones a 65% en el 2016 según el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT para dicho año.

Además, creemos que el Estado de Florida ofrece un ambiente dinámico y atractivo para las empresas como la cuarta economía estatal más grande de los Estados Unidos y el tercer estado más poblado con más de 20 millones de habitantes estimados en 2017. Se espera que una infraestructura fuerte, junto con impuestos flexibles, incentivos gubernamentales a industrias seleccionadas calificadas, ambientes regulatorios aerodinámicos y una fuerza de trabajo grande y creciente, entre otros factores, impulsen el crecimiento económico de Florida. Asimismo, Florida juega un papel fundamental en el comercio global, con su proximidad al Canal de Panamá, América Latina y el Caribe. En los últimos años, el estado de Florida ha realizado importantes inversiones en puertos marítimos, orientadas a preparar sus puertos e infraestructura circundante para capitalizar los cambios en el flujo de comercio mundial, en particular los resultantes de la expansión del Canal de Panamá completada en junio de 2016. Creemos que nuestra capacidad para operar de manera más eficiente, fiable y rentable que los servicios de camiones, nos da una ventaja competitiva para capturar las oportunidades de negocios resultantes del crecimiento económico de Florida y la expansión del Canal de Panamá.

Creemos que nuestra red nos permitirá capturar oportunidades de negocios adicionales en la industria de petróleo y gas (particularmente en el oeste de Texas), después de la rehabilitación del Puente Internacional Ojinaga-Presidio que se espera esté terminado para 2018, así como por los beneficios previstos por la apertura de México al mercado de energía a la inversión privada.

Con la finalidad de facilitar el crecimiento en el futuro, hemos identificado oportunidades únicas para realizar inversiones en áreas clave de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros, inversiones en talleres y terminales, mejorando la infraestructura de señalamiento, desarrollando doble vías, mejorando la capacidad de la línea ferroviaria Pacífico- Norte, la construcción de los libramientos en Celaya y Monterrey, y la rehabilitación de la vía ferroviaria de Texas Pacífico. Esperamos que dichas oportunidades de inversión nos permitirán seguir incrementando nuestra eficiencia operativa, reducir los costos de mantenimiento en el mediano plazo, mejorar nuestra posición competitiva en relación con otros sectores de transportación como autotransporte, tener ventajas sobre la industria de transportación con base en los últimos cambios de la industria y continuar diferenciando nuestros servicios a los de los demás competidores.

Nuestras Fortalezas

Hemos construido una reputación de prestar servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad social y ambiental como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Consideramos que las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

- *Red ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.* Nuestro sistema ferroviario es el más largo de México, tiene la mayor cobertura y tiene una posición estratégica para transportar productos de las industrias de materia prima y productos terminados medulares de la nación. Lo anterior nos permite transportar productos entre México, Estados Unidos y Canadá, así como el resto del mundo. Tenemos presencia en 24 estados de México, lo que representa aproximadamente un 85% del PIB de México en 2017. Asimismo, consideramos que nuestra eficiencia, confiabilidad y transportación y servicios de logística de bajo costo nos posicionan como un elemento clave para la modernización y crecimiento económico de México. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para la entrada al sur

del Estado de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos y una transportación de mercancías eficiente en Florida. Como un elemento clave en la infraestructura de transportación en México y Florida, seguimos siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos. Creemos que el tamaño, alcance y capacidades de nuestro sistema ferroviario nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades diversas y cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Asimismo, tanto en México como en Florida, tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados de un carro de ferrocarril a otro, así como a camiones y barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Consideramos que proporcionamos a nuestros clientes accesos a una red de transportación más extensa e interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que convierte a nuestra red ferroviaria en un elemento importante en el mejoramiento a largo plazo del éxito y mejoramiento de la competitividad global de dichas regiones.

- *Exposición directa a economías en desarrollo.* De 1998 a 2017, el volumen transportado ha incrementado 262% (en toneladas kilómetros /netas). Los elementos principales que soportan el crecimiento han sido el crecimiento en la población, el crecimiento del comercio con Estados Unidos, una intensa demanda de bienes, el crecimiento generalizado del comercio a nivel mundial, y la continua conversión de autotransporte a transportación férrea. Un elemento primordial de nuestro crecimiento reciente en México ha sido la creciente capacidad de producción de la industria automotriz y la industria energética. Como resultado de las últimas inversiones realizadas, según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., la producción de automóviles terminados en México se incrementó en un 7.3% en el año terminado el 31 de diciembre de 2017, en comparación con el mismo periodo del año anterior. De acuerdo con el Foro Internacional de Transporte (*International Transportation Forum*) México es el séptimo productor de vehículos más grande del mundo y el segundo exportador de automóviles a los Estados Unidos, después de Japón. Además, como resultado de la reforma energética en México en 2014, compañías privadas en México ya pueden participar en la cadena de suministro de combustible, el cual ha creado nuevas oportunidades en el mercado para la transportación. Similarmente, esperamos aprovechar el crecimiento en la economía de Florida, que fue la tercera economía con crecimiento más rápido de Estados Unidos en 2016 en términos de crecimiento per cápita nominal de conformidad con el Buró Americano de Análisis Económico (*U.S. Bureau of Economic Analysis*), y la expansión del Canal de Panamá completada en 2016, que estimamos impulsará un cambio importante en la distribución de los flujos de carga desde y hacia puertos de los Estados Unidos. Nuestra capacidad para capturar el crecimiento de estados Unidos como un bloque comercial es apoyada por nuestra integrada y eficiente red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales de las operaciones ferroviarias nos convierten en un eslabón crucial en la cadena logística de muchos clientes. Creemos que el crecimiento potencial de las regiones en las que operamos nos proporcionará oportunidades de competitividad únicas.
- *Diversa y balanceada mezcla de negocios en términos de las mercancías transportadas, clientes y alcance geográfico.* Participamos en un extenso mercado de transporte, entre los que se incluyen, el intermodal, industrial, productos por volumen y terminados. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con un riesgo bajo de perecer y con altas expectativas de crecimiento. Asimismo, creemos que la diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, nuestro acceso a mercados internacionales, nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, nuestro conocimiento de las preferencias de consumo y los hábitos en las regiones en las que operamos, nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. Consideramos que nuestra reciente adquisición de FEC ha traído un nuevo alcance geográfico a mercados, ciudades, puertos y corredores importantes. De igual forma, una parte importante de nuestros ingresos deriva de una base diversa de clientes industriales y ferrocarriles Clase I. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones de capital importantes en facilidades en o cerca de nuestra red ferroviaria (como es el caso de plantas industriales o almacenes importantes) o en aquellos casos en que es imposible relocalizarlas, lo que nos otorga una base estable de ingresos. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, ningún cliente representaba más del 5.0% de nuestros ingresos y ningún sector representa más del 30.0% de nuestros ingresos consolidados.

Consideramos que una base diversificada, estable y flexible de ingresos continuaran apoyando nuestro crecimiento orgánico e inorgánico.

- *Mejora probada en eficiencia operativa con posibilidad de mejoras continuas.* Estamos enfocados en mejorar nuestra eficiencia y seguridad, reducir costos y la generación de desperdicios y optimizar el uso de energía en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos operaciones, a través de la implementación de nuevas prácticas de operación y la realización de importantes inversiones de capital, hemos sido una parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente mejorado y eficiente consistente con la Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa e ingresos. Hemos realizado inversiones de EUA\$8.6 billones en infraestructura de vía, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización de equipo, seguridad y prevención de daños en México desde 1998. Históricamente, nuestras inversiones han resultado en eficiencias operativas importantes y un mejoramiento en nuestra productividad. Nuestras mejoras han permitido el movimiento de contenedores dobles en corredores internacionales clave y un incremento en la velocidad comercial promedio de nuestros trenes. Como resultado de nuestros esfuerzos en México, nuestros ingresos y volumen ha crecido constantemente con el PIB de México desde que comenzamos operaciones. Asimismo, desde 1998 hasta 2017, las toneladas/km brutas han incrementado en un 262% las toneladas brutas por tren se incrementaron en un 70% la eficiencia de utilización de combustible mejoró 35%, y el número de accidentes ha disminuido en 97%. También hemos sobresalido en el crecimiento de industria y rentabilidad en los últimos años, principalmente por nuestra atractiva posición geográfica, nuestra competitividad en la industria resultado de un sistema ferroviario de norte a sur y operaciones en plataforma a tiempo y simples. En adición, FEC se encuentra dentro de los mejores calificados entre sus competidores en métricas de operación incluyendo operación a tiempo, densidad de vía, tiempo de retrasos y velocidad promedio de trenes. En FEC en 2017, hemos completado la coinversión de nuestras locomotoras para que toda la flota funcione con LNG, lo cual se espera genere reducciones adicionales de nuestros costos de operación en Florida. Consideramos que nuestra experiencia operativa en nuestra red ferroviaria combinada eficientemente con las oportunidades para mejoramiento continuo nos brinda importantes ventajas competitivas.
- *Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.* Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años, nuestro flujo de efectivo de operaciones creció hasta los \$14,161.3 millones de pesos en 2017 de los \$11,524.5 millones de pesos en 2016 y \$8,663.9 millones de pesos en 2015. Lo anterior, combinado con nuestra gestión financiera prudente y niveles de endeudamiento conservadores, nos ha proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Nos hemos convertido en un socio estratégico indispensable para mucho de nuestros clientes que proporcionan ingresos estables y previsibles. Por ejemplo, nuestras vías son frecuentemente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y funcionan como un componente importante de la cadena de suministro de nuestros clientes. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones en capital significativas en o cerca de nuestras vías. Históricamente, y salvo por nuestro endeudamiento al amparo del Crédito Puente en relación con la adquisición del FEC, los Certificados Bursátiles, el crédito de EUA\$250 millones con Santander, y el crédito de BBVA Bancomer de \$3,280 millones, no hemos incurrido en montos significativos de deuda. Creemos que nuestra capacidad para generar flujo de efectivo, nuestro balance en el desarrollo de efectivo y nuestra disciplina hacia el endeudamiento representa una ventaja competitiva que nos permitirá seguir implementando nuestra estrategia de negocios. Asimismo, nuestras operaciones en Florida nos otorgarán una cobertura natural en términos de moneda ya que 21.0% de nuestros ingresos provinieron de Estados Unidos y 52% de nuestros ingresos están denominados en dólares para el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Nos beneficiamos de una posición financiera sana la cual nos permite responder de manera eficiente a los cambios constantes que a las demandas de los clientes y al ambiente competitivo de la industria de transporte.
- *Excelencia en Servicio.* La excelencia en servicio ha sido un componente esencial de nuestra cultura que impulsa a todos nuestros trabajadores a enfocarse en entregar valor mediante niveles de servicio mejorado y tecnología superior. Nuestro compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones y la manera en la que nos desarrollamos. Nos esforzamos por asegurar que todas las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva, ya que consideramos que nos permitirá seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer nuestro negocio de manera

rentable. Líneas abiertas de comunicación y tecnología intuitiva son claves para la creación de una experiencia con el cliente sobresaliente en donde nuestros transportistas tienen acceso a la información que y cuando la necesitan. Actualmente, hemos implementado un índice de evaluación de servicio que nos ha permitido mejorar la calidad del servicio prestado. También otorgamos a nuestros clientes un portal de internet personalizado para acceder a información de envío, localización, entrega, reportes de incidentes y para recibir actualizaciones de servicios. Como resultado de nuestros esfuerzos, de conformidad con la encuesta anual realizada por *Logistics Management* en 2017, en dicho año, FEC superó a cualquier otro proveedor de servicios de tren e intermodales, la cual es el estándar de oro en relación con la satisfacción de los clientes y operación de excelencia para transportistas alrededor del mundo. Creemos que la orientación de nuestra organización a brindar servicios de alta calidad y personalizados a nuestros clientes, nos ubica en una mejor posición para un éxito a largo plazo.

- *Cultura corporativa sólida con responsabilidad social y ambiental.* Nuestra cultura corporativa se enfoca en la excelencia en las esferas sociales, económicas y ambientales en las que operamos, lo que consideramos que nos da una ventaja competitiva. Consideramos que la creación de consciencia en nuestra comunidad y la protección del medio ambiente son aspectos esenciales para el desarrollo de una cultura corporativa sólida y para lograr lealtad por parte del cliente. Una de nuestras iniciativas en el desarrollo de la comunidad es el “Doctor Vagón”, el cual inició operaciones en mayo de 2014, como parte de nuestras iniciativas para favorecer el desarrollo de las comunidades en las que operamos. El “Doctor Vagón” se desplaza por el país transportando médicos especializados de forma gratuita hacia comunidades aisladas de bajos recursos de México. Este tren, que consta de 14 carros, es una clínica móvil que transporta médicos, consultorios, farmacia, oficinas, dormitorios, cafetería para los médicos e inclusive furgón cine. También emitimos pases con descuentos para personas de bajos ingresos que viven en comunidades aisladas en los Estados de Chihuahua y Sinaloa para quienes su único medio de transporte son nuestros ferrocarriles. Esto permite que también prestamos servicios de transporte relacionados con escuelas, servicios de salud, servicios laborales y zonas comerciales que permiten el crecimiento económico y el desarrollo social de las regiones en las que operamos. Adicionalmente, como parte de nuestro compromiso con la sociedad ofrecemos transportación gratuita de mercancías a las comunidades tarahumaras de la región, provenientes del gobierno y de organizaciones públicas o privadas. Asimismo, realizamos donativos para mejorar la calidad de la educación en comunidades aisladas de México.
- *Equipo de administración experimentado.* Creemos que contamos con un equipo de administración con experiencia significativa en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando 17 años con nosotros (en promedio). Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, nuestro equipo directivo ha implementado nuevas prácticas operativas y ha desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado para buscar reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio y ha logrado implementar mejores prácticas operativas. Creemos que el desempeño comprobado de nuestro equipo directivo y su conocimiento amplio de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Nuestro equipo directivo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque en mejorar nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores hace especial énfasis en la contabilidad y en la implementación de mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, creemos que contamos con políticas financieras disciplinadas.

Nuestra Estrategia

Pretendemos continuar proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y ambientalmente responsable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias:

- *Continuar fortaleciendo y mejorando nuestro sistema ferroviario.* Nuestras inversiones de capital juegan un papel crítico para poder cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. El hecho de contar con la capacidad de transportar grandes cantidades de carga de forma confiable a costos más bajos que otros medios de transporte es el factor competitivo más determinante frente a otros medios de transporte. Consideramos que podemos mejorar nuestra posición competitiva a

través de la alineación de sinergias entre la inversión de vías y equipo ferroviario y de mejoras tecnológicas para mejorar el funcionamiento operacional y la toma de decisiones. Hemos implementado nuevas prácticas operativas y realizado inversiones de capital importantes. Nuestras prioridades operativas y de inversión se enfocan en incrementar nuestra capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y confiable a través de vías de alta calidad y de mayor peso, a través de cruces más largos y a través de un mejor control de trenes, haciendo una utilización más eficiente del capital utilizado a través de trenes más rápidos, menos tiempos de espera y viajes más eficientes. Tenemos un plan para realizar inversiones de capital por un monto aproximado de EUA\$2.1 billones en nuestra red para los siguientes 5 años, para incrementar nuestra eficiencia operativa, mejorar nuestra red y la utilización de bienes, expandir nuestra capacidad a través de nuevos patios y terminales, nuevos ramales y doble vías a través de nuestra red, así como inversiones en sistemas digitalizados de comunicación, libramientos en Celaya y Monterrey y control centralizado de tráfico a través de nuestra red. Inversiones recientes para capturar oportunidades de negocio incluyen, en Florida, la construcción de terminales de tren en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades para crear una logística más eficiente de puerto a tren y el incremento en nuestra capacidad en anticipación a la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en el reemplazo de vía, rehabilitación de puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Ojinaga-Presidio, el cual se espera esté concluido para el 2018. Estas inversiones son tendientes a consolidar nuestra posición como operador de logística estratégico en el tráfico de la frontera y como un jugador clave en la industria de gas y petróleo en el Este de Texas. Creemos que las constantes necesidades de inversiones para mejorar nuestra red, combinado con nuestro enfoque en reducir nuestros costos operativos, nos permitirá tomar ventajas en el crecimiento potencial de los mercados en los que operamos y mejorar la seguridad y la competencia de nuestra red ferroviaria y dar valor agregado a nuestros clientes.

- *Convertirnos en el líder de servicios intermodales en las regiones en las que operamos.* Nuestro sistema intermodal ofrece el servicio intermodal más flexible y ofrece opciones de servicio intermodal en las regiones en las que operamos a través de la conexión a nuestros clientes con más mercados que cualquier otro ferrocarril en las regiones en las que operamos. Prestamos servicios de transporte intermodal en más de 15 ciudades principales de México. Esperamos poder seguir expandiendo nuestras capacidades de prestación de servicios intermodales en México para lograr convertirnos en el líder de transporte intermodal (camiones, barcos y trenes) de carga. FEC es el proveedor exclusivo de transportación en Florida, incluyendo los dos puertos de mercancías más grandes del Estado, el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos. En México, los ingresos por servicios intermodales representaron el 8.2%, 7.8% y 7.4 % de nuestros ingresos por servicios para los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, respectivamente, lo cual sigue siendo bajo en comparación con el porcentaje que representa esta división en los ingresos de los ferrocarriles Clase I de Norteamérica. Según datos de la AAR, el transporte intermodal ha crecido rápidamente durante varios años y ha reemplazado al carbón como la fuente principal de ingresos de los ferrocarriles. Desde el año 2002 hemos invertido en nuestro sistema de terminales para respaldar nuestros servicios de transporte intermodales en México, en particular, el corredor en el Pacífico que va desde Guadalajara hasta Mexicali y nuestras terminales en Silao, Chihuahua, Hermosillo y Monterrey. Para mejorar nuestras capacidades intermodales, a finales de 2013 lanzamos un servicio exitoso en conjunto con Union Pacífico que se extiende desde Monterrey, Nuevo León, hasta Chicago, Illinois, Los Ángeles, California, y San Louis, Missouri. Este nuevo servicio está diseñado principalmente para apoyar las necesidades crecientes de transporte de la industria automotriz y de los mercados intermodales en México. Estas inversiones son un reflejo de nuestras expectativas de surgimiento de oportunidades significativas a largo plazo en la división de transporte intermodal. La mayoría de nuestras terminales intermodales están certificadas bajo la norma ISO 9001:2008, lo que evidencia nuestro compromiso de servir y satisfacer las necesidades de nuestros clientes bajo los estándares de calidad más estrictos. En Florida, recientemente se terminó la construcción de terminales ferroviarias en el puerto de Miami y en el puerto de Everglades que permiten la carga y descarga directa de contenedores intermodales entre el barco y el ferrocarril dentro del puerto, eliminan la necesidad de camiones locales a las instalaciones ferroviarias ubicadas en el interior. Esperamos que el aumento de los envíos de contenedores en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades, junto con nuestra capacidad para capturar una parte de esos envíos en nuestras terminales del sur de Florida, dará lugar al crecimiento de unidades intermodales en nuestro sistema ferroviario.

- *Continuar promoviendo el sistema intermodal.* Creemos que nuestra propuesta de valor, la competitividad de los servicios que ofrecemos y nuestro sistema integral nos ayudará a convertir a los usuarios de autotransporte en usuarios de servicios ferroviarios en los próximos años. Continuaremos invirtiendo en sistemas intermodales, para respaldar nuestros volúmenes actuales e incentivar nuestro crecimiento futuro. Estamos enfocados en prestar una solución competitiva y responsable en la distribución de productos a nuestros clientes, buscando contribuir al mismo tiempo con el desarrollo de la cadena de suministro en México y Florida. El ferrocarril es uno de los medios de transporte más eficientes en términos de combustible y de recursos para trasladar grandes volúmenes de productos por tierra. En promedio, un solo tren equivale a aproximadamente 300 camiones. Asimismo, los ferrocarriles son una pieza clave para reducir el tráfico vehicular y accidentes en las carreteras. De acuerdo con un estudio recientemente publicado por la AAR, en promedio, los ferrocarriles son cuatro veces más eficientes en términos de consumo de combustible que los camiones, lo que se traduce en ahorros importantes para nuestros clientes. Al mejorar la eficiencia de nuestra red, esperamos continuar ofreciendo a nuestros clientes ventajas competitivas con el fin de reducir sus costos y alcanzar sus objetivos sustentables de negocio. Un componente clave de la estrategia de FEC para adquirir Raven, una operadora de camiones de carga de Jacksonville fue extender el alcance directo de FEC a los principales mercados de carga del sudeste (como Atlanta, Savannah y Charlotte) y convertir los envíos de Raven entre esos mercados y el sur de Florida de un camión de margen más bajo a un transporte ferroviario de mayor margen. Esta estrategia mejora las ganancias de dos maneras distintas, ya que (i) reduce los costos de transporte utilizando el ferrocarril de carga para transportar remolques múltiples a costos sustancialmente más bajos en comparación con remolques individuales de camiones y (ii) genera ingresos incrementales liberando tractores Raven para transportar más carga. Nosotros continuaremos buscando, de manera proactiva, oportunidades para retener oportunidades de transportación local, regional y nacional con la finalidad de incrementar los ingresos de nuestro negocio. Creemos que nuestras ventajas competitivas para el transporte de carga frente a las empresas de autotransporte, tales como mejores tiempos para órdenes, protección de bienes, tiempo de tránsito, equipo más adecuado y la posibilidad de prestar otros servicios con valor agregado, como el seguimiento de mercancías y la disponibilidad de tarifas en Internet, nos permitirá capitalizar el cambio estratégico de autotransporte a la transportación ferroviaria por parte de las empresas.
- *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y ecológicamente responsables y alcanzar la excelencia.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de una manera ecológicamente responsable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. Nuestro enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red para nuestros clientes y las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos, sistemas, infraestructura y equipo está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2017, 2016 y 2015 invertimos EUA\$286 millones, EUA\$360 millones y EUA\$378 millones en mejoras de infraestructura, expansión y construcción de vías y compra de equipo rodante, lo cual creemos que aumentará nuestra capacidad operativa en el futuro. Continuaremos invirtiendo en aplicaciones para administrar los sistemas del tren, para mejorar la inspección de los sistemas y para mejorar el servicio, eficiencia y seguridad. Creemos que nuestro compromiso de ofrecer servicios ferroviarios de alta calidad, eficientes y sustentables a nuestros clientes nos permitirá lograr una presencia de mercado más fuerte y efectivo y tener ventaja de las oportunidades en el crecimiento del volumen con clientes nuevos y existentes. Buscamos seguir siendo la mejor opción en soluciones de transporte de cadena de suministro desde y hacia las regiones donde operamos.
- *Continuo impulso de nuestra productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocio resistente que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar nuestros volúmenes y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar nuestra productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, incrementar la velocidad de los trenes, reducir las órdenes de precaución, ajustar nuestros niveles de insumos y alinear nuestra capacidad con los requisitos de los clientes. Inversiones mayores en equipamiento incluyen el reemplazo de locomotoras de corriente directa

(DC) con locomotoras de corriente alterna (AC), las cuales tienen mejor tracción, fuerza y mejores niveles de consumo de combustible. Al 31 de diciembre de 2017, las locomotoras AC transportan el 91% de las mercancías a través de nuestra red ferroviaria en México. Esta estrategia nos permite acelerar el financiamiento de nuestras inversiones en nuestra red de vías ferroviarias. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial.

- *Productividad laboral.* Nuestros más de 11,305 empleados son la principal fuerza que contribuye al desarrollo exitoso y lleva a cabo la implementación de nuestras estrategias y creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente se encuentre altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora para otorgar un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2017 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 386,000 horas de capacitación. El involucramiento de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Esperamos seguir alineando a nuestra gente con la cultura que resulta de nuestra visión, propósito y valores principales, a servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

Eventos relevantes y acontecimientos recientes

Adquisición de FEC

El 24 de marzo de 2017, celebramos el Convenio de Fusión FEC, conforme al cual se acordó adquirir la totalidad de las acciones representativas del capital social de FEC. El 30 de junio de 2017, todas las condiciones de cierre (incluyendo la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes) fueron cumplidas y la Adquisición fue consumada. En relación con el Convenio de Fusión FEC, se celebró un contrato de indemnización con los vendedores de FEC, conforme al cual los vendedores acordaron indemnizarnos por ciertas pérdidas derivadas de la imprecisión o incumplimiento de ciertas declaraciones y el incumplimiento o falta de ejecución de ciertas obligaciones y acuerdos al amparo del Convenio de Fusión FEC.

El precio de compra de FEC fue de EUA\$2,100 millones (sujeto a ajustes correspondientes de precio para este tipo de operaciones), incluyendo la asunción de deuda por un aproximado de EUA\$90.6 millones. La Adquisición fue financiada con una combinación de EUA\$1,550 millones del Crédito Puente con BBVA Bancomer, S. A. y Credit Suisse y EUA\$250 millones del crédito con Santander y efectivo en caja.

FEC es dueño de y opera una red ferroviaria premier de carga de 565 kilómetros a lo largo de la costa este de Florida, desde Jacksonville hasta Miami. La red ferroviaria de FEC es la única red ferroviaria regional en Florida. FEC opera a un alto nivel de densidad, lo cual indica que carga un alto número de unidades por kilómetro de vía.

Adicionalmente, FEC es dueño de y opera aproximadamente 435 kilómetros de vía principal (*branch track*), equipo de conmutación (*switching track*) y otras vías secundarias y 193 kilómetros de vías para el almacenamiento y descarga de carros de ferrocarril (*yard track*), todas ellas dentro de Florida. FEC es tenedor del único derecho de paso costero privado entre Jacksonville y Miami y es el proveedor de servicios ferroviarios exclusivo al Puerto de Palm Beach, Puerto Everglades (Fort Lauderdale) y Puerto Miami. Consideramos que la posición estratégica de FEC en dichos puertos ayudará el crecimiento por volumen de los servicios intermodales.

En 2017, FEC transportó 603,893 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, alimentos y otros productos industriales. FEC es un transportista importante de agregados en el Estado de Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia el sur de Florida.

FEC proporciona una ruta directa a través de las regiones más congestionadas del Estado de Florida y estimamos que FEC es capaz de transportar carga más rápida y eficientemente que otros medios de transporte, tales como el transporte en camiones, dado que un tren puede transportar el equivalente a la capacidad de 300 camiones en promedio.

El corredor de FEC fue establecido hace 100 años. A través de la creación de la vía ferroviaria y la construcción de bienes raíces alrededor de la vía, FEC es un participante importante en el desarrollo de los mercados de consumo (Miami y Jacksonville) en la costa este de Florida, transformando a las comunidades en una de las áreas urbanizadas más grandes de Estados Unidos. FEC ha sido un elemento primordial en la extensión de la Clase I de vías férreas de CSX Transportation y Norfolk Southern Railway, transportando carga y productos industriales en el Estado. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos.

FEC representa una atractiva oportunidad para expandir nuestra base de clientes, mejorar nuestra estrategia multimodal y expandir y consolidar nuestra presencia y diversidad geográfica en los Estados Unidos. Con la integración de FEC, esperamos optimizar nuestra estructura de capital manteniendo una posición financiera fuerte y con rangos de deuda disciplinados. Esta operación representa una de las adquisiciones más importante en la historia de nuestra compañía y un paso más a la estrategia de crecimiento para consolidar nuestra plataforma y reafirmar nuestra posición como un operador líder en México. Asimismo, esta operación representa una oportunidad única para integrar de manera positiva la experiencia y cultura de dos compañías con una larga tradición comercial en México y en los Estados Unidos.

Crédito Puente

El 22 de junio de 2017, celebramos el Crédito Puente por un monto de EUA\$1,550 millones, garantizado con el aval de ciertas Subsidiarias, con un sindicato de bancos y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo, con la finalidad de financiar parte del precio de la adquisición de FEC. El Crédito Puente tiene como fecha de vencimiento el 21 de junio de 2018 y devenga intereses a una tasa variable por año con base en la tasa LIBOR publicada trimestralmente. El Crédito Puente se amortizó con los recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles y la Oferta Pública Inicial.

Para más información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Puente, véase la sección “*Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras*”.

Crédito Santander

El 22 de junio de 2017, celebramos un contrato de crédito simple por un monto equivalente en pesos a EUA\$250 millones con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México para financiar capital de trabajo y una porción del pago de la adquisición FEC. El Crédito Santander tiene como fecha de vencimiento el 22 de junio de 2022 y devenga intereses anuales a una tasa equivalente a la THIE más 1%.

Para más información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Santander, véase la sección “*Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras*”.

Huracán Irma

El 10 de septiembre de 2017, el huracán Irma azotó el sur de Florida y la costa del Golfo dejando atrás, un rastro de escombros, inundaciones y cortes de energía en dichas regiones. Como resultado de esto, las operaciones de la vía principal y los servicios de los trenes de FEC fueron suspendidas desde el 8 hasta el 13 de septiembre de 2017.

Nuestra red ferroviaria en Florida está completamente funcional y no se han identificado daños materiales, ni pérdidas de propiedad e infraestructura como resultado del impacto del huracán Irma. Aunque contamos con cobertura de seguros por las pérdidas sufridas por este tipo de eventos, nuestros resultados operativos del tercer trimestre de 2017 se vieron afectados por el impacto de la suspensión de operaciones como resultado del huracán Irma. Ver la sección

“Factores de Riesgo – Riesgos Relaciones con Nuestro Negocio y la Industria – Los climas extremos y desastres naturales podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales”.

Emisiones de Certificados Bursátiles

El 19 de septiembre de 2017, la Emisora inscribió en el RNV un programa de certificados bursátiles de largo plazo por un monto de hasta \$15,000 millones de pesos o su equivalente en UDIS o divisas, con carácter revolvente; el 28 de septiembre de 2017 llevó a cabo la primera y segunda emisiones al amparo de este, por un monto conjunto de \$10,000 millones de pesos. El 2 de marzo de 2018 se realizó la reapertura de las dos emisiones en circulación, conservando las condiciones iniciales y aumentando el monto de las mismas.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

	<u>Primera Emisión</u> <u>GMXT 17 a tasa fija</u>	<u>Segunda Emisión</u> <u>GMXT 17-2 a tasa variable</u>
Monto	\$13,525 millones de pesos	\$1,475 millones de pesos
Tasa	7.99%	TIIE a 28 días más 20 puntos base
Plazo	10 años	5 años

Los recursos obtenidos por ambas emisiones ascendieron a \$14,870 millones de pesos, cantidad que fue destinada para amortizar de manera anticipada y parcial el monto del Crédito Puente,

Adopción del régimen S.A.B.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017 y con motivo de la Oferta Pública Inicial se acordó reformar los estatutos sociales de la Emisora con la finalidad de cumplir con las disposiciones aplicables a las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, por lo tanto, se aprobó la adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil.

Fusión con ITF

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

Crédito BBVA Bancomer

El 21 de marzo de 2018 la Emisora firmó un contrato de crédito con BBVA Bancomer, S.A. por un monto de \$3,280,000 a 7 años con pagos semestrales a una tasa de interés de TIIE 28 días más un margen aplicable de: 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) y hasta 1.25%. Los recursos obtenidos se utilizaron para liquidar el crédito puente que la Entidad tenía contratado con BBVA Bancomer y Credit Suisse.

Resolución COFECE

Resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica (cofece) respecto de la investigación que llevó a cabo a fin de determinar si existe competencia efectiva en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional (el procedimiento de investigación).

Con fecha 13 de septiembre de 2016 la cofece, notificó a Grupo México, S.A.B. de C.V. (GMéxico) el oficio no. cofece-ai-dgmr-2016-073, mediante el cual inició el procedimiento de investigación, requiriendo cierta información y documentación de GMéxico y de sus subsidiarias, entre otras, Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (“Ferromex”) y Ferrosur, S.A. de C.V.(“Ferrosur”). el día 29 de septiembre de 2016 se dio respuesta a dicho oficio.

Con fecha 15 de marzo de 2017 GMéxico recibió la notificación de la cofece contenida en su dictamen preliminar sobre la falta de competitividad en los servicios de interconexión y derechos de paso del sistema ferroviario mexicano.

Este dictamen preliminar era contradictorio con el informe de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) publicado en 2014, en el que se concluye que el sistema ferroviario mexicano es el más competitivo en el continente americano, con la mejor tarifa promedio de todo el continente de 2.9 centavos de dólar por tonelada-kilómetro.

A partir de esa fecha inició un plazo de 20 días para ofrecer pruebas; concluido dicho plazo se turnó el expediente al pleno de la cofece para que emitiera una resolución final.

El procedimiento se suspendió por más de dos meses ante la tramitación de un incidente de recusación de ciertos comisionados de la cofece.

El pleno de la COFECE emitió una resolución el 22 de febrero de 2018, notificada con fecha 7 de marzo de 2018 a GMéxico, en la que concluyó que no existen elementos suficientes en el expediente materia del procedimiento administrativo para sustentar la definición de los mercados relevantes, en los términos propuestos por la autoridad investigadora de la cofece en su dictamen preliminar, en el cual señaló que no existían condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de las redes de KCSM, del grupo de interés económico conformado por GMéxico y sus dos subsidiarias Ferromex y Ferrosur. por lo anterior, el pleno de la COFECE dejó sin materia el citado dictamen preliminar y decretó el cierre del expediente.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores

Derivado de que nuestra oferta pública inicial se realizó el 9 de noviembre de 2017, presentamos el comportamiento de nuestra acción por los últimos 51 días del año 2017:

Acciones Serie única de GMXT:

Año	Mes	Precio	Precio	Último Precio	Volumen Promedio Anual
		Máximo	Mínimo		
2017	Noviembre	32.20	31.00	31.16	164,350,736
	Diciembre	31.45	29.00	30.24	19,084,313
2018	Enero	36.01	29.80	33.76	30,440,087
	Febrero	34.49	30.00	30.87	24,767,740
	Marzo	33.95	30.02	31.70	45,410,945

c) Factores de riesgo

Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria

Nuestro negocio depende, en cierta medida, de nuestras ventajas competitivas frente a los autotransportistas y a otros prestadores de servicios de transporte.

Una parte importante de nuestra estrategia de crecimiento se basa en que los usuarios del servicio de autotransporte utilicen el transporte ferroviario. No podemos asegurar que tengamos éxito en lograr contar con más clientes que utilicen nuestros servicios en lugar de utilizar los servicios de la industria de autotransporte. En caso de que la industria ferroviaria no pueda mantener su ventaja competitiva frente a la industria de autotransporte, nuestros resultados podrían verse afectados. Asimismo, nuestros resultados podrían verse afectados, entre otros factores, por un incremento en la disponibilidad o el mejoramiento de la calidad de los servicios prestados por la industria de autotransportes como resultado de la interpretación e implementación administrativa y regulatoria de ciertas disposiciones y exigencias contenidas en el TLC, o como resultado de nuestra falta de capacidad para incrementar nuestra base de clientes y nuestra participación en el mercado de transporte de carga derivado de la competencia con compañías de logística y otras compañías que prestan servicios de transporte ferroviario.

La acción de los reguladores en materia de competencia económica y ferroviaria podría limitar nuestros derechos de exclusividad, nuestra capacidad de establecer tarifas y nuestra eficiencia operativa.

Conforme a nuestros títulos de concesión, contamos con derechos de exclusividad, sujetos a ciertos derechos de paso establecidos en los propios títulos, para prestar servicios ferroviarios en los territorios comprendidos en nuestra red. Asimismo, en términos de dichos títulos y la normatividad en materia ferroviaria, contamos con el derecho de establecer libremente las tarifas por dichos servicios.

Debemos contar con la capacidad para manejar fluctuaciones en la demanda de nuestros servicios.

En caso de existir una demanda significativa de los servicios que prestamos que resultara mayor a la capacidad de nuestra red ferroviaria, podríamos experimentar dificultades con nuestra red incluyendo congestiones y reducciones de velocidad, que podrían afectar el nivel de servicio que le prestamos a nuestros clientes. A pesar de que constantemente buscamos mejorar nuestro plan de transporte, incrementar nuestra capacidad, mejorar nuestras operaciones y mejorar nuestra capacidad para responder a los incrementos en la demanda de los servicios que ofrecemos, no podemos asegurar que estas medidas pudieran contrarrestar los efectos del exceso de demanda que pudiera surgir por la insuficiencia de nuestra capacidad planeada. Podríamos experimentar otras dificultades respecto de nuestras operaciones o servicios relacionadas con la capacidad de nuestra red, con incrementos o disminuciones significativos inesperados de la demanda de nuestros servicios (respecto de clientes de una región específica o clientes que transporten determinados bienes), mayores actividades de pasajeros, redes ferroviarias de alta velocidad, faltantes en locomotoras o de tripulación, cambios en la regulación en relación con el destino y qué tan rápido se puede transportar mercancía o mantener rutas, así como otros sucesos que pudieran tener un efecto negativo adverso en nuestra eficiencia operacional, pudiendo causar una afectación negativa material en el resultado de nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. En caso de que existan reducciones significativas en la demanda de nuestros servicios ferroviarios, respecto de uno o más tipos de nuestros sectores, podríamos experimentar incrementos en los costos relacionados con nuestras operaciones, incluyendo costos de operación por unidad, costos de almacenamiento de locomotoras, unidades de arrastre y otros equipos, así como ajustes en nuestra fuerza laboral y otras actividades relacionadas, lo cual podría afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Además, FEC obtiene rentas diarias por el uso de su vía y su equipo de flota intermodal basadas en el uso de otros equipos de ferrocarriles o proveedores de servicios de transporte. Las futuras crisis de la economía estadounidense, la obsolescencia de los equipos o la reducción de la demanda en el mercado de la flota de automóviles y/o intermodales de FEC, o los esfuerzos de otros ferrocarriles o proveedores de transporte para mejorar las prácticas de utilización del equipo, o aumentar o disminuir el tamaño de sus flotas, podría afectar la utilización y rentas diarias de los equipos de FEC. Además, estos factores podrían tener un efecto negativo en la fluidez operacional de FEC, conduciendo al deterioro del servicio, la utilización de los activos y la eficiencia general.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, impidiendo que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez.

En México, operamos con base en cinco concesiones que nos ha otorgado el Gobierno Federal. Nuestras concesiones nos dan el derecho exclusivo para prestar servicios de transporte de carga a través de nuestra red ferroviaria (sujeto a ciertos derechos de paso y de arrastre otorgados a otros concesionarios ferroviarios) por periodos de 18 a 35 años, contados a partir de la fecha de otorgamiento de las concesiones correspondientes, sujeto al cumplimiento de ciertas obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones son renovables, sujeto a ciertas condiciones, por periodos adicionales de hasta 30 ó 50 años en total, respectivamente. La SCT y la ARTF, las cuales son principalmente responsables de regular los servicios de transporte ferroviario en México, tienen poderes amplios para monitorear el cumplimiento de las concesiones y de los estándares de eficiencia y seguridad bajo dichas concesiones, y podrían requerirnos de proporcionar cualquier tipo de información técnica, administrativa y financiera de tiempo en tiempo. La SCT les da tratamiento confidencial a nuestros planes de negocios. La SCT y la Agencia monitorean, y podrían modificar, estos estándares obligatorios de tiempo en tiempo.

Nuestras concesiones podrían ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos contenidos en la legislación aplicable y en los títulos de concesión correspondientes. Asimismo, la SCT y la Agencia podría revocar nuestras concesiones si somos sancionados en cinco ocasiones distintas como resultado de cualquiera de los siguientes supuestos: (i) si restringimos la capacidad de otros operadores ferroviarios mexicanos para usar nuestras vías, (ii) si interrumpimos, sin justificación, las operaciones de nuestras vías ferroviarias o cobramos tarifas mayores a las que se encuentran registradas con la Agencia, (iii) si no realizamos pagos de daños causados por nuestras operaciones, (iv) si incumplimos con las disposiciones contenidas en la LRSF, sus reglamentos o el título de concesión correspondiente, (v) si no realizamos las inversiones de capital señaladas en el plan de negocios presentado ante la SCT, o (vi) si no mantenemos las fianzas, pólizas de seguro y demás garantías señaladas en la LRSF y demás legislación aplicable. Nuestras concesiones podrían ser revocadas automáticamente si el concesionario correspondiente cambia de nacionalidad o cede o grava el título de concesión, o si existe un cambio de control de la concesionaria sin la previa autorización de la SCT.

Asimismo, el Gobierno Federal puede rescatar una concesión en cualquier momento en términos de la legislación aplicable por causas de interés público. Nuestras concesiones también podrían darse por terminadas por la SCT si renunciamos a nuestros derechos bajo los títulos de concesión, por causas de interés público, en caso de liquidación o en caso de concurso mercantil o quiebra.

En caso de que alguna concesión sea revocada por el Gobierno Federal por causas atribuibles a nosotros, no recibiríamos compensación alguna y todo interés que tuviéramos en la red ferroviaria, incluyendo activos fijos amparados bajo el título de concesión correspondiente, así como cualquier mejora realizada, se convertirían en propiedad del Gobierno Federal. En caso de revocación o terminación de alguna concesión ferroviaria, no podríamos seguir operando la red correspondiente. De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos por daños y perjuicios. Sin embargo, no podemos asegurar que recibiríamos dichas cantidades a tiempo o que las mismas fueran equivalentes a nuestra inversión en la concesión y a los daños y perjuicios que pudiéramos sufrir. En virtud de lo anterior, cualquier revocación total o parcial de nuestras concesiones pudiera tener un resultado significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez, incluyendo nuestra capacidad para pagar nuestras deudas.

Por otra parte, al vencimiento de los periodos de exclusividad de nuestras concesiones, la SCT podría otorgar concesiones adicionales respecto de nuestras líneas férreas. Por ejemplo, el periodo de exclusividad de nuestra línea corta de Nogales-Nacozari expiró recientemente. En términos de la regulación actual no resulta claro la manera en que una nueva concesión sobre la misma línea férrea podría ser otorgada ni los derechos y obligaciones de los potenciales concesionarios. El otorgamiento de otra concesión sobre nuestras líneas férreas podría impedirnos operarlas de manera eficiente. En consecuencia, cualquier concesión adicional sobre nuestras líneas férreas al vencimiento del periodo de exclusividad respectivo podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

Ver la sección “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México – LRSF” para una descripción más detallada sobre las causas de terminación o revocación de nuestras concesiones.

Nuestro contrato de arrendamiento para la Línea Férrea Sur Oriente en Texas se encuentra sujeto a ciertas circunstancias que podría impedirnos operar dicha línea férrea y podría tener un efecto adverso sobre nuestras operaciones.

Operamos en el Estado de Texas al amparo de un contrato de arrendamiento celebrado con el Estado de Texas el 31 de enero de 2001. Nuestro arrendamiento nos otorga derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de mercancías en la Línea Férrea Sur Oriente por un periodo inicial de 40 años, sujeto a cinco expansiones de 10 años a partir del 31 de enero de 2001, sujeto a que cumplamos con ciertas obligaciones.

Nuestro contrato de arrendamiento podría terminarse, total o en parte, por el Estado de Texas al no cumplirse ciertos supuestos previstos en el contrato de arrendamiento, incluyendo, pero no limitando, la falta de pago de la renta o el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el mismo, y ciertos supuestos de quiebra, para los cuales, en ciertos casos, se prevé un periodo de cura. Adicionalmente, nuestro contrato de arrendamiento podría terminar como resultado de la nacionalización o expropiación de la Línea Férrea Sur Oriente.

Si cualquier arrendamiento se da por terminado como consecuencia de algún evento atribuible a nosotros, seremos responsables del pago de ciertas comisiones y nuestra participación en la Línea Férrea Sur Oriente y en todos los demás accesorios cubiertos por el contrato de arrendamiento, así como cualquier mejora realizada a la misma, se revertirán al Estado de Texas. En consecuencia, la terminación total o parcial de nuestro arrendamiento podría tener un efecto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones, condición financiera y liquidez, incluyendo nuestra habilidad para pagar deuda.

El Gobierno Federal tiene la facultad de requisar o rescatar las concesiones o de imponer modalidades en nuestros servicios.

El Gobierno Federal de México, por medio de la SCT, está facultado para llevar a cabo la requisa de nuestra red ferroviaria (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), los que son considerados como vías generales de comunicación explotadas por nosotros, en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración al orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o la economía nacional, pagando los daños y perjuicios que la requisa cause a su valor real (excepto en el caso de guerra internacional). La Ley General de Bienes Nacionales señala que las concesiones pueden ser rescatadas por causa de utilidad, interés público o de seguridad nacional, mediante el pago de una indemnización. Asimismo, el Gobierno Federal, a través de la SCT, para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, puede imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y del servicio público de transporte ferroviario, contra el pago de una indemnización o contraprestación, según sea el caso. No podemos asegurar que, en los casos citados, la indemnización a recibir sea la necesaria para resarcirle los daños y perjuicios sufridos, ni que la indemnización será pagada en un plazo adecuado. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa y podríamos no contar con recursos suficientes para cumplir con nuestras obligaciones.

Se podrían establecer restricciones, condiciones y contraprestaciones en relación con las tarifas que cobramos en México.

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el Gobierno Federal determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la Agencia excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, por su propio derecho o mediante la solicitud que realice una parte afectada, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México.

Contamos con derechos de propiedad y activos limitados para operar nuestras concesiones en México.

De conformidad con nuestros títulos de concesión en México, contamos con el derecho para operar nuestras líneas ferroviarias, pero no somos propietarios de los terrenos, vías, instalaciones o estructuras asociadas que son necesarias para operar nuestra red ferroviaria. En caso de terminación, revocación o rescate de nuestras concesiones, el Gobierno Federal controlaría y administraría los activos del dominio público necesarios para la operación de nuestras vías ferroviarias. Sin embargo, podríamos seguir manteniendo la propiedad de cualesquiera otros bienes que no estén amparados por nuestras concesiones, incluyendo locomotoras, y equipo de arrastre. En caso de terminación anticipada o de revocación, total o parcial, de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de obligarnos a arrendarle activos relacionados con la prestación de servicios ferroviarios durante un plazo de, al menos, un año, en el entendido que dicho plazo sería renovado automáticamente por periodos adicionales de un año hasta cumplir cinco años. El monto de la renta sería determinado por expertos independientes designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer este derecho dentro de un plazo de cuatro meses contados a partir de la fecha de la revocación o terminación de la concesión. Asimismo, el Gobierno Federal tendría el derecho de preferencia respecto de ciertas transferencias de equipos que hubiéramos realizado dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión.

Nuestra estrategia de negocios, operaciones y crecimiento dependen de contratos celebrados con otros concesionarios de vías ferroviarias y con terceros.

La operación de nuestra red ferroviaria y nuestro crecimiento y planes de expansión dependen en gran medida de los contratos que celebremos con otros concesionarios y con terceros, incluyendo acuerdos de co-inversión y otras alianzas estratégicas, así como de contratos para pasar puntos de intercambio u otorgar, derechos de paso y derechos de arrastre y contratos de publicidad celebrados con otros concesionarios y con terceros que nos permiten intercambiar tráfico y utilizar vías de las cuales no somos concesionarios.

Nuestra capacidad para prestar servicios ferroviarios completos a nuestros clientes depende, en gran medida, de nuestra capacidad para mantener dichos contratos y del cumplimiento de nuestras contrapartes de sus obligaciones al amparo de esos contratos. Por ejemplo, nuestra capacidad para operar puntos de intercambio depende de nuestra alianza estratégica con Union Pacific y BNSF. Asimismo, dependemos de dichas alianzas estratégicas para contar con tecnología ferroviaria y logística y sistemas operativos. En caso de terminación o falta de renovación de estos contratos, nuestros resultados, situación financiera y liquidez podrían verse afectados de manera adversa y significativa.

Debido a la naturaleza integrada de la infraestructura de la industria de transporte de carga en México, también dependemos en gran medida de la solidez financiera y eficiencia de otras vías ferroviarias con las que colaboramos y de otras empresas que operan puertos marítimos, trenes de pasajeros y otros operadores ferroviarios que se interconectan con nuestra red. No podemos asegurar que no sufriremos afectaciones si dichas empresas sufren dificultades operativas o financieras. Las interrupciones considerables y prolongadas de los servicios prestados por dichas empresas, podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez.

Nuestro socio estratégico Union Pacific ejerce una influencia significativa sobre nuestra subsidiaria Ferromex.

Nuestro socio estratégico Union Pacific es propietario del 26% de las acciones representativas del capital social de GFM (sociedad que, a su vez, es propietaria del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferromex). El 13 de junio de 1997, Union Pacific, nosotros y otras partes, celebramos el Convenio entre Accionistas de Ferromex, el cual regula los derechos y obligaciones de los accionistas de GFM. Como resultado de la celebración del Convenio entre Accionistas Ferromex, Union Pacific tiene y continuará teniendo la facultad de influenciar el resultado de sustancialmente todas las decisiones relevantes que sean sometidas a voto de los accionistas y del consejo de administración de GFM, por lo que tiene influencia significativa sobre el negocio, políticas y operaciones de GFM (e indirectamente sobre Ferromex). Entre otros derechos, Union Pacific puede determinar (i) la designación de los miembros del consejo de administración de GFM e, indirectamente, las determinaciones de nuestro consejo respecto de las políticas y conducción del negocio de GFM, (ii) la compensación de los consejeros de GFM, (iii) aumentos de capital social de GFM, (iv) la contratación de deuda por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (v) el pago de dividendos de GFM a sus accionistas, (vi) la aprobación del presupuesto anual de inversiones de GFM, (vii) la aprobación de la enajenación de ciertos activos e inversiones en proyectos de GFM, (viii) la aprobación de

adquisiciones por GFM por montos mayores a ciertas cantidades, (ix) la aprobación de políticas laborales relacionadas con sueldos de los empleados de GFM, (x) el otorgamiento de derechos de paso, de arrastre y otros derechos relacionados con la concesión de Ferromex, y (xi) la venta de acciones de subsidiarias.

El Convenio entre Accionistas Ferromex también incluye limitaciones respecto de la transferencia de y la creación de gravámenes sobre las acciones de GFM, así como mecanismos de solución de desacuerdos. Union Pacific está facultado para instruir a GFM que adopte medidas que podrían ser contrarias a sus intereses y, en ciertos casos, Union Pacific podría vetar resoluciones y la realización de actos relacionados con GFM y sus subsidiarias o causar que se ejecuten acciones distintas a las pactadas. Asimismo, la enajenación de las acciones de Union Pacific en GFM o la percepción de que dicha venta pudiera ocurrir, podría tener un efecto significativo adverso sobre nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Hemos comenzado discusiones preliminares con Union Pacific en relación con una reestructura corporativa que involucra a GFM, por virtud de la cual podríamos convertirnos en propietarios del 100% de Ferromex. Dicha operación, de ser concluida, puede traer como resultado que Union Pacific reciba acciones de nuestro capital social y nuestros accionistas pueden experimentar una dilución de su participación en nuestro capital social. A la fecha del presente reporte, no hemos celebrado ningún documento vinculante bajo el cual la reestructura corporativa sea implementada.

Nuestras operaciones en México se encuentran sujetas a ciertos derechos de paso, de vía y de arrastre y a cierto contrato relacionado con derechos de tráfico interlineales celebrado con otra compañía concesionaria.

En términos de nuestros títulos de concesión en México, estamos obligados a otorgar derechos de paso (de corta y larga distancia) a KCSM, así como derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en las vías que corren de la Ciudad de México a Laredo, Texas y otras vías concesionadas. De conformidad con la ley aplicable, KCSM también debe otorgar a Ferromex derechos de paso en sus vías. Las tarifas para el uso de las vías después del 1 de enero de 2009 fueron acordadas entre KCSM y Ferromex de conformidad con un convenio de derechos de paso celebrado el 9 de febrero de 2010.

Podríamos no ser capaces de alcanzar nuestras metas de ahorros en costos y ciertas eficiencias operativas derivadas de iniciativas de reducción de costos

Nuestro éxito depende en parte de nuestra capacidad para lograr ser un prestador de servicios de bajo costo en una industria altamente competitiva. Continuamente realizamos inversiones con el fin de mejorar nuestra infraestructura, sistemas y equipo ferroviario y reducir nuestros costos de operación. Podríamos enfrentar problemas operativos al llevar a cabo adquisiciones significativas o cambios importantes en la logística, y dichos cambios, así como nuestra incapacidad de lograr reducciones de costos y eficiencias planeados, podrían tener un efecto negativo adverso en nuestros resultados, operaciones situación financiera y de liquidez.

Los precios de combustibles y la falta de disponibilidad de estos podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Los gastos en combustibles representan una parte significativa de nuestros costos operativos. Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2017, el gasto en diésel representó 24.6% de nuestros gastos operativos. Los precios del diésel podrían estar sujetos a variaciones importantes y los incrementos de los precios del diésel podrían tener un efecto adverso en nuestros resultados de operación. La disponibilidad de combustibles podría verse afectada por una disminución de la capacidad de refinación, por afectaciones en la cadena de suministro, por un incremento mundial de la demanda de combustibles, así como por factores políticos y económicos internacionales. El clima también puede afectar el suministro de combustibles y podría limitar la capacidad nacional de refinación. Una reducción significativa de disponibilidad de combustible podría impactar nuestra capacidad de prestar servicios de transporte a los niveles prestados actualmente y también podría representar un incremento en los costos del combustible y afectar la economía. A pesar de que actualmente tenemos la capacidad de trasladar a nuestros clientes una porción significativa de nuestros gastos de combustible, no podemos asegurar que siempre tendremos la capacidad de mitigar los incrementos a los precios de los combustibles de esa manera.

Actualmente satisfacemos y esperamos seguir satisfaciendo nuestras necesidades de combustible para llevar a cabo nuestras operaciones, mediante la compra de combustible de Pemex Refinación a precios de mercado. Tenemos

celebrado un contrato de suministro de combustible con Pemex Refinación, con duración indefinida, a precios de mercado. Cualquier parte puede dar por terminado el contrato mediante entrega a la otra parte de una notificación, por escrito, con 30 días de anticipación a fecha de terminación. En caso de terminación de dicho contrato de suministro de combustible y en caso de que no podamos adquirir diésel de fuentes alternas, nuestras operaciones podrían verse afectadas de manera adversa y significativa. De igual forma, en virtud de la reforma energética aprobada en 2014, las empresas privadas en México estarán facultadas para participar en la cadena de suministro de combustible en México. Sin embargo, no podemos predecir el impacto que dichas reformas u otras condiciones políticas, económicas y sociales tendrán en los precios del combustible.

Los gastos en combustible representaron aproximadamente el 12.9% de los costos operativos de FEC durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2017. El precio y la disponibilidad de combustibles en los Estados Unidos también se encuentran influenciados significativamente por las circunstancias políticas y económicas internacionales.

Asimismo, las condiciones futuras de mercado o las decisiones legislativas o regulatorias podrían afectar de manera negativa nuestra capacidad para cobrar comisiones de combustible o para recuperar de manera adecuada los costos relacionados con el consumo de diésel. En caso de una afectación severa al suministro de combustible derivado de escasez, situaciones políticas, afectaciones a las importaciones de petróleo, fenómenos meteorológicos, guerras, o por cualquier otro motivo, los precios de los combustibles podrían incrementar, lo cual podría afectar de manera adversa y significativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Competimos con otros transportistas ferroviarios y con otros prestadores de servicios de transporte y nuestra falta de capacidad para competir de manera eficaz podría afectar negativamente nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Operamos en un mercado altamente competitivo. Competimos con otros prestadores de servicios de transporte ferroviario, autotransportistas, transportistas marítimos, barcasas y ductos en relación con tiempo de tránsito, precios y la calidad y confiabilidad de nuestro servicio. Dependiendo del tipo de mercado, enfrentamos competencia intermodal, intra-modal y/o de productos y geográfica. Nuestra capacidad para responder a las presiones competitivas mediante la reducción de tarifas sin afectar nuestros márgenes y resultados de operación dependerá, entre otras cosas, de nuestra capacidad para reducir nuestros costos operativos. Nuestra falta de capacidad para responder a las presiones de la competencia de manera expedita, particularmente a las presiones tarifarias, podrían afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

La industria ferroviaria en México y en Estados Unidos está dominada por un número reducido de agentes de gran escala. En caso de que exista una mayor consolidación en los mercados ferroviarios de México y de Estados Unidos, podríamos dejar de tener acceso a puntos de entrada eficientes y ciertas rutas que han estado disponibles históricamente.

Nuestros competidores que operan negocios de autotransporte y de transporte marítimo y a través de barcasas, pueden utilizar derechos de paso públicos y requieren inversiones de capital y gastos de mantenimiento sustancialmente menores a los que requiere la industria ferroviaria, por lo que podrían operar rutas más frecuentes y flexibles. Lo anterior les permite ofrecer tarifas y servicios competitivos con los de la industria ferroviaria. Las presiones competitivas, cualquier reducción de márgenes de utilidad como resultado de dichas presiones, mejoras futuras o gastos para mejorar la calidad de métodos de transporte alternativo en las zonas en las que operamos, o cualesquiera decisiones legislativas que puedan crear incentivos a la industria de autotransporte, tales como mayores tamaños de los vehículos y menores restricciones de peso, podrían afectar las tarifas de transporte, lo que, a su vez, podría afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. KCSM, una de las concesionarias de vías férreas en México también representa una alternativa para transportación de bienes al mercado norteamericano y algunas ciudades de México que son atendidas por ambas compañías.

Además de la competencia de tarifas, también enfrentamos competencia respecto de tiempos, calidad y confiabilidad en el servicio de transporte. En caso de no poder prestar el nivel de servicio requerido por nuestros clientes, podríamos perder participación de mercado. Ver la sección de “Descripción del negocio — Competencia” de este reporte.

Nuestras oportunidades de crecimiento futuro mediante la obtención de nuevas concesiones, adquisiciones, fusiones o alianzas podrían verse limitadas por nuestra competencia, por dificultades de integración y por las leyes en materia de competencia económica.

El mercado de concesiones en México es altamente competitivo. Competimos con empresas mexicanas y extranjeras por conseguir concesiones ferroviarias. Podríamos llevar a cabo adquisiciones de vías ferroviarias en el futuro y podríamos participar en licitaciones públicas para la adjudicación de concesiones nuevas. No sabemos si seremos capaces de consumir dichas adquisiciones o integrarlas exitosamente a nuestras operaciones debido a ciertas restricciones en materia de competencia económica en México.

Nuestra capacidad para crecer exitosamente mediante adquisiciones y adjudicaciones de nuevas concesiones depende de nuestra capacidad para identificar, negociar, consumir e integrar proyectos adecuados, así como de nuestra capacidad para obtener el financiamiento necesario. Dichos esfuerzos podrían ser costosos y tomar tiempo, afectar nuestras operaciones cotidianas y distraer recursos administrativos. Si no somos capaces de integrar de manera efectiva cualquier negocio adquirido podríamos vernos afectados de forma adversa. Asimismo, algunos de nuestros competidores podrían tener acceso a mejores fuentes de capital y de financiamiento que pudieran darles ventajas competitivas en licitaciones públicas.

El Gobierno Federal podría enfrentar algún déficit presupuestario que evitara que se construyan nuevas obras de infraestructura y se liciten nuevas concesiones ferroviarias, lo cual podría afectar el crecimiento de nuestro negocio. Asimismo, es posible que no logremos obtener nuevas concesiones si el Gobierno Federal decide dejar de adjudicar concesiones debido a temas presupuestarios o de política o debido al uso de mecanismos alternos de financiamiento.

Dependemos de ciertos proveedores clave de equipo ferroviario.

Estamos sujetos a restricciones por parte de nuestros proveedores como resultado de interrupciones en el mercado de combustible o por la naturaleza de algunos de los mercados en los que participan nuestros proveedores. Dependemos de un número limitado de proveedores de equipo ferroviario, incluyendo locomotoras, vías, rieles y durmientes. Debido a la naturaleza del negocio, que requiere inversiones de capital importantes, así como a la complejidad y sofisticación de las locomotoras y otros equipos ferroviarios, existen barreras de entrada muy altas para nuevos proveedores. En virtud de lo anterior, si cualquiera de nuestros proveedores de locomotoras deja de producir locomotoras o experimenta periodos de escasez por cualquier motivo, o si se inician procedimientos de concurso mercantil o quiebra respecto de estos, podríamos experimentar pérdidas significativas e incrementos en nuestros costos. La disponibilidad de locomotoras es fundamental para nuestras operaciones, por lo que la escasez de estas podría afectar de manera negativa nuestros resultados de operación, situación financiera, y liquidez.

Asimismo, adquirimos de Steel Dynamics, Inc. y de EVRAZ Rocky Mountain Steel un alto porcentaje del acero que utilizamos para rieles. Competimos con otras industrias por disponibilidad de capacidad y materias primas utilizadas para la producción de locomotoras y ciertos productos para la construcción de rieles y otros materiales. Cambios en el panorama competitivo de estos mercados de proveedores limitados podría resultar en un incremento en los precios o una distribución limitada de los materiales.

Los rieles son una parte crítica de nuestro negocio puesto que se requieren para reemplazar vías viejas, dar mantenimiento a vías existentes, incrementar la capacidad de nuestra red, construir nuevos centros de almacenamiento y mejorar instalaciones que tenemos actualmente. Esta industria también tiene barreras de entrada muy altas y si alguno de nuestros proveedores deja de proveer insumos por cualquier razón, incluyendo porque se haya iniciado un procedimiento de concurso mercantil o quiebra respecto de estos, es posible que nuestros costos se vean incrementados y que resulte difícil conseguir rieles de otros proveedores para poder darle mantenimiento y expandir nuestra red. Lo anterior podría afectar negativamente nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Una porción importante de nuestros ingresos deriva del transporte de bienes a y desde mercados internacionales.

A pesar de que los principales ingresos de nuestras operaciones derivan de la prestación de servicios de transporte en México, Florida y Texas, una porción importante de nuestros ingresos depende de las importaciones y exportaciones de bienes y productos terminados a y desde las regiones en las que operamos, incluyendo Asia, Latinoamérica y Europa. En caso de interrupciones recurrentes o sostenidas al comercio internacional, nuestros clientes y otras personas que regularmente dependen de servicios de transporte ferroviario en México podrían verse perjudicados, teniendo como resultado una posible afectación a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Asimismo, los cambios en las políticas gubernamentales mexicanas y extranjeras en relación con los bienes que transportamos podrían afectar nuestros servicios. Por ejemplo, los cambios de la ley mexicana y extranjera respecto de las tarifas de productos de

agricultura o subsidios podrían afectar la demanda de granos, lo que también podría afectar la demanda de nuestros servicios.

Cualquiera de los siguientes supuestos podría tener como resultado una interrupción significativa y constante del comercio con los Estados Unidos y Asia: afectación a la seguridad del comercio y negocios internacionales, el impacto adverso de nuevas leyes, reglamentos y regulaciones o la interpretación de las mismas por parte de entes regulatorios, incluyendo autoridades fiscales, que pudieran afectar los negocios de nuestros clientes en otros países, cualquier suceso económico adverso relevante, tales como periodos prolongados de alta inflación, afectaciones al sector bancario o mercados bursátiles de otros países y cambios significativos en la valuación de divisas de otros países que pudieran afectar el costo o valor de importaciones y exportaciones, cambios en los patrones de comercio internacional que puedan afectar de manera negativa los mercados de importación y exportación y una reducción material de la inversión extranjera directa en esos países.

La industria del transporte es altamente cíclica.

Nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente por cambios en las condiciones económicas de las industrias y áreas geográficas que producen y consumen la mercancía que transportamos. La fortaleza o debilidad relativa de las economías de Estados Unidos y México afecta a los negocios a los que servimos. Una disminución significativa y sostenida de los precios del crudo podría afectar negativamente al transporte de petróleo crudo por ferrocarril a la región del Golfo de Estados Unidos, así como afectar negativamente los volúmenes ferroviarios relacionados con equipos y otros materiales que apoyan la producción de crudo. Los cambios negativos prolongados en las condiciones económicas internas y mundiales o las perturbaciones de uno o ambos mercados financieros y de crédito, incluida la disponibilidad de financiamiento a corto y largo plazo, podrían afectarnos, así como a los productores y consumidores de los productos que transportamos y puede tener un efecto adverso significativo en nuestros estados financieros consolidados.

La industria del transporte es altamente cíclica y generalmente es un reflejo de los ciclos de la economía mundial. Además del impacto de las condiciones económicas generales en los mercados de transporte, existen varios factores en cada mercado particular que podrían afectar nuestros resultados operativos. Asimismo, algunos de los productos que transportamos han tenido históricamente patrones de precios cíclicos y dichos patrones se han visto afectados por el panorama económico, por la capacidad de la industria y por la demanda. No podemos asegurar que los precios y la demanda de estos productos no vayan a disminuir en el futuro, afectando de manera negativa esas industrias, lo que podría tener como resultado una afectación negativa en la demanda de nuestros servicios y, por consecuencia, nuestra situación financiera.

En caso de que existan condiciones económicas adversas a nivel mundial o local, o en caso de afectaciones a los mercados financieros y crediticios, los productores y consumidores de los bienes que transportamos podrían verse afectados de manera negativa, lo que podría afectar de manera adversa nuestra liquidez, operaciones y situación financiera. Los retrocesos en la industria manufacturera, la economía mundial y el comercio internacional podrían tener como resultado una disminución de nuestros ingresos.

En caso de surgir condiciones económicas adversas, es posible que no sólo existan afectaciones a nuestros ingresos como resultado de una reducción en la demanda de los bienes que transportamos, sino que también podría tener como resultado el retraso de pagos, el incremento del riesgo crediticio y la insolvencia de nuestros clientes. Nuestro negocio requiere de inversiones considerables de capital y es posible que financemos una porción de la construcción y mantenimiento de nuestra infraestructura, así como la adquisición de locomotoras y otros equipos ferroviarios. Nuestra estructura de costos podría verse afectada por desaceleraciones económicas y afectaciones a los mercados de crédito, lo cual podría incrementar también el riesgo de contraparte en inversiones realizadas en efectivo. Diversas situaciones económicas adversas podrían afectar los costos de nuestras pólizas de seguro o nuestra capacidad para contratar y mantener coberturas adecuadas de los riesgos asociados con el negocio ferroviario si se reducen las calificaciones de las compañías aseguradoras que contratamos o si se inicia algún procedimiento de concurso mercantil o insolvencia en contra de estas.

Podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas en virtud de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena.

En virtud de la naturaleza de sus operaciones, podríamos ser responsables del pago de cantidades significativas con motivo de accidentes, fallas mecánicas, choques o daños en propiedad ajena. En el curso ordinario de nuestras operaciones, estamos expuestos a riesgos resultantes de choques o accidentes que pudieran derivar en responsabilidades con terceros.

No obstante que contemos con seguros de responsabilidad contratados con empresas de reconocido prestigio y de acuerdo con los estándares de la industria, el Emisor no puede asegurar que las coberturas resultantes de estos seguros sean suficientes para cubrir las responsabilidades que pudieran derivarse de algún accidente o choque. En tal caso, tendríamos que cubrir dichas responsabilidades con recursos propios, lo que podría afectar nuestros resultados y flujos de efectivo; asimismo, independientemente de las responsabilidades pecuniarias directas, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y, por consiguiente, disminuir nuestros ingresos. En cualquiera de los casos citados, nuestras operaciones y resultados podrían verse afectados en forma adversa y significativa.

Por su parte, FEC ha obtenido la cobertura de seguro por las pérdidas sufridas por su ferrocarril derivadas de lesiones personales y daños materiales en caso de descarrilamientos u otros incidentes. Las reclamaciones por lesiones personales hechas por empleados de ferrocarriles de FEC, están sujetas a la FELA, en lugar de las leyes estatales de indemnización de trabajadores. Además, se puede esperar que los eventos adversos directa e indirectamente atribuibles a FEC, incluyendo descarrilamientos, accidentes, descargas de materiales tóxicos o peligrosos, u otros eventos similares en la industria, puedan resultar en incrementos en las primas de seguros de FEC o en sus retenciones auto-aseguradas y podría resultar en limitaciones a la cobertura bajo las pólizas existentes de FEC.

Dependemos de tecnología y mejoras tecnológicas para operar nuestro negocio.

Dependemos de tecnología de la información muy sofisticada, así como de sistemas e infraestructura complejos para operar todos los aspectos de nuestro negocio. En caso de no contar con capital suficiente para adquirir nuevas tecnologías o si no somos capaces de desarrollar o implementar nuevas tecnologías, como nuestro sistema de control de transporte, podríamos sufrir desventajas competitivas en la industria ferroviaria y frente a otras compañías que prestan servicios de transporte, lo cual podría afectar nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura son susceptibles de sufrir apagones y paros por desastres naturales, incendios, inundaciones, pérdidas de energía, fallas en los equipos de telecomunicaciones y otros sucesos similares. Una parte de nuestra tecnología de la información, sistemas e infraestructura es mantenida por terceros que no controlamos. Una falla o afectación significativa en nuestras tecnologías de la información, sistemas e infraestructura, incluyendo fallas en nuestro *hardware*, *software* y equipo de comunicaciones, podría causar una interrupción de nuestros servicios, fallas en sistemas de seguridad, otras fallas operativas o incumplimiento a disposiciones legales y contractuales que nos son aplicables.

Los riesgos de seguridad asociados con la tecnología de la información han incrementado en años recientes debido a un incremento en la sofisticación y actividades de aquellas personas que llevan a cabo ataques cibernéticos. Una falla de o ataque a nuestros sistemas de tecnología de la información o a los de nuestros contratistas, podría afectar nuestro negocio y resultar en la divulgación o uso indebido de información confidencial o personal, causando interrupciones significativas en los servicios u otras dificultades operativas, así como incrementos en nuestros costos o causar pérdidas. Asimismo, estamos expuestos a que grupos terroristas u otras personas traten de utilizar nuestros activos, incluyendo nuestros sistemas de tecnologías de la información, para causar daños. A pesar de que continuamente llevamos a cabo acciones para mejorar nuestros sistemas de tecnología de la información, nuestros sistemas siguen siendo vulnerables a fallas o accesos no autorizados, lo cual podría tener como resultado una afectación material adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

El uso de redes sociales podría impactar de manera importante nuestra reputación

Ha habido un aumento sustancial en el uso de plataformas de redes sociales, incluyendo blogs, sitios web y otras formas de comunicación basadas en Internet, lo que permite el acceso individual a un amplio público de clientes y demás personas interesadas. Los comentarios negativos sobre nosotros o nuestros servicios pueden ser publicados en plataformas de redes sociales y dispositivos similares en cualquier momento y pueden afectar nuestra reputación o negocio. Los clientes valoran la información disponible y actúan a menudo sobre dicha información sin más investigación y sin tener en cuenta su exactitud. El daño puede ser inmediato sin darnos una oportunidad de reparación o corrección.

También utilizamos plataformas de redes sociales como herramientas de marketing. Por ejemplo, FEC mantiene cuentas de Facebook y Twitter activas. A medida que las leyes y reglamentos comiencen a regir el uso de estas plataformas y dispositivos, el hecho de que nosotros, nuestros empleados o terceros que actúen bajo nuestra dirección fallen con el cumplimiento de estas leyes y reglamentos podría tener un impacto material adverso en nuestros resultados de operación, situación financiera y liquidez.

Transportamos materiales peligrosos.

De conformidad con la regulación aplicable en los países en que operamos, e independientemente del riesgo, nuestro convenio de responsabilidad nos requiere transportar materiales peligrosos, incluyendo materiales tóxicos como cloro, que podrían ser peligrosos en caso de que sean liberados o incendiados. Un accidente ferroviario o cualquier otro tipo de accidente en nuestra red, en nuestras instalaciones, o en las instalaciones de nuestros clientes que involucre la liberación de dichos materiales peligrosos, podría tener como resultado reclamos por daños personales, daños a bienes o daños ambientales y es posible que se impongan multas por cantidades superiores a las amparadas bajo nuestras pólizas de seguro, lo cual podría tener un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

La exclusividad de nuestras vías ferroviarias en México está limitada.

De conformidad con los términos y condiciones de nuestras concesiones, tenemos el derecho de operar nuestras principales vías ferroviarias en México de manera exclusiva por un plazo de 30 y hasta 35 años contados a partir de la fecha de adjudicación de dichas concesiones. Sin embargo, nuestras concesiones seguirán en vigor por un plazo adicional de 15 o 20 años, según corresponda. Existen diversas opciones legales una vez que se venzan los plazos de exclusividad incluyendo la posibilidad de terminar nuestras concesiones. Sin embargo, la incertidumbre antes de que se cumplan los periodos de exclusividad impactaría nuestras inversiones y el desempeño de la industria en formas que podrían afectar al público en general. A pesar de que esperamos que las disposiciones aplicables a nuestras concesiones serán modificadas antes de que se cumplan los plazos originales de exclusividad, no podemos asegurar la forma en la que cualquier reforma legal podría afectar nuestra capacidad para operar al amparo de nuestras concesiones, así como nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nuestras actividades están sujetas a regulación federal y estatal y a autoridades locales que pudieran imponer un costo significativo a nuestras operaciones.

Estamos sujetos a la legislación y regulación gubernamental promulgada por las legislaturas y agencias federales, estatales y locales de Estados Unidos y México con respecto a las operaciones ferroviarias y abarcando una variedad de asuntos de salud, seguridad, trabajo, ambiental, económicos y otros. La regulación gubernamental de la industria ferroviaria es un determinante significativo de la competitividad y rentabilidad de los ferrocarriles.

Los cambios en la legislación o la regulación podrían tener un impacto negativo en nuestra capacidad para negociar los precios de los servicios ferroviarios, afectar negativamente la competencia entre los operadores ferroviarios o afectar negativamente las prácticas operativas, resultando en una reducción de la eficiencia, aumento de los costos operativos o aumento de la inversión de capital, lo cual podría resultar en un efecto material adverso en nuestros resultados de operación, situación financiera y liquidez.

Diversas leyes y reglamentos requieren que obtengamos y mantengamos concesiones, licencias, permisos y otras autorizaciones. Sin embargo, no podemos garantizar que seamos capaces de obtenerlas y mantenerlas. En caso de incumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, podríamos sufrir afectaciones negativas. El marco regulatorio bajo el cual operamos podría modificarse sin que tengamos la capacidad de interponer recursos para reclamar afectaciones en nuestro negocio, incluyendo sin limitación, resoluciones relacionadas con disputas, relaciones comerciales con otros concesionarios, cálculos de nuestros costos de capital u otros elementos necesarios para calcular nuestras ganancias y tarifas, así como nuestros costos y gastos.

Las reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario entraron en vigor en enero de 2015 y la nueva legislación de competencia económica mexicana en vigor desde julio de 2014. De conformidad con el artículo 47 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y sus reglamentos, si COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva, el ARTF por su propio derecho o a través de la solicitud de un tercero, tiene autoridad para

imponer nuevos derechos de paso obligatorios y/o regulación de tarifas, garantizando en todo momento la eficiencia en el servicio.

Como parte de la Ley de Mejora de la Seguridad Ferroviaria de 2008 en Estados Unidos, los transportistas de ferrocarriles de Clase I y los operadores de trenes de pasajeros y cercanías deben implementar el CTP, tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos por exceso de velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviario y la entrada en la vía principal si un interruptor está desalineado. Se requiere que CTP se implemente en ciertos lugares, incluyendo la línea principal donde se producen movimientos tóxicos por inhalación o donde ocurren operaciones de pasajeros. La Ley de Extensión de Transporte de Superficie de 2015 amplió el plazo de implementación de CTP desde finales de 2015 hasta finales de 2018, condicionada a la presentación de Planes de Implementación de CTP revisados, con una extensión adicional de dos años sujeta a revisión por el Departamento de Transporte. CTP aumentará los costos operativos, aumentará el número de personas que FEC emplea y exigirá a FEC a realizar inversiones significativas en nuevas tecnologías de seguridad. Nuestro incumplimiento con los plazos, incluyendo cualquier extensión, podría resultar en multas, interrupciones de servicio o sanciones y podría tener un efecto adverso sustancial en sus resultados de operación, condición financiera y liquidez.

Nuestro incumplimiento inadvertido o la imposibilidad de cumplir con las leyes y regulación aplicables podrían tener un efecto significativo adverso en nuestros estados financieros consolidados y operaciones, incluyendo multas, sanciones o limitaciones en las actividades de operación hasta que se cumpla con los requisitos aplicables. El congreso de Estados Unidos y/u otras agencias gubernamentales pueden cambiar el marco legislativo o regulatorio dentro del cual operamos sin proporcionar ningún recurso por cualquier efecto adverso en nuestro negocio que ocurra como resultado de dicho cambio. Adicionalmente, algunas de las regulaciones requieren que obtengamos y mantengamos varias licencias, permisos y otras autorizaciones. Cualquier incumplimiento en la obtención o mantenimiento de estas licencias, permisos y otras autorizaciones podría afectar adversamente nuestros resultados operativos, nuestra situación financiera y liquidez.

Actualmente, los ferrocarriles en Estados Unidos están sujetos a regulación mercantil por la STB, que tiene jurisdicción en diversos alcances sobre las tarifas, las rutas, las disposiciones sobre accesos de los clientes, los recargos por combustible, las condiciones del servicio y la extensión o abandono de vías ferroviarias. La STB también tiene jurisdicción sobre la consolidación, fusión o adquisición del control o por los transportistas ferroviarios. La regulación económica adicional de la industria ferroviaria por el Congreso de los Estados Unidos o la STB, ya sea bajo leyes nuevas o existentes, podría tener un impacto negativo significativo en nuestra capacidad para determinar los precios de los servicios ferroviarios y en la eficiencia de nuestras operaciones. Este efecto adverso potencial material también podría resultar en una reducción del gasto de capital en nuestra red ferroviaria o en el abandono de vías.

En caso de que el Congreso de México, la SCT, la Agencia o cualquier otra entidad gubernamental, en el ámbito de sus funciones, expidan disposiciones legales adicionales, se ampliaría el marco jurídico aplicable a las operaciones ferroviarias y a las tarifas correspondientes, lo cual podría tener como resultado una reducción en las inversiones de capital en nuestra red ferroviaria, instalaciones y equipo que, a su vez, podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Nos encontramos sujetos al cumplimiento de diversas leyes y reglamentos en materia ambiental.

Nuestras operaciones tanto en México como en los Estados Unidos se encuentran sujetas al cumplimiento de diversas leyes en materia ambiental a nivel federal, estatal y local. Dichas leyes regulan, entre otros temas, emisiones, contaminación sonora, descargas, suministro de agua, generación, tratamiento, almacenamiento, transporte y desecho de residuos y otros materiales peligrosos. Nuestros títulos de concesión también establecen obligaciones en materia ambiental. De conformidad con la ley aplicable en México, se pueden iniciar procedimientos o juicios administrativos o penales y se pueden imponer sanciones en contra de aquellas empresas que violen disposiciones legales en materia ambiental. Asimismo, aquellas instalaciones que no cumplan con los requisitos en materia ambiental pueden ser clausuradas de manera temporal o definitiva. No podemos predecir el efecto que pudieran tener incumplimientos ambientales no identificados a la fecha o la aplicación de nuevas leyes ambientales que sean más estrictas. En caso de incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental, las autoridades podrían imponernos multas que podrían afectar nuestros ingresos o nuestras concesiones podrían darse por terminadas.

Generamos y transportamos desechos peligrosos y no peligrosos. Es posible que la autoridad determine que la responsabilidad ambiental abarque bienes que fueron operados o poseídos con anterioridad, bienes arrendados o bienes

de terceros, así como bienes respecto de los cuales el responsable sea dueño al momento de imponer la sanción. Es posible que surjan reclamaciones por daños ambientales causados a vecinos o a terceros. Asimismo, cualquier retraso, litigio o dificultad para obtener autorizaciones para proyectos que requieran permisos federales, estatales o locales, podrían afectar nuestra capacidad para construir instalaciones estratégicas e infraestructura ferroviaria, lo cual podría afectar nuestro crecimiento y eficiencia operativa.

Es posible que las autoridades determinen que hemos incumplido disposiciones ambientales. Cualquier contingencia ambiental podría afectar nuestras estimaciones y nuestros resultados reales. También podríamos incurrir en multas, penas y otras sanciones relacionadas con violaciones a la legislación ambiental. De igual forma, podríamos incurrir en gastos significativos como resultado de la actualización de los sucesos antes descritos y es posible que las autoridades soliciten que invirtamos cantidades de dinero importantes en actividades de investigación y remediación de contaminantes futuros, lo cual podría tener como resultado una afectación a nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Somos parte de y seguiremos siendo parte de litigios que podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

Como parte de nuestro negocio ferroviario, estamos expuestos a demandas y litigios relacionados con temas laborales, daños personales, daños a propiedad, comerciales, pérdidas de carga y responsabilidad ambiental, entre otros. El desarrollo de los procesos legislativos y de los estándares judiciales, cambios importantes en los litigios de los que somos parte o accidentes ferroviarios catastróficos o una serie de accidentes que involucren nuestros activos y en los que se reclamen daños personales o responsabilidad ambiental que excedan los montos amparados por nuestras pólizas de seguro, podrían tener un efecto negativo en nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Las lesiones personales relacionadas con el trabajo y demandas laborales en Estados Unidos están sujetas a la FELA, la cual es aplicable solamente a los ferrocarriles. El sistema de responsabilidades basado en fallas de FELA produce resultados que son impredecibles e inconsistentes en comparación con un sistema de compensación sin culpa de los trabajadores. La variabilidad inherente a este sistema podría ocasionar que los costos reales fueran muy diferentes del pasivo registrado. Cualquier cambio material en las tendencias actuales de litigio o un accidente ferroviario catastrófico que involucre cualquiera o todos los daños a la propiedad de nuestros transportes, lesiones corporales y responsabilidad ambiental podrían tener un efecto adverso material en la medida en que no esté cubierto por el seguro.

Asimismo, hemos sido sujeto de investigaciones en materia de competencia económica y hemos sido parte de litigios relacionados con supuestas prácticas anticompetitivas. También hemos sido investigados y parte de procesos en materia laboral y ambiental. No podemos asegurar que estas investigaciones y litigios no tendrán un efecto adverso en nuestros resultados. Ver la sección “Descripción de nuestro negocio – Litigios”.

Podríamos vernos afectados por actos terroristas, guerras o amenazas de guerras u otros actos de violencia y crimen.

Nuestras vías ferroviarias, instalaciones y equipo, incluyendo el equipo ferroviario y equipo de arrastre, podrían ser objeto de ataques terroristas o criminales. Los ataques criminales y terroristas u otros ataques similares, la respuesta del gobierno a dichos ataques y guerras o posibles guerras podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez mediante situaciones operativas o financieras impredecibles, incluyendo afectaciones a nuestra red o vías ferroviarias de conexión, pérdida de clientes clave o rutas, volatilidad o aumentos sostenidos en los precios de combustibles, escasez de combustible, desaceleración económica, inestabilidad o debilidad de los mercados financieros. Lo anterior podría tener como resultado que incurramos en mayores costos y responsabilidades, o que generemos menores ingresos. En años recientes, ha habido reportes de incidentes de robo a trenes en México, incluyendo incidentes que involucran nuestros trenes e infraestructura. Otros actos de violencia o crimen también podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Debido a que desempeñamos un papel medular en el sistema de transporte de la nación, podríamos convertirnos en el blanco de tal ataque o tener un papel significativo en el enfoque o respuesta preventiva del gobierno a un ataque o guerra. Aunque actualmente mantenemos una cobertura de seguro de responsabilidad civil derivada de guerra y de actos de terrorismo, mantenemos una cobertura de seguro limitada para los daños a la propiedad en nuestro cuidado, custodia o control causados por ciertos actos de terrorismo. Asimismo, como consecuencia de estos eventos, el precio de las pólizas de seguro que tenemos contratadas podría incrementar de manera considerable o es posible que la cobertura no sea suficiente para pagar ciertos tipos de incidentes o que los pagos no se realicen a tiempo.

Huelgas, paros laborales e incrementos considerables en los costos laborales podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones.

La mayoría de nuestros empleados son miembros de sindicatos. Estos empleados están contratados bajo contratos colectivos de trabajo con varios sindicatos en los Estados Unidos y México. Aunque la Ley del Trabajo Ferroviario (*Railway Labor Act*) impone restricciones a los derechos de los trabajadores de ferrocarril en los Estados Unidos a realizar una huelga, dichas restricciones no se encuentran prevista en México. En México, los sueldos, seguridad social, reglas de trabajo y otros temas laborales relacionados con nuestras operaciones y nuestros trabajadores son, en términos generales, similares a los que aplican a todo el sector ferroviario mexicano.

Bajo los procedimientos de la Ley del Trabajo Ferroviario (que incluyen mediación, períodos de compensación y la posibilidad de la intervención del Presidente de Estados Unidos), durante las negociaciones ninguna de las partes podrá tomar acción hasta que se agoten los procedimientos. Sin embargo, si no podemos negociar acuerdos aceptables, o si los términos de los acuerdos existentes son controvertidos, los empleados cubiertos por la Ley del Trabajo Ferroviario podrían entrar en huelga, lo que podría resultar en la pérdida de negocios y el aumento de los costos de operación como resultado de salarios más altos o beneficios pagados a los miembros del sindicato.

En México, las negociaciones de contratos colectivos de trabajo que amparan toda la industria a nivel nacional han sido largas, pero no han tenido como resultado paros laborales. Sin embargo, no podemos asegurar que no existan disputas en el futuro en relación con estos contratos o que logremos negociar contratos colectivos de trabajo que amparen toda la industria a nivel nacional en México. En caso de no ser así, podrían surgir paros laborales, huelgas, desaceleraciones, cierres o afectaciones a nuestras operaciones y un incremento a los costos operativos como resultado de mayores sueldos o beneficios a ser pagados a los trabajadores sindicalizados, lo cual podría afectar la confianza en nuestros servicios o afectar negativamente en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. En los Estados Unidos, debido a que dichos contratos son generalmente negociados con la industria, la determinación de los términos y condiciones de los contratos de trabajo ha sido y podría continuar estando más allá de nuestro control, por lo anterior, podríamos estar sujetos a términos y condiciones de la industria que pudieran tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados. Si no logramos mantener buenas relaciones con los sindicatos, incrementaría el riesgo de huelgas o paros laborales, lo que a su vez podría afectar nuestros costos operativos y afectar las relaciones con nuestros clientes.

Asimismo, nuestros costos laborales incluyen los beneficios otorgados a nuestros empleados. Patrocinamos varios planes de beneficios para nuestros empleados y dichos planes otorgan beneficios en materia de pensiones, retiro, salud, beneficencia, cuidados médicos, compensaciones por terminación y otros beneficios, con respecto a las cuales se han hecho las reservas correspondientes. Los costos anuales de estos beneficios podrían variar año con año y dichos costos podrían verse influenciados por factores tales como el costo de los gastos médicos o las disposiciones contenidas en contratos colectivos de trabajo y otros contratos que celebremos en materia de seguridad social. En virtud de lo anterior, podría resultar difícil calcular de manera adecuada nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de pensiones no estén adecuadamente fondeados en cualquier momento.

La pérdida de personal clave y la falta de disponibilidad de personal calificado podrían afectar de manera negativa nuestro negocio.

Nuestro éxito depende en gran medida de nuestra capacidad para atraer y retener funcionarios clave de alto nivel que laboren con nosotros y nuestras Subsidiarias. Resulta muy importante para nuestras operaciones y éxito el reclutar, motivar y retener personal calificado, particularmente aquellos con experiencia en la industria ferroviaria. Existe mucha competencia para conseguir personal calificado y no podemos asegurar que podamos atraer o retener personal calificado. Incrementos significativos en el incremento de la demanda por nuestros servicios ferroviarios podría resultar en la no disponibilidad de personal calificado y locomotoras. Cambios demográficos en materia laboral y requisitos de entrenamiento particularmente en relación con ingenieros y conductores, y la disponibilidad de personal calificado podrían afectar nuestra capacidad para cumplir con la demanda de nuestros servicios. A pesar de que consideramos que contamos con personal suficiente para desempeñarnos en el ambiente actual de negocios, en caso de incrementos inesperados en la demanda de servicios ferroviarios o en caso de saturación de nuestra red, aumentaría los riesgos de nuestro negocio, lo que a su vez podría afectar negativamente nuestra eficiencia operativa, resultados operativos, situación financiera y liquidez.

De igual forma, los contratos laborales celebrados con nuestros funcionarios de alto nivel pueden darse por terminados en cualquier momento por cualquiera de las partes. En caso de pérdida de uno o más de estos funcionarios de alto nivel, nuestra capacidad para implementar nuestro plan de negocio se podría ver mermada y nuestros resultados operativos, situación financiera y liquidez podrían verse afectados de manera negativa. Asimismo, el éxito de la Adquisición depende de nuestra capacidad para retener a personal clave de FEC.

Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y es posible que no logremos tener suficiente liquidez para nuestras operaciones u obtener el fondeo necesario para realizar inversiones de capital o implementar nuestra estrategia de inversión.

Nuestro negocio requiere de inversiones de capital considerables y necesita que incurramos en gastos constantes como aquellos relacionados con adiciones o mejoras de vías ferroviarias, locomotoras y otros equipos, infraestructura, tecnología y mantenimiento de equipos y de nuestras vías. En caso de no realizar las inversiones de capital necesarias para mantener nuestras operaciones, nuestra capacidad para prestar servicios o para responder ante incrementos de tráfico se podría ver afectada e incluso sufriríamos riesgos de descarrilamientos.

Nuestras concesiones en México requieren que realicemos inversiones considerables y que realicemos proyectos que requieren capital. En caso de no lograr realizar inversiones de capital, es posible que incumplamos con las obligaciones contenidas en el plan de negocios que presentamos ante la SCT, siendo necesario negociar dispensas respecto del cumplimiento de dichas obligaciones. No podemos asegurar que la SCT decida otorgar dichas dispensas. En caso de que la SCT no otorgue las dispensas y no logremos cumplir con nuestras obligaciones de inversión de capital, podríamos ser sancionados por la SCT, lo que pudiera tener como resultado la revocación de la concesión correspondiente, si nos imponen cinco sanciones distintas. En caso de revocación de nuestras concesiones, sufriríamos afectaciones significativas negativas a nuestras operaciones, situación financiera y liquidez. Hemos fondeado y pretendemos seguir fondeando inversiones de capital con nuestra liquidez operativa, así como con deuda y arrendamientos de equipos. Es posible que no logremos generar suficiente liquidez en nuestras operaciones o que no contemos con financiamientos de terceros para cumplir con nuestros requisitos de inversión de capital. Aún en caso de que obtengamos financiamientos, es posible que no lo hagamos bajo las condiciones deseadas.

El tráfico en las vías ferroviarias en México y los Estados Unidos podría afectar nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.

El tráfico en las vías ferroviarias en México o en los Estados Unidos podría tener como resultado un congestionamiento generalizado, lo que podría afectar nuestra capacidad para transportar productos entre México y los Estados Unidos. De igual forma, en caso de congestionamiento en las vías ferroviarias, podríamos sufrir escasez de equipos para prestar nuestros servicios. Asimismo, el crecimiento del tráfico internacional transfronterizo ha contribuido a que exista tráfico intenso en la frontera con los Estados Unidos, y se espera que dicho crecimiento continúe en el futuro cercano. Lo anterior podría afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Estamos sujetos a riesgos de crédito de nuestros clientes y contrapartes y en caso de que estos últimos no cumplan con sus obligaciones de pago, podríamos sufrir afectaciones negativas en nuestras operaciones, situación financiera o liquidez.

Nuestro negocio se encuentra sujeto a riesgos crediticios, incluyendo el riesgo de que nuestros clientes y contrapartes incumplan con sus obligaciones de pago. Los clientes y contrapartes que nos adeuden dinero podrían incumplir con sus obligaciones debido a que se encuentren en procesos de concurso mercantil o quiebra, por falta de liquidez, por fallas operativas o por otros motivos. A pesar de que contamos con procesos para revisar nuestra exposición al riesgo crediticio de clientes y contrapartes, podrían surgir incumplimientos por circunstancias que están fuera de nuestro control y que sean difíciles de detectar o predecir. Algunos de nuestros métodos de administración del riesgo dependen de la evaluación de información de mercado, de nuestros clientes o de otra información disponible. Dicha información podría no estar actualizada o ser correcta, completa, o correctamente evaluada. Asimismo, los riesgos de incumplimiento o los incumplimientos como tal de clientes y terceros podrían afectar la liquidez o tener como resultado pérdidas o incumplimientos de otras personas, lo que nos podría afectar de manera negativa.

Los climas extremos y desastres naturales podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales.

Nuestro éxito depende de la capacidad que tengamos para operar nuestra red ferroviaria de manera eficiente. Debido a que operamos una red ferroviaria extensa, estamos sujetos a condiciones meteorológicas extremas y a otros fenómenos naturales tales como terremotos, huracanes, incendios, inundaciones, deslaves, temperaturas extremas y lluvias extensas. Todos estos sucesos podrían causar interrupciones en nuestro negocio, incluyendo paros de nuestras operaciones, lo que podría afectar nuestra red ferroviaria e incrementar nuestros costos y responsabilidades y disminuir nuestras utilidades, afectando así nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Cualquier daño o pérdida a nuestra infraestructura por causas naturales o por afectaciones humanas podría impactar nuestros resultados, situación financiera y liquidez por periodos de tiempo extensos (hasta que logremos arreglar o reemplazar los equipos). De igual forma, en caso de desastres naturales, nuestra fuerza laboral pudiera no estar disponible, teniendo como resultado mayores retrasos. Nuestras locomotoras y equipo ferroviario podrían verse afectados por cambios bruscos en las condiciones climáticas.

Podríamos vernos afectados por cambios climáticos o por respuestas del mercado o cambios regulatorios implementados en virtud del cambio climático.

El cambio climático, incluyendo el impacto del calentamiento global, podría afectar de manera negativa nuestros resultados, situación financiera, y liquidez. Las restricciones regulatorias, límites, impuestos u otros controles para reducir gases que causan el efecto invernadero, incluyendo los gases producidos por el consumo de diésel, podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos operativos. Las restricciones de emisiones también podrían afectar a nuestros clientes que utilicen bienes que transportemos para generar energía, utilicen grandes cantidades de energía para producir o entregar los bienes que transportamos, o maquilen o produzcan bienes que consuman cantidades considerables de energía o que quemen combustibles fósiles, tales como plantas generadoras de energía que utilicen carbón, productores de químicos, agricultores, productores de alimentos, productores de automóviles y otros productores. Por ejemplo, en caso de que se modifiquen las regulaciones relacionadas con el aire o con emisiones de dióxido de carbono, podría reducirse la demanda de carbón y nuestras ganancias por transporte de carbón se verían afectadas.

De igual forma, los bienes que transportamos podrían verse afectados por aumentos considerables de costos, cambios de leyes o cambios en los patrones de consumo de bienes y servicios para buscar fuentes de energía que generen menos contaminación, teniendo como resultado una afectación en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez. Los incentivos gubernamentales para promover el uso de fuentes alternas de energía también podrían afectar a nuestros clientes y a los bienes que transportamos de una manera impredecible, lo cual podría afectar nuestros patrones de tráfico. Asimismo, podríamos enfrentar costos adicionales relacionados con la defensa de demandas y otros litigios relacionados con el cambio climático y cualquier posible demanda relacionada con el impacto de nuestras operaciones en el cambio climático. Cualquiera de los factores antes señalados, de manera individual o conjunta, así como otros factores impredecibles podrían reducir la cantidad de tráfico que manejamos, lo que podría afectar nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

Cambio de dinámicas en los Estados Unidos y en los mercados energéticos globales podrían afectar negativamente nuestros ingresos

En los últimos años, la producción de gas natural en los Estados Unidos ha aumentado de manera importante lo cual ha resultado en la disminución de los precios de gas natural. Como resultado de ello, muchas plantas que dependen del carbón han sido desplazadas por plantas que funcionan con gas natural. Si los precios del gas natural permanecen bajos, más plantas que operan con carbón podrían verse desplazadas, lo cual podría reducir nuestro volumen de transportación de carbón y nuestros ingresos.

Las variaciones del tipo de cambio de divisas o la devaluación o apreciación del Peso podrían afectar nuestro negocio, resultados, situación financiera y objetivos.

Nuestros ingresos en pesos y dólares podrían ser iguales por la incorporación de FEC. Con la incorporación de FEC el porcentaje de nuestros ingresos en pesos y dólares serían de 50%, respectivamente; por lo que las pérdidas o ganancias en el tipo de cambio de divisas incluidas en nuestros costos financieros totales que son producto del impacto de la variación del tipo de cambio entre pesos y dólares respecto de nuestras obligaciones denominadas en dólares (tales como deudas, arrendamientos de locomotoras, pagos de mantenimiento, contratación de equipo y cuentas por pagar relacionadas con la importación de repuestos y equipos) y activos (tales como efectivo, equivalentes a efectivo

y cuentas por cobrar denominados en dólares), se verían favorecidas por nuestra posición en dólares. Asimismo, hemos contratado y podríamos contratar en el futuro, directamente o a través de nuestras Subsidiarias, deuda en dólares, según se describe en este reporte. El resto de nuestros gastos y ganancias estuvieron denominados en pesos. Asimismo, los precios del diésel variaron al igual que el precio del petróleo y el tipo de cambio entre pesos y dólares. La devaluación o apreciación del peso frente al dólar afectaría el monto en pesos de nuestras obligaciones y otros costos operativos denominados en dólares, lo que podría afectar nuestros resultados si no logramos ajustar nuestras tarifas.

En 2008, como resultado de la crisis económica y financiera mundial, el peso se devaluó 26.2% frente al dólar en términos nominales. De conformidad con datos de Banco de México el peso se devaluó 6.8% en 2017, 19.2% en 2016 y 17.7% en 2015 frente al dólar en términos nominales. El Banco de México puede participar en el mercado de intercambio de divisas para minimizar la volatilidad y apoyar el orden del mercado. El Banco de México y el Gobierno Federal también han promocionado mecanismos de mercado para estabilizar los tipos de cambio y dotar de liquidez al mercado. Estos mecanismos incluyen la contratación de instrumentos financieros derivados extrabursátiles y futuros. Sin embargo, el peso se encuentra actualmente sujeto a variaciones frente al dólar y podría seguir sujeto a dichas variaciones en el futuro.

Las variaciones en los tipos de cambio podrían afectar de manera negativa el valor de algunos de nuestros activos y nuestra capacidad para intercambiar y transferir pesos a dólares para poder comprar o arrendar locomotoras, equipo ferroviario y otros equipos necesarios para nuestras operaciones, para hacer crecer y mejorar nuestra flota, para pagar cantidades adeudadas bajo ciertos contratos de mantenimiento y para pagar obligaciones en dólares.

En caso de devaluaciones o apreciaciones extremas del peso, los mercados internacionales de divisas podrían sufrir afectaciones. Lo anterior podría tener como resultado que se limite nuestra capacidad para transferir o convertir pesos a dólares u otras divisas o para realizar pagos de capital e intereses de manera oportuna respecto de nuestras deudas denominadas en dólares.

Las variaciones de mercado podrían afectar de manera negativa nuestros resultados en virtud de la contratación de coberturas.

Podríamos utilizar varios tipos de instrumentos financieros para reducir nuestra exposición a diversos riesgos de mercado, incluyendo variaciones en tasas de interés y tipos de cambio. A pesar de que estos instrumentos financieros podrían reducir nuestra exposición a cambios en los riesgos de mercado, el uso de dichos instrumentos podría limitar nuestra capacidad para beneficiarnos de cambios favorables respecto de los bienes subyacentes debido a los precios pactados al momento de contratación de las coberturas. Ver sección “Descripción del Negocio - Administración de riesgos de mercado” de este reporte.

Afectaciones en los mercados bursátiles de deuda o la baja de nuestras calificaciones crediticias podrían tener como resultado un incremento en nuestros costos de fondeo y podrían hacer que sea más difícil para nosotros obtener financiamiento.

Debido a que nuestro negocio requiere inversiones de capital constantes para poder operar y mantener vías ferroviarias seguras y eficientes, dependemos de los mercados de capitales como fuente de financiamiento para nuestros requisitos de capital. En algunas ocasiones, utilizamos instrumentos de deuda a largo plazo, financiamientos bancarios y papel comercial y gravamos o enajenamos algunas de nuestras cuentas por cobrar. En caso de inestabilidad o afectaciones a los mercados de capitales o bancarios o en caso de deterioro de nuestra situación financiera debido a factores internos o externos, nuestro acceso a fuentes de financiamiento, tales como papel comercial, créditos bancarios o emisiones de deuda a largo plazo, podría verse afectado y los costos asociados podrían incrementar. Asimismo, nuestros acreedores podrían incluir cláusulas más estrictas en los contratos correspondientes y podrían reducir significativamente la disponibilidad de créditos en los mercados en los que operamos.

De igual forma, nosotros, algunas de nuestras Subsidiarias y las emisiones que las mismas han llevado a cabo, han sido calificadas por Standard & Poor’s de México, S.A. de C.V. y Fitch México, S.A. de C.V. Dichas calificaciones crediticias impactan nuestro costo de fondeo y nuestro acceso a los mercados de capitales. Un deterioro significativo de nuestra situación financiera podría tener como resultado que las agencias calificadoras bajen nuestras calificaciones crediticias, lo cual limitaría nuestro acceso a fuentes externas de capital e incrementaría significativamente los costos de financiamiento a corto y largo plazo, incrementando nuestros costos financieros o teniendo como resultado que aquellos convenios financieros a los que tengamos acceso sean ofrecidos con términos y condiciones más estrictos.

Cualquiera de los factores señalados anteriormente podría afectar nuestra capacidad para financiar aquellas inversiones contempladas en nuestro plan de negocios presentado ante la SCT y podrían afectar la expansión de nuestra red, lo que podría causar una afectación significativa adversa en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

Podríamos incurrir en deuda adicional en el futuro que podría afectar nuestra situación financiera y nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para satisfacer nuestra deuda.

Podríamos incurrir y esperamos incurrir en deuda adicional, lo cual podría tener los siguientes efectos directos o indirectos:

- Limitar nuestra capacidad para pagar nuestra deuda;
- Incrementar nuestra vulnerabilidad a condiciones adversas económicas y de la industria en general;
- Requerir que dediquemos una parte importante de nuestros flujos de efectivo al pago de nuestra deuda, lo cual podría ponernos en desventaja respecto de nuestros competidores con menos deuda;
- Limitar nuestra flexibilidad para planear, o reaccionar a cambios en, nuestro negocio y la industria en la que operamos;
- Limitar, entre otras cosas, nuestra capacidad para obtener financiamientos adicionales en virtud de las obligaciones financieras y otras obligaciones restrictivas incluidas en nuestros instrumentos de deuda; e
- Incrementar el costo de financiamientos adicionales.

Nuestra capacidad para generar efectivo suficiente para pagar nuestra deuda presente y futura dependerá de nuestro desempeño operativo, el cual podría verse afectado por las condiciones económicas prevaletientes y por factores financieros, de negocios y de otra naturaleza, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control. Si no somos capaces de pagar nuestra deuda, nos veríamos obligados a adoptar una estrategia alternativa que podría incluir la reducción o el retraso de inversiones de capital, la venta de activos, la reestructura o refinanciamiento de nuestra deuda o la necesidad de obtener capital. Dichas acciones podrían no realizarse en términos favorables, o no realizarse del todo.

Asimismo, algunos de los instrumentos financieros que tenemos contratados o que contratemos en el futuro imponen o podrán imponer restricciones operativas y financieras a nuestro negocio. Dichas disposiciones podrían afectar, de forma negativa, nuestra capacidad de reacción en caso de cambios en las condiciones de mercado, nuestra capacidad para aprovechar oportunidades de negocio que consideremos deseables, nuestra capacidad para conseguir financiamientos adicionales, nuestra capacidad para fondear inversiones en bienes de capital o hacer frente a las responsabilidades derivadas de nuestro negocio.

En el futuro podríamos incurrir en deuda adicional por montos significativos. Si incurrimos en deuda adicional directamente o a través de nuestras Subsidiarias, los riesgos que enfrentamos como resultado de nuestra deuda actual podrían agudizarse.

Tenemos operaciones importantes con personas morales que son afiliadas o partes relacionadas, las cuales podrían generar potenciales conflictos de interés y podrían resultar en términos menos favorables para nosotros.

Participamos en operaciones con personas morales afiliadas o relacionadas con nosotros. Dichas operaciones podrían crear potenciales conflictos de interés que podrían resultar en términos menos favorables para nosotros de los que podrían obtenerse de un tercero independiente. Ver Sección “Operaciones con Partes Relacionadas” de este reporte.

Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras Subsidiarias para financiar nuestras operaciones.

Somos una sociedad controladora y llevamos a cabo operaciones a través de nuestras Subsidiarias. En virtud de lo anterior, la capacidad para contar con recursos para financiar nuestras operaciones y pagar nuestra deuda, depende

principalmente de la capacidad de nuestras Subsidiarias para generar utilidades y pagar dividendos u otras distribuciones. El pago de dividendos u otras distribuciones por parte de nuestras Subsidiarias está sujeto a que las mismas generen utilidades y podría estar limitado por restricciones legales o contractuales, tales como aquellas derivadas de acuerdos entre accionistas o financiamientos contratados por nuestras Subsidiarias que podrían limitar nuestra capacidad de obtener dividendos u otras distribuciones de nuestras Subsidiarias. El pago de dividendos por parte de nuestras Subsidiarias también dependerá de otras consideraciones de negocio. De igual forma, en caso de que algún acreedor inicie una acción judicial en contra nuestra, el cobro de cualquier monto estaría limitado a los activos disponibles de nuestras Subsidiarias. Asimismo, el derecho de nuestros acreedores a recibir cualquier activo de cualquiera de nuestras Subsidiarias derivado de su liquidación o concurso mercantil está efectivamente subordinado a cualquier reclamo de los acreedores de dichas Subsidiarias, incluyendo acreedores comerciales. Cualquier cambio adverso en la situación financiera de nuestras Subsidiarias o en su estado de resultados, podría afectar de manera significativa nuestra situación financiera.

El uso compartido del corredor ferroviario de FEC con operaciones de ferrocarril de pasajeros podría tener un efecto adverso en la capacidad de FEC de utilizar eficientemente su ferrocarril, lo cual podría afectar sus operaciones y su situación financiera.

En diciembre de 2007, FEC otorgó a All Aboard Florida-Operations LLC, una subsidiaria de FECI, una servidumbre permanente, perpetua y exclusiva para propósitos consistentes o relacionados con, ferrocarril de cercanías y operaciones ferroviarias de tránsito de personas, sujeto a ciertas excepciones.

La primera fase del proyecto de operación de ferrocarril de pasajeros, cuyo servicio irá desde Miami a West Palm Beach, comenzó a operar a principios de 2018. La segunda fase del proyecto ampliará el servicio ferroviario de pasajeros de West Palm Beach al centro de Florida, con una conexión directa al Aeropuerto Internacional de Orlando. Se espera que la construcción para la segunda fase sea iniciada por All Aboard Florida-Operations LLC al obtener el financiamiento requerido.

No podemos asegurar que las inversiones que FDG Passenger realice y vaya a realizar en mejoras de infraestructura y en capacidad adicional de la red sean suficientes. La operación por parte de FDG Passenger de estos ferrocarriles de pasajeros en el corredor ferroviario de FEC, de conformidad con el derecho otorgado por la servidumbre ferroviaria de pasajeros, podría requerir a FEC reducir sus niveles de volumen de mercancías como resultado de compartir el corredor, lo cual podría tener un efecto adverso en la capacidad de FEC de utilizar eficientemente su ferrocarril, lo que puede afectar las operaciones y situación financiera de FEC.

FEC también puede incurrir en riesgos adicionales de responsabilidad, accidentes y riesgos de propiedad como resultado del uso compartido del corredor con operaciones ferroviarias de pasajeros, lo que también podría afectar adversamente sus operaciones y su situación financiera. En febrero de 2014, FEC modificó dicho contrato para incluir una asignación de costos compartidos. Este contrato se modificó posteriormente, como condición previa para la Adquisición.

Las operaciones de los transportistas con los que intercambiamos pueden afectar adversamente nuestras operaciones.

Nuestra capacidad de proveer servicio ferroviario a clientes en los Estados Unidos y México depende en gran parte de nuestra capacidad de mantener relaciones de colaboración con los transportistas de enlace (incluyendo ferrocarriles de línea corta y regionales) con respecto a, entre otras cosas, tarifas de flete, división de ingresos, suministro de vagones y disponibilidad de locomotoras, intercambio de datos y comunicaciones, conmutación recíproca, intercambio y derechos de vía. El deterioro de las operaciones o del servicio prestado por los transportistas de enlace, o en nuestra relación con los mismos, podría resultar en nuestra incapacidad de satisfacer las demandas de nuestros clientes o requerirnos de usar rutas de tren alternativas, lo que podría resultar en costos significativos adicionales e ineficiencias en la red. Adicionalmente, cualquier consolidación significativa, fusiones, o cambios operacionales entre otros ferrocarriles, pudieren redefinir significativamente nuestro acceso al mercado y alcance.

Debido a que FEC depende de los ferrocarriles de Clase I y de ciertos otros clientes para un porcentaje significativo de sus operaciones, los negocios y los resultados financieros de FEC pueden verse afectados negativamente si su relación con las compañías de Clase I y tales clientes se deteriora.

La industria del ferrocarril en los Estados Unidos está dominada por un pequeño número de compañías de Clase I que tienen control sustancial del mercado y negociación de apalancamiento. Aproximadamente 52% de los ingresos totales por transporte de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 se derivaron del tráfico de Clase I. La capacidad de FEC para proporcionar servicio ferroviario a sus clientes depende en gran parte de la capacidad de FEC de mantener relaciones de cooperación con los transportistas de la Clase I y ciertos clientes de la Clase I, entre otros, los fletes, el suministro de automóviles, la conmutación, los intercambios, los recargos por combustible y los derechos de circulación (un acuerdo en el que la empresa propietaria de la línea conserva todos los derechos, pero permite que otra empresa opere sobre determinadas secciones de su vía). Además, la pérdida de clientes o las interrupciones o retrasos en el servicio por parte de la Clase I de FEC y de otros socios de intercambio relacionados con los clientes que envían por la vía de FEC pueden disminuir los ingresos de FEC. Además, la capacidad de los transportistas de Clase I, en particular CSX y Norfolk Southern, de comercializar y atender tráfico hacia el sur en el mercado de Florida afectará la cantidad de movimientos de tráfico de FEC.

Los ingresos por concepto de fletes de los 10 mayores clientes de FEC representaron aproximadamente 48% de los ingresos totales de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Los ingresos de FEC se ven afectados por la demanda de materias primas, principalmente en Florida, y la capacidad de estos clientes para suministrar esta materia prima natural de manera eficiente y eficaz. Una reducción sustancial en los negocios con la pérdida de clientes importantes podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios y los resultados financieros de FEC.

Celebramos operaciones con partes relacionadas y esperamos continuar celebrando dichas operaciones en el futuro. Estas operaciones podrían implicar un potencial conflicto de interés y podrían no ser tan ventajosas para nosotros o nuestros accionistas.

Celebramos operaciones con nuestro principal accionista Grupo México y sus Afiliadas (incluyendo Mexicana de Cobre, S.A. de C.V. y Operadora de Minas e Instalaciones, S.A. de C.V.), principalmente contratos de servicios de transporte. Estas operaciones ocurren en el curso ordinario de nuestras operaciones y en términos de mercado. Operaciones con partes relacionadas podrían provocar un potencial conflicto de interés. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, los montos que pagamos a partes relacionadas fueron \$439 millones, \$63 millones y \$34 millones, respectivamente. Para los mismos periodos, los montos que recibimos de partes relacionadas fueron \$822 millones, \$836 millones y \$ 571 millones, respectivamente.

Riesgos Relacionados con los Países que operamos

Condiciones económicas adversas en México podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y nuestros resultados de operación.

Somos una sociedad constituida en México y ahí tenemos la mayor parte de nuestros activos y operaciones. Como resultado de lo anterior, estamos sujetos a los riesgos políticos, económicos, legales y fiscales de México, incluyendo las condiciones generales económicas de México, posibles devaluaciones del Peso frente a otras divisas (incluyendo el dólar), inflación, tasas de interés, regulación (incluyendo leyes en materia de competencia económica, comunicaciones, transporte e inversión extranjera), impuestos, expropiaciones, inestabilidad social, tasas delictivas y otros factores políticos, sociales y económicos respecto de los cuales no tenemos control alguno.

México ha experimentado periodos prolongados de crisis económica en el pasado, causados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control alguno. Dichos periodos se han caracterizado por inestabilidad en los tipos de cambio de divisas, inflación alta, contracciones económicas, una reducción de flujos internacionales de capital, una reducción de liquidez en el sector bancario y altos índices de desempleo. Asimismo, recientemente se han experimentado altos índices delictivos en México, así como disturbios sociales. Dichas condiciones podrían ocurrir o seguir ocurriendo en el futuro y afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera o resultados operativos.

Según datos del INEGI, el producto interno bruto mexicano creció 2.1% en el año terminado el 31 de diciembre de 2017 y la inflación fue del 6.8% en ese mismo período, creció 2.0% en 2016 y la inflación fue del 3.4% en ese año y

creció 2.5% en 2015 y la inflación fue del 2.1% en ese año. La falta de crecimiento de la economía mexicana, periodos de estancamiento o crecimientos negativos o incrementos inflacionarios o de las tasas de interés podrían tener como resultado que se reduzca la demanda de nuestros servicios, que tengamos que reducir nuestras tarifas o que nuestros clientes busquen otras opciones de transporte. Debido a que una gran parte de nuestros costos son fijos, en caso de que se actualicen los supuestos aquí descritos, es posible que no podamos reducir nuestros costos y gastos, teniendo como resultado que nuestros márgenes de ganancia se vean afectados. Ver sección “Descripción del Negocio- Seguridad y tecnología” de este Reporte Anual.

Condiciones adversas macroeconómicas y de negocios, particularmente en el Estado de Florida y en el sureste de Estados Unidos podrían tener un impacto adverso en los negocios de FEC.

Una disminución de la actividad económica en los Estados Unidos y en todo el mundo puede tener un impacto adverso en los negocios de FEC. Los mercados financieros mundiales pueden experimentar una volatilidad y perturbación significativas. Las perturbaciones macroeconómicas, comerciales y financieras podrían tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC. En particular, el tráfico de mercancías de FEC generalmente se ve afectado por las condiciones económicas generales en Florida y el sudeste de los Estados Unidos. El mayor mercado de cargas de FEC depende en gran medida del mercado de la construcción residencial, el mercado de la construcción comercial y la construcción de carreteras estatales y federales, cada una de las cuales es sensible a las condiciones económicas. El ritmo de construcción residencial, así como el nivel de carretera estatal y federal, y otros proyectos públicos afectan la cantidad de carga agregada que los clientes de FEC solicitan. Durante la recesión económica de 2008, el Estado de Florida ha experimentado un descenso sin precedentes en la construcción de viviendas. La condición de las economías internacionales, incluyendo el Caribe, Sudamérica, Europa y las economías asiáticas, también puede afectar el tráfico intermodal de FEC.

FEC recibe importantes negocios de sus clientes que utilizan el Puerto de Miami y Port Everglades para el envío y la actividad de carga. La vía ferroviaria de FEC confía en estos puertos para servir a los buques de carga en nombre de sus clientes para la importación y la carga de exportación. La disminución de las importaciones o exportaciones en estos puertos podría tener un efecto adverso significativo sobre los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC.

FEC construyó en 2014 una nueva Instalación de Transferencia Intermodal en Port Everglades, Florida por un costo total de EUA\$54 millones, de los cuales EUA\$30 millones fueron financiados a través de un préstamo del Banco Estatal de Infraestructura (*State Infrastructure Bank*) (SIB), EUA\$18.7 millones fueron aportados por una subvención del Departamento de Transporte de la Florida (*Florida Department of Transportation*) (FDOT) y EUA\$5.3 millones aportado por FEC.

Los clientes y proveedores de FEC están directamente afectados por las crisis económicas. A medida que enfrentan problemas de crédito y experimentan problemas de flujo de efectivo, la demanda de servicios ferroviarios de FEC podría disminuir o el recibo de pagos de FEC podría demorarse. Las condiciones económicas adversas también podrían afectar los costos de seguros de FEC y su capacidad para adquirir y mantener una cobertura de seguro adecuada para los riesgos asociados con el negocio ferroviario si las compañías de seguros experimentan rebajas de crédito o quiebras. Los cambios en las políticas bancarias gubernamentales, monetarias y fiscales para estimular la economía, restaurar la liquidez y aumentar la disponibilidad de crédito pueden no ser efectivos. Es difícil determinar la profundidad y la duración de los problemas económicos y financieros del mercado y las muchas formas en que pueden afectar a los clientes, proveedores y el negocio en general de FEC. Dado el carácter activo de los negocios de FEC, cualquier desaceleración económica incrementa el riesgo de cargas significativas de deterioro de activos, ya que FEC debe evaluar el posible deterioro de los activos no corrientes cuando los eventos o cambios en las circunstancias, incluyendo circunstancias económicas, indiquen que el valor en libros del activo respectivo puede no ser recuperable. Esto puede limitar la capacidad de FEC para vender sus activos en la medida en que lo necesite o lo considere deseable.

Además, la vía ferroviaria de FEC compite directamente con otros modos de transporte, incluidos los transportistas de automóviles, y los operadores de buques, barcas y oleoductos. Si estos métodos alternativos de transporte resultan más rentables para los clientes de FEC debido a cambios macroeconómicos, o si se aprueba legislación que proporcione una mayor oportunidad material para las compañías de transporte con respecto a las restricciones de tamaño o peso, los resultados operativos, la condición financiera y la liquidez de FEC podrían ser adversamente afectados.

El empeoramiento de las condiciones macroeconómicas, comerciales y financieras, particularmente en el Estado de Florida y el sudeste de los Estados Unidos, podría tener un efecto adverso sustancial en los resultados operativos, la situación financiera y la liquidez de FEC.

Efectos adversos en la economía de los Estados Unidos o el intercambio comercial entre los Estados Unidos y México podría tener un efecto adverso en nuestros estados financieros consolidados

El nivel y el momento de nuestra actividad empresarial mexicana dependen en gran medida del nivel de comercio entre Estados Unidos y México y de los efectos del TLC en dicho comercio. Las operaciones mexicanas dependen de los mercados de Estados Unidos y México para los productos que transportamos, la posición relativa de México y Estados Unidos en estos mercados en cualquier momento, y los aranceles u otros obstáculos al comercio. Las caídas en las economías de Estados Unidos o México o en el comercio entre Estados Unidos y México probablemente tendrían efectos adversos en nuestros estados financieros consolidados y nuestra capacidad para cumplir con las obligaciones del servicio de la deuda. La reducción de los volúmenes de negociación, que puede ser causada por factores ajenos a nuestro control, puede afectar adversamente nuestros estados financieros consolidados.

El presidente de Estados Unidos, Donald J. Trump, algunos miembros de la Cámara de Representantes de Estados Unidos y funcionarios administrativos y políticos de Estados Unidos sugirieron la renegociación del TLC y la implementación de aranceles, impuestos a la frontera u otras medidas que podrían afectar el nivel de comercio entre Estados Unidos y México. La primera ronda de negociaciones empezó en agosto de 2017 en Washington, D.C. Las negociaciones se retomaron en septiembre de 2017 en la Ciudad de México. Las negociaciones sostenidas en la Ciudad de México, seguida de rondas de negociaciones en Canadá y Washington D.C. A la fecha de este reporte las rondas de negociaciones todavía continúan y se espera llegar a un acuerdo a finales de 2018. Cualquier propuesta o medida de este tipo podría tener un impacto negativo en nuestros clientes y en el volumen de envíos ferroviarios, y podría tener un efecto adverso significativo en nuestros estados financieros consolidados. Adicionalmente, las fluctuaciones en los tipos de cambio peso-dólar podrían llevar a cambios en los tipos y volúmenes de las importaciones y exportaciones mexicanas. Aunque una disminución en el nivel de las exportaciones de algunos de los productos que transportamos a Estados Unidos puede ser compensada por un aumento posterior de las importaciones de otros productos que transportamos a México y viceversa, cualquier aumento compensatorio podría no ocurrir en forma oportuna. La evolución futura del comercio entre Estados Unidos y México más allá de nuestro control puede resultar en una reducción de los volúmenes de carga o en un cambio desfavorable en la mezcla de productos y materias primas que transportamos.

Los sucesos en otros países podrían afectar la economía mexicana, el valor de mercado de nuestras acciones y, en consecuencia, nuestra situación financiera y estado de resultados.

El valor de mercado de los valores en México está influenciado por las condiciones económicas y de mercado de países desarrollados y en vías de desarrollo. A pesar de que las condiciones económicas en esos países podrían variar significativamente de la situación económica en México, las condiciones económicas adversas podrían expandirse a nivel regional o la reacción de los inversionistas a los sucesos en esos países podría afectar de manera negativa el valor de mercado de los valores listados en la BMV. Por ejemplo, en años recientes tanto los valores de renta fija como los de renta variable han sufrido caídas importantes como resultado de sucesos en otros países y mercados.

Asimismo, en años recientes, las condiciones económicas en México han estado ligadas a las condiciones económicas de Estados Unidos, China y Europa, derivado del comercio internacional y de la celebración de tratados de libre comercio y otros convenios similares celebrados entre México, Estados Unidos, la Unión Europea y China, que han tenido como resultado un incremento en la actividad económica de estas regiones.

El 23 de junio de 2016 se realizó el Brexit. Como resultado de ese voto, se ha iniciado un proceso de negociación para determinar las condiciones del Brexit y para fijar cómo quedarán las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea.

Los efectos del voto del Brexit y las percepciones del impacto por la salida del Reino Unido de la Unión Europea podrían afectar de manera adversa las actividades comerciales y económicas, así como las condiciones de los mercados del Reino Unido, la zona Euro y el resto del mundo y podrían contribuir a una inestabilidad financiera mundial y tener como resultado afectaciones en mercados de valores y en diversas divisas, así como en el Peso. Asimismo, el Brexit puede tener como resultado inestabilidad política, legal y económica en la Unión Europea.

La economía mexicana todavía se encuentra altamente influenciada por las economías de Estados Unidos y Europa. En virtud de lo anterior, si se cancelan o modifican los tratados de libre comercio u ocurren sucesos similares, o las condiciones económicas en Estados Unidos, Europa y China son negativas o tienen un crecimiento menor, podrían surgir afectaciones a la economía mexicana. Estos sucesos podrían afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados.

El nivel y volumen de las actividades económicas entre México y los Estados Unidos dependen en gran medida del TLC. Cualquier desaceleración en las economías de México y Estados Unidos o respecto del comercio entre México y los Estados Unidos puede afectar de manera negativa nuestro negocio, situación financiera y estado de resultados.

Las interrupciones en los mercados crediticios globales y sus efectos en las economías mundiales podrían afectar nuestro negocio.

Una volatilidad sustancial, la falta de oportunidades atractivas para obtener financiamiento e interrupciones en los mercados de capital mundiales desde la crisis financiera mundial del año 2008, han afectado de manera negativa los mercados financieros, así como las economías nacionales y mundiales. A pesar de que las condiciones económicas han mejorado lentamente desde el año 2011 y ha aumentado la disponibilidad de crédito y a pesar de que las tasas de intereses se mantienen estables, la crisis económica europea reciente ha causado, y podría seguir causando, afectaciones en los mercados financieros mundiales. La crisis económica reciente, la incertidumbre económica continua y la recuperación lenta en México, Estados Unidos, Europa y muchos otros países, han tenido un efecto negativo en los mercados financieros mundiales. Los efectos de estas afectaciones y de dicha inestabilidad son globales y difíciles de cuantificar o mitigar y es imposible predecir el nivel al cual la economía mundial se recuperará. Tanto nuestros resultados financieros futuros, como nuestro crecimiento podrían verse afectados si los esfuerzos realizados para lograr una recuperación de esta recesión económica se desaceleran o fracasan.

Estamos sujetos a estándares de divulgación y de contabilidad distintos a los de otras compañías.

Uno de los objetivos principales de las leyes que regulan los mercados de valores en México, Estados Unidos y otros países, es el de promover la divulgación completa y equitativa de toda la información corporativa relevante, incluyendo información contable. Sin embargo, es posible que en un país haya menos información o información distinta disponible a inversionistas a la que normalmente esté disponible en dichos países. Debemos cumplir con obligaciones de entrega de información ante la CNBV y la BMV. Los estándares de divulgación impuestos por la CNBV podrían variar de aquellos establecidos en otros países. En virtud de lo anterior, el nivel de información disponible podría ser distinto al que estén acostumbrados los inversionistas en otras jurisdicciones. Asimismo, las normas contables y los requisitos de divulgación en México difieren a los de otros países. Nuestros estados financieros fueron preparados conforme a las NIIF, las cuales pueden variar de otras normas de información financiera.

El Gobierno Federal ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana

El gobierno mexicano ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la economía mexicana. En virtud de lo anterior, las acciones y políticas establecidas por el gobierno mexicano en relación con la economía, transportación ferroviaria, empresas paraestatales o bancos de desarrollo, podrían afectar de manera negativa al sector privado (y a nosotros), así como las condiciones de mercado, los precios y los retornos de los valores mexicanos. No podemos predecir el impacto de las perspectivas políticas pudiera tener en la economía mexicana. Asimismo, nuestros estados financieros consolidados y las expectativas financieras podrían verse afectadas por cambios en el tipo de cambio, inflación, tasas de interés, regulación, impuestos, y otros cambios políticos, sociales y económicos en México.

En ocasiones, el Gobierno Federal ha implementado cambios en sus políticas y regulaciones y podría continuar haciéndolo en el futuro. Aquellas acciones que buscan controlar la inflación y otras regulaciones y políticas han involucrado incrementos en las tasas de interés, modificaciones a las políticas tributarias, controles de precios, devaluaciones monetarias, controles de capital y límites de importaciones. Particularmente, la regulación laboral y la tributaria han sufrido cambios en el pasado. No podemos asegurar que el Gobierno Federal mantendrá sus políticas actuales en materia política, social o económica o en otras materias o que los cambios antes descritos no puedan tener como resultado un efecto significativo adverso en nuestra situación financiera.

La economía mexicana en el pasado ha sufrido déficit de balanza de pagos y escasez de reservas de divisas. Aunque México ha impuesto controles cambiarios en el pasado, actualmente no hay controles cambiarios en México. De conformidad con las disposiciones del TLC, si México experimenta graves dificultades de balanza de pagos o la amenaza de tales dificultades en el futuro, México tendría el derecho de imponer controles cambiarios a las inversiones realizadas en México, incluidas las efectuadas por inversionistas estadounidenses y canadienses. Cualquier política restrictiva de control cambiario podría afectar negativamente nuestra capacidad para obtener dólares o convertir pesos a dólares a efectos de efectuar pagos. Esto podría tener un efecto significativo adverso en nuestros estados financieros consolidados.

No podemos asegurar que los cambios en la legislación federal mexicana y en las regulaciones aplicables al sector ferroviario (principalmente en materia de apertura a otros participantes extranjeros) no podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados, situación financiera o el valor de nuestras acciones.

México ha experimentado periodos de altos índices delictivos y dichas actividades podrían afectar nuestro negocio, estado de resultados y situación financiera.

Recientemente, México ha experimentado periodos de índices delictivos altos debido, en gran medida, al crimen organizado. Las actividades criminales y vandalismo en México han representado retos importantes en materia de seguridad para los transportistas ferroviarios durante los últimos años. Los transportistas ferroviarios están expuestos al tráfico de drogas en trenes de carga y al robo de carga, diésel y ductos (lo cual ha incrementado de manera significativa una vez abierto el mercado energético a la inversión privada en México en 2013) lo que podría tener como resultado interrupciones operativas y retrasos. Por ejemplo, en años recientes, el aumento de actividades delictivas en la región del Bajío ha requerido que el ejército y la policía federal y local intervengan, y tenemos que realizar inversiones adicionales en seguridad. Adicionalmente, reportes de prensa han asociado en el pasado a nuestros empleados como una causa de exposición de nuestros trenes a estas actividades delictivas. En ciertas de nuestras rutas, inmigrantes indocumentados de Centroamérica y Sudamérica saltan a nuestros trenes con el fin de cruzar a los Estados Unidos, y varios han sufrido lesiones físicas o muerte.

Hemos establecido varias medidas estratégicas y cooperado con autoridades federales y locales en México para disminuir el número de incidentes de robo y otras actividades criminales, y proteger a nuestros empleados y nuestra propiedad, y la carga que transportamos. No obstante, no podemos asegurar que en un futuro la actividad criminal y otros incidentes relacionados con la seguridad no tendrán un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, especialmente si las actividades delictivas y la violencia continúan aumentando. Es posible que se incrementen estas actividades. La violencia asociada con dichas actividades podría afectar de manera negativa la industria de algunas regiones en las que operamos, afectando también nuestro negocio, estado de resultados y situación financiera.

Tasas de interés altas en México podrían incrementar nuestros costos financieros.

. El promedio anual de la TIIE a 28 días fue de 7.0541%, 4.4739% y 3.3167% para los años 2017, 2016, 2015, respectivamente, según Banco de México. Es posible que el Banco de México incremente su tasa de interés de referencia en el mediano plazo. En virtud de lo anterior, si incurrimos en deuda en pesos durante ese plazo, estaríamos contratando deuda a tasas más altas.

Modificaciones a las NIIF podrían tener como resultado una afectación negativa sobre nuestros procesos internos y podrían representar inversiones importantes para lograr su adecuada aplicación.

Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro (o nuevas NIIF podrían emitirse). La aplicación inicial de los cambios a, o nuevas NIIF, podría tener un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestros resultados de operaciones, situación financiera y habilidad para cumplir con nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado el posible impacto derivado de la aplicación de las nuevas NIIF, por la modificación de NIIF existentes o la entrada en vigor de nuevas NIIF. Asimismo, es posible que la información financiera que sea elaborada conforme a las nuevas NIIF o conforme a sus modificaciones, no sea comparable con la información financiera reportada durante ejercicios y periodos anteriores.

Ciertos Factores de Riesgo relacionados con la Adquisición

Es posible que no tengamos en cuenta las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados de la Adquisición, o que puedan incurrir en costos imprevistos relacionados con la Adquisición, y nuestros resultados de operaciones y situación financiera podrían sufrir.

Podríamos no ser capaces de lograr las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios que anticipamos con motivo de la Adquisición. Creemos que la consideración de la Adquisición está justificada por los beneficios que esperamos lograr al integrar FEC en nuestras operaciones. Sin embargo, estos beneficios podrían no materializarse y otras suposiciones sobre las cuales se determinó la contraprestación de la Adquisición pueden resultar incorrectas.

Asimismo, es posible que no podamos implementar completamente nuestros planes de negocios y estrategias debido a limitaciones regulatorias. GMXT y FEC están sujetos a una regulación gubernamental extensa, y podemos enfrentar restricciones regulatorias en nuestra provisión de servicios combinados en México y en los Estados Unidos. Por ejemplo, en México y en los Estados Unidos, nuestros negocios están sujetos a varias leyes federales, estatales y locales. Para más información, ver las secciones “Concesiones Ferroviarias y Regulación Aplicable en México” y “Regulación Aplicable en los Estados Unidos” de este reporte.

Bajo cualquiera de estas circunstancias, las oportunidades de crecimiento de negocios, beneficios de ingresos, ahorro de costos y otros beneficios anticipados por nosotros como resultado de la adquisición podrían no lograrse como se esperaba, pueden retrasarse o podrían no materializarse del todo. En la medida en que incurramos en mayores costos de integración u obtengamos menores beneficios de ingresos o menos ahorros de costos de lo esperado, nuestros resultados operativos y situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa.

La adquisición implica costos de transacción que podrían exceder nuestras expectativas iniciales.

A la fecha de este reporte los costos incurridos y no recurrentes se derivan principalmente de los financiamientos incurridos para consumir la adquisición, costos laborales, comisiones y otros costos incurridos en relación con la formulación y ejecución de nuestros planes de integración de FEC. Aunque esperamos que las sinergias y eficiencias justifiquen los costos esperados, y no han generado un impacto negativo.

Podemos experimentar dificultades, costos inesperados y retrasos en la integración de nuestros negocios, modelo de negocios y cultura, y nuestro negocio combinado puede no lograr sinergias, eficiencias o ahorros de costos de la Adquisición.

A la fecha de este reporte los negocios de FEC con nuestros activos y operaciones han sido integrados en los plazos esperados. El proceso de integración incluye la reestructura del personal, proceso que inició sin efectos negativos. Otras dificultades potenciales que podemos encontrar como parte del proceso de integración son las siguientes:

- el reto de integrar sistemas complejos, procedimientos operativos, programas de cumplimiento normativo, tecnología, redes y otros activos de manera que minimice cualquier impacto adverso en clientes, proveedores, empleados y otros grupos;
- el desafío de formar y mantener un equipo de gestión eficaz y cohesionado;
- el reto de integrar la mano de obra mientras se mantiene el foco en proveer un servicio consistente de alta calidad y operar de manera eficiente;
- los riesgos relacionados con la integración de diversos sistemas informáticos, de comunicaciones y otros sistemas tecnológicos que serán necesarios para operar como una sola entidad y para lograr sinergias de costos eliminando los despidos masivos en los negocios;
- la interrupción o la pérdida de ímpetu en nuestro negocio en curso; y
- riesgos no conocidos, riesgos que son significativamente mayores que aquellos que actualmente anticipamos o un aumento en gastos imprevistos.

Aún si somos capaces de integrar las operaciones de FEC con éxito, no podemos asegurar que esta integración resulte en sinergias, eficiencias o ahorro de costos, o que cualquiera de estos beneficios se logrará dentro de un plazo específico.

El hecho de no retener a los empleados clave podría afectar adversamente nuestro negocio y los resultados de operación.

El desempeño de nuestras operaciones después de consumir la adquisición podría verse afectado negativamente si no podemos retener a ciertos empleados clave de FEC. Podríamos encontrar dificultades para retener empleados clave como resultado del desafío inherente a integrar la fuerza de trabajo y explicar las diferencias entre nuestra cultura corporativa y la cultura corporativa de FEC. La pérdida de los servicios de uno o más de estos empleados clave podría afectar adversamente nuestros resultados operativos futuros debido a su experiencia y conocimiento de nuestro negocio.

La integración de los negocios de FEC y de nuestra empresa requerirá una mayor atención tanto de nuestra administración como de la administración de FEC, lo que puede afectar nuestros negocios.

Nuestros negocios requieren que el equipo directivo esté activamente involucrado en monitorear y desarrollar operaciones en curso y en potencia, requiere que dediquemos recursos importantes para manejar las operaciones de FEC de manera adecuada, lo que podría disminuir la capacidad de nuestra alta administración y nuestros principales funcionarios para administrar adecuadamente nuestras operaciones ordinarias o limitar nuestra capacidad para identificar otras oportunidades de negocio potenciales.

El crédito mercantil resultante de la compra de FEC podría afectar negativamente nuestros resultados de operación.

La asignación del precio de compra para la adquisición de FEC no se ha completado, y esperamos que se finalice en la primera mitad de 2018. Conforme a dicha asignación de precio de compra, el crédito mercantil y otros activos intangibles pueden aumentar sustancialmente. Un deterioro potencial del crédito mercantil y la amortización de otros activos intangibles podrían afectar negativamente nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones. Evaluamos por deterioro anualmente y con mayor frecuencia cuando lo requieren las NIIF, nuestro crédito mercantil y otros activos intangibles, así como activos de larga duración. Tenemos la obligación de registrar un cargo por deterioro si las circunstancias indican que los valores de los activos exceden sus valores razonables. Nuestra valoración del crédito mercantil, otros activos intangibles o activos de larga duración podrían indicar que podría haber ocurrido un deterioro del valor en dichos activos dando como resultado una depreciación material y no monetaria, que podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y ganancias futuras.

Riesgos relacionados con nuestras Acciones

Actualmente no existe un mercado para las Acciones y la baja liquidez y la volatilidad alta del mercado mexicano podrían causar fluctuaciones en los precios de nuestras Acciones y en los volúmenes de comercio, lo cual podría limitar la capacidad de nuestros inversionistas de vender sus Acciones a los precios deseados en los tiempos deseados.

El invertir en valores mexicanos tales como nuestras Acciones implican un nivel de riesgo mayor al de las inversiones en valores en países con ambientes políticos y económicos más estables y dichas inversiones se consideran de naturaleza especulativa. Estas inversiones están sujetas a ciertos riesgos económicos y políticos tales como: (i) cambios en el ambiente regulatorio, fiscal, económico y político que pudieran afectar la capacidad de los inversionistas de recibir pagos, totales o parciales, respecto de sus inversiones, y (ii) restricciones a la inversión extranjera y a la repatriación de capital. Asimismo, los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas en o que operan en economías emergentes, tienden a ser menores a los volúmenes de operación de valores emitidos por compañías constituidas en o que operan en economías desarrolladas.

A pesar de que nuestras Acciones se encuentran listadas en la BMV, es posible que no se desarrolle un mercado activo o, que, en caso de desarrollarse, no se mantenga. A pesar de que la BMV es una de las bolsas de valores más grandes de Latinoamérica, el mercado de valores mexicano sigue siendo relativamente pequeño, menos líquido, más concentrado, con menos inversionistas institucionales y con mayor volatilidad que los mercados de valores internacionales principales, tales como los mercados de valores de Estados Unidos y Europa. A pesar de que el público

inversionista participa en la BMV, una parte importante de las operaciones en la BMV se realiza por grandes inversionistas institucionales.

Asimismo, de conformidad con las disposiciones emitidas por la CNBV y el reglamento de la BMV, la BMV cuenta con un sistema que puede suspender ciertos valores si existe volatilidad en sus precios o volumen o si la demanda y oferta de los valores no es consistente con el desempeño histórico y no puede ser explicada mediante información públicamente disponible a través de los sistemas de la BMV.

Estas características de mercado pueden limitar sustancialmente la capacidad de nuestros accionistas para vender las Acciones al precio que deseen o al momento que lo deseen, lo que pudiera afectar de manera negativa el precio de mercado y la liquidez de las Acciones.

El precio de mercado de nuestras Acciones podría variar significativamente y los inversionistas podrían perder parte o toda su inversión.

La volatilidad en el precio de mercado de nuestras acciones podría evitar que los inversionistas vendan sus acciones a un precio igual o mayor al que pagaron por dichas acciones. El precio de mercado y liquidez de mercado de las acciones podrían ser afectados por diversos factores, algunos de los cuales no están bajo nuestro control, y que podrían no estar directamente relacionados con nuestro desempeño operativo. Dichos factores podrían ser, entre otros:

- volatilidad significativa en el precio de mercado y volumen de intercambio de valores de empresas de nuestro sector, en el entendido que dichos factores no estarían necesariamente relacionados con el desempeño operativo de dichas empresas;
- percepción de los inversionistas de nuestras perspectivas y de las perspectivas de nuestro sector;
- diferencias potenciales entre nuestros resultados financieros y operativos y aquellos esperados por los inversionistas;
- cambios en las ganancias o variaciones en nuestros resultados operativos;
- desempeño operativo de empresas comparables con la nuestra;
- acciones de nuestros accionistas controladores indirectos en relación con las transferencias de las acciones de su propiedad o las perspectivas de que dichas acciones pudieran ocurrir;
- contrataciones o salidas de personal administrativo clave;
- anuncios por parte de nosotros o de nuestros competidores respecto de adquisiciones, ventas, alianzas estratégicas, asociaciones o compromisos de capital;
- nuevas leyes o reglamentos o nuevas interpretaciones de leyes y reglamentos, incluyendo de carácter fiscal, aplicables a nuestra industria o a la tenencia o transmisión de nuestras Acciones;
- patrones económicos generales en las economías o mercados financieros de México y los Estados Unidos, incluyendo aquellos que sean resultado de guerras, actos terroristas o respuestas a dichos sucesos; y
- condiciones políticas o sucesos en México y Estados Unidos.

Asimismo, la BMV podría suspender la cotización de nuestras acciones si su precio (calculado como porcentaje del precio inicial de oferta) varía sobre ciertos niveles o si ciertos requisitos mínimos señalados en la LMV o en la Circular Única no se cumplen, incluyendo niveles mínimos de accionistas y obligaciones de entrega de información, entre otros. En virtud de lo anterior, la capacidad de nuestros accionistas de vender sus acciones al precio deseado (o incluso su capacidad de venta) podría verse afectada.

La tenencia y cesión de nuestras acciones están sujetas a ciertas restricciones conforme a la legislación mexicana y nuestros estatutos.

La tenencia y cesión de nuestras acciones se encuentran sujetas a ciertas restricciones conforme a la LMV y la Circular Única, así como otras leyes, ordenamientos y normas aplicables al mercado de valores en México (incluyendo normas aplicables al tráfico de información privilegiada y requisitos de revelación de información).

En términos de nuestros estatutos sociales, cualesquier adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social, de cualquier naturaleza, que se pretenda realizar a través de cualquier medio, ya sea en una sola operación o en una serie de operaciones sin importar el tiempo que transcurra entre cada una de dichas operaciones, incluyendo, para dichos efectos, fusiones, consolidaciones o transacciones similares, directas o indirectas, por una o más personas, partes relacionadas, grupo de personas, grupo corporativo o consorcio, requerirá previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración para su validez, cuando el número de acciones que se pretenda adquirir, conjuntamente con cualquier tenencia anterior, ya sea de manera directa o indirecta, represente el 10.0% o más de nuestro capital social.

Si cualquiera de dichas adquisiciones de acciones representativas de nuestro capital social se consuma en violación a nuestros estatutos sociales sin contar con previa autorización por escrito de nuestro Consejo de Administración, las acciones que en su caso se hayan adquirido (i) conferirán al comprador de dichas acciones derechos económicos iguales a los que confieren el resto de nuestras acciones representativas de nuestro capital social, y (ii) conferirá al comprador derechos corporativos (incluyendo, sin limitar, el derecho a votar las acciones adquiridas, el derecho a solicitar se convoque a una asamblea de accionistas y cualquier otro derecho que se derive de la tenencia de acciones que no tenga connotación o naturaleza económica). Asimismo, en caso de violación a lo dispuesto por nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración podrá determinar, entre otras cosas, la toma de las siguientes medidas: (i) la revocación de la compra, con plena restitución de las prestaciones que hayan intercambiado las partes, en la medida que ello sea posible y no resulte en una violación a las disposiciones de la LMV, o (ii) ordenar la enajenación de la totalidad o una parte de las acciones adquiridas en violación de lo dispuesto en nuestros estatutos sociales, a una tercera parte autorizada por nuestro Consejo de Administración a un precio de referencia mínimo según el piso sea determinado por el Consejo de Administración.

Ver la sección “Estatutos sociales y otros convenios” de este reporte. Dichos términos previstos en nuestros estatutos sociales podrían provocar que ciertas entidades se sientan menos atraídas a invertir en nuestras acciones. Adicionalmente, dichas disposiciones podrían provocar que sea poco probable que se realice el pago a nuestros accionistas de una prima por encima del precio de mercado.

Nuestros principales accionistas actuales continuarán teniendo influencia significativa sobre nosotros y sus intereses podrían entrar en conflicto con los suyos.

Nuestros accionistas principales tienen y continuarán teniendo la capacidad para determinar el resultado de asuntos importantes sometidos a la votación de nuestros accionistas y así ejercer el control sobre nuestras políticas de negocios, incluyendo:

- la integración de nuestro Consejo de Administración y, consecuentemente, cualquier determinación de nuestro consejo de administración en relación con la dirección del negocio y sus políticas;
- fusiones, otras combinaciones de negocios y otras operaciones, incluyendo aquellas que podrían resultar en un cambio de control;
- el pago de dividendos u otras distribuciones y el monto de estos;
- la venta o disposición de nuestros activos; y
- el monto de la deuda en que incurramos.

Nuestros accionistas principales podrían adoptar resoluciones por las que llevemos a cabo acciones que pudieran ser contrarias a los intereses de los demás accionistas. Asimismo, bajo ciertos supuestos, podrían evitar que otros accionistas bloqueen dichas resoluciones o que lleven a cabo acciones contrarias a las que adopten los accionistas principales. Además, nuestros estatutos sociales podrían impedir operaciones que pudieran resultar en un cambio de control y evitar operaciones que permitan a los accionistas transmitir sus acciones u obtener ganancias sobre su

inversión en las acciones. Nuestros accionistas principales podrían no actuar de una manera consistente con los intereses de los demás accionistas. Asimismo, las decisiones de nuestros accionistas principales en relación con la venta de sus acciones, o la percepción de que dichas ventas pudieran ocurrir, podrían afectar negativamente el precio de mercado de nuestras acciones.

El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas y/o consejo de administración

En virtud de que la Emisora no cuenta con una política de dividendos, podría haber años en que no se distribuyan dividendos y otros años en que se distribuya una porción sustancial de nuestras utilidades. En este último caso, nuestro potencial de crecimiento se vería limitado. Las distribuciones de dividendos dependerán de distintos factores, incluyendo nuestros resultados de operación, situación financiera, necesidades de flujo de efectivo, visión de negocios, la capacidad de nuestras subsidiarias para generar ingresos, implicaciones fiscales y obligaciones contractuales que podrían limitar nuestra capacidad de pagar dividendos y otros factores que nuestro consejo de administración y nuestros accionistas podrían tomar en consideración. De conformidad con la legislación mexicana, sólo podemos distribuir dividendos respecto de utilidades arrojadas conforme a estados financieros que hayan sido aprobados por los accionistas, siempre que las pérdidas de ejercicios fiscales anteriores hayan sido absorbidas, el pago aplicable haya sido aprobado por nuestros accionistas y la reserva legal haya sido constituida.

Los dividendos y otras distribuciones a nuestros accionistas serán realizados en pesos.

Repartiremos dividendos a nuestros accionistas en pesos. Asimismo, nuestras acciones están listadas en la BMV, la cual usa el peso como moneda oficial. Las operaciones con valores listados en la BMV incluyendo compraventas de acciones, deben liquidarse en pesos. Cualquier variación significativa en el tipo de cambio entre pesos y dólares o cualquier otra divisa, pudiera afectar de manera negativa los montos equivalentes en dólares o en otras divisas recibidas en virtud de la conversión como contraprestación por la venta de las acciones o dividendos distribuidos en pesos. Asimismo, las cantidades que paguemos en pesos o que deriven de las ventas de nuestras acciones en pesos, pudieran no ser convertibles a dólares o a otras divisas. A pesar de que el gobierno mexicano actualmente no restringe la capacidad de los mexicanos o extranjeros (personas físicas o morales) para convertir pesos a dólares o a otras divisas, es posible que implemente medidas restrictivas para controlar los tipos de cambio. No podemos predecir el efecto que pudieran tener las variaciones en los tipos de cambio o las restricciones cambiarias impuestas por el gobierno mexicano.

Si emitimos valores adicionales en el futuro, su participación accionaria podría ser diluida, y los precios de mercado de nuestros valores podría disminuir.

Podremos emitir acciones adicionales para financiar adquisiciones o nuevos proyectos o para otros propósitos corporativos en general. Asimismo, nuestros accionistas existentes podrían disponer de algunas de sus acciones, sujeto a las restricciones de venta a las que se encuentren sujetos. Cualquiera de dichas emisiones o ventas podría resultar en la dilución de su participación accionaria o la percepción de cualquiera de dichas emisiones o ventas podría tener un impacto negativo en el precio de mercado de nuestras Acciones.

De conformidad con la legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones a cambio de efectivo como parte de un aumento de capital, de una manera que no sea mediante oferta pública, estamos obligados a otorgar a nuestros accionistas el derecho de preferencia para adquirir un número suficiente de acciones para mantener su porcentaje de participación accionaria.

La ejecución de sentencias de responsabilidad civil en contra de los consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores de la Compañía puede resultar difícil.

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida conforme a las leyes de México, con domicilio en México y la mayoría de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores residen en México. Además, la mayor parte de nuestros activos y todos o la mayor parte de los activos de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores están ubicados en México.

En consecuencia, a los inversionistas extranjeros les podría resultar difícil emplazar a juicio a dichas personas u obtener la ejecución de sentencias en contra de estas en cualquier otra jurisdicción fuera de México, incluyendo cualesquiera de las sentencias dictadas en juicio para exigir la responsabilidad civil de dichas personas al amparo de

las leyes en materia de valores de esos países. Existe duda en cuanto a si dichas personas pueden ser declaradas responsables en México con fundamento en las leyes federales de valores de los Estados Unidos, ya sea mediante juicios promovidos en México o procedimientos de ejecución de sentencias dictadas por tribunales de los Estados Unidos.

De conformidad con la legislación aplicable, nuestros estatutos sociales restringen la capacidad de accionistas que no sean mexicanos de invocar la protección de sus gobiernos en relación con sus derechos como accionistas.

De conformidad con las disposiciones aplicables, nuestros estatutos sociales establecen que aquellos accionistas que no sean mexicanos deberán ser considerados como mexicanos respecto de las acciones de GMXT que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, autorizaciones, participaciones o intereses de que sea titular la Compañía, así como los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la Compañía con autoridades mexicanas. De conformidad con lo anterior, se entiende que cualquier accionista que no sea mexicano ha renunciado a su derecho de invocar la protección de su gobierno para interponer demandas por la vía diplomática en contra del gobierno de México respecto de sus derechos como accionista. Sin embargo, no se considerará que dicho accionista ha renunciado a cualquier otro derecho, incluyendo cualquier derecho al amparo de las leyes de valores de Estado Unidos. En caso de invocar la protección del gobierno extranjero, el accionista podría perder sus acciones a favor del gobierno de México.

Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de obligaciones de listado señaladas por la BMV podría resultar en la suspensión de dicho listado y, en ciertos casos, la cancelación de la cotización de nuestras acciones.

Debido a que somos una compañía con acciones listadas en la BMV, debemos cumplir con ciertos requisitos con la finalidad de mantener dicho listado. Algunos de estos requisitos son que, al menos, el 12% de nuestras acciones sean propiedad del mercado, y que nuestras acciones sean propiedad de, al menos, 100 accionistas.

No podemos asegurar que cumpliremos con todos los requisitos de listado de la BMV en el futuro y no podemos asegurar que nuestras acciones permanecerán listadas en la BMV. Cualquier incumplimiento de nuestra parte respecto de dichas obligaciones de listado podrá tener como resultado la suspensión o la terminación del registro de nuestras acciones y su cotización en la BMV.

Asimismo, de conformidad con la LMV, el registro de nuestras acciones en el RNV podría ser cancelado por la CNBV en caso de infracciones graves o reiteradas de la LMV. En dichos casos o en caso de cancelación del listado de nuestras acciones en la BMV, estaríamos obligados a realizar una oferta pública de adquisición de nuestras acciones dentro de un plazo máximo de 180 días (a petición de la CNBV).

Podríamos vernos afectados negativamente por las decisiones de los accionistas activistas, y tal activismo podría afectar el valor de las acciones

Mientras que continuamente nos involucramos con los accionistas y consideramos sus puntos de vista sobre negocios y estrategia, responder a los accionistas activistas pudiere ser costoso y tomar tiempo, interrumpir las operaciones y desviar la atención de la administración y empleados. Las incertidumbres relacionadas con estas actividades podrían interferir con nuestra capacidad de ejecutar de manera efectiva nuestro plan estratégico, afectar tanto la retención de clientes como el crecimiento a largo plazo, así como limitar nuestra capacidad de contratar y retener personal. Además, cualquier controversia con respecto a cualquier resolución adoptada por nuestros accionistas o nuestro Consejo de Administración pudiere requerir que incurramos en honorarios legales significativos y gastos de representación, así como tiempo y atención por parte de la administración y del Consejo de Administración. Las incertidumbres relacionadas o los resultados de dicho activismo podrían afectar el precio de mercado y la volatilidad de nuestras acciones.

Si los analistas financieros no emiten informes o emiten informes negativos sobre nuestro negocio, el precio de las acciones y su volumen de negociación podrían disminuir.

El mercado de nuestras acciones depende, en parte, de las investigaciones y los informes emitidos por los analistas financieros sobre nosotros y nuestro negocio. Si uno o más de los analistas financieros que cubren nuestras acciones revisan las mismas desfavorablemente o publican información inexacta o perjudicial sobre nuestro negocio, el precio de nuestras acciones podría disminuir. Si uno o más de estos analistas dejan de cubrirnos o publicar informes sobre

nosotros con regularidad, la demanda de nuestras acciones podría disminuir, lo que puede causar una disminución en el precio y su volumen de negociación.

Ventas sustanciales de nuestras acciones podría provocar que el precio de nuestras acciones disminuya.

Nosotros y nuestros accionistas actuales hemos acordado, sujeto a ciertas excepciones, durante un periodo de 180 días contados a partir de la Fecha de la Oferta Global, no emitir, vender o transmitir acción alguna del capital social de la Emisora o cualesquiera valores convertibles en, o intercambiables por, o que representen el derecho a recibir, acciones representativas de nuestro capital social. Una vez vencidos dichos acuerdos, dichas acciones podrán ser objeto de venta en el mercado. El precio de mercado de nuestras acciones podría disminuir significativa si un número sustancial de nuestras acciones son vendidas o si el mercado tiene la expectativa de que dichas ventas ocurran.

d) Otros valores

A la fecha del presente, GMXT tiene inscritos en el RNV y en circulación los siguientes valores:

<u>Emisión</u>		<u>Tipo de valor</u>	<u>Fecha de emisión</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>	<u>Monto en circulación</u>
GMXT 17	*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	17 de septiembre de 2027	\$13,525,000,000
GMXT 17-2	*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	22 de septiembre de 2022	\$ 1,475,000,000

* Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

Asimismo, la Entidad tiene listadas en la Sección A de la BMV, las acciones Serie única, que representan la totalidad de su capital social, bajo la clave de cotización “GMXT” y se encuentran inscritos en el RNV 3507-1.00-2017-001.

Por tener inscritos valores en el RNV, GMXT está obligado a proporcionar a la CNBV, a la BMV y al público inversionista la información financiera, económica, contable, jurídica y administrativa a que se refieren los artículos 33, 34, 35 y demás aplicables de las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores” publicadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, con la periodicidad establecida en las propias disposiciones, incluyendo de manera enunciativa: reportes sobre eventos relevantes, información financiera anual y trimestral, reporte anual, informe sobre el grado de adhesión al Código de Mejores Prácticas Corporativas, así como información jurídica anual relativa a asambleas de accionistas, ejercicios de derechos o reestructuraciones corporativas relevantes.

Derivado de que GMXT se listó en noviembre de 2017, no está sujeta a reportar la información de los últimos 3 años.

e) Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro

No aplica, ya que los valores de GMXT registrados en el RNV continúan con los mismos derechos corporativos.

f) Destino de los fondos

Los fondos netos producto de la Oferta Pública Inicial realizada fueron usados para el pago de los gastos propios de la oferta y pagar parte del Crédito Puente de fecha 22 de junio de 2017, el cual a la fecha de este reporte ya ha sido liquidado en su totalidad.

g) Documentos de carácter público

La Lic. Marlene Finny de la Torre es la persona encargada de las relaciones con inversionistas y podrá ser localizada en las oficinas de GMéxico Transportes ubicadas en Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México y en el teléfono: +52 55 1103-5320 y correo electrónico: marlene.funny@gmexico.mx

Este reporte anual y otra información de GMéxico Transportes podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: BMV (www.bmv.com.mx), en la página de la CNBV (www.gob.mx/cnbv) o en la página de GMXT (www.gmxt.mx).

a) Historia y desarrollo de la emisora

Somos una sociedad tenedora de las acciones de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga, multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria. Nuestras oficinas principales se encuentran ubicadas en Bosque de Ciruelos #99 Colonia Bosques de las Lomas Delegación Miguel Hidalgo C.P.11700 Ciudad de México y el número telefónico es +52(55) 5246-3700.

El 24 de noviembre de 2005, Grupo México adquirió a través de su subsidiaria ITF el 99% del capital social de Ferrosur. El 8 de noviembre de 2006, la Comisión Federal de Competencia negó su autorización respecto a la consolidación de Ferrosur en ITF, resolución que GMXT e ITF impugnaron a través de un juicio de nulidad ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa (antes el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa). El 25 de marzo de 2011, el Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Distrito Federal resolvió desechar el recurso de revisión interpuesto por la Comisión Federal de Competencia en contra de la sentencia que aprobó la concentración de Ferrosur por parte de ITF.

El 11 de diciembre de 2014, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de la Escidente, se aprobó la Escisión y la constitución del Emisor (antes denominada FM Rail Holding, S.A. de C.V.), una sociedad distinta e independiente de la Escidente. Como resultado de la Escisión, al Emisor se le aportaron (i) todos los derechos y obligaciones de la Escidente distintos de su participación en Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., y (ii) en efectivo por aproximadamente \$67 millones. La Escisión surtió efectos el 23 de marzo de 2015. Asimismo, y conforme a la legislación mexicana aplicable, cada uno de los socios de la Escidente recibieron acciones del Emisor en exactamente las mismas proporciones de las que eran titulares en la Escidente.

La duración de GMXT es indefinida. Su folio mercantil en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México es el número 529629-1 y su registro federal de contribuyentes es FRH141219HC5.

Desde 1998, GMXT ha realizado inversiones importantes en activo fijo, las cuales han sido orientados principalmente a la adquisición de locomotoras y equipo de arrastre, reconstrucción de vías, maquinaria de vía, equipo de telecomunicaciones, así como inversiones en patios y terminales. Con lo anterior, GMXT continúa con su programa de inversión, lo cual le ha permitido incrementar la velocidad de los trenes y mejorar la seguridad y la eficiencia en su operación.

Adquisición de FEC

El 24 de marzo de 2017, se celebró el Convenio de Fusión FEC, conforme al cual se acordó adquirir la totalidad de las acciones representativas del capital social de FEC. El 30 de junio de 2017, todas las condiciones suspensivas al cierre (conditions precedent) (incluyendo la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes) fueron cumplidas y la fusión con FEC fue consumada. En relación con el Convenio de Fusión FEC, se celebró un contrato de indemnización con los vendedores de FEC, conforme al cual los vendedores acordaron indemnizarnos por ciertas pérdidas derivadas de la imprecisión o incumplimiento de ciertas declaraciones y el incumplimiento o falta de ejecución de ciertas obligaciones y acuerdos al amparo del Convenio de Fusión FEC.

GMXT adquirió el 100% de las acciones representativas del capital social de FEC en una operación en efectivo por un monto total de EUAS\$2.1 billones de dólares, incluyendo deuda. La adquisición fue financiada con EUAS\$203 millones de dólares de capital propio de GMXT, el Crédito Puente con BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bancomer México y Credit Suisse y un crédito a cinco años por el equivalente en pesos de EUAS\$250 millones con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México.

FEC es dueño de y opera una red ferroviaria premier de carga de 351 millas a lo largo de la costa este de Florida, desde Jacksonville hasta Miami. La red ferroviaria de FEC es una de las dos redes ferroviarias de transporte de

mercancías más grandes en Florida. FEC opera a un alto nivel de densidad, lo cual indica que transporta un alto número de unidades por milla de vía.

Adicionalmente, FEC es dueño de y opera aproximadamente 270 millas de vía (branch track), equipo de conmutación (switching track) y otras vías secundarias y 120 millas de vías para el almacenamiento y descarga de carros de ferrocarril (yard track), todas ellas dentro de Florida. FEC es tenedor del único derecho de paso costero privado entre Jacksonville y Miami y es el proveedor de servicios ferroviarios exclusivo al Puerto de Palm Beach, Puerto Everglades (Fort Lauderdale) y Puerto de Miami.

FEC prestó servicios a cerca de 500 clientes y transportó más de 261,000 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, alimentos y otros productos industriales. FEC es un transportista importante de agregado en el Estado de Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia la parte Sur de Florida.

FEC proporciona una ruta directa a través de las regiones más congestionadas del Estado de Florida y estimamos que FEC es capaz de transportar carga más rápida y eficientemente que otras vías de transporte, tales como el transporte en camiones, dado que un tren puede transportar el equivalente a la capacidad de 300 camiones.

FEC tiene acceso directo a la mayoría de los puertos del Sur de Florida, Miami, Everglades (Fort Lauderdale) y Palm Beach a través de los cuales FEC transporta contenedores intermodales. Consideramos que el posicionamiento único de FEC en estos puertos contribuirá al crecimiento de su volumen intermodal.

El corredor de FEC fue establecido hace 100 años. A través de la creación de la vía ferroviaria y la construcción de bienes raíces alrededor de la vía, la Compañía fue un participante importante en el desarrollo de los mercados de consumo (Miami y Jacksonville) en la costa este de Florida, transformando a las comunidades en una de las áreas urbanizadas más grandes de Estados Unidos. La Compañía ha sido un elemento primordial en la extensión de la Clase I de vías férreas de CSX Transportation y Norfolk Southern Railway, transportando carga y productos industriales en el Estado. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos.

FEC representa una atractiva oportunidad para expandir nuestra base de clientes, mejorar nuestra estrategia multimodal y expandir y consolidar nuestra presencia y diversidad geográfica en los Estados Unidos. Con la integración de FEC, esperamos optimizar nuestra estructura de capital manteniendo una posición financiera fuerte y con rangos de deuda disciplinados. Esta operación representa una de las adquisiciones más importante en la historia de nuestra compañía y un paso más a la estrategia de crecimiento para consolidar nuestra plataforma y reafirmar nuestra posición como un operador líder en México. Asimismo, esta operación representa una oportunidad única para integrar de manera positiva la experiencia y cultura de dos compañías con una larga tradición comercial en México y en los Estados Unidos.

Eventos relevantes y acontecimientos recientes

Crédito Puente

El 22 de junio de 2017, celebramos el Crédito Puente por un monto de EUA\$1,550 millones, garantizado con el aval de ciertas Subsidiarias, con un sindicato de bancos y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo, con la finalidad de financiar parte del precio de la adquisición de FEC. El Crédito Puente tiene como fecha de vencimiento el 21 de junio de 2018 y devenga intereses a una tasa variable por año con base en la tasa LIBOR publicada trimestralmente. El Crédito Puente se amortizó con los recursos provenientes de la colocación de los Certificados Bursátiles y la Oferta Pública Inicial.

Para más información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Puente, véase la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras”.

Crédito Santander

El 22 de junio de 2017, celebramos un contrato de crédito simple por un monto equivalente en pesos a EUA\$250 millones con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México para financiar capital de trabajo y una porción del pago de la adquisición FEC. El Crédito Santander tiene como fecha de vencimiento el 22 de junio de 2022 y devenga intereses anuales a una tasa equivalente a la TIIE más 1%.

Para más información acerca de los principales términos y condiciones del Crédito Santander, véase la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera — Créditos de bancos y otras instituciones financieras”.

Huracán Irma

El 10 de septiembre de 2017, el huracán Irma azotó el sur de Florida y la costa del Golfo dejando atrás, un rastro de escombros, inundaciones y cortes de energía en dichas regiones. Como resultado de esto, las operaciones de la vía principal y los servicios de los trenes de FEC fueron suspendidas desde el 8 hasta el 13 de septiembre de 2017.

Nuestra red ferroviaria en Florida está completamente funcional y no se han identificado daños materiales, ni pérdidas de propiedad e infraestructura como resultado del impacto del huracán Irma. Aunque contamos con cobertura de seguros por las pérdidas sufridas por este tipo de eventos, nuestros resultados operativos del tercer trimestre de 2017 se vieron afectados por el impacto de la suspensión de operaciones como resultado del huracán Irma. Ver la sección “Factores de Riesgo – Riesgos Relaciones con Nuestro Negocio y la Industria – Los climas extremos y desastres naturales podrían afectar nuestras operaciones, teniendo como resultado costos y responsabilidades adicionales”.

Emisiones de Certificados Bursátiles

El 19 de septiembre de 2017, la Emisora inscribió en el RNV un programa de certificados bursátiles de largo plazo por un monto de hasta \$15,000 millones de pesos o su equivalente en UDIS o divisas, con carácter revolvente; el 28 de septiembre de 2017 llevó a cabo la primera y segunda emisiones al amparo de este, por un monto conjunto de \$10,000 millones de pesos. El 2 de marzo de 2018 se realizó la reapertura de las dos emisiones en circulación, conservando las condiciones iniciales y aumentando el monto de las emisiones.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

	<u>Primera Emisión</u> <u>GMXT 17 a tasa fija</u>	<u>Segunda Emisión</u> <u>GMXT 17-2 a tasa variable</u>
Monto	\$13,525 millones de pesos	\$1,475 millones de pesos
Tasa	7.99%	TIIE a 28 días más 20 puntos base
Plazo	10 años	5 años

Los recursos obtenidos por ambas emisiones ascendieron a \$14,870 millones de pesos, cantidad que fue destinada para amortizar de manera anticipada y parcial el monto del Crédito Puente,

Adopción del régimen S.A.B.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 23 de octubre de 2017 y con motivo de la Oferta Pública Inicial se acordó reformar los estatutos sociales de la Emisora con la finalidad de cumplir con las disposiciones aplicables a las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la Ley del Mercado de Valores, por lo tanto, se aprobó la adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil.

Oferta Pública Inicial

El 9 de noviembre de 2017, la Entidad anunció la colocación de su OPI de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT*. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

Fusión con ITF

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF. A partir de esa fecha, la Emisora adquirió y asumió incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

Crédito BBVA Bancomer

El 21 de marzo de 2018 la Emisora firmó un contrato de crédito con BBVA Bancomer, S.A. por un monto de \$3,280,000 a 7 años con pagos semestrales a una tasa de interés de TIIE 28 días más un margen aplicable de: 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) y hasta 1.25%. Los recursos obtenidos se utilizaron para liquidar el crédito puente que la Entidad tenía contratado con BBVA Bancomer y Credit Suisse.

Resolución COFECE

Resolución de la Comisión Federal de Competencia Económica (cofece) respecto de la investigación que llevó a cabo a fin de determinar si existe competencia efectiva en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional (el procedimiento de investigación).

Con fecha 13 de septiembre de 2016 la cofece, notificó a Grupo México, S.A.B. de C.V. (GMéxico) el oficio no. cofece-ai-dgmr-2016-073, mediante el cual inició el procedimiento de investigación, requiriendo cierta información y documentación de GMéxico y de sus subsidiarias, entre otras, Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (“Ferromex”) y Ferrosur, S.A. de C.V. (“Ferrosur”). el día 29 de septiembre de 2016 se dio respuesta a dicho oficio.

Con fecha 15 de marzo de 2017 GMéxico recibió la notificación de la cofece contenida en su dictamen preliminar sobre la falta de competitividad en los servicios de interconexión y derechos de paso del sistema ferroviario mexicano.

Este dictamen preliminar era contradictorio con el informe de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) publicado en 2014, en el que se concluye que el sistema ferroviario mexicano es el más competitivo en el continente americano, con la mejor tarifa promedio de todo el continente de 2.9 centavos de dólar por tonelada-kilómetro.

A partir de esa fecha inició un plazo de 20 días para ofrecer pruebas; concluido dicho plazo se turnó el expediente al pleno de la cofece para que emitiera una resolución final.

El procedimiento se suspendió por más de dos meses ante la tramitación de un incidente de recusación de ciertos comisionados de la cofece.

El pleno de la COFECE emitió una resolución el 22 de febrero de 2018, notificada con fecha 7 de marzo de 2018 a GMéxico, en la que concluyó que no existen elementos suficientes en el expediente materia del procedimiento administrativo para sustentar la definición de los mercados relevantes, en los términos propuestos por la autoridad investigadora de la cofece en su dictamen preliminar, en el cual señaló que no existían condiciones de competencia efectiva en el servicio de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito a través de las redes de KCSM, del grupo de interés económico conformado por GMéxico y sus dos subsidiarias Ferromex y Ferrosur. por lo anterior, el pleno de la COFECE dejó sin materia el citado dictamen preliminar y decretó el cierre del expediente.

Las inversiones de la Compañía en los últimos tres años se han enfocado principalmente a: cambio y rehabilitación de vía, construcción y rehabilitación de laderos, patios y terminales, actualización de equipo de telecomunicaciones y adquisición de equipo tractivo y rodante.

Durante los últimos tres ejercicios las principales inversiones de la Compañía fueron las siguientes:

Concepto	2017	2016	2015
Infraestructura	\$ 3,211	\$ 3,079	\$ 2,535
Fuerza motriz y equipo rodante	\$ 918	\$ 3,164	\$ 2,050
Maquinaria de vía	\$ 437	\$ 291	\$ 43
Telecomunicaciones	\$ 427	\$ 314	\$ 203
Terrenos	\$ 158	\$ -	\$ -
Equipo de automotriz	\$ 92	\$ 246	\$ 100
Otros	\$ 81	\$ (392)	\$ 1,094
Total de Inversiones	\$ 5,323	\$ 6,702	\$ 6,025

b) DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

De conformidad con la SCT, somos el operador ferroviario líder en México y somos propietarios y operamos el ferrocarril de la costa este del Estado de Florida (*Florida East Railway*), el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos de acuerdo con la AAR. Nuestra red ferroviaria en México tiene la mayor extensión y conectividad. Somos el único operador ferroviario a lo largo de la costa este. Ofrecemos soluciones de transporte y logística de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable, que contribuyen a fortalecer la conectividad y competencia en los mercados en los que participamos.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 9,954 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 617 en el Estado de Texas, en el Estado de Florida, nuestra red ferroviaria tiene 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami. Nuestra red ferroviaria está soportada por una flota de 884 locomotoras y 27,335 carros de ferrocarril al 31 de diciembre de 2017.

El siguiente mapa muestra nuestra red ferroviaria a la fecha del presente reporte:



Fuente: información interna de la Emisora.

i. Actividad principal

Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano en una red moderna y altamente eficiente. Como resultado de nuestros esfuerzos, en el año 2013 fuimos nombrados el ferrocarril más competitivo y productivo en América Latina por el Foro de Transporte Internacional de la OCDE. En Florida, de conformidad con la Asociación de Ferrocarriles Americanos o AAR, hemos sobrepasado consistentemente la industria ferroviaria en los Estados Unidos tanto en rendimientos financieros como en eficiencia operativa. Al invertir en forma intensiva en nuestra red ferroviaria, continuamos incrementando la eficiencia operativa, mejorando la seguridad y ofreciendo servicios de transporte ferroviario, excediendo las expectativas de nuestros clientes.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario es fundamental para el crecimiento económico. El sector ferroviario proporciona la columna vertebral para el desarrollo de cadenas de suministro eficientes para el sector industrial y transporta una gran parte de las mercancías y productos vitales para la región. Como componente crítico en la infraestructura del transporte de México y Florida, somos y esperamos permanecer un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Red Ferroviaria en México y Texas

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016, nuestra red ferroviaria tiene una cobertura y conectividad más extensa que cualquier otra red ferroviaria en México. Consideramos que nuestra red ferroviaria se encuentra estratégicamente localizada, lo cual nos permite proveer transporte ferroviario de clase mundial en las ciudades de mayor y más acelerado crecimiento en México (en términos de población y PIB), cubriendo la mayoría de la zona industrial y comercial del país. Asimismo, nuestra red ferroviaria se extiende al Estado de Texas para

conectar con la mayoría de los ferrocarriles Clase I operando en dicho Estado. A través de nuestra red ferroviaria en México, podemos trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, lo que nos posiciona como un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México.

Nuestra red ferroviaria cuenta con operaciones exclusivas en los corredores noroeste y sureste de México. El corredor noroeste de México se extiende desde la porción noroeste de México hasta la Ciudad de México. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México hasta el Golfo de México. A través de los 5 puntos de interconexión y puertos, conectamos a México directamente con Estados Unidos y de manera indirecta con Canadá, en la cual interconectamos carga internacional con los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos. De igual forma, conectamos a México con el resto del mundo a través de 5 puertos principales en el Océano pacífico y 4 puertos principales en el Golfo de México.

Red Ferroviaria en Florida

Nuestro ferrocarril en Florida es el ferrocarril regional más grande de Norteamérica en términos de ingresos según la AAR y es una arteria de transporte clave que proporciona servicios de transporte ferroviario altamente eficientes en uno de los estados más poblados de Estados Unidos. Nuestra red ferroviaria de Florida tiene acceso directo exclusivo a dos de los puertos más grandes de Florida (el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades) y también tiene acceso directo al Puerto de Palm Beach y al Puerto de Cañaveral. Nuestra red ferroviaria es un componente medular del sistema de transporte del sur de Florida y para la cadena de abastecimiento en Florida, por lo que creemos se está estableciendo rápidamente como una entrada al resto del mundo.

Asimismo, nuestra red ferroviaria en Florida actúa como una extensión crítica de las redes ferroviarias de Clase I de CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation, moviendo el flete intermodal y los principales productos industriales hacia y en todo el Estado de Florida y el centro de Estados Unidos.

A continuación, se describe la información de la Compañía por línea de negocio:

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
Agrícola	\$ 10,322	\$ 9,712	\$ 8,456
Intermodal	\$ 4,523	\$ 2,581	\$ 3,603
Minerales	\$ 4,346	\$ 2,835	\$ 3,169
Automotriz	\$ 4,340	\$ 3,963	\$ 2,910
Químicos y fertilizantes	\$ 3,094	\$ 2,762	\$ 2,527
Energía	\$ 3,017	\$ 2,556	\$ 2,213
Industriales	\$ 2,919	\$ 3,250	\$ 2,341
Metales	\$ 2,031	\$ 2,178	\$ 1,858
Cemento	\$ 1,701	\$ 1,342	\$ 1,311
Subtotal segmentos	\$ 36,293	\$ 31,179	\$ 28,388
Pasajeros	\$ 210	\$ 169	\$ 141
Otros ingresos	\$ 2,074	\$ 1,557	\$ 1,434
Ingresos totales	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 29,963

ii. Canales de distribución

Vendemos la mayoría de nuestros servicios de transporte a través de canales de distribución directos. Contamos con una fuerza de ventas dedicada a contactar de manera directa a nuestros clientes. Atendemos a nuestros clientes enfocándonos en dos áreas: una de ventas, y la otra de mercadotecnia de cada uno de nuestros nueve segmentos de distribución de carga. Nuestra administración depende de administradores y ejecutivos de cuenta para cada división de negocio. Proporcionamos financiamientos a algunos de nuestros clientes calculado de acuerdo con su solvencia, estabilidad y volumen de operaciones. Los dos tipos de financiamientos que ofrecemos son créditos para pagos en 7 días y créditos limitados hasta por 45 días.

Proveedores

Dependemos de un número limitado de proveedores de combustible y equipo ferroviario básico (tales como locomotoras, equipo rodante, rieles y durmientes).

Somos parte de un contrato de suministro de combustible celebrado con Pemex Transformación Industrial, nuestro principal proveedor en México. Ferromex tiene celebrado un contrato el cual entró en vigor el 2 de enero de 2017 y tiene una vigencia de 3 años, en la cual Ferromex se obliga a comprar a valor de mercado un mínimo de 7,900 y un máximo de 15,800 metros cúbicos de diésel por mes. Ferrosur tiene celebrado un contrato que entró en vigor el 30 de diciembre de 2016 con vigencia de 3 años, en el cual se obliga a comprar a valor de mercado un mínimo de 2,200 y un máximo 4,400 metros cúbicos de Diesel por mes. Cualquier parte puede dar por terminado dicho contrato mediante notificación entregada por escrito con 30 días de anticipación. En caso de que se dé por terminado el contrato de suministro de combustible y no logremos conseguir combustible de fuentes alternas en términos aceptables, nuestras operaciones pudieran verse afectadas materialmente. Véase “Factores de Riesgo— Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria — Los precios de combustibles y la falta de disponibilidad de estos podrían afectar de manera negativa nuestras operaciones, situación financiera y liquidez.”

El 27 de marzo de 2017 y el 24 de abril de 2017, la Comisión Reguladora de Energía otorgó a Ferromex y Ferrosur un permiso para importar hasta 463,502,000 litros y 440,326,900 litros de diésel, respectivamente. Esperamos que estos permisos nos permitan diversificar nuestras fuentes de combustible y reducir costos en el corto y mediano plazo.

Nuestros proveedores principales de locomotoras son GE Transportation Systems y Progress Rail Locomotive, y de carros de ferrocarril son Trinity Industries y Gunderson Concarril. Los proveedores principales de maquinaria de vía son Plasser & Theurer, Wabtec de México y Brandt. Asimismo, adquirimos la mayoría del riel de Steel Dynamics, Inc. y de EVRAZ Rocky Mountain Steel empresas que cumplen con nuestros requisitos y especificaciones.

También celebramos contratos de mantenimiento para la prestación de servicios ordinarios de mantenimiento, mantenimiento (inspección) y reparación de locomotoras y equipo con Lámparas General Electric, S. de R.L. de C.V., Alstom Mexicana, S.A. de C.V. y EMD, respectivamente.

iii. Patentes, licencias, marcas y otros contratos

Los derechos relacionados con todas las patentes, licencias y marcas señaladas en el presente Reporte son propiedad de sus titulares. Somos propietarios o tenemos derechos (directamente o a través de nuestras Subsidiarias) sobre varias marcas utilizadas en nuestro negocio.

La Compañía tiene alrededor de 181 marcas registradas ante el Instituto Mexicano de Propiedad Industrial (IMPI); como lo son: “Chepe”, “Ferrocarril Mexicano”, “Ferrocarril Programado”, “Ferromex”, “Fxe”, “Alianza Ferrocarril Ciudad Ferromex”, “Destino Norte”, “Ferromex Terminal Intermodal”, “Chepe Express”, “Herradura Express” entre otras. Cada una de ellas se encuentra registrada en diferentes clases. Las principales son la 8, 14, 16, 18, 21, 25, 34, 35, 39 y 41. La vigencia de cada marca varía; en este momento les queda un término aproximado de entre uno y 10 años antes de que se requieran renovar dichas marcas.

Asimismo, la Compañía cuenta con registro de marcas en la Oficina de Patentes y Marcas de Estados Unidos (USPTO) como “Chepe” y “Ferromex la fuerza que mueve a México”, al igual que la Oficina de Propiedad Intelectual de Canadá (CIPO), con las marcas “Ferrocarril Mexicano” y “Ferromex”.

Este reporte incluye menciones a marcas registradas propiedad de otras empresas que nos han sido licenciadas, incluyendo las licencias otorgadas por Union Pacific Corporation.

iv. Principales clientes

Acuerdos Comerciales

Una parte importante de nuestros ingresos por transporte son generados al amparo de contratos con acuerdos similares con clientes que son propietarios de instalaciones cerca de nuestras vías Clase I con las cuales tenemos conexión. Los contratos y acuerdos pueden variar en términos de duración, monto y requerimientos de volumen. Comúnmente, el término de los contratos no excede de 3 años y para aquellos contratos celebrados por un término mayor a un año, los precios están sujetos a incrementos anuales consistentes con los incrementos en el mercado correspondiente, usualmente de conformidad con el incremento a los precios del consumidor de Estados Unidos o México. Nuestras vías están comúnmente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y sirven como componentes importantes en la cadena de suministro de nuestros clientes. En circunstancias específicas, nuestros clientes han hecho inversiones de capital importantes en instalaciones cerca o alrededor de nuestras vías (tal y como son plantas industriales o bodegas) o como consecuencia de que son geográficamente imposibles de mover (canteras de roca).

La gran mayoría de los acuerdos comerciales están sujetos a un programa de carga de combustible que nos protege de incrementos no esperados en el precio del combustible. Asimismo, los acuerdos comerciales pueden ser comúnmente cancelados mediante aviso previo. Nuestros contratos pueden distinguirse como sigue:

- *Contratos celebrados directamente con Clientes.* Generalmente mantenemos contratos celebrados directamente con el cliente que servimos directamente. Típicamente, el cliente tiene infraestructura férrea en sus instalaciones y recibe transporte industrial. Los contratos establecen los términos y montos de los acuerdos, y regularmente incluyen necesidades de volumen y, en ciertos casos, pagos de indemnizaciones si los niveles de volumen disminuyen. Los ferrocarriles Clase I correspondientes pagan a FEC, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de la red ferroviaria de FEC, mientras que los ferrocarriles Clase I paga a FEC sin importar si el cliente paga a los ferrocarriles Clase I, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y en el pago oportuno.
- *Contratos celebrados directamente con los ferrocarriles Clase I.* Nosotros también fungimos como agente para la conexión con los ferrocarriles Clase I, siendo los ferrocarriles Clase I los que generalmente mantiene los contratos celebrados directamente con el cliente/ distribuidor por la totalidad del transporte. Los ferrocarriles Clase I correspondiente nos paga, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de nuestra la red ferroviaria. La Clase I nos paga sin importar si el cliente paga a Clase I, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y en el pago oportuno.

Tasa Presupuestada o Tarifa.

En los demás casos, la vía ferroviaria genera ingresos por mercancías utilizando una tasa por unidad basada en el tipo de servicio de mercancías y en términos de mercado. Las tarifas pueden ser ajustadas mediante previo aviso.

México

Al 31 de diciembre de 2017, los principales clientes de GMXT en términos de ventas fueron: Ternium, Pemex, Constellation Brands, Cemex México, Grupo Proan, Almidones Mexicanos, General Motors, Nissan Mexicana, Minera México y Grupo Deacero. Al 31 de diciembre de 2017, nuestros 50 clientes principales representaron el 75.5% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Sin embargo, ningún cliente representó más del 6.0% de nuestros ingresos por servicios (excluyendo FEC). Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- *Agrícola.* Productores de aceites vegetales tales como Aceites, Grasas y Derivados, S.A. de C.V., Proteinol, S.A. de C.V. y Fábrica de Jabón La Corona, S.A. de C.V.; otros productores de alimentos tales como Proan, Lala, Bachoco, Empresas Guadalupe, Tyson; molinos de maíz tales como Grupo Cargill, Grupo ADM, Maseca y Minsa; los productores de alimentos a base de cereales, tales como La Moderna, La Italiana, Grupo Kasto, Grupo Guadalupe, Munsa Molinos y Gamesa; productores de almidón y jarabe de maíz, tales como Almidones Mexicanos y CP Ingredientes.

- *Automotriz.* Audi, Chrysler, Ford, General Motors, Honda, KIA, Mazda, Nissan, Volkswagen y Toyota.
- *Químicos y Fertilizantes.* Minera México, Industrias Peñoles, M & G Polímeros, Fábrica de Jabón La Corona, Styrolution, Polímeros de México, Grupo Reyes, Braskem, Fertilizantes Tepeyac, Dow Química, Univex y DuPont.
- *Cemento.* Algunos de los mayores productores de cemento en México tales como Cemex, Holcim Apasco, Cementos de Chihuahua, Cementos Cruz Azul y Cementos Moctezuma.
- *Energía.* Petróleos Mexicanos, Cemex, Indelpro, AHMSA y CFE.
- *Industrial.* Productores de cerveza, papel, cartón, maquinaria, equipo ferroviario, vidrio, cerámica, electrodomésticos, productos forestales, productos de consumo y lácteos tales como Constellation Brands, Inc., Grupo Modelo, Grupo BioPappel, Trinity Industries, Smurfit, Grupo Copamex, Gunderson Gimsa, International Paper Group, Mabe, Gunderson Concarril, Fábrica de Papel San Francisco, Grupo Femsá, Interceramic y Panel Rey.
- *Intermodal.* Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd, American President Lines, CMA / CGM Group, Evergreen Shipping Agency, JB Hunt, XPO Logistic, V Modal, MQ Logistics, Union Pacific Distribution Services, Procter & Gamble, HubGroup y Pacer Stacktrain.
- *Metales.* Ternium, AHMSA, Grupo Deacero, Peñoles, Tubacero y Mittal Steel.
- *Minerales.* Productores de hierro, de acero y de concentrados de cobre, tales como Ternium, Altos Hornos de México, Minera México, Arcelor Mittal y Freeport McMoRan.

FEC

Al 31 de diciembre de 2017, nuestros principales clientes en FEC en términos de ventas fueron Cemex Construction, United Parcel Service, CSX y Titan Florida. A dicha fecha, los 10 principales clientes de FEC representaban aproximadamente 48% de nuestros ingresos por servicios. No obstante, lo anterior ninguno de nuestros clientes representó más del 8% de los ingresos por servicios en ninguno de dichos periodos. Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- *Intermodal.* CSX, United Parcel Service, Procter & Gamble y Crowley.
- *Agregados.* Cemex y Titan América.
- *Automotriz y equipo.* Ford y Honda.
- *Productos de consumo.* Tropicana y Tate & Lyle.
- *Químicos.* Shell, British Petroleum, Motiva Enterprises, Allied Universal y Marathon.
- *Otros productos.* SCFX y Titan Florida LLC.

v. Legislación aplicable y situación tributaria

Concesiones ferroviarias y regulación aplicable

La industria ferroviaria se encuentra sujeta a diversas regulaciones y aprobaciones por parte de las autoridades federales, estatales y locales de cada una de las regiones en las que operamos. Esta sección incluye un resumen general

del régimen legal aplicable a nuestras operaciones en México y en Florida, así como un resumen de algunas disposiciones legales aplicables a las nuestras operaciones.

Regulación aplicable en México

Historia

La mayor parte de la red ferroviaria mexicana fue construida a finales del siglo XIX y a principios del siglo XX bajo la presidencia de Porfirio Díaz. El presidente Porfirio Díaz inicialmente buscó promover los caminos ferroviarios a través de subsidios otorgados a los gobiernos estatales. Después del año 1880, la política cambió y se empezaron a otorgar subsidios a empresas privadas (principalmente mediante el otorgamiento de tierras, tal como se realizaba en Estados Unidos y Canadá), lo cual atrajo muchas inversiones principalmente del Reino Unido y Estados Unidos. La construcción privada de las vías ferroviarias tuvo como resultado una red desorganizada con muchas rutas duplicadas. En respuesta a lo anterior, el gobierno buscó consolidar empresas y comprar porciones de capital en las mismas. Lo anterior tuvo como resultado la creación del sistema nacional ferroviario denominado “Ferronales”, creado en 1909 con una participación gubernamental mayoritaria, pero con participación privada de empresas de Estados Unidos y del Reino Unido.

Después de la revolución mexicana de 1910, el antecesor el Partido de la Revolución Institucional asumió el poder. El Partido Revolucionario Institucional nacionalizó muchas compañías e industrias en México desde que asumió el poder hasta el año 1970, incluyendo el sector ferroviario, el cual fue nacionalizado en 1937. La participación del estado en “Ferronales” no fue un éxito generalizado. La eficiencia, servicios, confiabilidad y competitividad tuvieron afectaciones debido a la injerencia política, a la falta de una disciplina de mercado y a la falta de inversiones. Como resultado del mal estado de los caminos en México, en 1995 sólo el 15% de la carga fue transportada a través de la red ferroviaria según datos de la OCDE.

Los intentos de Ferronales de competir con empresas auto transportistas fueron frenados por regulaciones considerables y debido a que todas las tarifas debían ser revisadas y ratificadas por el gobierno. En 1980, Ferronales tuvo pasivos mayores a EUA\$600 millones anuales. En la década de 1980 el Gobierno Federal, bajo un nuevo presidente, cambio su postura de manera radical en relación con las sociedades de participación estatal y comenzó a privatizar algunas industrias. En 1982, el gobierno de México era dueño de 1,200 compañías, incluyendo bancos y empresas de telecomunicaciones. Para 1991, este número se había reducido a 70. El proceso de privatización de la red ferroviaria mexicana inició en 1995.

En 1995 el Congreso de México aprobó ciertas modificaciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (la “Constitución”) en virtud de las cuales se autorizó la privatización de la industria ferroviaria mexicana y comenzaron a otorgar concesiones de vías ferroviarias federales. El Gobierno Federal mexicano, los gobiernos estatales y la iniciativa privada participaron en el proceso de privatización. El sistema ferroviario mexicano se dividió en tres líneas principales y diversas líneas cortas que fueron subastadas como concesiones para adquirir el derecho de operar y mantener las líneas durante 50 y 30 años. Asimismo, se estableció un sistema regulatorio para supervisar a las empresas ferrocarrileras. Las líneas ferroviarias mexicanas privadas y menos reguladas que antes siguieron, a grandes rasgos, los modelos utilizados en Canadá y Estados Unidos.

Los concesionarios están autorizados para suspender y renunciar a seguir prestando servicios ferroviarios si dicha suspensión no es contraria a sus títulos de concesión y si no afecta a las comunidades aisladas que no cuentan con otros medios de transporte. Una vez que la SCT autoriza la renuncia correspondiente, puede ofrecer la concesión a otras empresas.

Regulación aplicable

Las principales leyes federales que rigen las operaciones de la Emisora y sus Subsidiarias incluyen, entre otras, la Constitución, la LRSF, la Ley de Vías Generales de Comunicación, La Ley General de Bienes Nacionales y la Ley Federal del Procedimiento Administrativo.

Nuestros bienes y operaciones también se encuentran sujetos a otras leyes tales como la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, la Ley Federal de Competencia Económica y otras leyes en materia

ambiental tales como la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Ver “-Regulación Ambiental”.

A continuación, se describe de manera general nuestro marco regulatorio:

Constitución

El artículo 28 de la Constitución establece, en su parte conducente, que la comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de dicha Constitución, por lo que, el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

Por su parte, el artículo 25 de la Constitución establece que el Estado podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo. Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

LRSF

La LRSF tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento y garantía de interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como procurar las condiciones de competencia en el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares. En términos de esta ley, las vías férreas son vías generales de comunicación cuando (i) comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; (ii) en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y (iii) entronquen o conecten con alguna otra vía férrea de las enumeradas en los incisos anteriores, siempre que presten servicio al público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país. Asimismo, se consideran parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

En esta ley se establece que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte y la eficiencia operativa en la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En materia de supletoriedad, a falta de disposición expresa en dicha ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:

- (i) La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- (ii) La Ley General de Bienes Nacionales;
- (iii) La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
- (iv) El Código de Comercio, el Código Civil Federal y Código Federal de Procedimientos Civiles.

Servicios de Transporte Ferroviario

La LRSF clasifica al servicio público de transporte ferroviario de la siguiente manera:

- De pasajeros. El que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, atendiendo a la forma de operación y a la calidad de servicio, así como al ámbito territorial, se clasifica en las siguientes modalidades: (i) regular, el cual está sujeto a un horario e itinerario que deben ser autorizados por la Agencia y colocados en anuncios en las estaciones.

A su vez, este tipo de servicio se divide en urbano, suburbano e interurbano; y (ii) especial, en el cual el horario, itinerario y las paradas se determinan por la Agencia en cada caso, y se divide en turístico o particular.

• De carga. El que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros. A su vez, conforme al Reglamento del Servicio Ferroviario, el servicio de transporte de carga se prestará en las modalidades de general y especializada, que a su vez se clasificará atendiendo a la conformación del tren y al tipo de servicio.

Legislación aplicable en materia de concesiones y permisos

Conforme a la LRSF se requerirá concesión para realizar las siguientes actividades:

1. Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación; y
2. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

En este sentido, la citada ley establece que las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión. Para el otorgamiento de los títulos de concesión, y la prórroga de las mismas, la SCT deberá tramitar ante la SHCP (i) una opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de conformidad con lo señalado en la LRSF, (ii) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, para la programación de los recursos de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento y (iii) la determinación de las contraprestaciones que el concesionario deberá cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, siendo la SCT responsable de presentar a la SHCP la propuesta de dichas contraprestaciones.

Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno. Asimismo, el Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

La LRSF establece que las concesiones se otorgarán mediante licitación pública, hasta por un plazo de 50 años y solamente a personas morales mexicanas (pudiendo la inversión extranjera participar en el capital de dichas personas morales, requiriendo resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras si dicha participación es superior al 49% del capital social), y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:

1. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;
2. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;
3. Acepte las nuevas condiciones que establezca la SCT, y
4. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Por otra parte, en términos de la LRSF se requerirá permiso de la SCT para realizar las siguientes actividades:

1. Prestar los servicios auxiliares de (a) terminales de pasajeros, (b) terminales de carga, (c) transbordo y transvases de líquidos, (d) talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y (e) centros de abasto para la operación de los equipos;
2. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, así como de líneas que tengan como objeto únicamente el transporte de carga propia o de pasajeros entre dos puntos dentro de la misma propiedad y que no se conecten a una vía general de transporte público ferroviario, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

3. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía;
4. Construir y operar puentes sobre vías férreas; y
5. La construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas por parte de las empresas cuando éstas se ofrezcan para su explotación y operación a terceros que tengan concesión para el servicio público de transporte ferroviario, sujeto al pago de una contraprestación.

Sólo las personas físicas o morales mexicanas podrán solicitar permisos. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.

En términos de la LRSF las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:

1. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;
2. Renuncia del titular;
3. Revocación;
4. Rescate;
5. Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y
6. Liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria.

Según la LRSF, la terminación de la concesión o el permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Asimismo, dicha ley señala que las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

1. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;
2. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto por la LRSF;
3. Si el concesionario o permisionario cambia de nacionalidad;
4. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, salvo en los casos expresamente permitidos por la LRSF, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas;
5. Ejecutar u omitir acciones que tengan como resultado impedir o limitar de forma injustificada el uso de los servicios de interconexión o de terminal, los derechos de paso o los derechos de arrastre obligatorios y los establecidos en términos de la LRSF; así como obstaculizar o negar la conexión de espuelas o realizar cualquier otra acción u omisión que tenga como efecto impedir o limitar que el sistema ferroviario funcione como una ruta continua de comunicación de acuerdo con lo previsto en la LRSF;
6. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;
7. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
8. Aplicar tarifas de flete o de servicios diversos superiores a las registradas ante la Agencia;

9. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre.
10. No mantener las vías férreas concesionadas de acuerdo con los estándares establecidos en los reglamentos o normas oficiales mexicanas, y
11. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la LRSF, los reglamentos de la LRSF y en el título de concesión o permisos respectivos.

La SCT, por solicitud de la Agencia, procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de los numerales 1 a 3 anteriores. En los casos de los numerales 4 a 11 la SCT, previa opinión de la Agencia, podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, en 3 ocasiones en un periodo de 5 años por la causa prevista en el mismo numeral.

Reformas recientes

El 26 de enero de 2015 se publicó en el DOF una reforma a la LRSF, la primera reforma a la LRSF desde 1995, en la que, entre otras cosas, se prevé la creación de la Agencia, y las atribuciones que tendrá, las cuales incluyen determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, supervisar el servicio de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares, llevar a cabo acciones para garantizar la interconexión entre vías ferroviarias, establecer las bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva e imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales. Asimismo, se creó el Fondo Nacional de Seguridad para Cruces Viales Ferroviarios (el “Fondo”) cuyo objetivo es apoyar el financiamiento de la construcción, mantenimiento y operación de la señalización, los sistemas de alerta y de obstrucción de tráfico automotor y peatonal para garantizar la seguridad conforme a la normatividad aplicable. El patrimonio del Fondo se integrará con aportaciones de la federación, de las entidades federativas y sus municipios, los concesionarios ferroviarios y en su caso, de otras entidades públicas o privadas, en forma proporcional y conforme a los términos y condiciones que establezcan las reglas de operación del Fondo, en el entendido que las partes aportarán anualmente hasta la cuarta parte del total de aportaciones que en el mismo periodo se realicen al patrimonio del Fondo. Aún no se han publicado las reglas de operación del Fondo por lo que desconocemos los montos que tendremos que aportar.

Adicionalmente, el 8 de junio de 2016 se publicó en el DOF una reforma a diversas leyes, incluyendo la LRSF, por la que se incluyeron como requisitos para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas de los mismos: (a) contar con la opinión favorable sobre la rentabilidad económica del proyecto respectivo de la SHCP, (b) el registro en la cartera de programas y proyectos de inversión, de conformidad con la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, cuando se consideren recursos públicos federales como parte de su financiamiento, y (c) la determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Asimismo, el 18 de agosto de 2016, se publicaron en el DOF una serie de decretos en materia ferroviaria, entre los que destacan (i) el decreto por el que se creó la Agencia como órgano desconcentrado de la SCT (el “Decreto de Creación”) y (ii) las modificaciones al Reglamento del Servicio Ferroviario, por el que se adecuan los procedimientos para otorgar concesiones, asignaciones, permisos, autorizaciones y licencias y se incorpora lo relacionado con la Agencia.

Reglamento del Servicio Ferroviario

El Reglamento del Servicio Ferroviario tiene por objeto regular el Servicio Público de Transporte Ferroviario y las vías generales de comunicación ferroviaria, su construcción, conservación, mantenimiento, operación, explotación y garantía de interconexión, derechos de arrastre y de paso, así como la prestación de los servicios ferroviarios, en los que se procurarán condiciones de competencia, conforme a la LRSF.

Ley de Vías Generales de Comunicación

La Ley de Vías Generales de Comunicación, regulación supletoria de la LRSF, regula el uso de las vías ferroviarias, carreteras, rutas marítimas y rutas aéreas, mismas que se consideran clave para el transporte de bienes y de personas en el país.

Ley General de Bienes Nacionales

La Ley General de Bienes Nacionales tiene por objeto establecer, entre otros, (i) los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, (ii) el régimen de dominio público de los bienes de la Federación y de los inmuebles de los organismos descentralizados de carácter federal, (iii) las normas para la adquisición, titulación, administración, control, vigilancia y enajenación de los inmuebles federales y los de propiedad de las entidades paraestatales, con excepción de aquéllos regulados por leyes especiales, y (iv) las bases para la regulación de los bienes muebles propiedad de las entidades paraestatales.

Ley Federal de Procedimiento Administrativo

La Ley Federal de Procedimiento Administrativo es aplicable a los organismos descentralizados de la administración pública federal paraestatal respecto a sus actos de autoridad, a los servicios que el Estado preste de manera exclusiva, y a los contratos que los particulares solo puedan celebrar con el mismo.

Autoridad ferroviaria mexicana

La SCT y la Agencia son las principales autoridades reguladoras del sistema ferroviario en México.

Las facultades de la SCT se encuentran previstas en la LRSF y son: (i) planear, formular y conducir las políticas, y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base en el Plan Nacional de Desarrollo y en los planes sectoriales respectivos y (ii) otorgar las concesiones y permisos a que se refiere la LRSF; verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación.

La Agencia es un órgano administrativo desconcentrado de la SCT con capacidad técnica, operativa y de gestión, creada mediante el Decreto de Creación, y cuyo objeto es regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con la operación multimodal, así como imponer sanciones. Las facultades de la Agencia se encuentran previstas en la LRSF y en el Decreto de Creación y comprenden, entre otras: (i) determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, de la infraestructura física de interconexión, la expedición y aplicación de las normas oficiales mexicanas aplicables; (ii) verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables; (iii) garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación; establecer las condiciones y contraprestaciones cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo en los casos de derechos de arrastre y de paso; (iv) establecer bases de regulación tarifaria cuando no existan condiciones de competencia efectiva; (v) integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a la LRSF; (vi) interpretar la LRSF para efectos administrativos; (vii) emitir recomendaciones a las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal, municipal competentes y a los concesionarios para que en el ámbito de sus facultades promuevan medidas de Seguridad Pública para la adecuada operación del servicio público ferroviario; (viii) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria; (ix) cooperar con las autoridades migratorias, de Seguridad Pública y con los concesionarios, para llevar a cabo las acciones necesarias para resolver cuestiones de migración e inseguridad que afecten el registro público de transporte ferroviario, garantizando que en todo momento se respeten los derechos humanos; (x) registrar las tarifas máximas de flete; (xi) registrar los servicios diversos, sus reglas de aplicación y sus tarifas, cualquier otro cargo, así como emitir recomendaciones en los términos de la LRSF; (xii) elaborar, registrar y publicar la estadística de los indicadores de los servicios ferroviarios; (xiii) valorar el uso de vías cortas o ramales que no sean explotadas o se encuentren en desuso por los concesionarios y en su caso, determinar su retorno al Estado para ser concesionadas en términos de la LRSF; (xiv) imponer sanciones por infracciones a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, o por incumplimiento a lo dispuesto en los títulos de concesión o a las resoluciones, medidas, lineamientos o disposiciones emitidas por la Agencia, así como dictar medidas precautorias o declarar, en su caso, la pérdida de bienes en beneficio de la Nación; (xv) participar y organizar foros y paneles internacionales en materia de servicio ferroviario; (xvi) realizar estudios e investigaciones en materia ferroviaria, y emitir resoluciones,

lineamientos y disposiciones de observancia obligatoria para los concesionarios, permisionarios y usuarios de los servicios ferroviarios; (xvii) dirimir cualquier controversia entre los usuarios y concesionarios como prestadores del servicio ferroviario; (xviii) solicitar a los concesionarios todo tipo de información que permita el ejercicio de sus atribuciones; y (xix) las demás que señalen la LRSF y otras disposiciones legales aplicables.

Por su parte, en el Decreto de Creación se establecen las siguientes facultades adicionales de la Agencia: (i) integrar el Registro Ferroviario Mexicano, el cual tiene el registro de la maquinaria, registro de transporte interno y regulación de agendas, registro de gravámenes y clasificación de servicios ferroviarios, entre otros registros, (ii) participar en las negociaciones para la celebración o revisión de los tratados y convenios internacionales, así como en sus relaciones con otras dependencias y entidades, e intervenir en el proceso de homologación de normas técnicas en materia ferroviaria; (iii) auxiliar a la SCT en las actividades relativas a la elaboración de las políticas y programas de desarrollo, regulación, supervisión y logística del sistema ferroviario y de su operación multimodal; (iv) emitir opinión técnica, previa solicitud de la SCT respecto de los proyectos ejecutivos y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse; (v) promover la expansión y el uso de la red ferroviaria, incluidos los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros suburbanos, interurbanos y turísticos en aquellas zonas donde existan condiciones técnicas, económicas y sociales que justifiquen su desarrollo, así como en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público; (vi) coordinar las acciones de carácter técnico que se requieran para determinar, las especificaciones relativas a la construcción, conservación, ampliación, protección, mejora y uso de una vía general de comunicación ferroviaria, en colaboración con las autoridades competentes; (vii) emitir opinión técnica y operativa, a solicitud de la SCT, respecto de la imposición de modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público del transporte ferroviario para atender necesidades de caso fortuito o fuerza mayor, en términos de las disposiciones aplicables; (viii) Asignar la matrícula que se integre con la inicial y número que deberá portar el equipo tractivo y de arrastre que transite por las vías generales de comunicación ferroviaria; (ix) expedir, revalidar, suspender y cancelar la licencia federal ferroviaria, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables; (x) recibir por parte de los concesionarios y permisionarios sus programas para la atención de posibles contingencias o siniestros que se presenten, así como los informes técnicos que elaboren y los elementos que les hayan permitido determinar las causas y circunstancias que los motivaron y, en su caso, iniciar las investigaciones que correspondan en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xi) dar seguimiento a los siniestros ferroviarios y en su caso, integrar la comisión para la investigación de los mismos y coadyuvar en la materia con las autoridades competentes, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables; (xii) fomentar el desarrollo de infraestructura multimodal, para incrementar la accesibilidad al transporte de carga en el país; (xiii) determinar, monitorear y evaluar los indicadores referentes a los servicios, eficiencia operativa, administrativa, atención a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, para verificar y dar seguimiento al desempeño de la infraestructura y de la logística que se desarrolle en el país. Los indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto; (xiv) promover la expansión y uso de los servicios e infraestructura ferroviaria, incluyendo aquellas para el desarrollo de cadenas logísticas que eleven la competitividad del sistema ferroviario en el país y su vinculación con el extranjero; (xv) ejercer las atribuciones respecto de las tarifas y precios en el servicio público del transporte ferroviario, sus servicios auxiliares y demás actividades relacionadas con el servicio ferroviario, así como la operación multimodal en materia ferroviaria y en el servicio de maniobras en zonas federales terrestres ferroviarias, de conformidad con la LRSF, su reglamento y demás disposiciones aplicables; (xvi) coordinar el Fondo; (xvii) sancionar las conductas que contravengan las disposiciones jurídicas aplicables; (xviii) dirimir cualquier controversia entre los usuarios y los concesionarios como prestadores del servicio ferroviario, en los términos que señala la LRSF y el Reglamento del Servicio Ferroviario, y (xix) las demás que señalen otras disposiciones aplicables y las que le encomiende el Titular de la SCT.

La Agencia, al ejercer sus facultades, debe garantizar en todo momento el desarrollo eficiente y en un entorno de competencia de la industria ferroviaria.

Régimen legal aplicable de nuestras concesiones

A continuación, encontrarán una breve descripción de ciertos términos aplicables a todas nuestras concesiones.

Derechos exclusivos para operar líneas ferroviarias

Nuestras concesiones nos dan derechos exclusivos para prestar servicios de transporte de carga en nuestras líneas ferroviarias (sujeto a ciertos derechos de paso y arrastre otorgados a otros concesionarios ferroviarios) por plazos de 18 a 35 años contados a partir de la fecha del otorgamiento de la concesión, sujeto a nuestro cumplimiento de ciertas

obligaciones. Las vigencias originales de las concesiones pueden extenderse sujeto a ciertas condiciones por uno o más periodos adicionales de 20 o 50 años totales. Tenemos el derecho de uso, pero no de propiedad, de los terrenos, vías, edificios e instalaciones necesarias para la operación de las líneas ferroviarias. Tenemos obligación de mantener los derechos de paso, estructura de la vía, construcciones e instalaciones relacionadas de mantenimiento de conformidad con los estándares operacionales establecidos en los títulos de concesión y tenemos la obligación de devolver los activos en las mismas condiciones al término de las vigencias de las concesiones.

El Gobierno Federal está facultado para revocar nuestra exclusividad respecto de las concesiones de las que somos titulares después de que haya transcurrido determinado tiempo si determina que no hay suficiente competencia en el mercado.

Pago de contraprestación al Gobierno Federal

Como contraprestación por nuestras concesiones debemos pagar al gobierno mexicano el equivalente al 0.5% de los ingresos brutos por los primeros 15 años del periodo de la concesión y 1.25% de dichos ingresos brutos durante el periodo restante.

Tarifas

De conformidad con nuestras concesiones y la ley mexicana, podemos establecer tarifas libremente, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, eficiencia, competitividad, seguridad y permanencia, a menos que el gobierno mexicano determine que no existen condiciones de competencia efectiva en el mercado ferroviario en México. Asimismo, las tarifas tienen que ser las mismas para los usuarios en igualdad de condiciones para servicios comparables y no se pueden aplicar en forma discriminatoria. Tenemos obligación de registrar nuestras tarifas con la Agencia excepto aquellas tarifas que sean pactadas mutuamente entre nosotros y los usuarios, las cuales deberán estar disponibles en todo momento a petición de la Agencia. En el supuesto de que cobremos tarifas mayores a las registradas, debemos reembolsar a los clientes las cantidades cobradas en exceso del precio registrado más intereses y es posible que la concesión correspondiente sea revocada.

De conformidad con el artículo 47 de la LRSF, la Agencia debe establecer bases de regulación tarifaria, garantizando en todo momento la eficiencia del servicio si la COFECE determina que no existen condiciones de competencia efectiva en la industria ferroviaria en México.

Derechos de monitoreo y otros derechos de la SCT y la Agencia respecto de nuestras concesiones

Debido a que la SCT y la Agencia son los organismos gubernamentales responsables de regular los servicios ferroviarios en México, tienen facultades amplias respecto de nuestras concesiones.

En relación con sus facultades de monitoreo, la Agencia puede solicitarnos todo tipo de información que le permita el ejercicio de sus atribuciones, incluyendo la relativa a los criterios para la determinación de nuestras tarifas, la aplicación de descuentos, información respecto a las vías que operamos, y las características y condiciones de convenios celebrados con otros concesionarios o con los usuarios. La Agencia también puede monitorear y evaluar nuestro cumplimiento con los indicadores de eficiencia operativa, administrativa y de atención de los servicios prestados a los usuarios y seguridad en materia ferroviaria y multimodal, teniendo facultades para emitir recomendaciones particulares para la implementación de acciones a efecto de mantener los estándares del servicio ferroviario. Dichos indicadores considerarán los principios que sean reconocidos internacionalmente para tal efecto. Por su parte, la SCT podrá requerirnos informes con datos que le permitan conocer la operación y explotación del servicio ferroviario y estamos obligados a permitir el acceso a los verificadores de la SCT a nuestras instalaciones, a transportarlos en sus equipos para que realicen las verificaciones correspondientes y, en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

Cada concesión requiere la realización de compromisos de capital, incluyendo aquellos descritos en el plan de negocios, presentado cada tres años ante la SCT. Nuestros compromisos bajo dichos planes pueden ser dispensados por la SCT sujeto a que presentemos una solicitud.

La LRSF nos obliga a prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión, derecho de arrastre y de terminal, a cambio de una contraprestación previamente convenida. En caso de que no lleguemos a un acuerdo con dichos

concesionarios, la Agencia establecerá las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios. Asimismo, la Agencia puede imponernos la obligación de otorgar derechos de paso obligatorios si la COFECE determina la ausencia de condiciones efectiva en un trayecto o ruta determinado.

La LRSF y las demás disposiciones aplicables, así como nuestras concesiones, incluyen disposiciones encaminadas a lograr la competencia en el mercado de prestación de servicios ferroviarios. A pesar de que podemos establecer políticas operativas y tarifas por nuestros servicios de transporte en términos de la LRSF, estamos sujetos a cierta regulación tarifaria en algunos supuestos.

Requisa

La LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal tiene el derecho de requisar temporalmente nuestras líneas ferroviarias y activos en casos extraordinarios tales como desastres naturales, guerra, alteración grave del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. En dicho supuesto, la SCT podría restringir nuestra capacidad para explotar la concesión correspondiente de la manera que lo determine la SCT atendiendo a las circunstancias específicas, pero dicha restricción sólo podrá ser impuesta mientras duren los sucesos. En caso de una requisita temporal por cualquier causa que no sea por una guerra internacional, la LRSF y su reglamento señalan que el Gobierno Federal indemnizará a las concesionarias afectadas con una cantidad equivalente a los daños causados y a los perjuicios sufridos como resultado de la requisita. Sin embargo, dichos pagos podrán no ser suficientes para compensarnos por las pérdidas sufridas y además dichos pagos podrían no ser recibidos a tiempo. En el pasado, el Gobierno Federal ha utilizado la facultad de requisar activos de otras industrias, incluyendo la industria de telecomunicaciones, para garantizar que los servicios sean prestados de manera continua en caso de disputas laborales.

Fuerza mayor

En caso de que surja un evento de fuerza mayor, la SCT, previa opinión técnica y operativa de la Agencia, podrá solicitarnos implementar algunos cambios en las operaciones de nuestras concesiones.

Revocación

Nuestras concesiones podrán ser revocadas o terminadas, total o parcialmente, por el Gobierno Federal en caso de que se actualicen ciertos supuestos establecidos en la legislación aplicable y en el título de concesión correspondiente. Asimismo, la SCT podrá revocar nuestras concesiones si somos sancionados en tres ocasiones en un periodo de 5 años, como resultado de la actualización de cualquiera de los supuestos descritos en los numerales 4 a 11 de la sección “Concesiones ferroviarias y regulación aplicable – LRSF – Servicios de Transporte Ferroviario”. Nuestras concesiones podrán ser revocadas automáticamente si no ejercemos los derechos conferidos en un título de concesión durante un periodo mayor de 180 días naturales contado a partir de la fecha de su otorgamiento, si una concesionaria cambia de nacionalidad o cede, grava o transfiere su concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a la LRSF.

Rescate

El Gobierno Federal podrá terminar y rescatar las concesiones en cualquier momento si, de conformidad con la ley aplicable, determina que es de interés público realizar el rescate correspondiente.

Renuncia

Nuestras concesiones también podrán ser terminadas por la SCT en caso de que renunciemos a la concesión.

Consecuencias de la terminación de nuestras concesiones

En caso de que una concesión sea revocada por el Gobierno Federal por cualquier razón atribuible a nosotros, no recibiremos compensación alguna y nuestros derechos respecto de las vías ferroviarias y todos los demás activos amparados por la concesión, así como todas las mejoras realizadas respecto de dichos bienes, serán revertidos a favor del Gobierno Federal. La revocación o terminación de una concesión podrá evitar que sigamos operando nuestros ferrocarriles.

De conformidad con la legislación aplicable, en caso de terminación de una concesión por alguna causa que no sea atribuible a nosotros, el Gobierno Federal tendría que compensarnos y pagar cualquier inversión no recuperada más la tasa de retorno anual contenida en el título de concesión.

Asimismo, de conformidad con nuestros títulos de concesiones, en caso de que el Gobierno Federal dé por terminada legalmente cualquiera de nuestras concesiones, se convertiría en propietario, controlador y administrador de dichos bienes públicos utilizados en las operaciones de nuestras líneas ferroviarias. Cualquier otro bien que no esté amparado por la concesión correspondiente, incluyendo las locomotoras y los carros, seguirá siendo propiedad nuestra. En caso de terminación anticipada o de revocación total o parcial de cualquiera de nuestras concesiones, el Gobierno Federal tendría el derecho de solicitar que le arrendemos los servicios relacionados con los activos por un plazo no menor a un año, mismo que podrá ser renovado automáticamente por periodos adicionales de un año sin que las extensiones de vigencia sean mayores a cinco años. El monto de las rentas sería determinado por expertos designados por nosotros y por el Gobierno Federal. El Gobierno Federal deberá ejercer estos derechos dentro de los cuatro meses siguientes a fecha de terminación anticipada o de revocación de la concesión correspondiente. Asimismo, el gobierno mexicano también contaría con el derecho de preferencia en relación con las enajenaciones de equipos ferroviarios que realicemos dentro de un plazo de 90 días contados a partir de la fecha de revocación de la concesión correspondiente.

Ver las secciones “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con nuestro negocio - Nuestras concesiones pudieran ser revocadas o terminadas bajo ciertos supuestos, evitando que continuemos operando nuestra red ferroviaria y teniendo como resultado un efecto significativo adverso en nuestros resultados, situación financiera y liquidez”, “-El Gobierno Federal cuenta con facultades amplias sobre nuestras concesiones, incluyendo la capacidad de monitorear el cumplimiento de nuestras obligaciones bajo los títulos de concesión y la facultad de tomar control de nuestra red” y “- Contamos con derechos de propiedad y activos limitados los cuales son utilizados para operar nuestras concesiones”, para mayor información en relación con los riesgos asociados con nuestras concesiones.

Regulación ambiental

Las operaciones a través del sistema ferroviario mexicano se encuentran sujetas a leyes federales, estatales y locales en materia de protección al medio ambiente. Existen disposiciones en materia de descarga de aguas, suministro de aguas, emisiones, contaminación auditiva, substancias peligrosas y transportación y manejo de desechos peligrosos y sólidos. El Gobierno Federal puede iniciar procedimientos administrativos y penales e imponer sanciones económicas en contra de aquellas compañías que violen leyes en materia ambiental. Asimismo, el gobierno mexicano tiene la facultad de cerrar (temporalmente o de manera definitiva) aquellas instalaciones que no cumplan con las disposiciones legales.

El incumplimiento de las disposiciones aplicables en materia ambiental puede tener como resultado la imposición de multas o la clausura temporal o definitiva de ciertas instalaciones, así como el establecimiento de otras medidas precautorias. También es posible que se inicien acciones penales o que se revoquen licencias o concesiones.

Situación Tributaria

La Emisora tributa bajo el régimen general previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta y no goza de ninguna clase de beneficio fiscal especial, ni a fecha le ha sido atribuido algún impuesto especial derivado de sus actividades propias.

La Emisora está sujeta al Impuesto Sobre la Renta sobre las utilidades, al deducir a los ingresos obtenidos las deducciones autorizadas. Realizamos pagos mensuales de Impuesto Sobre la Renta a cuenta del impuesto anual. Para el ejercicio de 2017 la tasa de Impuesto Sobre la Renta aplicable es del 30%. Los dividendos o utilidades que la Emisora pague a sus accionistas personas físicas y a los residentes en el extranjero se encuentran sujetos al pago del 10% del ISR (excepto los que se decreten con cargo al saldo en la cuenta de utilidad fiscal neta (CUFIN) con utilidades generadas hasta el 31 de diciembre de 2013 o que algún Tratado Fiscal disminuya o elimine la tasa de retención para los accionistas residentes en el extranjero).

Asimismo, la Emisora está sujeta al Impuesto al Valor Agregado (IVA), impuesto indirecto que trasladamos a nuestros clientes.

Regulación aplicable en los Estados Unidos

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a diversas regulaciones federales, estatales y locales, incluyendo aquellas que aplican específicamente o únicamente a los ferrocarriles. Algunas regulaciones estatales y locales están sujetas a la prelación de la legislación federal.

La industria de ferrocarriles y la legislación federal generalmente catalogan a las vías ferroviarias en tres clases de acuerdo con los ingresos anuales y las millas de vía. La Subsidiaria texana ferroviaria de GMXT, Texas Pacific Transportation Ltd., comercialmente conocida como Texas Pacífico, está catalogada como vía ferroviaria de línea corta Clase III, la clase más pequeña de vías ferroviarias. La Subsidiaria ferroviaria de GMXT, FEC, es considerada como un ferrocarril Clase II, más larga que los ferrocarriles Clase III pero más cortos que los ferrocarriles más largos del país. Mientras que la mayoría de las regulaciones aplican de igual manera a todas las Clases de vías ferroviarias, ciertos procedimientos y estándares varían entre las diferentes clases.

Regulación económica

Las operaciones de la Sociedad en Estados Unidos están sujetas a legislación federal, estatal y local, y regulaciones generalmente aplicables a todos los negocios están sujetas a la prelación de la legislación federal bajo ciertas circunstancias. La STB, una agencia federal independiente, es un órgano regulador y jurisdiccional el cual tiene jurisdicción sobre aspectos económicos de los servicios generales de transporte ferroviario en Estados Unidos. La jurisdicción de la STB es amplia e incluye la construcción, adquisición, extensión, transferencia, arrendamiento, venta, suspensión, y abandono de vías ferroviarias de transporte general; la adquisición y control de vías de transporte general; condiciones del servicio de transporte general, cuotas, y rutas para vías de tráfico; y compensación de los vagones de carga, entre otras áreas. Las operaciones de vías ferroviarias de GMXT en Texas y Florida están sujetas a la regulación de la STB, y ambas sociedades han buscado y obtenido los requisitos para la autorización de la STB para realizar sus operaciones en los estados correspondientes. Cambios significativos a estas operaciones, incluyendo la extensión, adquisición, venta, o suspensión del servicio, podrán estar sujetos a autorizaciones adicionales por la STB. GMXT no prevé ningún cambio significativo que requiera alguna autorización adicional en el futuro cercano.

La jurisdicción de la STB no se extiende a regular operaciones de vías privadas no relacionadas con transporte, vías que no son parte de la red estatal de vías. Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT están sujetas a regulaciones estatales y locales en los estados en los que opera, en donde la STB ya no tiene jurisdicción, incluyendo regulaciones promulgadas por el TxDOT y el FDOT.

La laxitud en la regulación económica de las vías ferroviarias, después del Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 (Staggers Rail Act), incluyó la exención de regulación por parte de la STB de las tarifas y la mayoría de los términos de los servicios para el negocio intermodal (tráiler en plataforma, contenedor en plataforma), envíos en ferrocarril de: carros de ferrocarril nuevos, madera, acero fabricado, automóviles, y ciertos productos de grandes volúmenes como arena, grava, pulpa de madera y aserrín para la fabricación de papel.

Se han hecho esfuerzos en los últimos años para incrementar la regulación federal de la industria ferrocarrilera, y dichos esfuerzos se espera que continúen durante el 2017. El Decreto Staggers de Ferrocarriles de 1980 niveló de manera sustancial los intereses de los fletadores y transportistas, y alentó y habilitó a los transportistas ferrocarrileros a innovar, invertir en su infraestructura, y competir por el negocio, por ende, contribuir a la salud económica del país y a la revitalización de la industria. Por lo tanto, continuaremos oponiéndonos a los esfuerzos para imponer más regulación.

Regulación ambiental

Las operaciones ferroviarias de GMXT están o pueden estar sujetas a una serie de regulaciones y leyes federales y estatales respecto al impacto ambiental de las operaciones ferroviarias. Estas incluyen requisitos relacionados con el manejo de desechos, vertido de contaminantes en el aire y en la superficie y aguas subterráneas; la manufactura, almacenaje, y eliminación de sustancias reguladas, y reparación de superficies y aguas subterráneas contaminadas. Algunas leyes ambientales imponen responsabilidad rigurosa, y en algunos casos solidaria y subsidiaria, a los dueños anteriores o actuales de propiedades contaminadas para los costos de investigación y reparación de contaminación. Un incumplimiento con los requisitos ambientales puede resultar en multas y sanciones, y puede sujetar a operadores ferroviarios a demandas de terceros reclamando un daño personal y/o daño en propiedad, o buscando una restricción a las operaciones ferroviarias.

La EPA, en conjunto con los organismos de protección ambiental estatales, tiene jurisdicción sobre las leyes respecto de la regulación de emisiones al aire y agua (principalmente la Ley de Aire Limpio (Clean Air Act) y la Ley de Agua Limpia (Clean Water Act), respectivamente), así como el manejo, eliminación y limpieza de desechos tóxicos sólidos (cubiertos bajo la RCRA y la CERCLA). RCRA y CERCLA son leyes de gran alcance que obligan a los contaminadores y propietarios de propiedades contaminantes a limpiar o financiar la limpieza de los residuos contaminantes. Con respecto a permisos y revisiones ambientales, la STB y la FRA son las entidades federales primarias con jurisdicción sobre los requisitos de la NEPA relacionados con la nueva construcción o cambios en operaciones que puedan tener un impacto en el medio ambiente.

Las agencias estatales y locales también suelen tener jurisdicción sobre la eliminación y manejo de residuos peligrosos y la ley federal no prohíbe el ejercicio de las facultades de reglamentación y ejecución derivadas de los requisitos de salud y seguridad de aplicación general. La EPA está considerando regular la industria ferroviaria en relación con la eliminación de durmientes de creosota y está buscando incrementar la regulación relacionada con emisiones al aire las cuales pueden tener un impacto en nuestras operaciones y nuestros costos.

La naturaleza de los negocios y propiedades de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT hace que la responsabilidad ambiental sea un riesgo inherente, y conlleve a un costo garantizado y variable, de hacer negocios.

Regulación de salud y seguridad

Las regulaciones federales de salud y seguridad también aplican a las operaciones ferroviarias bajo el control de GMXT. Las entidades federales con jurisdicción sobre asuntos relacionados con seguridad de operaciones ferroviarias incluyen a FRA, PHMSA y OSHA. La FRA tiene la jurisdicción primaria sobre la seguridad ferroviaria y las normas de equipo, incluyendo mantenimiento de vías, manejo de envíos peligrosos de acuerdo con los requerimientos de PHMSA, inspección y reparaciones de vehículos de locomotora y ferrocarril, y prácticas de operación y calificaciones de la tripulación. PHMSA regula el movimiento y la seguridad de varios materiales peligrosos. OSHA regula los asuntos de seguridad relacionados con las condiciones de trabajo de los empleados.

En 2008, el Congreso de los Estados Unidos promulgó la Ley de Mejora de la Seguridad en los Trenes (Rail Safety Improvement Act) de 2008, que exigía que todos los Ferrocarriles Clase I y de pasajeros implementaran una tecnología relacionada con la seguridad conocida como PTC en ciertas vías para el 31 de diciembre de 2015. PTC es una tecnología diseñada para ayudar a prevenir colisiones de trenes, descarrilamientos a alta velocidad, incursiones en zonas de trabajo ferroviarias, y entrada a la vía principal si un interruptor está desalineado en ciertas áreas, incluyendo la vía principal donde puede haber peligro de inhalación de materiales tóxicos y materiales venenosos o donde puede haber operaciones con pasajeros.

El Congreso subsecuentemente prorrogó el plazo hasta el 31 de diciembre de 2018, con una opción para que los transportistas finalicen la implementación completa de PTC a más tardar el 31 de diciembre de 2020, siempre que se cumplan ciertos puntos de referencia a finales de 2018. FEC está sujeto a los requisitos PTC, y está en proceso de cumplir con dichos requisitos.

En las áreas de seguridad ferroviaria que la ley federal deja a los estados, las regulaciones estatales y locales pueden aplicarse a las operaciones ferroviarias de las Subsidiarias de GMXT.

Regulación de seguridad

Las operaciones ferroviarias de GMXT están sujetas a las leyes federales que regulan la seguridad de aquellos aspectos de las operaciones ferroviarias que pueden tener implicaciones en la seguridad nacional. La TSA, bajo el DHS, y PHMSA, bajo el DOT, tienen jurisdicción primaria sobre la seguridad del transporte en los EE. UU. La TSA requiere operadores ferroviarios para rastrear y asegurar ciertos envíos, incluyendo aquellos que contienen materiales tóxicos de peligro de inhalación y ciertos materiales radiactivos o explosivos, e informar a la TSA de ciertas amenazas o violaciones de seguridad. La TSA exige a los ferrocarriles que mantengan en tiempo real la información de localización y envío de los carros en sus redes que contengan materiales sensibles y que aseguren la transferencia segura y asistida de todos los carros desde y hacia los remitentes, o a través de áreas urbanas de alta amenaza según lo designado en la reglamentación de TSA.

El Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza (Customs and Border Protection) del DHS también tiene jurisdicción sobre elementos de seguridad fronteriza que pueden afectar las operaciones ferroviarias llevadas a cabo por las Subsidiarias de GMXT. Además, PHMSA también exige que los ferrocarriles realicen análisis de riesgos de seguridad, así como la seguridad de sus rutas. Las filiales ferroviarias de GMXT deben cumplir con los requisitos de estas entidades reguladoras.

Regulación laboral

Las relaciones laborales en la industria ferroviaria de E.U.A. están sujetas a amplia regulación gubernamental bajo la RLA. Bajo la RLA, los contratos colectivos de trabajo nacionales (national labor agreements) son renegociados en una escala de industria cuando se abren para modificarlos, pero sus términos quedan con efectos hasta que nuevos contratos se alcancen o los procedimientos de la RLA (los cuales incluyen mediación, periodos de espera, y la posibilidad de una intervención presidencial) se cumplan. Las negociaciones de los contratos colectivos con los diversos sindicatos generalmente ocurren durante un periodo extenso y la Sociedad raramente experimenta paros laborales durante las negociaciones. Salarios, prestaciones en materia de salud y bienestar, reglamentos laborales y otros temas se discuten tradicionalmente durante estas negociaciones.

OSHA regula las cuestiones de seguridad relativas a las condiciones de trabajo de los empleados, incluidos los empleados de las Subsidiarias ferroviarias de GMXT. Los empleadores de ferrocarriles están específicamente regulados por la RRB, y la STB tiene jurisdicción sobre los cambios operacionales que afectan a los empleados del ferrocarril. La legislación laboral con la cual deben cumplir las Subsidiarias de GMXT incluyen la Ley del Trabajo Ferroviario (Railway Labor Act), la Ley de Retiro del Ferrocarril (Railroad Retirement Act), la Ley del Seguro de Desempleo del Ferrocarril (Railroad Unemployment Insurance Act) y la Ley Federal de Responsabilidad de los Empleadores (Federal Employers Liability Act). Las Subsidiarias ferroviarias de GMXT, como todos los demás ferrocarriles de transporte público, deben soportar los costos asociados con estos regímenes regulatorios.

vi. Recursos humanos

Empleados

Consideramos que el elemento clave para nuestro crecimiento es promover el desarrollo personal y profesional de nuestra fuerza de trabajo. Reconocemos que sólo podemos alcanzar nuestros objetivos a largo plazo a través del elemento humano, por lo que nuestra fuerza de trabajo es esencial y la misma es altamente talentosa, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza de trabajo bien capacitada e informada reducirá los costos de mano de obra y nos ayudará a ser más efectivos. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación.

México

En 2017 les proporcionamos a nuestros trabajadores más de 385,000 horas de capacitación. Nuestros empleados son un elemento crucial para atraer nuevos clientes y fortalecer las relaciones que tenemos con nuestros clientes actuales. Creemos que nuestro compromiso con nuestros empleados se refleja en los bajos niveles de rotación, que en los últimos tres años permaneció por debajo de 7.17%. Consideramos que el compromiso que tenemos con los servicios ofrecidos a nuestros clientes y con la satisfacción de nuestros clientes mediante el mantenimiento de una alta calidad de servicios personalizados, es una pieza fundamental de nuestra estrategia.

Al 31 de diciembre de 2017, teníamos aproximadamente 11,305 empleados, 10,048 empleados al 31 de diciembre de 2016 y 10,494 al 31 de diciembre de 2015, de los cuales 8,299, 7,746 y 7,946, respectivamente, estaban sindicalizados, y 3,006, 2,302 y 2,581, respectivamente, eran empleados de confianza. Nuestros empleados sindicalizados se encuentran protegidos al amparo de dos contratos colectivos de trabajo de cobertura nacional celebrados el 19 de febrero de 2016 y el 18 de diciembre de 2015 entre nuestras Subsidiarias Ferromex, Ferrosur, y el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana. Cada uno de estos contratos tiene un plazo de vigencia de dos años. La revisión contractual se realiza cada dos años y cada año se lleva a cabo la revisión salarial. Históricamente, las negociaciones con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana no han resultado en huelgas, boicots, o cualquier otra interrupción de las operaciones de nuestro negocio.

Asimismo, desde la fecha en la que nuestras concesiones fueron otorgadas, celebramos convenios de modernidad y productividad con el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana en virtud de los cuales dicho sindicato se obligó a mejorar la cooperación y eficiencia de nuestra fuerza de trabajo.

La compañía cuenta un número poco representativo de empleados temporales que están en proceso de contratación definitiva.

Florida

Al 31 de diciembre de 2017, FEC tenía aproximadamente 1,256 empleados, de los cuales aproximadamente 465 empleados estaban representados por los siguientes sindicatos: UTU para tren y servicio de motores, BMW, para el mantenimiento de vías, estructuras y talleres de carreteras, y la IBEW, para agentes y administrativos, mantenimiento encargado, señales y comunicaciones, despachadores de trenes, electricistas, maquinistas, y los trabajadores de talleres y personal de vía. En total, FEC es parte en nueve contratos colectivos de trabajo. FEC ha desarrollado un modelo estándar con la que negocia con los sindicatos y confía en la capacidad de FEC para satisfacerlos.

La compañía cuenta un número poco representativo de empleados temporales que están en proceso de contratación definitiva.

A finales de 2016, todos los nueve contratos colectivos de trabajo que involucraban a los tres sindicatos eran vigentes y habían sido firmados por las partes respectivas. Ocho de los contratos colectivos de trabajo están pendientes de renovación el 1 de enero de 2018 y el resto el 1 de enero de 2020.

Bajo los términos de la Ley de Trabajo Ferroviario, los contratos colectivos que alcanzaron su fecha de modificación deberán mantener su estado actual hasta que se celebre el convenio modificatorio. En estos casos, las reglas y la compensación de trabajo permanecen sin cambios hasta que el nuevo texto sea concluido y ratificado por el grupo de empleados representados.

El personal de la industria ferroviaria está cubierto por el Sistema de Retiro Ferroviario en lugar del Seguro Social. Las contribuciones de FEC en virtud del Sistema de Retiro Ferroviario han sido aproximadamente tres veces las de los empleados de las industrias cubiertas por el Seguro Social. El Sistema de Retiro Ferroviario, financiado principalmente por los impuestos sobre la nómina de los empleadores y empleados cubiertos, incluye un beneficio aproximadamente equivalente al Seguro Social, un beneficio adicional similar al que se permite en algunos planes privados de beneficio definido, y otros beneficios. Para el año 2016, el Sistema de Retiro Ferroviario requería hasta un 13.1% de contribución de los empleadores del ferrocarril sobre los salarios elegibles, mientras que las de Seguro Social y la Ley Medicare sólo requerían una contribución de 6.2% sobre salarios similares.

Seguridad y tecnología

México

La seguridad es de gran importancia para nuestras operaciones. La seguridad es una parte integral de nuestra cultura y lograr garantizar la seguridad de nuestros empleados y nuestras operaciones en las comunidades en las que prestamos servicios, es fundamental para nuestro negocio.

Realizamos grandes esfuerzos para prevenir y asegurar contra accidentes, ataques criminales, terrorismo y otros riesgos, a nuestro personal y a nuestros activos, así como los productos que trasladamos. Utilizamos un plan de seguridad basado en un sistema utilizado por toda la industria que fue desarrollado de manera conjunta con la SCT. Contamos con protocolos y procesos multi-capas que operan en toda nuestra red y que sirven para prevenir accidentes y reaccionar en caso de que surjan los mismos. Además de contar con nuestro propio sistema interno de pesos y contrapesos, el sistema está conectado y apoyado por policías federales, estatales y locales. Un objetivo principal de nuestros esfuerzos en materia de seguridad consiste en mantener una velocidad constante de nuestros trenes con la finalidad de reducir las probabilidades de que se produzcan accidentes.

Asimismo, debido a que somos miembros de la Asociación Americana de Ferrocarriles, seguimos el plan de seguridad desarrollado por dicha asociación mismo que se centra en la evaluación de las siguientes áreas de riesgo: (i) materiales peligrosos, (ii) operaciones de trenes, (iii) activos físicos críticos, (iv) tráfico militar, y (v) tecnología de la información

y comunicaciones. Nuestro plan de seguridad es de carácter confidencial y únicamente tienen acceso a él nuestros directivos con autorizaciones para tratar temas de seguridad y de políticas antiterrorismo.

Nuestras actividades de seguridad se enfocan en:

- El entrenamiento de nuestros empleados para prevenir accidentes y prepararlos para responder a posibles incidentes; y
- Mantener una red ferroviaria sólida y segura mediante (i) la implementación de nuestro sistema de reducción de riesgos que se ocupa de enfrentar temas de seguridad operacional en nuestra red y (ii) la inversión en tecnología.

Las actividades de capacitación que ofrecemos a nuestros empleados incluyen entrenamientos técnicos en sitio, así como el envío periódico de folletos que informan sobre la importancia de la seguridad. Otras actividades que llevamos a cabo para mejorar la seguridad incluyen, de manera enunciativa mas no limitativa, las siguientes:

- Reunirse regularmente con el personal de seguridad de otros ferrocarriles y con expertos de la industria para tratar temas de seguridad;
- Analizar rutas alternativas y otras estrategias para reducir las distancias de transporte de algunas sustancias químicas que pueden ser tóxicos si se inhalan; y
- Dar entrenamientos de seguridad adicionales para empleados operativos y gerentes.

Una de nuestras prioridades es el cuidado de nuestros empleados y de las personas que habitan en las comunidades en las que prestamos servicios. Además de revisar constantemente nuestros procesos de seguridad, también tenemos una campaña de comunicación nacional en los cruces de nuestros ferrocarriles para avisar a los conductores sobre el paso de los trenes.

Nuestras iniciativas en materia de seguridad operacional incluyen la mejora de nuestras instalaciones con algunas de las siguientes tecnologías:

- Detectores de impacto de ruedas (DIR). Estos dispositivos identifican la sobrecarga y las cuestiones relacionadas con la distribución de carga en los carros o en las ruedas de nuestros trenes, lo que nos permite evitar descarrilamientos, mejorar el rendimiento del combustible y reducir el desgaste en los componentes del material rodante, los rieles y otros elementos de las vías.
- Detectores de muñones calientes (DMC). Estos dispositivos alertan al despachador del tren y a la tripulación sobre la presencia de muñones averiados u objetos que estén siendo arrastrados por los trenes que operamos. Esto se logra a través de transductores colocados sobre los rieles y la medición de la energía infrarroja emitida por estos dispositivos.
- Detectores de desempeño de truck (DDT). Estos detectores identifican problemas en los carros de los ferrocarriles mediante la medición de los esfuerzos de las ruedas sobre la vía, lo que hace que se puedan hacer los ajustes que sean necesarios. Esto nos ayuda a evitar que se produzcan accidentes y aumenta la vida útil de nuestra infraestructura y carros. Asimismo, ayuda a reducir las interrupciones de tránsito y el consumo de combustible.
- Aparatos de principio y fin de tren (APT y AFT). Estos dispositivos electrónicos supervisan las condiciones de presión en la línea de aire del tren, lo que alerta al personal de cualquier posible fuga en la tubería de frenado, en los acoplamientos de los carros, o en las válvulas de ángulo cerrado. Estas funciones eran desempeñadas anteriormente por miembros de la tripulación que viajaban en un carro caboose.
- Cambios automáticos (Hydraswitch). Los puntos de cambio en los patios son operados a través de mecanismos electrohidráulicos controlados de forma remota desde una unidad centralizada. Estos mecanismos pueden funcionar inalámbricamente a través de un enlace de radio o de forma manual. Estos

sistemas ayudan a la circulación de los trenes y carros dentro de los patios, reduciendo accidentes y los tiempos y costos para la clasificación de equipos.

Seguimos trabajando para impulsar las mejoras y hacer que nuestra red ferroviaria sea aún más segura. Uno de nuestros objetivos es tener un funcionamiento libre de accidentes y lesiones. Como resultado de nuestras iniciativas en materia de seguridad, se ha reducido de forma significativa el índice de nuestros accidentes (calculado dividiendo el número de accidentes entre el total de toneladas-kilómetro brutas por año) de 2.26 en 2006 a 0.48 al 31 de diciembre de 2017.

Florida

FEC se esfuerza por llevar a cabo operaciones ferroviarias seguras para el beneficio y la protección de los empleados, los clientes y las comunidades a las que sirve. El programa de seguridad de FEC involucra a todos sus empleados y es administrado por su grupo de seguridad. El personal operativo está capacitado y certificado en operaciones de trenes, manejo de materiales peligrosos, seguridad personal y en todas las otras áreas sujetas a las regulaciones federales. Cada empleado involucrado en operaciones de tren está sujeto a pruebas pre-empleo y a la prueba al azar de drogas como lo establece la regulación federal. Creemos que FEC cumple en todos los aspectos materiales con las regulaciones federales, estatales y locales. FEC también participa en comités del AAR, programas de seguridad patrocinados por el gobierno y la industria, incluyendo Operación Salvavidas (el programa nacional de concientización de cruce de a nivel) y numerosos Comités de la Asociación de Ferrocarriles Regionales y de Línea Corta de América (American Short Line and Regional Railroad Association Committees).

vii. Desempeño ambiental

En virtud de nuestro compromiso con el medio ambiente, nos esforzamos por hacer más eficiente el consumo de diésel por tonelada-kilómetro de producto transportado, así como para lograr ahorros considerables en beneficio de la operación, que nos permitan disminuir la cantidad de emisiones a la atmósfera. En tal sentido, la constante implementación del AESS ha permitido una eficiencia energética en nuestras locomotoras cuando están detenidos o en espera. Gracias a este mecanismo logramos ahorrar 17 millones de litros de diésel durante el 2017, 5% más que el año anterior. Esto es particularmente relevante si consideramos que el abastecimiento energético de nuestras empresas se basa 99% en el consumo de diésel.

La industria de transporte es altamente cíclica y generalmente refleja las tendencias de la económica mundial. De igual manera algunos de los productos que transportamos han tenido patrones históricos de precios cíclicos que han sido influenciados típicamente por el ambiente económico general, por la capacidad de la industria y la demanda de la oferta. Creemos que el cambio climático puede tener efectos sobre nuestro negocio ya que es posible que existan consecuencias indirectas sobre la demanda de transportación de los productos de nuestros clientes de la división agrícola, sin que conozcamos el alcance de los riesgos. Ver “Factores de riesgo” – “Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria” - “Podríamos vernos afectados por cambios climáticos o por respuestas del mercado o cambios regulatorios implementados en virtud del cambio climático”.

viii. Información de mercado

El ambiente de negocio en el que operamos es altamente competitivo. Los clientes comúnmente seleccionan a transportistas que ofrecen una combinación atractiva de servicio y precio. Los requerimientos de servicio, tanto en términos de tiempo de transporte como en confiabilidad, varían por transportista y mercancía. Como resultado, nuestro principal competidor varía por mercancía, locación geográfica y modo disponible de transportación, lo cual incluye otras vías, autotransportistas con rutas similares y, en menor medida, barcos y ductos.

Nos enfrentamos con una competencia significativa por parte de autotransportistas y otras compañías ferrocarrileras y estimamos que dicha competencia continuará siendo significativa.

México

En general, la mayor parte de la carga en México se transporta en camión o ferrocarril. La carga que se entrega u origina en el territorio en el que prestamos servicios se transporta principalmente en camión. La competencia con otros

medios de transporte se basa generalmente en las tarifas que cobran, así como en la calidad y confiabilidad del servicio prestado. Consideramos que otros factores que afectan la competencia en la industria del transporte de carga son el plazo de entrega de órdenes, la protección de los bienes, el plazo de tránsito, la adecuación del equipo y la prestación de otros servicios que añadan valor agregado tales como la posibilidad de rastrear embarques y disponibilidad de tarifas en Internet.

Algunos sectores de nuestro tráfico de carga, especialmente la carga intermodal, experimentan competencia en tarifas con empresas autotransportistas a pesar de que las eficiencias operativas que estamos logrando podrían atenuar el impacto de dicha competencia. A pesar de que el transporte en camión ha sido generalmente más caro que el transporte en ferrocarril, bajo ciertas circunstancias, la industria camionera puede proporcionar tarifas eficientes y un servicio competitivo, ya que el transporte a través de camiones requiere menores gastos de mantenimiento e inversión de capital y permite tener horarios más frecuentes y flexibles.

Creemos que podremos ser capaces de capturar parte del tráfico de carga que actualmente se transporta a través de camiones, como resultado de los siguientes factores:

- los precios del transporte ferroviario son generalmente más bajos que los precios del transporte en camión. Esto se debe en parte al hecho de que se requiere menor mano de obra para desplazar cargamentos en ferrocarril; y
- con nuestra estructura de servicio al cliente y mejoras sustanciales de capital, creemos que hemos creado un negocio orientado al cliente que, de manera conjunta con nuestras demás ventajas competitivas, harán que nuestros servicios de carga sean más atractivos que aquellos servicios ofrecidos por empresas de camiones.

También enfrentamos competencia por parte de otras compañías de ferrocarriles privadas en México, particularmente con KCSM, cuya ruta central es la red ferroviaria directa entre la Ciudad de México y Laredo, Texas. Laredo es un punto de entrega internacional importante por el que circula más de la mitad de todo el tráfico ferroviario y de camiones de México y Estados Unidos que cruza la frontera. KCSM compite con nosotros en algunas zonas en las que prestamos servicios, incluyendo las ciudades de Monterrey, Nuevo León, Tampico, Tamaulipas y la Ciudad de México. Asimismo, al amparo de su concesión, KCSM tiene el derecho de controlar y operar la mitad sur del puente ferroviario en Laredo, Texas, el cual abarca el Río Grande entre los Estados Unidos y México. Experimentamos competencia agresiva en tarifas de carga con KCSM. Esta competencia en tarifas afecta y posiblemente continúe afectando de manera adversa nuestros resultados financieros. Ver la sección de “Industria” para mayor información en relación con el sistema ferroviario mexicano y nuestros principales competidores.

De conformidad con nuestros títulos de concesión, debemos otorgar derechos de paso a KCSM. Estos derechos le dan a KCSM la capacidad de acceso a las ciudades de Querétaro, Querétaro y Guadalajara, Jalisco, así como al puerto de Altamira, Tamaulipas ubicado en el Golfo de México.

La LRSF y la concesión correspondiente contienen varias disposiciones con el propósito de introducir competencia en la prestación de servicios ferroviarios. Mientras que la LRSF nos permite establecer nuestras políticas operativas y tarifas de servicios de carga, estamos sujetos a la regulación de límites tarifarios en ciertas circunstancias. A partir de junio de 2027, la SCT podrá otorgar concesiones a terceros o derechos a otros transportistas adicionales a los previstos en nuestras concesiones con respecto a los servicios de carga en nuestras líneas ferroviarias.

A pesar de que creemos que los servicios que se prestan dentro del territorio en el que nosotros prestamos servicios de transportación marítima son generalmente complementarios de nuestras operaciones, enfrentamos competencia limitada por parte de la industria naviera con respecto a ciertos productos, incluyendo transportación de químicos por barcazas.

Florida

En Florida, nuestros principales competidores son CSX Corporation, el cual opera en gran parte del territorio en el que nosotros operamos. Dependiendo del mercado en específico, nos enfrentamos con competencia de transportación terrestre.

Información competitiva de GMXT

En México GMXT ha tenido un sólido crecimiento en ventas, teniendo una tasa anual de crecimiento compuesto (“TACC”) de 1999 a 2017 de 12.1%. Creciendo de \$4,971 millones de pesos a \$38,577 millones de pesos en 2017.

Asimismo, GMXT ha tenido un crecimiento consistente del volumen transportado, incrementando las toneladas netas transportadas de 1999 a 2017 en un TACC de 6.3%, mientras que el incremento de la carga durante ese mismo periodo ha tenido un TACC de 7.2%.

Por otro lado, de 1999 a 2017, la participación del mercado de GMXT en México en la industria ferroviaria ha incrementado de 35% en 1999 a 65% en 2017, mientras que el crecimiento de la industria ferroviaria durante dicho periodo solo ha incrementado de 18.8% en 1999 a 25.2% en 2016.

Por otro lado, nuestro crecimiento ha superado el crecimiento del PIB en México de manera significativa, el cual incrementó de 1999 a 2017 en un TACC de 2.3%.

De igual forma, la evaluación del servicio de la Emisora (excluyendo a FEC) tomada en base a distintos factores que miden de manera cuantitativa el servicio que se les da a los clientes ha ido de 64 en 2012, a 66 en 2013, 75 en 2014, 68 en 2015, 84 en 2016 y 89 en 2017.

La Emisora tiene una diversificación en términos de geografías y monedas, en 2017: ingresos 81% proveniente de sus operaciones en México y 19% proveniente de sus operaciones en Estados Unidos de América; en monedas 52% provenientes de sus operaciones en México y 48% provenientes de sus operaciones en Estados Unidos de América.

El plan estratégico de inversión de GMXT es llevar a cabo inversiones de capital de EUA\$2.1 billones durante los próximos 5 años, mediante la adición de nuevas estaciones y creación de doble vía en algunas ubicaciones, reemplazo de la flota de locomotoras de corriente directa por locomotoras de corriente alterna o LNG, así como la digitalización del sistema de telecomunicaciones de toda la red. Las inversiones históricas de GMXT han llevado a mejoras operativas significativas y el plan estratégico de inversión tiene el potencial de incrementar la rentabilidad aún más.

México es el productor de automóviles ligeros más grande en Latinoamérica y el tercer lugar a nivel mundial de autos comerciales. En el 2017, el 86% de la producción automotriz en México fue para exportación.

De igual forma, México tiene un rápido crecimiento en el sector aeroespacial. México es el sexto proveedor de la industria aeroespacial de los Estados Unidos.

Asimismo, México ha sido el segundo proveedor más importante de alimentos a Estados Unidos durante más de veinte años.

Se espera que la reforma energética atraerá entre EUA\$15 y EUA\$20 billones de dólares en inversión extranjera directa. Con esto, se producirá más de 55GW de capacidad de generación adicional hacia 2031. México tiene un mercado integrado con Estados Unidos en la importación de gas natural, gasolinas, refinado y electricidad y la exportación de crudo y otros derivados.

México continuará avanzando en distintos frentes como el de infraestructura, certeza jurídica, educación, desregulación, seguridad y productividad para convertirse en una potencia económica hacia el año 2040.

Oportunidades de Mercado

La industria ferroviaria mexicana ha tenido mejoras constantes desde 1995. El tráfico se ha duplicado desde la privatización de los ferrocarriles mexicanos y el transporte multimodal se ha incrementado en un tercio. Los ferrocarriles mexicanos actualmente transportan más carga que cualquier ferrocarril europeo (salvo por los ferrocarriles de Alemania) y transportan la misma cantidad de carga que los ferrocarriles de Brasil. La demanda de los servicios ferroviarios mexicanos ha crecido de manera sustancial en términos absolutos y como porcentaje del volumen total de transporte en México. La transportación de productos a través de ferrocarriles ha incrementado su participación de mercado frente a la transportación a través de camiones de 18.8% en 1999 a 25.2% al 31 de diciembre de 2016. Durante este periodo de expansión de la industria ferroviaria, de aumento en la posición competitiva de los ferrocarriles, de inversión en nuevas tecnologías, de crecimiento de la economía mexicana y de cambios en las leyes aplicables, hemos sido una pieza clave en la industria y nuestra participación de mercado creció de 35%, cuando

iniciamos operaciones, a 65% en el 2016 según datos del anuario estadístico de 2016 preparado por la SCT. Con la finalidad de mantenernos como una fuerza importante en la industria y de estar en una posición que nos permita seguir creciendo a futuro, hemos identificado varias oportunidades únicas de inversión en áreas clave de nuestra red, incluyendo la adquisición de locomotoras y carros, inversiones en patios y terminales, mejoras en nuestra infraestructura de señales, desarrollo de dobles vías, mejoramiento de nuestra capacidad de vía en la línea Pacífico-Norte, la rehabilitación de la vía de Texas Pacific Transportation Ltd. y la reciente adquisición de FEC. Esperamos que estas oportunidades de inversión nos ayuden a mejorar nuestra eficiencia operativa, a disminuir nuestros costos de mantenimiento a mediano plazo, a mejorar nuestra posición competitiva frente a otros medios de transporte tales como los camiones y a diferenciar nuestros servicios frente a los de nuestros competidores.

Nuestras Fortalezas

Hemos construido una reputación de prestar servicios con seguridad, confiabilidad, eficiencia y responsabilidad social y ambiental como resultado del enfoque en nuestros clientes y en las comunidades en las que operamos, así como de nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios. Consideramos que las siguientes fortalezas nos distinguen de nuestros competidores y nos permitirán cumplir de manera exitosa con nuestra estrategia de crecimiento sostenido a largo plazo:

- *Compañía ferroviaria líder con cobertura y conectividad única.* De acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT, nuestro sistema ferroviario es el más largo de México y tiene una posición estratégica para transportar productos de las industrias de materia prima y productos terminados medulares de la nación. Lo anterior nos permite transportar productos entre México, Estados Unidos y Canadá, así como el resto del mundo. Nuestro ferrocarril en Florida es un componente fundamental para la entrada al sur de Florida, y otorga un acceso exclusivo y directo a los principales puertos y una transportación de mercancías eficiente en Florida. Como un elemento fundamental en la infraestructura de transportación en México y Florida, seguimos siendo un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos. Creemos que el tamaño, alcance y capacidades de nuestros sistemas nos permiten responder de manera rápida y eficiente a las necesidades diversas y cambiantes de las industrias y mercados a los que ofrecemos servicios sobre bases económicas competitivas, lo cual contribuye al desarrollo de una fuerte lealtad de nuestros clientes. Asimismo, tanto en México como en Florida, tenemos un extenso sistema de trasbordo en terminal a través del cual los productos que transportamos pueden ser trasladados de un carro de ferrocarril a otro, así como a camiones y barcos, lo que nos permite prestar servicios a nuestros clientes que no tienen acceso directo a vías ferroviarias. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF con respecto a la red ferroviaria en México y con CSX Corporation y Norfolk Southern Corporation con respecto a la red ferroviaria en Florida han sido fundamentales para el acceso a nuevos mercados y para incrementar nuestro alcance geográfico. Consideramos que proporcionamos a nuestros clientes accesos a una red de transportación más extensa e interconectada que juega un papel importante en el comercio en las regiones en las que operamos, lo que convierte a nuestra red ferroviaria es un elemento importante en el mejoramiento a largo plazo del éxito y mejoramiento de la competitividad global de dichas regiones.
- *Exposición al crecimiento de la economía mexicana y cambios actuales en los patrones de transportación de Asia al Sur y Este de Estados Unidos.* Los elementos principales que soportan el crecimiento en México han sido la población creciente en México y Estados Unidos, el crecimiento del comercio con Estados Unidos, una demanda creciente de bienes y el crecimiento generalizado del comercio a nivel mundial. De 2011 a 2016, experimentamos un crecimiento nominal en volumen de transporte (en toneladas kilómetros /netas) de 4.34% respecto de una gran variedad de productos, impulsado por una demanda de bienes producidos por nuestros clientes industriales y por la creciente demanda de servicios de transporte ferroviarios, frente a servicios de autotransporte. Un elemento primordial de nuestro crecimiento reciente en México ha sido la creciente capacidad de producción de la industria automotriz y la industria energética en México. Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., la producción proyectada de automóviles terminados en México refleja un incremento de 1.96% en 2016 y en 2017 la producción de vehículos alcanzó 4.1 millones. Nissan, Ford, Audi, Chrysler, Honda, Mazda, Hyundai-Kia, Volkswagen y General Motors, entre otros, han invertido en México debido al crecimiento económico proyectado y la posición competitiva del país en el extranjero. Además, como resultado de la reforma energética en México en 2014, compañías privadas en México ya pueden participar en la cadena de suministro de combustible, el cual ha creado nuevas oportunidades en el mercado para la transportación. Similarmente, esperamos aprovechar la expansión del Canal de Panamá completada en 2016, que estimamos impulsará un cambio importante en la distribución de los flujos de carga desde y hacia puertos de la costa este de Estados Unidos y desde y hacia los puertos occidentales de Estados Unidos y Asia. Se espera que el aumento en el flujo de mercancías provenga de

barcos más grandes que pasen por el canal y la reorientación de los volúmenes de carga de los puertos de Savannah, Charleston, Tampa y Jacksonville al Puerto de Miami y al Puerto de Everglades. Recientemente terminamos la construcción de terminales ferroviarias en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades para crear una logística de puerto ferroviario más eficiente y aumentar la capacidad en previsión de la expansión del Canal de Panamá. En Texas, hemos realizado inversiones importantes en relevos de riel, refacciones, ramales, puentes y en la reconstrucción del Puente Internacional Ojinaga-Presidio, el cual se espera sea completado para el final del 2018. Consideramos que nuestras inversiones en Texas nos ayudarán a consolidar nuestra posición como un operador de logística importante en el tráfico internacional y tener un rol importante en la industria del gas y petróleo en el este de Texas. Nuestra capacidad para capturar este crecimiento es apoyada por nuestra integrada y eficiente red ferroviaria, la competitividad de costos, la confiabilidad, la calidad de las ofertas de servicio y las ventajas ambientales de las operaciones ferroviarias nos convierten en un eslabón crucial en la cadena logística de muchos clientes. Creemos que la inversión extranjera constante en el sector manufacturero, la futura privatización de ciertos aspectos de la industria energética y petroquímica y nuestras últimas inversiones en anticipación a la expansión del Canal de Panamá nos proporcionarán oportunidades de competitividad únicas.

- *Tecnología y equipo de punta.* Hemos realizado inversiones considerables en estructura de vía, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización del equipo, seguridad y prevención de daños. Al 31 de diciembre de 2017, 62% de los HPs de nuestras locomotoras contaban con tecnología de corriente alterna (AC). La tecnología AC para locomotoras es una mejora importante respecto de la tecnología de corriente directa (DC). La principal ventaja de la tecnología de corriente alterna es que podemos contar con una mejor tracción y fuerza de arrastre, y que tenemos un mejor consumo de combustible, lo que a su vez reduce la emisión de contaminantes comparado con las locomotoras de corriente directa. Creemos que, a través de nuestros sistemas de tecnología de la información, equipo e infraestructura de vanguardia, podremos mejorar la confiabilidad y seguridad de nuestro servicio y lograremos adaptarnos rápidamente y en forma dinámica a las necesidades de nuestros clientes. Actualmente estamos trabajando con Union Pacific para reemplazar nuestro sistema de administración de transporte por uno nuevo denominado “NetControl” de Union Pacific. Consideramos que lo anterior nos permitirá optimizar nuestras operaciones y administrar el incremento de volúmenes esperado en el corto plazo derivado del crecimiento económico e industrial y de una mayor participación en el mercado de transporte terrestre. En Florida, cada vía de acceso pública en nuestra red ferroviaria está equipada con la última tecnología de punta en sistemas de precaución de cruces. El sistema de señalización en nuestra red ferroviaria en Florida utiliza señalamientos “in-cab” y Control Automatizado de Trenes (Automatic Train Control) que ayudan a prevenir colisiones de trenes en la vía principal. Asimismo, el tráfico en la red ferroviaria de Florida está operado a través de un sistema centralizado de punta instalado en 2015. Creemos que el énfasis que hemos puesto para mejorar nuestros servicios utilizando tecnologías de vanguardia nos permitirá agregar valor a nuestros clientes e incrementar nuestra seguridad y competitividad.
- Mejora probada en eficiencias operacionales y ganancias continuas con posibilidad de mejoras. Estamos enfocados en seguir mejorando nuestra eficiencia y seguridad, reducir costos, reducir desperdicios y optimizar el uso de energía en nuestra red ferroviaria. Como resultado de nuestros esfuerzos hemos sido una parte fundamental de la transformación de la industria ferroviaria en México y Florida hacia a un sistema tecnológicamente mejorado y eficiente que opera de manera rentable y hemos sobrepasado a los ferrocarriles Clase I de Estados Unidos en términos de eficiencia operativa. También hemos sobresalido en el crecimiento de industria y rentabilidad en los últimos años, principalmente por nuestra atractiva posición geográfica, nuestra competitividad en la industria resultado de un sistema ferroviario de norte a sur y operaciones en plataforma a tiempo y simples.

Hemos implementado nuevas prácticas operativas y realizamos inversiones de capital significativas. En México, estos cambios han ayudado a reducir los costos de largo plazo y mejorar nuestra eficiencia operativa. También hemos implementado nuevas prácticas operativas lo que nos ha permitido incrementar nuestra capacidad de carga de la vía a 130 toneladas en unidades de 4 ejes, aumentar nuestro volumen de transporte en un 19.4% (en términos de toneladas-kilómetro) y mejorar nuestra velocidad promedio en un 35.5% entre 2006 y 2017. En Florida, por lo que respecta al primer trimestre de 2017, hemos completado la conversión de nuestras locomotoras para que toda la flota funcione con LNG, lo cual se espera genere una reducción del 30% de nuestros costos de operación en Florida.

Consideramos que nuestra red ferroviaria todavía ofrece oportunidades significativas para lograr mejoras en eficiencia operativa y rentabilidad. Nuestras alianzas con Union Pacific y BNSF han sido piezas fundamentales en nuestras iniciativas para implementar mejores prácticas, tecnología ferroviaria de punta y sistemas logísticos y operativos, lo que ha tenido como resultado que podamos ser una propuesta diferente para nuestros clientes. Tomando en consideración el tamaño de nuestra red y el crecimiento de México en relación con otros mercados más maduros,

nuestra administración considera que existen oportunidades importantes para que mejoremos nuestra eficiencia operativa.

- *Fuerte generación de flujo de efectivo y perfil de apalancamiento conservador.* Tenemos un historial de generación de flujo de efectivo estable como resultado de nuestro sólido desempeño operativo y eficiente administración del capital de trabajo. En los últimos tres años, nuestro flujo de efectivo de operaciones creció hasta los \$14,161.3 millones de pesos en 2017 de los \$11,524.5 millones de pesos en 2016 y \$8,663.9 millones de pesos en 2015. Nos hemos convertido en un socio estratégico indispensable para mucho de nuestros clientes que proporcionan ingresos estables y previsibles. Lo que, combinado con nuestra gestión financiera prudente y niveles de endeudamiento conservadores, nos ha proporcionado una fuerte posición de liquidez a pesar de las inversiones significativas en nuestra red y flota. Por ejemplo, nuestras vías son frecuentemente integradas a las instalaciones de nuestros clientes y funcionan como un componente importante de la cadena de suministro de nuestros clientes. En ciertas circunstancias, nuestros clientes han realizado inversiones en capital significativas en o cerca de nuestras vías. Históricamente, y salvo por nuestro endeudamiento a través del Crédito Puente y el crédito simple en pesos equivalente a \$250 millones de dólares con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México, no hemos incurrido en montos significativos de deuda. Creemos que nuestra capacidad para generar flujo de efectivo, nuestro balance en el desarrollo de efectivo y nuestro enfoque disciplinado hacia el endeudamiento representa una ventaja competitiva que nos permitirá seguir implementando nuestra estrategia de negocios.
- *Transportación alterna eficiente, segura y sustentable.* A pesar de que los ferrocarriles son uno de los medios de transporte más viejos del mundo, continúan siendo uno de los medios más eficientes en términos de combustible y de recursos para trasladar grandes volúmenes de productos por tierra. Tomando en cuenta que, en promedio, un solo tren equivale a aproximadamente 300 camiones, los ferrocarriles son una pieza clave para reducir el tráfico vehicular y accidentes en las carreteras. Asimismo, de acuerdo con un estudio recientemente publicado por la AAR, en promedio, los ferrocarriles son cuatro veces más eficientes en términos de consumo de combustible que los camiones, lo que se traduce en ahorros importantes para nuestros clientes. Creemos que nuestras ventajas competitivas para el transporte de carga frente a las empresas de autotransporte son mejores tiempos para órdenes, protección de bienes, tiempo de tránsito, equipo más adecuado y la posibilidad de prestar otros servicios con valor agregado tales como el seguimiento de mercancías y la disponibilidad de tarifas en Internet. Asimismo, consideramos que, por estrategia, cada vez más compañías están cambiando los métodos de transporte para sus productos y que buscan servicios de transporte ferroviario para que sus mercancías sean transportadas de manera más segura, con el fin de reducir sus costos y alcanzar sus objetivos sustentables de negocio.
- *Oportunidades en mercados de transporte diversos y atractivos.* Participamos en un extenso mercado de transporte, entre los que se incluyen, el intermodal, industrial, productos por volumen y concluidos. Muchos de los productos que transportamos son mercancías esenciales con un riesgo bajo de perecer y con altas expectativas de crecimiento. Asimismo, creemos que la diversificación geográfica que ofrece nuestro sistema ferroviario, nuestro acceso a mercados internacionales, nuestro profundo entendimiento de las industrias a las que prestamos servicios, nuestro conocimiento de las preferencias de consumo y los hábitos en las regiones en las que operamos, nos brindan una ventaja significativa sobre nuestros competidores. Consideramos que nuestra reciente adquisición de FEC ha traído un nuevo alcance geográfico a mercados, ciudades, puertos y corredores importantes. De igual forma, una parte importante de nuestros ingresos deriva de una base diversa de clientes industriales y ferrocarriles Clase I. Para el año concluido el 31 de diciembre de 2017, ningún cliente representaba más del 6% de nuestros ingresos y ningún sector representa más del 30% de nuestros ingresos consolidados. Asimismo, tenemos una amplia diversificación de ingresos, clientes y productos a lo largo de un amplio espectro de industrias con una cobertura natural en términos de moneda ya que, con la incorporación de FEC, cerca del 52% de los ingresos están denominados en dólares.
- *Excelencia en Servicio.* La excelencia en servicio ha sido un componente esencial de nuestra cultura que impulsa a todos nuestros trabajadores a enfocarse en entregar un valor mediante niveles de servicio mejorados, herramientas de comunicación y tecnología superior. Nuestro compromiso con nuestros clientes dirige nuestras acciones y la manera en la que nos desarrollamos. Nos esforzamos por asegurar que todas las relaciones con nuestros clientes resulten en una experiencia positiva. Mejorar las experiencias de nuestros clientes nos permitirá seguir brindando un servicio seguro, confiable y competitivo mientras mejoramos nuestra habilidad de crecer nuestro negocio de manera rentable. Por ejemplo, la implementación del Índice de Evaluación del Servicio. Nosotros creemos que la orientación de nuestra organización a brindar servicios de alta calidad y personalizados a nuestros clientes, nos ubica en una mejor posición para un éxito a largo plazo.

- *Cultura corporativa sólida con responsabilidad social y ambiental.* Nuestra cultura corporativa se enfoca en la excelencia en las esferas sociales, económicas y ambientales en las que operamos, lo que consideramos que nos da una ventaja competitiva. Consideramos que la creación de consciencia en nuestra comunidad y la protección del medio ambiente son aspectos esenciales para el desarrollo de una cultura corporativa sólida y para lograr una lealtad clientelar. Estamos comprometidos al desarrollo y apoyo de una comunicación efectiva y transparente con las comunidades en las que operamos y buscamos fomentar una colaboración cultural y sustentable para el beneficio de todos. Desde que empezamos a operar nuestro sistema ferroviario en México después de su privatización por parte del Gobierno Federal, nos hemos enfocado en alinear nuestro modelo de negocios con las necesidades de las comunidades y las regiones geográficas en donde operamos y hemos buscado reducir el impacto ambiental de nuestros servicios. Una de nuestras iniciativas en el desarrollo de la comunidad es el “Doctor Vagón”, el cual inició operaciones en mayo de 2014, como parte de nuestras iniciativas para favorecer el desarrollo de las comunidades en las que operamos. El “Doctor Vagón” se desplaza por el país transportando médicos especializados de forma gratuita hacia comunidades aisladas de nuestro país. Este tren, que consta de 14 carros, es una clínica móvil que transporta médicos, consultorios, farmacia, oficinas, dormitorios, cafetería para los médicos e inclusive furgón cine. También emitimos pases con descuentos para personas de bajos ingresos que viven en comunidades aisladas en los Estados de Chihuahua y Sinaloa para quienes su único medio de transporte son nuestros ferrocarriles. Nuestros esfuerzos no sólo se enfocan en transportar pasajeros, sino que también prestamos servicios de transporte relacionados con escuelas, servicios de salud, servicios laborales y zonas comerciales que permiten el crecimiento económico y el desarrollo social de las regiones en las que operamos. Adicionalmente, como parte de nuestro compromiso con la sociedad ofrecemos transportación gratuita de mercancías a las comunidades tarahumaras de la región, provenientes del gobierno y de organizaciones públicas o privadas. Asimismo, realizamos donativos para mejorar la calidad de la educación en comunidades aisladas de México.
- *Equipo de administración experimentado.* Creemos que contamos con un equipo de administración con experiencia significativa en la industria ferroviaria. Nuestros directivos tienen trabajando 17 años con nosotros (en promedio) y tienen una experiencia combinada en la industria de 85 años. Nuestro equipo directivo ha administrado nuestra empresa a través de diferentes ciclos económicos y ha mantenido indicadores financieros positivos y estables. Desde las fechas en las que nuestras concesiones fueron otorgadas, nuestro equipo directivo ha implementado nuevas prácticas operativas y ha desarrollado un programa de inversiones de capital disciplinado para buscar reducir los costos a largo plazo y mejorar la eficiencia operativa de nuestro negocio y ha logrado implementar mejores prácticas operativas. Creemos que el desempeño comprobado de nuestro equipo directivo y su conocimiento amplio de la industria, le dan valor agregado a nuestro negocio. Nuestro equipo directivo ha logrado desarrollar y consolidar nuestra posición de liderazgo a través de un enfoque en mejorar nuestros servicios, operaciones, eficiencia, uso de equipos, seguridad y prevención de daños. La filosofía de nuestros directores hace especial énfasis en la contabilidad y en la implementación de mecanismos efectivos de control. Como resultado de lo anterior, creemos que contamos con un balance sólido y con políticas financieras disciplinadas. Asimismo, nos hemos visto beneficiados por una situación financiera sana que nos ha permitido responder de manera efectiva a los cambios en las preferencias y en la demanda de nuestros clientes y nos ha permitido enfrentar un mercado competitivo de transporte en México.

Nuestra Estrategia

Pretendemos continuar proporcionando valor a nuestros clientes mediante la oferta de servicios de transporte de manera segura, confiable, eficiente y ambientalmente responsable mientras seguimos participando con un rol esencial en el crecimiento de las regiones en las que operamos. Uno de nuestros objetivos es convertirnos en la base de la cadena de abastecimiento de México y Florida. Para alcanzar estos objetivos planeamos implementar las siguientes estrategias misma que se basan en nuestra filosofía de las “5 Cs”: competitividad de precios y servicios, capacidad de nuestra gente, servicios y flota, consistencia en la calidad y tiempos de nuestros servicios, confianza de nuestros clientes en la seguridad de nuestra red y manejo de la carga y cuidado del medio ambiente y de las comunidades en las que operamos:

- *Continuar fortaleciendo y mejorando nuestro sistema ferroviario.* Nuestras inversiones de capital juegan un papel crítico para poder cumplir con la demanda de transporte de carga eficiente en las regiones en las que operamos. El hecho de contar con la capacidad de transportar grandes cantidades de cargamentos de forma confiable a costos más bajos que otros medios de transporte es el factor competitivo más determinante frente a otros medios de transporte. Lo anterior se logró mediante la alineación de sinergias entre la inversión de vías y equipo ferroviario y de mejoras tecnológicas para mejorar el funcionamiento operacional y la toma de decisiones. Hemos implementado nuevas prácticas operativas y realizado importantes inversiones de capital. Nuestras prioridades operativas y de inversión

se enfocan en lograr mayores capacidades de carga de nuestros trenes mediante el empleo de trenes más largos y carros de doble estiba (en el caso de contenedores), reforzar los ejes de carga para incrementar la proporción de carga útil y la mejora de nuestro material rodante a través de trenes más rápidos y tiempos de rotación de carros más cortos. Asimismo, la inversión en infraestructura ferroviaria es una de nuestras prioridades y a través de esta buscamos mejorar nuestra capacidad para manejar trenes más largos y pesados de manera segura y confiable a través de vías de alta calidad y de mayor peso, a través de cruces más largos y a través de un mejor control de trenes, entre otros. Como resultado de nuestras inversiones en México, más de la mitad de nuestra red puede transportar 32.5 toneladas por eje. Lo anterior nos permite utilizar carros con un peso total de 130 toneladas y una carga útil de más de 100 toneladas, permitiéndonos operar trenes unitarios de más de 100 carros y equipos de arrastre de 10 mil toneladas netas. La mejora de nuestras vías también nos permitió transportar durante el año 2014 contenedores de doble estiba en corredores internacionales clave y nos ha permitido incrementar la velocidad comercial promedio de los trenes de 25.8 kilómetros por hora a 34.95 kilómetros por hora de 2006 a diciembre de 2017. En Florida, nuestra red ferroviaria permite el movimiento sin restricciones de contenedores de doble altura, tres líneas de automóviles y carros de conexión más pesados. Asimismo, FEC se encuentra en primer lugar entre sus competidores en la gran mayoría de las métricas de eficiencia incluyendo transporte a tiempo, densidad de transportación, tiempo de llegada y velocidad promedio de ferrocarril. Creemos que las constantes necesidades de inversiones para mejorar nuestra red, así como el uso de nuestros bienes combinado con nuestro enfoque en reducir nuestros costos operativos, tendrán como resultado que podamos ofrecer tarifas más competitivas, lo que creemos podría incrementar el tráfico en nuestra red y la lealtad de nuestros clientes y podría tener como resultado que surjan nuevas oportunidades de desarrollo de negocio y que tengamos ganancias mayores.

- *Convertirnos en el líder de servicios intermodales en las regiones en las que operamos.* Nuestro sistema intermodal ofrece el servicio intermodal más flexible y ofrece opciones de servicio intermodal en las regiones en las que operamos a través de la conexión a nuestros clientes con más mercados que cualquier otro ferrocarril en las regiones en las que operamos. Prestamos servicios de transporte intermodal en más de 15 ciudades principales de México. Esperamos poder seguir expandiendo nuestras capacidades de prestación de servicios intermodales en México para lograr convertirnos en el líder de transporte intermodal (camiones, barcos y trenes) de carga. FEC es el proveedor exclusivo de transportación a varios puertos en Florida, incluyendo los dos puertos de mercancías más grandes del Estado, el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades. A través de sus conexiones portuarias, FEC provee transportación de contenedores a las compañías de mercancías más importantes, siendo la manera más directa y eficiente de transportar mercancías entre Latinoamérica, Asia y Europa, así como a las regiones internas del sureste de Estados Unidos. En México, los ingresos por intermodales y contenedores que transportan consumibles representaron el 8.2% y 7.8% de nuestros ingresos por servicios para el año terminado el 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente, lo cual sigue siendo bajo en comparación con el porcentaje que representa esta división en los ingresos de los ferrocarriles Clase I de Norteamérica. Según datos de la AAR, el transporte intermodal ha crecido rápidamente durante varios años y ha reemplazado al carbón como la fuente principal de ingresos de los ferrocarriles. Desde el año 2002 hemos invertido en nuestro sistema de terminales para respaldar nuestros servicios de transporte intermodales en México, en particular, el corredor en el Pacífico que va desde Guadalajara hasta Mexicali y nuestras terminales en Chihuahua y Monterrey. Esta inversión es un reflejo de nuestras expectativas de surgimiento de oportunidades significativas a largo plazo en la división de transporte intermodal. La mayoría de nuestras terminales intermodales están certificadas bajo la norma ISO 9001:2008, lo que evidencia nuestro compromiso de servir y satisfacer las necesidades de nuestros clientes bajo los estándares de calidad más estrictos.

En Florida, recientemente se terminó la construcción de terminales ferroviarias en el puerto de Miami y en el puerto de Everglades para crear una logística de ferrocarril más eficiente y aumentar la capacidad en previsión de la expansión del Canal de Panamá. Las terminales portuarias permiten la carga y descarga directa de contenedores intermodales entre el barco y el ferrocarril dentro del puerto, eliminan la necesidad de camiones locales en las instalaciones ferroviarias ubicadas en el interior. Esperamos que el aumento de los envíos de contenedores en el Puerto de Miami y en el Puerto de Everglades, junto con nuestra capacidad para capturar una parte de esos envíos en nuestras terminales del sur de Florida, dará lugar al crecimiento de unidades intermodales en nuestro sistema ferroviario.

- *Continuar apoyando el sistema intermodal.* Creemos que nuestra propuesta de valor, la competitividad de los servicios que ofrecemos y nuestro sistema integral nos ayudará a convertir a los usuarios de autotransporte en usuarios de servicios ferroviarios en los próximos años. Continuaremos invirtiendo en sistemas intermodales, para respaldar nuestros volúmenes actuales e incentivar nuestro crecimiento futuro. A finales de 2013, lanzamos un nuevo servicio en conjunto con Union Pacific que se extiende desde Monterrey, Nuevo León, hasta Chicago, Illinois, Los Ángeles, California, y San Louis, Missouri. Este nuevo servicio está diseñado principalmente para apoyar las

necesidades crecientes de transporte de la industria automotriz y de los mercados intermodales en México. Estamos enfocados en prestar una solución competitiva y responsable en la distribución de productos a nuestros clientes, buscando contribuir al mismo tiempo con el desarrollo de la cadena de suministro en México y Florida. Un componente clave de la estrategia de FEC para adquirir Raven, una operadora de camiones de carga de Jacksonville fue extender el alcance directo de FEC a los principales mercados de carga del sudeste (como Atlanta, Savannah y Charlotte) y convertir los envíos de Raven entre esos mercados y el sur de Florida de un camión de margen más bajo a un transporte ferroviario de mayor margen. Esta estrategia mejora las ganancias de dos maneras distintas: (i) reducir los costos de transporte utilizando el ferrocarril de carga para transportar remolques múltiples a costos sustancialmente más bajos en comparación con remolques individuales de camiones y (ii) generar ingresos incrementales liberando tractores Raven para transportar más carga.

- *Continuar proporcionando servicios seguros, confiables, eficientes y ecológicamente responsables y alcanzar la excelencia.* Nos esforzamos por seguir proporcionando servicios de transporte ferroviario de valor agregado que funcionen con los más altos estándares de seguridad, confiabilidad y eficiencia de una manera ecológicamente responsable. Estamos convencidos de que la excelencia en el servicio es la clave de nuestro crecimiento sostenido a largo plazo. Nuestro enfoque en nuestros clientes y seguridad sirve como la base para nuestro negocio. Nos basamos en las capacidades y eficiencias de nuestra red ferroviaria para cumplir con las demandas del mercado y otorgar servicios flexibles y responsables a una base más diversa de clientes. Como resultado, cada año realizamos importantes inversiones de capital para fortalecer y mejorar nuestra red para nuestros clientes y las comunidades a las que servimos. La mejora continua de nuestros procesos, sistemas, infraestructura y equipo está dirigida a satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes. En el 2017 invertimos \$286.1 millones de dólares en mejoras de infraestructura, expansión y construcción de caminos y compra de equipo rodante, lo cual creemos que aumentará nuestra capacidad operativa en el futuro. Líneas abiertas de comunicación y tecnología intuitiva son esenciales para brindar una buena experiencia al cliente en aquellos casos en los que los transportistas tienen acceso a la información que requieren cuando la necesitan. Actualmente, brindamos a nuestros clientes un portal de internet especializado para acceder a información del transporte, localización y liberar cargamentos, así como recibir actualizaciones de las operaciones. Continuaremos invirtiendo en aplicaciones para administrar los sistemas del tren, para mejorar la inspección de los sistemas y para mejorar el servicio, eficiencia y seguridad. Creemos que nuestro compromiso de ofrecer servicios ferroviarios de alta calidad, eficientes y sustentables a nuestros clientes nos permitirá lograr una presencia de mercado más fuerte y tener ventaja de las oportunidades en el crecimiento del volumen con clientes nuevos y existentes. Buscamos seguir siendo la mejor opción en soluciones de transporte de cadena de suministro desde y hacia las regiones donde operamos.
- *Continuo impulso de nuestra productividad y control de costos mediante nuestra red.* Creemos que una estructura eficiente en términos de costos es un elemento clave para crear un modelo de negocios resistente que nos permite fortalecer nuestros servicios para mejorar nuestros volúmenes y rentabilidad; en particular, durante ciclos económicos difíciles. Históricamente, hemos implementado iniciativas para mantener una estructura de costos competitiva. A partir de 2014, nuestros esfuerzos para mejorar nuestra productividad se enfocaron a manejar trenes consolidados, reducir las órdenes de precaución, ajustar nuestros niveles de insumos y alinear nuestra capacidad con los requisitos de los clientes, dichas iniciativas principalmente nos permitieron tener un mejor rendimiento en el consumo de diésel, esta estrategia nos permite acelerar el financiamiento de nuestras inversiones en nuestra red de vías ferroviarias. Tenemos la intención de seguir trabajando para ser más eficientes, fortalecer nuestra competitividad y mejorar nuestra rentabilidad mediante la implementación de iniciativas para el control de costos, mientras potenciamos nuestra experiencia y servicio de clase mundial. Nos esforzamos por mantener una operación de bajo costo, ecológicamente sustentable y efectiva.
- *Productividad laboral.* Nuestros más de 11,305 empleados son la principal fuerza que contribuye al desarrollo exitoso y lleva a cabo la implementación de nuestras estrategias y creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que el logro de objetivos a largo plazo es únicamente posible a través del talento humano, por lo cual es esencial que nuestra gente se encuentre altamente calificada, motivada y alineada con nuestros valores. Creemos que una fuerza laboral altamente capaz, flexible y colaboradora para otorgar un servicio de excelencia reducirá nuestros costos laborales y nos permitirá alcanzar eficiencias. Planeamos continuar mejorando la productividad de nuestra fuerza laboral a través de programas más eficientes de capacitación y esquemas atractivos de compensación. En 2017 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 385,000 horas de capacitación. El involucramiento de nuestros empleados es un elemento crucial para atraer nuevos clientes y mejorar las relaciones que tenemos con los clientes actuales. Creemos que el compromiso con nuestros empleados se refleja en los bajos niveles de rotación, que en los últimos tres años permaneció por debajo de 7.12%.

Esperamos seguir alineando a nuestra gente con la cultura que resulta de nuestra visión, propósito y valores principales, a servir de manera eficiente y segura, y ayudar a la implementación de nuestra estrategia de largo plazo.

ix. Estructura corporativa

Estructura Corporativa

GMXT es subsidiaria de Grupo México, la cual es un conglomerado de clase mundial, líder en las industrias de minería, transporte e infraestructura. Grupo México está listada en la BMV. De conformidad con la información públicamente disponible, GMXT tiene un valor aproximado de capitalización de mercado de \$124 mil millones al 31 de diciembre de 2017. La calificación crediticia de GMXT es de “mxAAA” de Fitch Ratings, “AAAmx” de Standard & Poor’s de México, S.A. de C.V. y “BBB+” de Fitch México, la tenencia accionaria está integrada de la siguiente manera: Grupo México tiene 70 %, Grupo Carso y Sinca del 16.6%, el Público inversionista 13.4%.

Las cuatro principales Subsidiarias a través de las cuales operamos son (i) Ferromex, a través de GFM, en la que tenemos una participación del 74% y Union Pacific, el operador ferroviario más grande de los Estados Unidos, el 26% restante, (ii) FEC, a través de GMXT US, Inc., en la que tenemos una participación del 100%, (iii) Ferrosur, en la que tenemos una participación del 100% y (iv) Texas Pacifico Transportation Ltd, a través de Líneas Ferroviarias de México, S.A. de C.V., en la que tenemos una participación del 100%.

A continuación, se muestra nuestra estructura corporativa simplificada al 31 de diciembre de 2017:



Las actividades de nuestras Subsidiarias se limitan exclusivamente al negocio ferroviario descrito a mayor detalle en otras secciones de este reporte.

El 1° de diciembre de 2017, se llevó a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con ITF, en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose ITF, una vez que la fusión surtió efectos la Emisora adquirió y asumió, incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

x. Descripción de sus principales activos

Nuestros activos están consolidados en nuestras principales Subsidiarias: Ferromex, Ferrosur y FEC, los cuales se describen a continuación:

Propiedad y Equipo

Nuestras propiedades consisten principalmente en las vías y la infraestructura relacionada, locomotoras y carros de transporte y equipos. Dichas categorías y la geografía de nuestras redes se encuentran descritas a continuación:

En México, de conformidad con nuestras concesiones, gozamos de derechos de uso, pero no gozamos de derechos de propiedad de los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias. Los bienes amparados por nuestras concesiones incluyen líneas ferroviarias principales y cortas, vías de carga, patios, derechos de paso, puentes y túneles, centros de control de tráfico y de distribución y señalizaciones, patios de reparaciones y mantenimiento, instalaciones de carga y descarga, instalaciones de suministro y terminales, así como estaciones y todos los bienes relacionados con los anteriores. En los Estados Unidos, FEC si cuenta con la propiedad sobre los terrenos, vías, construcciones y estructuras asociadas que utilizamos para operar nuestras vías ferroviarias.

Tenemos la obligación de cumplir con los estándares señalados en nuestros títulos de concesión en relación con los derechos de paso, las estructuras de las vías, los edificios y las instalaciones de mantenimiento y, al momento de regresar los activos amparados por nuestras concesiones al término de la vigencia de las mismas, dichos activos deberán seguir cumpliendo con los estándares señalados. Para más información ver la sección “*Patentes, licencias, marcas y otros contratos*” del presente Reporte.

Asimismo, adquirimos o arrendamos ciertos equipos ferroviarios utilizados para prestar servicios a pasajeros y para prestar servicios de transporte de carga, así como ciertos equipos que utilizamos para dar mantenimiento y operar nuestro sistema ferroviario, incluyendo equipos de tecnologías de información y comunicación.

Seguros

México

Nuestro programa actual de seguros brinda cobertura de accidentes relacionados con riesgos en la conducción del negocio, y es consistente con la práctica de la industria y con los requisitos de nuestras concesiones y la LRSF. Nuestras pólizas de seguro también cubren montos “por accidente” los cuales varían dependiendo de la naturaleza del riesgo asegurado. Nuestras pólizas de seguro son renovables de manera anual. La LRSF establece que, si recibimos alguna indemnización en relación con cualquier daño causado a nuestras líneas ferroviarias, dichos recursos deben aplicarse a la reparación o remediación de tales daños. Nuestras pólizas de seguros han sido emitidas por parte de prestigiosas compañías de seguros en México y en el extranjero.

Florida

En Florida, la Compañía mantiene cobertura de seguro de responsabilidad civil y de propiedad. Las principales políticas de responsabilidad de FEC tienen retenciones auto aseguradas de hasta EUA\$2 millones por ocurrencia. Además, la Compañía mantiene pólizas de exceso de pasivo que proveen cobertura complementaria para pérdidas que exceden la retención por auto asegurado. Con respecto al transporte de productos peligrosos, las políticas de responsabilidad de FEC cubren las liberaciones no previstas de materiales peligrosos, incluidos los gastos relacionados con la evacuación, hasta los mismos límites de exceso de cobertura y sujetos a las mismas retenciones auto aseguradas. Las lesiones personales asociadas con accidentes de paso a nivel también están cubiertas por las pólizas de responsabilidad civil.

Las lesiones relacionadas con el trabajo son tratadas por FELA, un sistema basado en fallas bajo el cual las reclamaciones resultantes por lesión o muerte pueden resolverse mediante negociación o litigio. Las reclamaciones relacionadas con FELA están cubiertas bajo las pólizas de seguro de responsabilidad civil de FEC. Las políticas de daños a la propiedad de FEC, incluida la cobertura de tormentas de viento, proporcionan cobertura para la vía,

infraestructura, interrupción de negocios y todas las locomotoras y carros de ferrocarril en la custodia y control de la Compañía. Esta póliza proporciona cobertura de hasta EUA\$25 millones por ocurrencia, sujeto a la retención de auto seguro de EUA\$750 mil por ocurrencia.

Configuración de la Vía Férrea

Ferromex

El Sistema de Ferromex cuenta con un total de 8,130.5 Km. de vías de los cuales 7,120.0 Km. son vías principales y 1,010.5 Km. de ramales. El 71.2% de las líneas (5,792.8 Km.) está compuesto de vías elásticas de alto calibre sobre durmientes de concreto y madera y el 28.8%, (2,337.7 Km.) corresponde a vía clásica sobre durmientes de madera. En Ferromex, el 55.5% de vías (4,512.4 Km.) cuentan con la infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de cuatro ejes, en los corredores: Huehuetoca-Irapuato-Gómez Palacio-Cd. Juárez, de Irapuato-Guadalajara-Manzanillo, de Árbol Grande-Monterrey-Gómez Palacio, de Piedras Negras-Ramos Arizpe; de Chihuahua-La Junta y Nogales-Empalme Guaymas; en un 27.9% (2,268.4 Km.) se permite operar carros con 123 toneladas brutas en los tramos de Sufragio-Mazatlán-Guadalajara, de Mexicali-Pascualitos-Benjamín Hill y Nogales-Nacozari; el 11.0% (894.4 Km.) tiene 120 toneladas brutas por carro en los tramos Ojinaga-Chihuahua y La Junta-Sufragio y Pénjamo-Ajuno; el 3.1% (252.0 Km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, en el 0.6% (48.8 Km.) operan carros con 100 toneladas brutas y en el 1.9% (154.5 km.) operan carros con 80 toneladas brutas. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, únicamente existe limitante para correr trenes de doble estiba por gálibo reducido en 90 túneles del corredor Chihuahua-Topolobampo. A partir de octubre del 2017 los 35 túneles existentes ubicados en la línea “T”, entre Guadalajara y Tepic, están habilitados para permitir el tráfico doble estiba, en el corredor México-Guadalajara-Nogales.

Patios y Laderos- Al 31 de diciembre de 2017, Ferromex tenía un total de 1,701.0 Km. de vía secundaria, formada de vía en laderos y patios, cuyo principal propósito es facilitar el paso de los trenes en el sistema de una sola vía y la formación de trenes

Ferrosur

La red de vías de Ferrosur cuenta con un total de 1,822.82 Km., de los cuales 1,563.61 Km. son líneas troncales y 259.21 Km. son ramales; se excluyen 217 Km. de la línea E comprendido del tramo Sánchez a la Cd. de Oaxaca, mencionado más adelante. Del total, 1,099.17 Km. (60.3%) corresponde a vía elástica sobre durmiente de concreto y madera, los 723.65 Km. (39.7%) restantes son de vía clásica sobre durmiente de madera. En Ferrosur, el 64.4% (1,173.81 Km.) cuenta con infraestructura adecuada para soportar cargas de 130 toneladas brutas por carro de 4 ejes, principalmente en los siguientes corredores: Córdoba – Medias Aguas; Teotihuacán – Jesús de Nazareno; Encinar – Veracruz; Amozoc – Tehuacán; Jesús de Nazareno – Fortín; Veracruz – Tierra Blanca y Coatzacoalcos – Medias Aguas. El 18.6% (339.5 Km.) permite operar carros con 120 toneladas brutas en los tramos: San Lorenzo – Empalme Atencingo; Los Reyes – Cuautla; Jaltocan – Tepa y Jesús de Nazareno – Encinar. El 17.0% (309.51 Km.) restante sólo permite el paso de carros cargados con 110 y 100 toneladas brutas en los tramos: Tula – Pachuca y Tepa Pachuca. En cuanto al gálibo de puentes y túneles, en toda la red de Ferrosur es posible correr trenes con carros automotrices e intermodales con doble estiba.

Por otra parte, Ferrosur tiene un total de 412.09 Km. de vía secundaria, formada por laderos y patios, cuya finalidad es permitir los encuentros y operación de trenes en un sistema de una sola vía, así como almacenar carros y formar los trenes.

FEC

FEC posee el derecho de peaje de 351 millas y 100 pies de ancho a lo largo del ferrocarril el cual se extiende de Jacksonville a Miami. La Compañía también opera en aproximadamente 270 millas de ramificación, de conmutación y de otra vía secundaria; en 120 millas de vías ferroviarias, de varios centros de clasificación de carros de ferrocarril, de remolques/contenedor y en instalaciones de carga y descarga del automóvil, instalaciones del sistema de señalización, y una serie de oficinas de operación, tiendas y edificios de servicio de vivienda. La línea principal está principalmente construida de 136 libras por yarda de vía de riel soldado continuo soportado en ejes atravesados de concreto. Las instalaciones proporcionan una infraestructura fiable para las operaciones ferroviarias adecuadas a las demandas empresariales de los clientes de FEC, incluyendo el movimiento sin restricciones de contenedores de doble

apilado, automóviles de tres niveles y ejes ferroviarios más pesados. Las líneas principales de la rama, la conmutación de la vía y las vías ferroviarias se construyen en gran parte de 115 libras por yarda de materiales apoyados por durmientes de madera.

Locomotoras y equipo rodante

Compañía	Caballos de fuerza (hp)								Total	
	1200	1500	2000	2250	3000	3800	4000	4300		4400
Ferromex (FXE)	2	11	49	3	219			116	196	596
Ferrosur (FSRR)	0	0	0	32	57			0	75	164
Florida East Coast (FEC)			5		40		4		24	73
Texas Pacific Transportation (TXPT)			8	0	4	4		7		23
GMXT								15	13	28
Total	2	11	62	35	320	4	4	138	308	884

Al 31 de diciembre de 2017, nuestra flota de locomotoras estaba compuesta de la siguiente manera:

De las 884 locomotoras, 819 locomotoras son propias y 65 están bajo contrato de arrendamiento. Todas nuestras locomotoras cuentan con seguro.

El total de la flota de carros incluye 27,335 carros para uso comercial de distintos tipos (13,252 propios y 14,079 rentados), de los propios 11,533 son para uso comercial y 1,719 para uso interno (se utilizan para apoyar las operaciones de carga, transportar materiales para la reparación y mantenimiento de nuestra infraestructura).

Al 31 de diciembre de 2017, nuestra flota de carros estaba compuesta de la siguiente manera:

Tipo de carro	Uso		Total
	Comercial	interno	
Góndolas	4,080	531	4,611
Furgones	2,804	228	3,032
Tolvas	2,927	398	3,325
Plataformas	509	175	684
Raks autormotriz	1,166	0	1,166
Carros tanques	-	147	147
Carros camper	-	129	129
Cabooses	-	109	109
Coches de pasajeros	47	2	49
Total	11,533	1,719	13,252

Adicionalmente la Emisora tiene arrendadas 14,083 unidades de arrastre de distintos tipos para su uso comercial.

Asimismo, somos dueños de 2,207 tráileres, contenedores y *chassis* para usos en carreta, numerosas piezas de equipo de trabajo y numerosos automóviles usados para las operaciones de mantenimiento y transportación.

Patios y Talleres

Operamos 6 talleres utilizados para reparar y dar mantenimiento a nuestras locomotoras, los cuales se encuentran ubicados en Guadalajara, Jalisco, Torreón, Coahuila, Chihuahua, Chihuahua, Tierra Blanca, Jalapa, Veracruz y San Angelo en Texas. Operamos 25 instalaciones en donde se reparan y da mantenimiento a nuestros equipos, incluyendo talleres y patios de inspección. Nuestros principales talleres para la reparación y mantenimiento de nuestros equipos tractivo y de arrastre se encuentran ubicados en Guadalajara, Jalisco y Veracruz, Veracruz.

Zonas de Abasto

Actualmente Ferromex cuenta con 22 instalaciones para el abastecimiento de combustible, lubricante, agua y arena. Ferromex ha concluido las adecuaciones en 17 zonas de abasto: Guadalajara, Manzanillo, Mazatlán, Sufragio, nogales,

Mexicali, Irapuato, Chihuahua, Cd. Juárez, Torreón, San Francisco de los Romo, Río Escondido, Empalme, Altamira, Navojoa, Monterrey y Cd. Frontera.

En la actualidad Ferrosur cuenta con 4 zonas de abasto localizados en Tierra Blanca, que fue construida y puesta en servicio en 2002, en Veracruz, Orizaba y Puebla, en donde se abastecen las locomotoras para los diferentes servicios.

Telecomunicaciones

Durante los 20 años de vigencia de nuestras concesiones, hemos mejorado todas las estaciones de radio para comunicarnos con nuestros trenes y hemos instalado enlaces de microondas digitales a lo largo de nuestras rutas y estaciones para mejorar la comunicación de nuestra red ferroviaria y lograr centralizar las operaciones de control de tráfico a través de nuestro centro de operaciones.

Contamos con una infraestructura modernizada en los medios de comunicación, con vías de fibra óptica para enlazar el total de los sitios, teniendo con ello la cobertura requerida y necesaria para el despacho y movimiento de trenes a través de enlaces de radio comunicaciones (Repetidores de Microondas) modernizadas y actualizados, mismos que en una siguiente etapa permitirá integrar también la comunicación de manera digital y datos, trayendo mejoras substanciales y cuantitativas en el servicio para el despacho.

Con lo anterior, hoy se tiene una infraestructura sólida cuyo objetivo de cobertura es para el control y despacho a trenes en todo el territorio concesionado a Ferromex y Ferrosur, siendo importante comentar que actualmente Ferromex y Ferrosur tiene implementado al 100% tecnología IP en todos sus servicios para voz y datos, así como también el Servicio de Videoconferencia que ha contribuido al éxito de la empresa.

Todos los activos que posee la Emisora cuentan con una cobertura de seguros amplia y suficiente de acuerdo a prácticas generales de la industria; además la Emisora está obligado por el art. 192 del RSF ante la S.C.T. a contratar seguros para garantizar cualquier daño a terceros, así como para garantizar los daños patrimoniales que sufra la concesión otorgada.

xi. Procesos judiciales, administrativos o arbitrales

Actualmente somos parte de diversos procedimientos legales en México que surgen como parte del curso ordinario de Nuestro negocio y que consideramos son típicos e incidentales en la operación de nuestro negocio. Además de lo descrito en el presente Reporte, no somos parte de procedimiento gubernamental, legal o arbitraje alguno (incluyendo procedimientos pendientes de resolución) de los cuales tengamos conocimiento que pudiéramos ser parte, o hayamos sido parte en el pasado reciente, que tenga o pueda tener efectos significativos en nuestra posición financiera. A continuación, se incluye una descripción de los procedimientos o juicios de los que somos parte:

Juicios de nulidad en contra de diversas notificaciones oficiales emitidas por la SCT sobre derechos de paso y servicios de terminales e interconexión.

Actualmente existe un juicio de esta naturaleza el cual se ventila ante las autoridades correspondientes. La Emisora está en espera de la resolución correspondiente.

Juicios Indirectos

Somos parte de ciertos juicios como codemandados como resultado de ciertas acciones en materia laboral ejercidas en contra de Ferronales en relación con sus operaciones antes de que nuestras concesiones nos fueran otorgadas. Debido a las características particulares de dichos procedimientos, la contingencia potencial no se puede estimar de manera apropiada. Sin perjuicio de lo anterior, cualquier consecuencia económica resultante de dichos procedimientos deberá ser absorbida por la entidad encargada de la liquidación de Ferronales o por el Gobierno Federal.

Juicios Directos

Somos parte de ciertos juicios laborales en los que Ferromex o Ferrosur es el demandado. La cifra correspondiente se materializara en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El

importe de las indemnizaciones pagadas durante 2017, 2016 y 2015, respecto de las demandas de la Emisora fue de \$9,881, \$6,189 y \$4,446, respectivamente.

Finalmente, a la fecha del presente Reporte, la Emisora no ha sido declarada en concurso mercantil ni se ha iniciado un procedimiento judicial para su declaración. Asimismo, la Emisora no se encuentra en ninguno de los supuestos de incumplimiento generalizado en el pago de sus obligaciones en términos de lo establecido en el artículo 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles.

xii. Acciones representativas del capital social

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social de GMXT pagado se integraba por 4,100,594,828 acciones íntegramente suscritas y pagadas, que corresponden a la Serie única del capital fijo de la sociedad. Mismo que se encuentra distribuido en el capital fijo y variable de la siguiente manera:

	Parte Fija	Parte Variable	%
Grupo México, S.A.B. de C.V.	540,000	0	0.013168821
Público Inversionista	0	4,100,054,828	99.98683118
Subtotal	540,000	4,100,054,828	100
Total	4,100,594,828		

El día 30 de octubre de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas, se aprobaron los siguientes cambios en relación al número y tipo de acciones de la Entidad:

- Conversión y reclasificación de acciones, representativas del capital social de la Entidad, para quedar integrado por 425,000,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de serie única, equivalentes a cincuenta mil pesos, de las que corresponden 60,000 acciones a la parte fija; y 424,940,000 acciones a la parte variable.
- Split de acciones en relación a 1 a 9 acciones, para quedar en un total de 3,825,000,000, de las que corresponden 540,000 acciones a la parte fija; y 3,824,460,000 acciones a la parte variable.
- Emisión de 301,587,302 acciones nominativas, ordinarias, serie única, de libre suscripción y sin expresión de valor nominal, a efecto de que las acciones sean ofrecidas para su colocación en la oferta global.

La Compañía no tiene instrumentos financieros derivados

xiii. Dividendos

De conformidad con la aprobación por parte de nuestra asamblea de accionistas con fecha 26 de abril de 2018, el decreto y pago de dividendos se determina mediante el voto afirmativo de la mayoría de los miembros de nuestro Consejo de Administración. Su determinación depende de diversos factores, como por ejemplo, nuestros resultados de operación, situación financiera, requisitos de efectivo, estimaciones futuras, la capacidad de nuestras subsidiarias de generar ganancias y liquidez para pagar dividendos, impuestos y los términos y condiciones de nuestros instrumentos de deuda (o de nuestras subsidiarias) factores que pueden limitar nuestra capacidad o la capacidad de nuestras subsidiarias de pagar dividendos, según lo determine nuestro Consejo de Administración.

De conformidad con la LGSM, los dividendos únicamente pueden ser repartidos de utilidades reflejadas en los estados financieros aprobados por los accionistas, siempre y cuando las pérdidas de años anteriores hayan sido absorbidas. La ley requiere que cuando menos un 5% de las utilidades netas de cada año sean separadas y traspasadas a un fondo de reserva hasta que dicho fondo sea equivalente al 20% del capital social pagado. Los fondos de reserva deben ser fondeados individualmente por cada empresa y no de manera consolidada. El nivel de las utilidades disponibles para repartir dividendos se calcula conforme a las NIIF. Es necesario que nuestras subsidiarias apliquen las ganancias correspondientes a sus fondos de reserva legal antes de repartir dividendos.

En la Asamblea Ordinaria Anual de Accionistas se someten a la aprobación de nuestros accionistas nuestros estados financieros anuales por el ejercicio anterior junto con los reportes preparados por el Consejo de Administración, nuestro Director General y el Presidente de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. Una vez que nuestros accionistas han aprobado los estados financieros, y siempre y cuando existan utilidades y, en su caso, se hubieren absorbido pérdidas respecto de ejercicios anteriores, nuestro Consejo de Administración determinará el decreto y pago de dividendos.

Todas las acciones de nuestro capital social en circulación al momento en que se decreta un dividendo u otra distribución tienen el mismo derecho de percibir el dividendo o distribución que sea decretado. Nuestros principales accionistas tienen influencia significativa respecto de las políticas de repartición de dividendos y otros temas relacionados con la distribución de dividendos.

No contamos con políticas en relación con el reparto de dividendos. Sin embargo, hemos distribuido dividendos a nuestros accionistas en el pasado como parte de nuestra estrategia de generación de valor. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de febrero de 2018, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$ 615 millones (equivalente a EUA\$33 millones), el cual se pagó el 27 de febrero de 2018. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 3 de abril de 2017, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,478 (equivalente a EUA\$75 millones), el cual se pagó en una sola exhibición el día 27 de febrero de 2017. En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2016, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,826,740 (equivalente a EUA\$100 millones) el cual se pagó en una sola exhibición el día 23 de agosto de 2016.

No podemos asegurar que pagaremos dividendos en un futuro o, en su caso, el monto de dichos dividendos. Ver las secciones “Factores de riesgo – Riesgos relacionados con nuestras Acciones – El pago y monto de dividendos están sujetos a la determinación de nuestros accionistas” y “Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria - Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y demás recursos provenientes de nuestras subsidiarias para financiar nuestras operaciones”.

3) INFORMACION FINANCIERA

a) Información financiera seleccionada

La información que se incluye a continuación está basada en la información más detallada de los estados financieros dictaminados de GMXT, por lo cual deberá ser leída en conjunto con los estados financieros consolidados de los períodos 2017, 2016 y 2015, incluyendo sus notas adjuntas que se incluyen en la *Sección 7. Anexos 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y de 2015.*

Los estados financieros consolidados de GMXT han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“IFRS” por siglas en inglés). Ver “*Sección 7. Anexos – 1. Informes del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre del 2017, 2016 y 2015. Nota 3 – Principales políticas contables*”.

	2017	2016	2015
Cifras expresadas en millones de pesos			
Información del Estado de Resultados			
Ventas	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 29,525
Costo de Operación	\$ 21,871	\$ 18,555	\$ 17,259
Utilidad bruta	\$ 16,706	\$ 14,350	\$ 12,266
Gastos de administración	\$ 1,514	\$ 1,059	\$ 1,116
Depreciación y amortización	\$ 3,917	\$ 2,865	\$ 2,678
Utilidad de operación	\$ 10,506	\$ 9,819	\$ 8,314
Gasto financiero - neto	\$ 1,676	\$ 21	\$ 234
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,912	\$ 9,871	\$ 8,168
Utilidad Neta consolidada aplicable a controladora	\$ 5,967	\$ 6,677	\$ 4,750
Información del Balance General:			
Capital de trabajo	\$ (3,090)	\$ 8,999	\$ 6,139
Activo circulante	\$ 13,970	\$ 13,064	\$ 10,150
Inmuebles, maquinaria y equipo - neto	\$ 69,817	\$ 35,323	\$ 30,757
Total de activos	\$ 102,115	\$ 51,969	\$ 44,571
Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 11,288	\$ 180	\$ 255
Deuda a largo plazo	\$ 20,188	\$ 5,349	\$ 5,456
Total pasivo	\$ 46,398	\$ 11,476	\$ 10,326
Inversión total de los accionistas	\$ 55,717	\$ 40,493	\$ 34,245
EBITDA ⁽¹⁾⁽²⁾	\$ 16,526	\$ 14,442	\$ 10,992
Adiciones en inmuebles, maquinaria y equipo	\$ 5,323	\$ 6,702	\$ 6,025
Utilidad neta mayoritaria por acción	\$ 1.44597	\$ 1.61815	\$ 1.15816

- (1) EBITDA se refiere al resultado que se obtiene de sumar a la utilidad de operación la depreciación y amortización. GMXT incluyó la información de EBITDA solo por conveniencia, porque algunos inversionistas y analistas lo utilizan para medir la capacidad de una compañía para servir sus deudas. EBITDA no es una medida de desempeño financiero según las NIIF en México y no debe ser considerado como una alternativa para medir los ingresos netos, como una medida de desempeño de operaciones o flujo de efectivo de actividades operativas o como una medida de liquidez. Al analizar el EBTDA, los inversionistas deben de considerar que la metodología aplicada al calcular EBITDA puede diferir entre compañías y analistas.
- (2) Incluye la cantidad de \$2,037 millones y \$1,758 millones por acreditamiento del Estimulo IEPS para los años 2017 y 2016.

b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación

A continuación, se describe la información de la Compañía por línea de negocio:

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2017	2016	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 10,322	\$ 9,712	\$ 610	6.3%
Intermodal	\$ 4,523	\$ 2,581	\$ 1,942	75.2%
Minerales	\$ 4,346	\$ 2,835	\$ 1,511	53.3%
Automotriz	\$ 4,340	\$ 3,963	\$ 377	9.5%
Químicos y fertilizantes	\$ 3,094	\$ 2,762	\$ 332	12.0%
Energía	\$ 3,017	\$ 2,556	\$ 461	18.0%
Industriales	\$ 2,919	\$ 3,250	\$ (331)	(10%)
Metales	\$ 2,031	\$ 2,178	\$ (147)	-6.7%
Cemento	\$ 1,701	\$ 1,342	\$ 359	26.8%
Subtotal segmentos	\$ 36,293	\$ 31,179	\$ 5,114	16.4%
Pasajeros	\$ 210	\$ 169	\$ 41	24.3%
Otros ingresos	\$ 2,074	\$ 1,557	\$ 517	33.2%
Ingresos totales	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 5,672	17.2%

c) Informe de créditos relevantes

Los créditos de la Compañía, vigentes al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, son los siguientes:

Crédito Puente

El 22 de junio de 2017, celebramos el Crédito Puente por un monto de EUA\$1,550 millones, garantizado con el aval de ciertas Subsidiarias, con un sindicato de bancos y BBVA Bancomer, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo, con la finalidad de financiar parte del precio de la adquisición de FEC. El Crédito Puente tiene como fecha de vencimiento el 21 de junio de 2018 y devenga intereses a una tasa variable por año con base en la tasa LIBOR publicada trimestralmente. A la fecha de este reporte anual el Crédito Puente ya fue liquidado en su totalidad.

Crédito Santander

El 22 de junio de 2017, celebramos un contrato de crédito simple por un monto equivalente en pesos a EUA\$250 millones con Banco Santander (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México para financiar capital de trabajo y una porción del pago de la adquisición FEC. El Crédito Santander tiene como fecha de vencimiento el 22 de junio de 2022 y devenga intereses anuales a una tasa equivalente a la TIIE más 1%.

Certificados Bursátiles

El 19 de septiembre de 2017, la Emisora inscribió en el RNV un programa de certificados bursátiles de largo plazo por un monto de hasta \$15,000 millones de pesos o su equivalente en UDIS o divisas, con carácter revolvente; el 28 de septiembre de 2017 llevó a cabo la primera y segunda emisiones al amparo de este, por un monto conjunto de \$10,000 millones de pesos. El 2 de marzo de 2018 se realizó la reapertura de las dos emisiones en circulación, conservando las condiciones iniciales y aumentando el monto de las mismas.

Las principales características de cada una de las emisiones son las siguientes:

Emisión		Tipo de valor	Fecha de emisión	Fecha de vencimiento	Monto en circulación
GMXT 17	*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	17 de septiembre de 2027	\$13,525,000,000
GMXT 17-2	*	Certificados bursátiles	28 de septiembre de 2017	22 de septiembre de 2022	\$ 1,475,000,000

* Emisiones al amparo de un programa de certificados bursátiles autorizado mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

Crédito BBVA Bancomer

El 21 de marzo de 2018 la Emisora firmó un contrato de crédito con BBVA Bancomer, S.A. por un monto de \$3,280,000 a 7 años con pagos semestrales a una tasa de interés de TIE 28 días más un margen aplicable de: 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) hasta 1.25% (uno punto veinticinco por ciento). Los recursos obtenidos se utilizaron para liquidar el crédito puente que la Entidad tenía contratado con BBVA Bancomer y Credit Suisse.

Descripción de las políticas que rigen la tesorería.

1. La tesorería se administra de manera centralizada en oficinas corporativas.
2. Todos los pagos se realizan por transferencia bancaria.
3. La apertura de cuentas bancarias solo se realiza con la autorización de la Dirección de Finanzas.
4. Las firmas en cheques y autorizaciones electrónicas son mancomunadas.
5. Las inversiones en valores ya sea en dólares o pesos, son instrumentos gubernamentales o bancarios calificados como AAA.

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de este reporte anual se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 31 de diciembre de 2017, fueron:

BBVA Bancomer - Credit Suisse	Libor a tres meses más 1.50% durante el primer trimestre, 1.75% durante el segundo trimestre, 2.00% durante el tercer trimestre y 2.50% durante el cuarto trimestre
Santander	TIE 28 DIAS + 1.00%
State Board of Administration of Florida	Fija de 3.5%
HSBC – Eximbank	LIBOR + .65 puntos
IXE Banco	TIE + 1.35 puntos

A continuación, se incluye una descripción general de (i) las principales obligaciones derivadas de los financiamientos antes mencionados y (ii) las causales y tratamientos de supuestos de amortización anticipada, sin que la lista sea exhaustiva:

Crédito Santander

Obligaciones de hacer

GMXT se obliga a (i) entregar estados financieros y otros reportes, (ii) entregar certificaciones y otras notificaciones, (iii) continuar con la conducción del negocio y mantener su existencia legal, (iv) cumplir con las leyes aplicables así como con todas sus obligaciones derivadas de cualquier contrato o convenio del que sean parte, (v) pagar todos los impuestos que le sean determinados y presentar todas las devoluciones de impuestos, (vi) implementar y mantener políticas y procedimientos creados para cumplir con todas las leyes anti-lavado, (vii) obtener y mantener en plena validez y efecto, así como cumplir con todas las obligaciones y condiciones de todas las autorizaciones gubernamentales, permisos, licencias, concesiones, contratos o cualquier otro documento análogo, (viii) operar sus bienes de manera cuidadosa y eficiente, y mantener todos los bienes esenciales para el manejo del negocio en buen estado, (ix) mantener los seguros necesarios y adecuados contra cualquier pérdida y/o daños a su propiedad, (x) realizar todos los actos necesarios para que sus obligaciones constituyan obligaciones generales quirografarias con una prelación de pago por lo menos equivalente (*pari passu*) respecto del pago de cualesquier otras obligaciones, (xi) utilizar los recursos del crédito para los fines que se establecen en el crédito, (xii) causar que FEC celebre un convenio de adhesión al crédito y entregue una opinión legal, (xiii) cumplir con todas las leyes ambientales y obtener y mantener cualesquier permisos ambientales necesarios para sus operaciones, (xiv) llevar libros adecuados y registros contables, (xv) permitir que Santander inspeccione los libros contables de GMXT, (xvi) realizar todas las operaciones con

cualquiera de sus Afiliadas en términos de mercado, (xvii) notificar a Santander si cualquier de sus accionistas se llegare a encontrar en las listas de personas restringidas, (xviii) causar que cualquier obligado solidario adicional celebre un convenio de adhesión al contrato de crédito, y (xix) notificar a Santander que se llevó a cabo la Adquisición.

Obligaciones de no hacer

GMXT se obliga a no (i) asumir deuda adicional salvo por la deuda permitida descrita en el contrato de crédito, (ii) constituir, asumir ni permitir que exista gravamen alguno sobre cualquier de sus bienes salvo por los gravámenes permitidos, (iii) cambiar en forma sustancial el giro y naturaleza de sus actividades principales, (iv) consolidarse o fusionarse con cualquier otra Persona, ni directa o indirectamente, transferir, ceder, entregar, vender, arrendar o de cualquier forma disponer de todos sus bienes sin previo consentimiento de Santander, (v) realizar cualquier venta o celebrar cualquier acuerdo para realizar cualquier venta de activos excepto por las permitidas en el contrato de crédito, (vi) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (vii) celebrar cualquier operación con cualesquier Afiliadas, (viii) modificar o de otra manera cambiar cualquiera de sus estatutos sociales, (ix) realiza cambios a su contabilidad contrarios a las disposiciones legales, (x) iniciar un procedimiento o aprobar una resolución para ser disuelta o liquidada, (xi) permitir un índice de apalancamiento mayor a 2.75:1.00 o un índice de cobertura menor a 5.00:1.00, y (xii) usar fondos derivados de actividades de lavado de dinero u otras actividades ilícitas para realizar cualesquier pagos a Santander.

Causas de vencimiento anticipado

Son causas de vencimiento anticipado (i) el incumplimiento en el pago de intereses, comisiones, principal y gastos, (ii) si cualquier declaración o información por GMXT resulta ser falsa o incorrecta, (iii) el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de hacer o no hacer cargo de GMXT, (iv) el incumplimiento de otros contratos según los términos del contrato de crédito, (v) GMXT inicia cualquier procedimiento para declararse en concurso mercantil, quiebra o insolvencia, o se inicia cualquier procedimiento de embargo, ejecución, confiscación o proceso similar en contra de GMXT, o si GMXT admite por escrito su incapacidad para pagar sus deudas, (vi) si se dicta una sentencia ejecutoriada en contra de GMXT por un monto superior a \$50'000,000.00 de Dólares, (vii) se extiende la fecha de vencimiento del crédito puente, (viii) si cualquier permiso, licencia, decreto, concesión, contrato o cualquier instrumento emitido por cualquier autoridad gubernamental es revocado, (ix) si GMXT impugna la validez del contrato, o se inicia cualquier procedimiento para impugnar la validez, o si cualquier obligación deja de ser válida y exigible, (x) que ocurra cualquier cambio a la ley aplicable que afecte a los documentos del crédito, (xi) cualquier ejecución o embargo que afecte los bienes, o activos o propiedad de GMXT, y (xi) si cualquier autoridad gubernamental expropia todos o en parte sustancial de los bienes de GMXT.

Certificados Bursátiles GMXT 17

Obligaciones de Hacer.

GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.

Obligaciones de no hacer.

GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.

Causas de vencimiento anticipado

Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito su incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.

Certificados Bursátiles GMXT 17 2

Obligaciones de Hacer

GMXT se obliga a (1) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros al fin de cada trimestre, (2) divulgar al público inversionista un ejemplar completo de sus estados financieros auditados, (3) entregar al representante común, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha en que se entreguen los estados financieros mencionados anteriormente un certificado firmado por un funcionario responsable indicando el cumplimiento de las obligaciones de hacer y no hacer de GMXT bajo el título, (4) informar por escrito al representante común dentro de los 15 días hábiles siguientes a que se tenga conocimiento del mismo, sobre cualquier evento que constituya un caso de vencimiento anticipado, (5) entregar al representante común la información y documentación necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones en términos de la fracción II del artículo 68 de la CUE, (6) conservar su existencia legal y mantenerse como negocio en marcha, (7) mantener su contabilidad de conformidad con las disposiciones legales aplicables, (8) mantener vigentes y hacer que sus subsidiarias mantengan vigentes todos los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones que sean necesarios para la realización de sus actividades, (9) usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el título, lo cual acreditará mediante el envío de una certificación al representante común, (10) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el registro nacional de valores y en el listado de la BMV, y (11) hacer lo necesario para que sus obligaciones al amparo de los certificados bursátiles constituyan obligaciones directas y quirografarias de GMXT y que tengan la misma prelación de pago, en caso de concurso mercantil, que sus demás obligaciones directas y quirografarias.

Obligaciones de no hacer.

GMXT se obliga a (1) no modificar el giro correspondiente de sus negocios, (2) no fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en el título, (3) no llevar a cabo e impedir que sus subsidiarias lleven a cabo una operación de venta y arrendamiento con respecto a cualquier activo operativo, y (4) no constituir, ni permitir que sus subsidiarias constituyan, gravamen alguno sobre sus activos operativos para garantizar cualquier deuda o garantía.

Causas de vencimiento anticipado

Son causas de vencimiento anticipado (1) si GMXT dejara de pagar intereses ordinarios dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de pago de intereses, (2) el incumplimiento de las obligaciones de GMXT o sus avalistas conforme

a los certificados bursátiles, (3) el incumplimiento de otras obligaciones de GMXT o sus avalistas cuyo monto sea superior, individualmente o en conjunto a EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), (4) si GMXT o cualquier de sus avalistas fuere declarado en concurso mercantil o quiebra por una autoridad judicial competente, o si cualquiera de las avalistas admitiere por escrito su incapacidad de pagar sus deudas a su vencimiento, (5) si GMXT o cualquiera de sus avalistas deja de pagar cantidades conforme a una o varias sentencias judiciales definitivas, ni susceptibles de apelación o recurso alguno, dictadas en su contra por un monto total de EUA\$100,000,000.00 (cien millones de dólares 00/100 moneda de curso legal en los Estados Unidos de América), y dichas sentencias no son pagadas o garantizadas dentro de los 60 días naturales siguientes a la fecha en que deban ser pagadas, (6) si GMXT o cualquiera de sus avalistas rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles.

A la fecha se encuentran al corriente los pagos de capital e intereses de los citados créditos.

d) Comentarios y análisis de la administración
Sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora

i) Resultados de las operaciones en 2017, 2016 y 2015

La siguiente discusión y análisis debe ser leída junto con los Estados Financieros Consolidados. Los Estados Financieros Consolidados han sido preparados de conformidad con las NIIF, ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información – Estados financieros”.

Resultados de Operaciones

La siguiente discusión compara los resultados de operación por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 con base en los Estados Financieros Consolidados.

Año terminado el 31 de diciembre de 2017 comparado con el año terminado al cierre del 2016 (en millones de pesos)

Ingresos por prestación de servicios y productos

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2017	2016	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 10,322	\$ 9,712	\$ 610	6.3%
Intermodal	\$ 4,523	\$ 2,581	\$ 1,942	75.2%
Minerales	\$ 4,346	\$ 2,835	\$ 1,511	53.3%
Automotriz	\$ 4,340	\$ 3,963	\$ 377	9.5%
Químicos y fertilizantes	\$ 3,094	\$ 2,762	\$ 332	12.0%
Energía	\$ 3,017	\$ 2,556	\$ 461	18.0%
Industriales	\$ 2,919	\$ 3,250	\$ (331)	(10%)
Metales	\$ 2,031	\$ 2,178	\$ (147)	-6.7%
Cemento	\$ 1,701	\$ 1,342	\$ 359	26.8%
Subtotal segmentos	\$ 36,293	\$ 31,179	\$ 5,114	16.4%
Pasajeros	\$ 210	\$ 169	\$ 41	24.3%
Otros ingresos	\$ 2,074	\$ 1,557	\$ 517	33.2%
Ingresos totales	\$ 38,577	\$ 32,905	\$ 5,672	17.2%

Los ingresos por los servicios por el periodo terminado el 31 de diciembre de 2017 incrementaron 17.2% pasando de \$32,905 millones en 2016 a \$38,577 millones en 2017. Este incremento se debió principalmente al comportamiento positivo de casi todos nuestros productos y servicios, en particular, el mineral, agrícola y nuestros servicios intermodales y otros servicios, así como la incorporación del Florida East Coast (FEC).

- *Agrícola.* En 2017 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron un 6.3% pasando de \$9,712 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$10,322 en 2017; principalmente como resultado de un incremento en la importación en ferrocarril debido al incremento en el precio de granos producidos en México.
- *Intermodal.* En 2017 los ingresos del segmento Intermodal se incrementaron 75.2% pasando de \$2,581 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$4,523 millones en 2017; el crecimiento es debido a la incorporación de FEC, así como a un mayor número de contenedores en los tráficos transfronterizos de autopartes y productos de consumo.
- *Minerales.* En 2017 los ingresos del segmento de minerales se incrementaron 53.3% pasando de \$2,835 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$4,346; debido principalmente a incrementos en los volúmenes de producción de Minera México en Cananea.
- *Automotriz.* En 2017 los ingresos del segmento automotriz se incrementaron 9.5% pasando de \$3,963 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$4,340 en 2017; esto se debió al incremento en los volúmenes de operaciones en las plantas automotrices de Kia Hyundai en Monterrey y Audi en Puebla, construidas recientemente.
- *Químicos y fertilizantes.* Durante 2017 los ingresos del segmento de químicos y fertilizantes se incrementaron 12% al pasar de \$2,762 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$3,094 millones en 2017; lo anterior se debió al incremento en la producción de polietileno en las instalaciones de Coatzacoalcos, combinado con un incremento en la producción de la Minera México en Cananea.

- **Energía.** En 2017 los ingresos del segmento de energía se incrementaron 18% al pasar de \$2,556 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$3,017 millones en 2017; debido principalmente a mayores volúmenes en el movimiento de refinados, así como la importación de carbón y combustibles.
- **Industrial.** Durante 2017 los ingresos del segmento de industriales disminuyeron 10.2% al pasar de \$ 3,250 por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$ 2,919 millones en 2017; principalmente a que el volumen transportado de equipo ferroviario y maquinaria disminuyó debido a una baja en la demanda de carros nuevos de ferrocarril, la importación de desperdicio de papel decrece por un aumento en el consumo nacional.
- **Metales.** En 2017 los ingresos del segmento de metales disminuyeron 8.8% al pasar de \$2,228 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$2,031 millones en 2017; debido a la disminución del volumen en tráfico de lámina de acero, así como a una disminución en la importación de chatarra como resultado de un incremento en los precios de importación de chatarra, como consecuencia de un arancel sobre importaciones de metal provenientes de México de impuesto por los Estados Unidos.
- **Cemento.** En 2017 los ingresos del segmento de cemento se incrementaron 26.8% al pasar de \$1,342 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$1,701 millones en 2017; debido principalmente al aumento de volumen como resultado de la renovación de un contrato con uno de nuestros clientes más importantes en este segmento, al aumento en el volumen por parte de nuestros clientes que operan del Sureste de México a Guadalajara, combinado con un incremento en volúmenes derivados de nuevos proyectos de infraestructura en México, tales como el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México.
- **Ingresos por pasajeros.** Los ingresos por transporte de pasajeros durante el 2017 se incrementaron 24.3% al pasar de \$ 169 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$210 millones en 2017; debido principalmente al incremento en el número de pasajeros transportados como resultado de un nuevo convenio para el transporte de pasajeros en la ruta de Guadalajara-Amatitlán.
- **Otros.** Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares se incrementaron 38.3% al pasar de \$1,557 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$2,075 millones en 2017; principalmente como resultado de la integración de la flota de camiones y negocio de FEC.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 incrementaron 17.9% al pasar de \$18,555 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$21,871 en 2017; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten en mano de obra, insumos (principalmente diésel y combustible), y otros gastos indirectos (principalmente car hire, arrendamiento de equipos de transporte y contenedores, y por mantenimiento de locomotoras por terceros). Ver la Nota 14 de los Estados Financieros Consolidados para más información acerca de la integración de nuestros costos directos operativos.

El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 17.9%, de \$18,555 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$21,871 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Los principales incrementos son los siguientes: el precio del diésel incrementó 19.5% al pasar de \$11.8454 pesos el litro al cuarto trimestre de 2016 a \$14.1498 pesos el litro al cuarto trimestre de 2017, lo que, combinado con un menor consumo de litros, generó un incremento de \$1,188 millones al pasar de \$5,729 millones en 2016 a \$6,917 millones en 2017. La mano de obra se incrementó 24.2% al pasar de \$4,007.3 millones en 2016 a \$4,978.6 millones en 2017 provocando un incremento de \$971 millones, originado principalmente por la incorporación de FECR; policía y vigilancia \$256 millones, mantenimiento de terceros a equipos \$238 millones, arrendamiento de equipo \$206 millones, contratistas \$152 millones, primas de seguros \$85 millones y otros por \$220 millones. La incorporación de FECR generó un incremento de forma global de \$2,063 millones en el costo de operación.

Utilidad bruta

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Entidad se incrementó en 16.4%, de \$14,350.0 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$16,705.8 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Gastos generales

Los componentes de los gastos generales incluyen: gastos de administración, PTU causada, depreciación y amortización de títulos de concesión. Los gastos generales de la Entidad aumentaron 33.8%, de \$4,748 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$6,353 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017. El incremento se dio por: depreciación por \$1,046 millones debido a la incorporación de FECR, la inversión de activo fijo durante el 2016 y 2017 y a la capitalización de obras en proceso, PTU por \$98 millones, amortización por \$7 millones y gastos de administración \$455 millones. Los incrementos principales de los gastos de administración se originaron en sueldos y salarios por \$157 millones y honorarios y asesorías por \$64 millones. La incorporación de FECR generó un incremento de forma global de \$1,064 millones en los gastos generales.

Otros (ingresos) y gastos, neto

El decremento neto de \$(64) millones, al pasar de un ingreso de \$217 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$153 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017, principalmente por: compensación de saldos a favor de impuestos \$11 millones, disminución en pasivo contingente \$12 millones, venta de refacciones \$6 millones; neto de venta, baja y donación de activos fijos propios \$(80) millones, costo neto por venta de materiales de inventario \$(13) millones y otros \$2 millones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad de operación presentó un incremento de 7.0%, de \$9,819 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$10,506 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Resultado integral de financiamiento

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan un incremento de \$1.0 millones. Los gastos por intereses presentan un incremento de \$1,025.9 millones, de \$403.7 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$1,430 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017, originado por la contratación de un crédito puente con BBVA Bancomer y Credit Suisse por \$1,550 millones de dólares y un crédito con Santander por \$4,543.3 millones de pesos para la adquisición de FECR. La fluctuación cambiaria neta pasó de utilidad de \$(189) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a una pérdida de \$442 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 debido a la contratación del crédito puente con BBVA Bancomer y Credit Suisse.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto por el año terminado el 31 de diciembre de 2017 se incrementó 13.7% de \$(73) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$(83) millones por el 2017, como resultado de mejores resultados en la operación del Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM).

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un decremento de 9.7%, de \$9,871 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$8,911 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Impuestos a la utilidad

El impuesto sobre la renta corriente disminuyó \$336.0 millones como consecuencia de todo lo anterior, neto del estímulo IEPS que presenta un incremento de \$280 millones. El impuesto sobre la renta diferido disminuyó en \$(584) millones ocasionado principalmente en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta

La utilidad neta de la Entidad presenta un decremento como consecuencia de todo lo anterior de (10.6) %, de \$6,677 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 a \$5,967 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado al cierre del 2015 (en millones de pesos)

Ingresos por prestación de productos y servicios

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2016	2015	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 9,712	\$ 8,456	\$ 1,256	14.9%
Automotriz	\$ 3,963	\$ 3,603	\$ 360	10.0%
Industriales	\$ 3,250	\$ 3,169	\$ 81	2.6%
Minerales	\$ 2,835	\$ 2,910	\$ (75)	(3%)
Químicos y fertilizantes	\$ 2,762	\$ 2,527	\$ 235	9.3%
Intermodal	\$ 2,581	\$ 2,213	\$ 368	16.6%
Energía	\$ 2,556	\$ 2,341	\$ 215	9.2%
Metales	\$ 2,178	\$ 1,858	\$ 320	17.2%
Cemento	\$ 1,342	\$ 1,311	\$ 31	2.4%
Subtotal segmentos	\$ 31,179	\$ 28,388	\$ 2,791	9.8%
Pasajeros	\$ 169	\$ 141	\$ 28	19.9%
Otros ingresos	\$ 1,557	\$ 1,434	\$ 123	8.6%
Ingresos totales	\$ 32,905	\$ 29,963	\$ 2,942	9.8%

Los ingresos por servicios se incrementaron 9.8% al pasar de \$29,963 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$32,905 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Este incremento se debió principalmente al desempeño positivo de nuestros productos y servicios, en particular, al agrícola, automotriz, minerales y servicios intermodales.

A continuación, se detalla nuestro desempeño por productos y servicios:

- **Agrícola.** En 2016 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 14.9% al pasar de \$8,456 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$9,712 millones en 2016, principalmente como resultado de un incremento en las importaciones a través de puertos debido a un cambio en la oferta mundial de granos (como maíz y frijol de soya), lo que fue parcialmente compensado por un decremento de la cosecha en México durante el año de 2016, debido a exportaciones por el puerto de Topolobampo y por rutas cortas de Sinaloa a Sudáfrica y Sudamérica.
- **Automotriz.** En 2016 los ingresos del segmento automotriz se incrementaron 10% al pasar de \$3,603 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$3,963 millones en 2016. La Industria Automotriz siguió creciendo con la incursión de las plantas de Kia-Hyundai en Monterrey y Audi en Puebla, recientemente construidas, a quienes a partir de la segunda mitad del año se les empezó a dar servicio, lo que fue parcialmente compensado por una disminución en los índices de criminalidad en la ruta central México-Veracruz.
- **Industrial.** En 2016 los ingresos del segmento industrial se incrementaron 2.6% al pasar de \$3,169 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$3,250 millones en 2016. El incremento se debe principalmente a mayores tráficos de cerveza, carros nuevos de Ferrocarril, papel, maquinaria, Equipo Ferroviario, y electrodomésticos.
- **Minerales.** En 2016 los ingresos del segmento minerales disminuyeron 2.6% al pasar de \$2,910 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$2,835 millones en 2016. La disminución se debe principalmente al paro de operación de una mina en el estado de Sonora que representó la pérdida de 2 millones de toneladas de mineral anuales.

- *Químicos y fertilizantes* En 2016 los ingresos del segmento químicos y fertilizantes se incrementaron 9.3% al pasar de \$2,527 millones en 2015 a \$2,762 millones en 2016. El incremento se debe principalmente a mayores volúmenes de ácido sulfúrico, sulfato de sodio utilizado principalmente en la industria de la producción de detergentes, asimismo por el crecimiento en el movimiento de resinas plásticas que se producen en México desde el área de Coatzacoalcos hacia el centro del País.
- *Intermodal*. En 2016 los ingresos del segmento intermodal se incrementaron 16.6% al pasar de \$2,213 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$2,581 millones en 2016. Toda la división transportó 318,450 contenedores, el crecimiento se debió principalmente en la sub-división transfronterizo debido a la consolidación de los tráficó de exportación e importación por frontera, desde Monterrey y Silao.
- *Energía*. En 2016 los ingresos del segmento energía se incrementaron 9.2% al pasar de \$2.341 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$2.556 millones en 2016. El incremento se debe principalmente a nuevos tráficó de importación de combustibles vía Nogales y Piedras Negras hacia Hermosillo y Torreón, igual que el tráficó de importación de carbón por Piedras Negras.
- *Metales*. En 2016 los ingresos del segmento metales se incrementaron 17.2% al pasar de \$1,858 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$2,878 millones en 2016. El incremento se debe principalmente a mayores tráficó de chatarra, planchón, rollos de acero. También se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.
- *Cemento*. En 2016 los ingresos del segmento cemento se incrementaron 2.4% al pasar de \$1,311 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$1,342 millones en 2016. El incremento se debe principalmente a la captación de nuevas rutas nacionales.
- *Ingresos por pasajeros*. Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de pasajeros se incrementaron 19.9% al pasar de \$141 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$169 millones en 2016 debido a un incremento en el número de pasajeros transportados.
- *Otros*. Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares se incrementaron 8.6% al pasar de \$1,434 millones por el año terminado el 31 de diciembre 2015 a \$1,557 en 2016.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron 7.5% al pasar de \$17,259 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$18,855 en 2016; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos y gastos directos de operación

El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 7.5%, de \$17,259 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$18,555 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Los principales incrementos son los siguientes: mano de obra se incremento en \$190 millones por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car-hire en \$437 millones por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles; mantenimiento de terceros a locomotoras y carros en \$42 millones; arrendamiento de equipo en \$255 millones; gastos ingresos por siniestros en \$123 millones; sustracciones de bienes en \$ 247 y parcialmente compensado por un decremento en el costo por consumo de diesel por \$(204) millones debido a un menor consumo de diésel y mejoras en le rendimiento y otros por 206 millones.

Utilidad bruta

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Emisora se incrementó en 13%, de \$12,704 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$14,350 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Otros costos y gastos de operación

La depreciación y amortización se incrementó 7% de \$2,678 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$2,865 millones en 2016, principalmente por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016. Los gastos de administración disminuyeron 5% de \$1,116 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,059 millones en 2016, principalmente por: decremento en costo laboral de \$(25) millones por disminución del número de empleados y otros por \$32 millones.

Otros (ingresos) y gastos, neto

El decremento neto de \$(103) millones, al pasar de un ingreso de \$114 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$217 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, principalmente por la venta de activos fijos y refacciones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en 18% de \$8,314 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$9,819 millones en 2016.

Resultado integral de financiamiento

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan se incrementaron \$96 millones. Los gastos por intereses presentan una disminución de \$4 millones de \$412 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$408 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, principalmente por una leve reducción en el costo por intereses, por la terminación de algunos créditos. La fluctuación cambiaria neta se incremento \$110 millones, de \$79 millones por el año terminado el 31 diciembre de 2015 a \$(189) millones en 2016.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto presenta una disminución de 18% de \$(89) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$(73) millones en 2016 como resultado, principalmente de un menor volumen de operaciones con el Ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un decremento de 20.8%, de \$8,168 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$9,871 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Impuestos a la utilidad

El impuesto sobre la renta corriente disminuyó \$1,344 millones principalmente por la aplicación del estímulo fiscal por la compra de diésel para el consumo de sus locomotoras. El impuesto sobre la renta diferido aumentó en \$564 millones ocasionado principalmente en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó en 40.5% de \$4750 millones a por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$6,677 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014 (en millones de pesos)

Ingresos por prestación de productos y servicios

Segmentos	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2015	2014	Variación	
			\$	%
Agrícola	\$ 8,456	\$ 6,881	\$ 1,575	22.9%
Automotriz	\$ 3,603	\$ 3,227	\$ 376	11.7%
Industriales	\$ 3,169	\$ 2,676	\$ 493	18.4%
Minerales	\$ 2,910	\$ 2,715	\$ 195	7.2%
Químicos y fertilizantes	\$ 2,527	\$ 2,226	\$ 301	13.5%
Energía	\$ 2,341	\$ 2,452	\$ (111)	(4.5%)
Intermodal	\$ 2,213	\$ 1,880	\$ 333	17.7%
Metales	\$ 1,858	\$ 1,556	\$ 302	19.4%
Cemento	\$ 1,311	\$ 1,199	\$ 112	9.3%
Subtotal segmentos	\$ 28,388	\$ 24,812	\$ 3,576	14.4%
Pasajeros	\$ 141	\$ 127	\$ 14	11.0%
Otros ingresos	\$ 1,434	\$ 1,056	\$ 378	35.8%
Ingresos totales	\$ 29,963	\$ 25,995	\$ 3,968	15.3%

Los ingresos por servicios se incrementaron 15.3% al pasar de \$25,995 millones en 2014 a \$29,963 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Este incremento se debió principalmente al desempeño positivo de todos nuestros productos y servicios, en particular, al agrícola, automotriz, industrial, minerales y servicios intermodales.

A continuación, se detalla nuestro desempeño por producto y servicio:

- *Agrícola.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$6,881 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$8,456 millones en 2015. Durante el 2015, el incremento se debe principalmente a un aumento en la importación de granos hacia la zona centro del país y mayores importaciones por puertos.
- *Automotriz.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$3,227 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$3,603 millones en 2015. El incremento se debe principalmente a la celebración de un nuevo contrato con Ford para transportar carros de una fábrica ubicada en Hermosillo, combinado con el incremento en el tráfico de importación de vehículos Nissan vía Mazatlán.
- *Industrial.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$2,676 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$3,169 millones en 2015. El incremento se debe principalmente a mayores tráficos alcanzando un movimiento de 116,929 carros transportando diferentes productos, algunos de los más importantes son cerveza, carros nuevos de ferrocarril, papel y electrodomésticos.
- *Minerales.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$2,715 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$2,910 millones en 2015. El incremento se debe principalmente a que se generó un crecimiento en la importación de chatarra y planchón, así como un fuerte incremento en el movimiento de concentrados de cobre, tanto nacionales, como provenientes de Estados Unidos.
- *Químicos y fertilizantes.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$2,226 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$2,527 millones en 2015. El incremento se debe principalmente al movimiento de mayores volúmenes de ácido sulfúrico y de sulfato utilizado principalmente en la industria de la limpieza.
- *Energía.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$2,452 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$2,341 millones en 2015. La disminución se debe principalmente a la baja en el desalojo de combustóleo de las refinerías hacia los puertos.
- *Intermodal.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$1,880 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$2,213 millones en 2015. El incremento se debe principalmente a que, en 2015, creció el corredor transfronterizo Monterrey-Chicago y se consolidaron dos servicios adicionales a Silao.

- *Metales.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$1,556 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$1,858 millones en 2015. El incremento se debe principalmente a tráfico de chatarra y arrabio, además de productos terminados como láminas, y se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.
- *Cemento.* En 2015 los ingresos del segmento agrícola se incrementaron 22.9% al pasar de \$1,199 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$1,311 millones en 2015. Se proporcionaron nuevos servicios a las principales plantas cementeras del país.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por el transporte de pasajeros se incrementaron 11% al pasar de \$127 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$141 millones en 2015, debido al incremento de pasajeros transportados.
- *Otros.* Los ingresos otras divisiones y demás servicios auxiliares se incrementaron 35.8% al pasar de \$1,056 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$ 1,434 millones en 2015.

Costos y gastos operativos

Costos y gastos operativos por el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron 11.5% al pasar de \$15,484 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$17,259 en 2016; principalmente como resultado de las tendencias que afectan directamente los costos de operación y gastos generales que se describen a continuación:

Costos y gastos directos de operación

El costo de operación incluye mano de obra, materiales, gastos indirectos y car hire, los que en su conjunto presentan un incremento de 11.5%, de \$15,484 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$17,259 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Los principales incrementos son los siguientes: en el consumo de diésel en \$570 millones debido a que el precio se incrementó en 7.3% y a un mayor consumo y mejoras en el rendimiento; mano de obra se incrementó en \$181 millones por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car-hire en \$430 millones por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros \$180 millones; arrendamiento de equipo \$ 240 millones; gastos ingresos por siniestros \$167 millones; y otros por \$7 millones.

Utilidad bruta

Por lo anterior, la utilidad bruta de la Emisora se incrementó en 20.9%, de \$10,511 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$12,704 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Otros costos y gastos de operación

La depreciación y amortización se incrementó en 10.2% de \$2,430 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$2,678 millones en 2015, por mayores inversiones de capital realizadas. La PTU se incrementó en 22.2% de \$581 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$710 millones en 2015. Los gastos de administración se incrementaron en 3.1% de \$1,082 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$1,116 millones en 2015, principalmente por: sueldos y prestaciones en \$ 17 millones; mantenimiento de equipo de computo en \$15 millones y otros por \$2 millones. Los otros ingresos netos disminuyeron en 14.3% de \$(133) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$(114) millones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en 26.9% de \$6,551 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$8,314 millones en 2015.

Resultado integral de financiamiento

Los componentes del resultado integral de financiamiento incluyen: intereses pagados, intereses ganados y pérdida (utilidad) cambiaria. Los intereses ganados presentan disminuyeron \$56 millones. Los gastos por intereses presentan

un incremento de \$52 millones de \$360 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$412 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por la contratación de nuevos créditos. La fluctuación cambiaria neta disminuyó 57.8% de \$(187) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$(79) millones en 2015.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto presenta una disminución de 12.7% de \$(102) millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$(89) millones en 2015 como resultado, principalmente de un menor volumen de operaciones con el Ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Utilidad antes de impuestos a la utilidad

Como resultado de los factores antes mencionados, la utilidad antes de impuestos a la utilidad presentó un decremento de 23.1%, de \$6,632 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$8,168 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Impuestos a la utilidad

El impuesto sobre la renta corriente incrementó \$469 millones principalmente el incremento en la utilidad antes de impuestos. El impuesto sobre la renta diferido aumentó en \$151 millones ocasionado principalmente en rubros como cuentas por pagar, clientes, inmuebles, maquinaria y equipo y otros activos.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó en 24.2% de \$3,823 millones a por el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$4,750 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

UAFIDA Ajustada

Para una reconciliación de la UAFIDA Ajustada en relación con nuestra utilidad de operación, ver la sección “Información financiera seleccionada y otra información”.

Principales Factores que Impactan nuestros resultados de Operación

Los principales factores que impactan nuestros resultados y operaciones son:

Volumen de carga y variedad de productos. Nuestros ingresos consolidados por servicios se ven afectados por las condiciones económicas generales y por las condiciones climatológicas (entre otros factores), las cuales tienen un impacto directo en la demanda y disponibilidad de los insumos y productos que transportamos. Nuestra red ferroviaria está ubicada en los principales centros y corredores del país y cuenta con rutas que van del norte al sur y del este al oeste. La densidad de tráfico y la variedad de productos que transportamos varían dependiendo de los corredores y mercados en los que operamos lo cual refleja la diversidad de volúmenes de mercancías y productos terminados que transportamos.

Precio de combustibles. Los precios del combustible que utilizamos representan una gran parte de nuestros costos operativos. El costo del diésel representó el 24.64%, el 24.82 y 27.41% de nuestros costos operativos durante los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, respectivamente. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos consolidados se ven altamente afectados por las fluctuaciones en los precios del combustible que utilizamos. Actualmente realizamos operaciones cubriendo nuestras necesidades de combustible a través de la compra de diésel a Petróleos Mexicanos a precios de mercado, acuerdo que esperamos continúe en el futuro. A pesar de que actualmente podemos recuperar una porción significativa de gastos en combustible de nuestros clientes a través del cobro de sobrepagos de combustible, es posible que no logremos mitigar en el futuro el incremento de los precios del combustible a través de dichos cobros. Asimismo, derivado de la reforma energética aprobada en México en 2014, las empresas privadas podrán participar en el mercado de suministro de combustible en México. No podemos predecir el impacto que dichas reformas u otras condiciones políticas, económicas y sociales pudieran tener sobre el precio de combustible.

El 27 de marzo de 2017 y el 24 de abril de 2017, la Comisión Reguladora de Energía otorgó a Ferromex y Ferrosur un permiso para importar hasta 463,502,000 litros y 440,326,900 litros de diésel, respectivamente. Esperamos que estos permisos nos permitan diversificar nuestras fuentes de combustible y reducir costos en el corto y mediano plazo.

Costos laborales. Nuestro negocio requiere de mucha mano de obra. Nuestros costos laborales incluyen salarios y costos de seguridad social para nuestros asociados. La mayor parte de la compensación que les pagamos a nuestros asociados es fija y se determina anualmente mediante un contrato colectivo de trabajo. De igual forma, nuestros requisitos laborales, así como los costos asociados a los mismos varían con base en el volumen transportado debido a que debemos realizar mayores erogaciones laborales conforme se incrementa nuestro volumen de operaciones. Contamos con varios planes para nuestros asociados en virtud de los cuales otorgamos beneficios de seguridad social tales como pensiones, servicios de salud para retirados, seguros médicos, paquetes compensatorios por terminación de relación laboral, entre otros beneficios. El costo anual de los beneficios de seguridad social que otorgamos puede variar de manera significativa año con año y se ve influenciado materialmente por varios factores tales como la tasa promedio ponderada de descuento utilizada para calcular obligaciones, el crecimiento inflacionario de gastos de seguridad social o las disposiciones contenidas en nuestros contratos colectivos de trabajo o en otros contratos. En virtud de lo anterior, podría resultar complicado determinar nuestros costos laborales y responsabilidades y es posible que nuestros planes de seguridad social no se encuentren debidamente fondeados en algunas ocasiones.

Inversiones en infraestructura. Nuestro negocio requiere que realicemos inversiones sustanciales de manera constante con la finalidad de, entre otros, mejorar e incrementar nuestra infraestructura, tecnología, locomotoras y equipo ferroviario y con el fin de lograr dar mantenimiento al sistema que operamos. Lo anterior, con el objetivo de reducir costos, mejorar nuestro desempeño y satisfacer los requisitos de volumen de nuestros clientes. Como resultado de lo anterior, nuestros resultados consolidados operativos están altamente vinculados con las inversiones que realicemos.

Sucesos económicos y políticos en México y Norteamérica. Sustancialmente todas nuestras operaciones y clientes están ubicados en México y en Norteamérica. Asimismo, el sistema ferroviario mexicano es una pieza clave en la integración entre fronteras del sector manufacturero que se ha desarrollado en virtud de la celebración del TLC y derivado de los beneficios productivos de toda la región. De manera similar, nuestra red ferroviaria en Florida es un componente clave para el transporte de carga intermodal, productos básicos y productos terminados a y a lo largo del Estado de Florida. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos reflejan, de manera general, las condiciones económicas de México y Norteamérica (en particular, los Estados de Florida y Texas, mismas que se encuentran sujetas a cambios regulatorios, inestabilidad política, variaciones de divisas, incrementos inflacionarios y otros factores económicos inciertos). En los últimos años, nuestros ingresos se han visto influenciados por los niveles de crecimiento del PIB de México, por la integración de distintos sectores industriales en México y Norteamérica tales como el automotriz y por un panorama positivo derivado de las reformas energéticas y estructurales. En caso de que disminuya el crecimiento del PIB en México o en caso de una desaceleración económica a nivel regional o mundial, nuestros ingresos podrían verse afectados de manera negativa.

ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital

Al 31 de diciembre de 2017, la deuda total consolidada de GMTX era de \$31,475 millones, con un saldo en efectivo y equivalentes de efectivo de \$6,642 millones, lo que equivale a una deuda neta de \$24,833 millones. Al 31 de diciembre de 2016 la deuda total consolidada era de (\$2,330) millones (total deuda menos saldo en efectivo y equivalentes). *Nota 11 – Préstamos bancarios y deuda a largo plazo*”.

Los gastos financieros netos del año 2017 fueron de \$1,235 millones, que compara con los gastos financieros netos del año 2016 que fueron de \$210 millones. La razón de deuda a capitalización fue de 36.1% al 31 de diciembre de 2017, que compara con 12% del año 2016.

Los gastos financieros netos del año 2016 fueron de \$210 millones, que compara con los gastos financieros netos del año 2015 que fueron de \$313 millones. La razón de deuda a capitalización fue de 12% al 31 de diciembre de 2016, que compara con 14.3% del año 2015.

La relación de activo circulante a pasivo circulante disminuyó de 3.3 veces en 2016 a 0.8 veces en 2017, debido principalmente al incremento en deuda a corto plazo.

La relación de pasivo total a activo total pasó de 22.1% en 2016 a 45.4% en 2017, debido principalmente al incremento en el activo fijo y crédito mercantil originado por la compra FEC, y al incremento en la deuda pública y bancaria.

En lo que respecta a la relación de pasivo total a capital contable pasó de 28.3% en 2016 a 83.2% al 31 de diciembre de 2017.

Con relación a la rotación de inventarios, ésta fue de 63 días en 2017, lo que representó un incremento respecto al año 2016 que fue 50 días. La rotación de cuentas por cobrar fue de 42 días en 2017 y de 30 días en 2016.

Como parte del proceso de manejo de efectivo, GMXT monitorea regularmente el prestigio crediticio relativo de estas instituciones e invierte en instrumentos líquidos sin poner en riesgo el capital. GMXT no invierte en paraísos fiscales.

Generalmente las inversiones de GMXT son en pesos y dólares estadounidenses. Debido a que la Compañía tiene una posición superavitaria en pesos, el mayor porcentaje de las inversiones está denominado en esta moneda.

Actualmente los excedentes están invertidos a corto plazo con la finalidad de mantener disponible el capital. Las inversiones en dólares están domiciliadas en los Estados Unidos, con instituciones financieras muy sólidas. La distribución de las inversiones al 20 de abril del 2018 es de 32.13% en pesos y 67.87% en dólares.

iii) Control interno

El sistema de control interno de Grupo México cumple principios y objetivos de control que le permiten establecer un adecuado manejo de su gobierno corporativo.

En función al modelo de control aplicado, el Consejo de Administración, a través de la organización administrativa del Grupo, ejerce de manera estricta y puntual, mediciones y evaluaciones del propio sistema de control interno, abarcando los aspectos presupuestarios, económicos, financieros, patrimoniales, normativos y de gestión.

Asimismo, existe un proceso de mejora continua, tendiente a eficientar los procesos operativos, financieros y administrativos, a efecto de fortalecer y transparentar la revelación de información a accionistas.

e) Estimaciones contables críticas y fuentes clave de estimaciones

La preparación de los estados financieros de conformidad con las NIIF requiere que se hagan estimaciones y suposiciones sobre los valores en los libros de activos y pasivos que no son fácilmente evidentes en otras fuentes. Las estimaciones y supuestos relacionados se basan en la experiencia histórica y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados actuales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes se revisan de forma continua. Las revisiones sobre estimaciones contables son realizadas en el periodo en que la estimación es revisada si la revisión afecta sólo a ese periodo, o en el periodo de la revisión y periodos futuros si la revisión afecta a los periodos actuales y futuros.

Las políticas contables utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en el presente reporte son aquellas que resultan fundamentales tanto para la presentación de la situación financiera como para los resultados de operaciones, así como aquellas que requieren valoraciones significativas con respecto a las estimaciones utilizadas para determinar importes en nuestros estados financieros consolidados auditados.

En las notas que acompañan nuestros Estados Financieros Consolidados auditados incluidos en este reporte, exponemos nuestras políticas contables significativas.

Las siguientes políticas afectan de manera significativa las valoraciones y estimaciones utilizadas en la preparación de nuestros estados financieros.

Vida útil de inmuebles, maquinaria y equipo: Revisamos la estimación de su vida útil, método de depreciación el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada periodo, revisamos los valores en libros de nuestros activos tangibles e intangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.

Estimación de la reserva de cuentas incobrables: Elaboramos una estimación de cuentas de cobro dudoso basada en el análisis de las cuentas por cobrar vencidas.

Deterioro: Realizamos pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendremos y de la tasa de descuento más apropiada.

Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasa.

Contingencias. Como se detalla en la Nota 20 de los Estados Financieros Consolidados, estamos sujetos a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

Tal y como se describe a mayor detalle en la Nota 3 de los estados financieros auditados de la Emisora, en la aplicación de las políticas contables, la administración de la Emisora hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar en un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Emisora revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Estimación de la reserva de cuentas incobrables: La Emisora elabora su estimación de cuentas de cobro dudoso, basada en el análisis de las cuentas por cobrar vencidas.
- Deterioro: La Emisora realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Emisora y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: La Emisora está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

Creemos que hemos valuado nuestras cuentas por cobrar y nuestras cuentas por pagar de manera adecuada con el fin de no crear cálculos adicionales para cubrir posibles diferencias en nuestro favor o en nuestra contra, que pudieran surgir del negocio y litigios descritos en la sección “Descripción del Negocio—Litigios” de este reporte.

4) ADMINISTRACION

a) Auditores externos

Los Estados Financieros Consolidados por los años 2017, 2016 y 2015, han sido dictaminados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), según se establece en su informe. En dichos ejercicios, el auditor independiente no ha emitido una opinión modificada o no favorable, opinión desfavorable o denegación de opinión acerca de los estados financieros de la Emisora.

El 1 de enero del 2014, por recomendación del Comité de Auditoría de Grupo México se designó a Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (“DTT”) como los auditores independientes para los ejercicios del 2014 al 2018.

A continuación se resumen los montos facturados por DTT por servicios profesionales prestados por el año 2017:

Concepto	Importe (Millones de pesos)	Porcentaje
Honorarios auditoría financiera	\$ 5,830	21.4%
Asesoría relativa a impuestos	15,711	57.8%
Asesoría relativa a aspectos diversos	5,660	20.8%
Total de honorarios pagados	\$ 27,201	100.0%

Los estados financieros correspondientes a los ejercicios 2017, 2016 y 2015 fueron dictaminados por el C.P.C. Omar Esquivel Romero de DTT, emitiendo una opinión sin salvedades.

b) Operaciones con personas relacionadas y conflicto de interés

En el curso ordinario de nuestro negocio, celebramos operaciones y esperamos seguir celebrando operaciones con algunas de nuestras afiliadas, accionistas y otras partes relacionadas, incluyendo operaciones en relación con la prestación de servicios de transporte, interconexión para la prestación de servicios de carga transnacionales, arrendamientos de carros y de locomotoras, en cumplimiento con la legislación aplicable en México, las cuales en todo caso son celebradas en condiciones de mercado. Dichas operaciones se encuentran sujetas a la aprobación, caso por caso, de nuestro Consejo de Administración, excepto por aquellas que (i) no sean significativas o (ii) sean celebradas en el curso ordinario de los negocios en condiciones de mercado. De conformidad con nuestros estatutos sociales, las operaciones que realicemos con partes relacionadas deberán ser analizadas por nuestro Consejo de Administración.

La siguiente tabla incluye los resultados de las operaciones celebradas con nuestras partes relacionadas durante los periodos que se indican a continuación:

17. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2017	2016	2015
Por cobrar:			
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 284,121	\$ 309,119	\$ 280,354
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	9,888	10,279	15,718
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	8,957	45,136	23,556
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	6,047	20,509	17,518
UP Logistic de México, S. de R.L.	4,578	6,779	5,355
México proyectos, desarrollos y servicios, S.A. de C.V.	3,097	-	-

Industrial Minera México, S.A. de C.V.	2,227	-	-
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,071	2,168	1,806
Metalurgica de Cobre, S.A. de C.V.	1,923	10,583	1,191
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,668	1,544	1,484
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	682	5,965	590
Union Pacific Distribution Service, Inc.	653	573	586
Buenavista del Cobre, S. A. de C. V.	2	2	2
Infraestructura y Transportes México, S. A. de C. V.	-	3,339	2,902
	<u>\$ 325,914</u>	<u>\$ 415,996</u>	<u>\$ 351,062</u>

Por pagar a corto plazo:

TTX Company	\$ 171,593	\$ 211,390	\$ 196,055
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	50,469	55,838	50,724
México Constructora Industrial, S. A. de C. V.	27,661	-	-
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	1,455	5,270	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	61	147	134
Transentric, Inc.	6	7	135
PS Technology, Inc.	-	16,648	7,561
UPRR International Advisors, Inc.	-	-	6
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	-	3	3
	<u>\$ 251,245</u>	<u>\$ 289,303</u>	<u>\$ 254,618</u>

Por pagar a largo plazo:

Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>
----------------------------------	------------------	------------------	------------------

- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

	2017	2016	2015
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 4,269,641	\$ 4,065,249	\$ 3,506,684
Renta de carros (Car-Hire)	<u>888,352</u>	<u>613,841</u>	<u>521,542</u>
	<u>\$ 5,157,993</u>	<u>\$ 4,679,090</u>	<u>\$ 4,028,226</u>
Fletes interlineales	\$ 261,585	\$ 1,135,446	\$ 1,250,098
Renta de carros (Car-Hire)	1,731,885	1,343,638	1,088,370
Arrastres	234,278	85,353	117,365
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	61,044	93,543	82,577
Maniobras	74,268	45,897	68,330
Siniestros	18,191	37,797	22,438
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	36,519	14,240	31,144
Arrendamiento de oficinas corporativas	28,767	20,258	23,825
Ajuste temporal de diésel	68,358	96,259	28,789
Reparación de carros	32,392	30,879	22,843
Derechos de paso	11,548	7,352	5,260
Activo fijo	383,914	-	-
Otros servicios	<u>67,063</u>	<u>41,448</u>	<u>22,669</u>
	<u>\$ 3,009,812</u>	<u>\$ 2,952,110</u>	<u>\$ 2,763,708</u>

Algunos de nuestros accionistas y miembros de nuestro Consejo de Administración controlan o tienen un interés directo o indirecto en las operaciones con partes relacionadas que se mencionan anteriormente. Ver la nota número 17 de los Estados Financieros Consolidados para más información en relación con las operaciones que realizamos con partes relacionadas.

c) **Administradores y accionistas**

Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración es responsable de la administración de nuestro negocio, incluyendo la determinación de nuestras principales políticas. Los miembros del Consejo de Administración son electos, como regla general, por nuestros accionistas en su asamblea general ordinaria anual, excepto que nuestro Consejo de Administración puede designar consejeros provisionales, sin la intervención de la asamblea de accionistas, en los casos de renuncia o falta de designación del suplente. Cualquier accionista o grupo de accionistas que sea titular de cuando menos cada 10% o más de nuestro capital social, tiene derecho de designar a un miembro. Nuestro Consejo de Administración se reúne por lo menos una vez cada tres meses. Por lo menos el 25% de los miembros del Consejo de Administración deben ser independientes en término de la ley aplicable y nuestros estatutos. Nuestros estatutos establecen que los accionistas podrán designar a un consejero suplente para ocupar el cargo en sustitución de un consejero propietario, si dicho consejero no puede asistir a una sesión del Consejo de Administración. Los consejeros suplentes de nuestros consejeros independientes también deberán tener ese carácter.

El 23 de octubre de 2017 se nombraron a los miembros de nuestro Consejo de Administración. La siguiente tabla muestra a los miembros actuales de nuestro Consejo de Administración:

Nombre	Puesto	Año de Designación	Años como consejero en GMXT	Género
Germán Larrea Mota Velasco	Presidente	2014	3	Masculino
Alfredo Casar Pérez	Consejero Propietario	2014	3	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Consejero Propietario	2017	-	Masculino
Xavier García de Quevedo Topete	Consejero Propietario	2017	-	Masculino
Carlos Noriega Arias	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Jaime Corredor Esnaola	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Roberto Slim Seade	Consejero Propietario	2014	3	Masculino
Arturo Elías Ayub	Consejero Propietario	2016	1	Masculino
Luis Roberto Frías Humphrey	Consejero Suplente	2017	-	Masculino
Daniel Hajj Slim	Consejero Suplente	2017	-	Masculino
Eduardo Joaquín Gallástegui Armella	Consejero Independiente	2017	-	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz	Consejero Propietario	2017	1	Masculino
Lorenzo Reyes Retana Padilla	Consejero Propietario	2017	1	Masculino
Christian Lippert Helguera*	Secretario no miembro	2017	-	Masculino

* No miembro de nuestro Consejo de Administración.

Hasta donde es de nuestro conocimiento y según se describe más adelante en la sección de “Accionistas”, salvo por Germán Larrea Mota Velasco (Presidente del Consejo de Administración), ninguna persona ejerce control, influencia significativa o poder de mando (según dichos conceptos se definen en la LMV) en GMéxico Transportes. Asimismo, hasta donde es de nuestro conocimiento, ninguno de nuestros consejeros y directivos es dueño de más del 1% de las acciones representativas de nuestro capital social.

El 100% de los miembros del Consejo de Administración de la Emisora son hombres y el 0% son mujeres. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Los consejeros no han percibido, en los últimos 3 ejercicios, prestaciones de cualquier naturaleza o compensaciones por parte de la Emisora.

Salvo por lo dispuesto más abajo, no existen conflictos de interés potenciales importantes entre los deberes de los miembros de nuestro Consejo de Administración y sus intereses privados.

La dirección de nuestros consejeros es Bosque de Ciruelos No. 99, Colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México.

A continuación, se describe información biográfica de cada uno de los miembros del Consejo de Administración:

Germán Larrea Mota Velasco. El Sr. Larrea Mota es presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Grupo México. Anteriormente fue Vicepresidente Ejecutivo de Grupo México y MM y miembro de sus consejos de administración desde 1981. De igual forma, es Presidente del Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo de Empresarios Industriales de México, S.A. de C.V. (empresa controladora); y Fondo Inmobiliario entre otras, posición que asumió en 1992. En 1978 fundó la compañía editorial y de publicidad Grupo Impresa y fungió como Presidente del Consejo de Administración y Director General hasta 1989, fecha en que la compañía fue vendida. Desde 1999 es uno de los consejeros del Consejo Mexicano de Negocios, así como de Grupo Televisa, S.A.B. de 1999 a 2014 y de Banco Nacional de México, S.A. (Citigroup) de 1992 a 2015.

Alfredo Casar Pérez. El Sr. Casar Pérez es miembro del Consejo de Administración de Grupo México desde 1997. Fue nombrado Presidente Ejecutivo de GFM y Ferromex el 5 de marzo de 2008; fungió como Presidente y Director General de GFM y Ferromex desde el 16 de noviembre de 1999. Con anterioridad a esto, fue Director General de Desarrollo de Grupo México durante dos años, después de haber sido Director General de Compañía Perforadora México, S.A. de C.V. y Director Corporativo de México Compañía Constructora, S.A. de C.V. durante más de 7 años. Además, el Sr. Casar es miembro de los Consejos de Administración de SCC y GFM. El Sr. Casar es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y cuenta con una maestría en Economía por la Universidad de Chicago.

Fernando López Guerra Larrea. El Sr. López Guerra es Licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM). Fue designado Director General de Administración el 1 de julio del 2015 y anteriormente era el responsable de ventas, mercadotecnia, atención al cliente y administrador de flota. El Sr. López Guerra ha trabajado en diferentes áreas dentro de Ferromex y tiene 14 años trabajando en GMXT. De principios del 2009 hasta septiembre del 2012, se desempeñó como Director General de Operaciones y Desarrollo de Cinemex. El Sr. López Guerra inició su carrera profesional en Ferromex, en donde ocupó varios cargos antes de ser transferido a Cinemex.

Xavier García de Quevedo Topete. Actualmente es Vicepresidente del Consejo de Administración y Director General de Administración y Finanzas de Grupo México, S.A.B. de C.V., así como miembro de los Consejos de Administración de Asarco, Southern Copper y GMéxico Transportes. En 1969 fue nombrado Presidente de Minera México y ocupó diversos cargos en dicha sociedad, incluyendo la Jefatura de Procesos de Ingeniería y Producción de la planta de cobre en San Luis Potosí; en la refinería de zinc en Monterrey fue asistente de la Dirección General, así como Gerente de Proyectos. También estuvo a cargo de la Dirección de Compras y de la Dirección Administrativa de Mexcobre. En 1986 el ingeniero García de Quevedo se separó de la Sociedad para incorporarse a Grupo ConduMex donde ocupó diversos cargos, hasta que en 1994 se reincorporó a Grupo México, ocupando el puesto de Director General de Desarrollo. En 1997 fue nombrado Director de Grupo Ferroviario Mexicano. De 1999 a 2001 y de 2009 a 2010 fue presidente de Asarco, sociedad de Grupo México ubicada en los Estados Unidos de América. En 2001 fue nombrado Presidente y Director General de Southern Copper Corporation, así como Presidente de Minera México. De 2006 a 2009, el ingeniero García de Quevedo fungió como Presidente de la Cámara Minera de México. En 2007 fue nombrado Presidente y Director General de Americas Mining Corporation y en 2014, fue nombrado Presidente y Director General de la División Infraestructura de la Sociedad.

Carlos Noriega Arias. Carlos Noriega Arias es Ingeniero Industrial por la Universidad Anáhuac y obtuvo el grado de Maestría en administración por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y cuenta con una Especialización en Finanzas por el mismo Instituto. En 2003 se le otorgó el premio al “Mérito Profesional y Ex alumno Distinguido” por el Instituto Tecnológico Autónomo de México. Desde 1982 se desempeña como Presidente del Grupo Noriega Editores, que comprende a Editorial Limusa, S.A. de C.V., Servicios Corporativos Limus, S.A. de C.V., Librerías Bellas Artes, S.A. de C.V., Distribuidora Noriega, S.A. de C.V., Servicios Corporativos Editoriales, S.C., Consultores y Administradores Independientes, S.A. de C.V., Librería de Libros en Inglés, S.A. de C.V., Noriega Editorial, S.A. de C.V., Centro Cultural Integra Escolar, S.A. de C.V., Inmuebles Urbanos Alce, S.A. de C.V. y Librerías de Cristal, S.A. de C.V. Un aspecto importante que debe destacarse en el desempeño profesional del Maestro Noriega Arias es que colabora activamente en diversos organismos como Vicepresidente de la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), Presidente de la Comisión de Educación de (CONCAMIN); Miembro de la Comisión de Formación y Empleo del Foro Consultivo Científico y Tecnológico, A.C.; Miembro de

la Comisión de Educación del Consejo Coordinador Empresarial (CCE); Miembro de la Junta Directiva del CONALEP, INEA, CONAPASE, CONAFE y CONEVyT; y dentro del CONOCER, ha logrado que las Cámaras Industriales, se involucren en la creación de las competencias laborales para su sector; también es Miembro de la Mesa Tripartita – Trabajo Digno, de la Secretaria del Trabajo y Previsión Social (STPS); Miembro del Consejo del Compromiso Social por la Calidad de la Educación (CSCE); Miembro del Consejo Técnico del IMSS en la Delegación Norte del Distrito Federal; Miembro de la Fundación Educación Superior- Empresa (FESE); Preside la Mesa de Negociación de Desarrollo de Capacidades del Acuerdo de Asociación Transpacífica (TPP); Presidente del Consejo de Desarrollo Social de la Ciudad de México, A. C.; Consejero de la Fundación del Empresariado en México, A. C. (FUNDEMEX), Miembro del Grupo de Consulta Mexicano del Foro Bilateral sobre Educación Superior, Innovación e Investigación (FOBESII); Miembro del Consejo de Administración de Morton Casa de Subastas y Morton Auctioneers & Appraisers, preside el Comité de Crédito del Instituto del Fondo Nacional para el Consumo de los Trabajadores (INFONACOT) y es Miembro del Comité Nacional de Productividad (CNP).

Jaime Corredor Esnaola. Obtuvo la Licenciatura en Economía en la Universidad Nacional Autónoma de México, (UNAM); maestría (MA) en economía en Northwestern University y realizó estudios de doctorado en Stanford University. Hasta el 31 de enero de 2012 era el Presidente de Umbral Capital, S.A.P.I. de C.V., actualmente es Presidente de Magno Hogar, S.A. de C.V.; es miembro del Consejo de Administración de GFM y Ferromex; fue presidente del Consejo de Administración y Accionista de Hipotecaria Casa Mexicana (Sociedad Financiera de Objeto Limitado) e integrante del Consejo de Administración de Grupo Financiero Monex. Fue Presidente del Consejo de Administración de CINTRA (corporación controladora de las dos principales aerolíneas en México: Mexicana y Aeroméxico) y Comisario General de México para la Expo 2000 en Hannover, Alemania. Director General de varios bancos mexicanos (Banobras, Banco Internacional y Banca Cremi) y Presidente, durante un período, de la Asociación Mexicana de Bancos y miembro de la Junta de Gobierno del Banco de México. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y, posteriormente, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). Miembro de los Consejos Directivos de diversas entidades y empresas, tales como: la Comisión Nacional de Energía, Banco Nacional de Comercio Exterior, Visa Internacional (Región Latinoamérica), Telmex y el Consejo Mexicano de Inversión. Estuvo directamente involucrado como agente financiero en la privatización de varias de las más importantes empresas mexicanas, tales como: Telmex, Mexicana de Aviación, Fertimex e Industrias Conasupo y participó, también, en calidad de funcionario público responsable, en la reestructuración y privatización de los sistemas portuario y aeroportuario de México.

Roberto Slim Seade. El Sr. Slim Seade es Licenciado en Administración de Empresas y tiene 44 años de edad. Distingue su trayectoria en mercadotecnia, en 1994, a los 24 años forma la Gerencia de Publicidad y Promoción de Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Hoy tiene en su haber la creación diseño y posicionamiento de más de 60 marcas en diversas industrias, entre las más recientes destacan VOLARIS y UNO TV (UNO Noticias). Actualmente es Director General de Ostar Grupo Hotelero (la cadena hotelera de Grupo Carso, S.A.B. de C.V.), coordina y participa en diversos proyectos de la Fundación Carlos Slim y Museo Soumaya, así como ciertas Relaciones Institucionales y Públicas dentro del Grupo Carso, es también Presidente de la Fundación HELP, y director de la División Cine del mismo Grupo.

Arturo Elías Ayub. El Sr. Elías Ayub es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Anáhuac. Ocupa el puesto de Director de Alianzas Estratégicas, Comunicaciones y Relaciones Institucionales en Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Tiene 49 años de edad. Es miembro de los Consejos de Administración de Grupo Carso, S.A.B. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V. y Telmex Internacional, S.A. de C.V.

Luis Roberto Frías Humphrey. Es Ingeniero Industrial por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México. Desde Marzo de 1994 a la fecha es el director de la banca de mayoreo de Grupo Financiero Inbursa, S.A. de C.V. Es miembro del consejo de administración de Banco Inbursa, S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Inbursa, Inversora Bursátil, S.A de C.V., Casa de Bolsa, Grupo Financiero Inbursa, Seguros Inbursa, S.A, Grupo Financiero Inbursa, Patrimonial Inbursa, S.A, Grupo Financiero Inbursa, Operadora Inbursa Fondos de Inversión, S.A. de C.V., Grupo Financiero Inbursa, Sinca Inbursa, S.A de C.V. Fondo de Inversión de Capitales, FC Financial, S.A. de C.V., SOFOM, E.R. , Grupo Financiero Inbursa, Fianzas Guardianas Inbursa, S.A., Grupo Financiero Inbursa y Grupo Ferroviario Mexicano, S.A de C.V.

Daniel Hajj Slim. Es estudiante de Ingeniería Industrial en la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México. Actualmente trabaja en América Móvil, S.A.B. en la Dirección de Portales Digitales. Actualmente es miembro del consejo de administración de Minera Frisco, S.A.B.

Eduardo Joaquín Gallástegui Armella. Es Licenciado en Derecho por la Universidad Iberoamericana. Antes de integrarse en calidad de socio a DLA piper en el mes de febrero de 2015, fue socio fundador de la firma de consultoría jurídica Gallástegui y Lozano, S.C., en la que fungió como su Socio Director de 1985 a 2005. Gallástegui y Lozano S.C., se fusionó con la firma global DLA Piper en el mes de febrero de 2015, dando lugar a la firma DLA Piper, Gallástegui y Lozano, de la cual es actualmente el Socio Director. Previo a la formación de Gallástegui y Lozano, S.C., se desempeñó como socio de la firma Vázquez Pando, Celis Azuela y Asociados, S.C., entre los años de 1982 y 1985. Anteriormente, fungió como abogado asociado en la firma Noriega y Escobedo S.C., del año 1979 a 1982, después de haber desempeñado el cargo de Asesor Jurídico y posteriormente Director Jurídico Interino en Gillette de México, S.A. de C.V. A lo largo de toda su trayectoria como abogado practicante en el foro, el licenciado Gallástegui se ha dedicado a prestar servicios de consultoría jurídica a empresas nacionales e internacionales respecto de asuntos corporativos en general, comercio internacional, telecomunicaciones, transportes, competencia económica, financiamiento nacional e internacional, regulación farmacéutica e inversión extranjera. Antes de obtener el título de licenciado en derecho, desempeñó el puesto de pasante en derecho, practicando derecho del trabajo en las modalidades consultiva y contenciosa, en la firma Basham, Ringe y Correa, S.C. Ha obtenido diversos reconocimientos, entre los que se encuentran el Asesor del año en 2013 por Who's Who Professionals. Es titular de la cátedra de Derecho Constitucional en la Universidad Iberoamericana, A.C. desde el año 1979 a la fecha.

Hugo Rafael Gómez Díaz. Director General de Operación El Sr. Gómez cuenta con el título de Ingeniero en Mecánica Industrial, egresado del Instituto Tecnológico de Veracruz, posee una maestría en Administración de Negocios por la Universidad Cristóbal Colón y adicionalmente tiene un certificado de International Aluminium Smelting Process Course emitido por la Norwegian University of Science and Technology. A la fecha, mantiene el cargo de Director General de Operación desde septiembre 2015. Previo a este puesto, fue responsable de la Dirección de Transportes durante 3 años, y antes fue responsable de la Dirección de Operaciones en Ferrosur, durante 13 años. La trayectoria del Ingeniero Gómez está fundamentada con 15 años de experiencia en la producción de aluminio y productos manufacturados en la industria, empezando como ingeniero de procesos y concluyendo como Director de Operaciones de Planta.

Lorenzo Reyes Retana Padilla. Director General Proyectos Corporativos El Sr. Reyes Retana es Ingeniero Civil, egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), y tiene una Maestría en Planeación y Administración de Infraestructura, por la Universidad de Stanford. Ocupa su cargo actual desde septiembre de 2015. Previamente, desde noviembre de 1997 y hasta septiembre del 2015, se desempeñó como Director General de Operación de Ferromex. Con anterioridad a ello ocupó varios puestos en Ferronales, entre los que se incluyen: Director del Ferrocarril del Sureste, Subdirector de Infraestructura y Telecomunicaciones y Gerente de Construcción, fue también Coordinador de la Puesta en Operación de la Doble Vía Electrificada México-Querétaro. El Sr. Reyes Retana también trabajó en la Comisión Federal de Electricidad de 1974 a 1984.

Christian Lippert Helguera. El licenciado Lippert es abogado egresado con mención honorífica de la Universidad Anáhuac del Sur. Desde 1994 ha formado parte de Galicia Abogados, S.C. en donde se desempeña como socio del área de competencia económica y derecho corporativo. Anteriormente, colaboró como abogado internacional en el despacho Cleary, Gottlieb, Steen & Hamilton en la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América. Actualmente ocupa el cargo de secretario del consejo de administración de Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Ferrosur, S.A. de C.V. y Grupo Vasconia, S.A.B.

Facultades del Consejo de Administración

Nuestros estatutos establecen que las sesiones de nuestro consejo de administración serán válidamente convocadas y celebradas si la mayoría de los miembros se encuentran presentes. Los acuerdos adoptados en dichas sesiones serán válidos si se aprueban por una mayoría de los miembros del consejo de administración presentes en la sesión de que se trate, sin conflicto de intereses respecto de los asuntos que se traten. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

Para una descripción de las facultades del Consejo de Administración, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Deberes de Diligencia y Lealtad

La LMV asimismo, impone a los miembros del Consejo de Administración deberes de diligencia y lealtad. Para una mayor descripción de los deberes de diligencia y lealtad de nuestros consejeros, ver la sección “Estatutos Sociales y Otros Convenios”.

Comités del Consejo de Administración

Nuestro Consejo de Administración se auxilia por el Comité de Auditorías y Prácticas Societarias.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Conforme a la LMV, debemos tener un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias, que deben integrarse por un mínimo de tres consejeros, y exige que el presidente de dicho(s) comité(s) y la totalidad de sus miembros sean independientes. Actualmente y de conformidad con nuestros estatutos sociales y los acuerdos de nuestros accionistas, contamos con un comité que está encargado tanto de las funciones de auditoría, como de las de prácticas societarias.

El 23 de octubre de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de la Sociedad, se nombraron a los señores Carlos Noriega Arias, Jaime Corredor Esnaola y Eduardo Joaquín Gallástegui Armella como miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias. El señor Carlos Noriega Arias es experto financiero. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son independientes de conformidad con la LMV.

Las principales funciones del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son:

1. Dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a la LMV.
2. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera.
3. Convocar a Asambleas de Accionistas y hacer que se inserten en la orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes.
4. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV respecto de las principales políticas y criterios contables y de información, así como el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiera intervenido en ejercicio de sus facultades conforme a estos estatutos sociales y a la LMV.
5. Las demás establecidas por la LMV o que estén previstas por los estatutos sociales de la Emisora.
6. Evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el auditor externo.
7. Discutir los estados financieros de la Emisora con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación.
8. Informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Emisora o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte.
9. Elaborar la opinión a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, inciso c) de la LMV respecto del contenido del informe presentado por el Director General y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo.
10. Apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el Artículo 28 (veintiocho), fracción IV, incisos d) y e) de la LMV.
11. Vigilar que las operaciones a que hacen referencia los Artículos 28 (veintiocho), fracción III y 47 (cuarenta y siete) de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos.

12. Solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando así lo requieran las disposiciones de carácter general emitidas para el efecto.
13. Requerir a los directivos relevantes y demás empleados de la Emisora o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones.
14. Investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un análisis de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia.
15. Recibir observaciones formuladas por accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones.
16. Solicitar reuniones periódicas con los directivos relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Emisora o personas morales que ésta controle.
17. Informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse.
18. Convocar a Asambleas de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas Asambleas los puntos que estimen pertinentes.
19. Vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración de la Emisora, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia Asamblea o el referido Consejo.
20. Vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias puede reunirse en cualquier momento. A fin de que las sesiones de este comité se celebren válidamente, se requerirá de la asistencia de por lo menos la mayoría de sus miembros, y sus decisiones serán válidas cuando sean adoptadas por al menos la mayoría de sus miembros. El presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias tiene voto de calidad en caso de empate.

Funcionarios de Primer Nivel

A continuación, se listan los miembros de nuestra administración ejecutiva, su experiencia, incluyendo cargos y sus años de servicio:

<u>Ejecutivo</u>	<u>Cargo</u>	<u>Años trabajando en el Grupo</u>	<u>Género</u>
Alfredo Casar Pérez	Director General	18	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Director General de Administración	14	Masculino
Hugo Rafael Gómez Díaz Gómez	Director de Operaciones	15	Masculino
Francisco Jurado Martínez	Director Jurídico	19	Masculino
Claudia Abaunza	Directora de Finanzas	8	Femenino

El 20% de los funcionarios de primer nivel de GMXT son de género femenino y el 80% restante son de género masculino. A la fecha, la Emisora no cuenta con política o programa específico alguno que impulse la inclusión laboral sin distinción de sexo en la composición de sus órganos de gobierno y entre sus empleados.

Salvo por aquellas biografías incluidas en la sección anterior, a continuación se describe información biográfica de cada uno de los miembros nuestra administración ejecutiva:

Alfredo Casar Pérez

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Fernando López Guerra Larrea

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Hugo Rafael Gómez Díaz

Ver “Administración—Consejo de Administración.”

Francisco Jurado Martínez

El Sr. Jurado es Licenciado en Derecho egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tiene un Postgrado en Derecho Mercantil por la Universidad Panamericana y un Seminario de “*Products Liability: comparative approaches and transnational litigation*” por la Universidad de Texas en Austin, y cuenta, entre otros, con un curso de negociación en la Universidad de Harvard “Proyecto de Negociación de Harvard”. Es Director Jurídico de Ferromex desde el primero de octubre de 2006. De 1994 a 1998, desempeñó diversos cargos en Despachos de Abogados, y de 1998 a 2006 fue Gerente Jurídico en Ferrosur.

Claudia Abaunza

La Sra. Abaunza ha sido Subdirectora de Contraloría de Ferromex desde el año 2009. Anteriormente, la Sra. Abaunza se desempeñó en el área de Auditoría de Deloitte por más de cuatro años. La Sra. Abaunza es Licenciada en Contaduría por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y cuenta con una maestría en Dirección de Empresas por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM).

Salvo por lo dispuesto anteriormente, no existen potenciales conflictos materiales de interés entre los deberes de los ejecutivos clave y sus intereses privados. Nuestros ejecutivos clave pueden ser contactados en nuestras oficinas corporativas principales. Ver la sección “Resumen Ejecutivo – Información de la Compañía”.

Compensaciones

La compensación a nuestros Consejeros y miembros de los Comités se determina por la asamblea general ordinaria de accionistas.

En la asamblea general extraordinaria de accionistas se acordó que la contraprestación a los miembros del Consejo de Administración fuera la cantidad bruta de \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 moneda nacional), más gastos en caso de que tuvieran que viajar, por cada Sesión del Consejo a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio. Asimismo, se acordó que la contraprestación a los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias sea en la cantidad bruta de \$80,000.00 (ochenta mil pesos 00/100 moneda nacional), más gastos en caso de que tuvieran que viajar, por cada Sesión del Comité a la que asistan, con cargo a gastos generales del ejercicio.

Código de ética

A la fecha de este reporte, la Emisora no cuenta con medidas de autorregulación que rijan sus prácticas de negocios o un código de ética.

d) Estatutos sociales y otros convenios

Descripción general

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, constituida conforme a las leyes de México. Somos una controladora de acciones. Una copia de nuestros estatutos sociales ha sido presentada ante la CNBV y ante la BMV y dicha copia se encuentra disponible para consulta en la siguiente página de Internet www.gmxt.mx. Nuestra dirección es la siguiente: Bosque de Ciruelos No. 99, colonia Bosques de las Lomas, código postal 11700, delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México. Nuestro teléfono es +52(55)5246-3700.

Capital Social

En virtud de que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social debe estar integrado por una parte fija y puede integrarse por una parte variable. A la fecha de este reporte nuestro capital social emitido y en circulación consiste en 4,100,594,828 acciones, ordinarias, sin expresión de valor nominal, serie única, de las cuales 540,000 son representativas de la porción fija de nuestro capital social y 4,100,054,828 son representativas de la porción variable de nuestro capital social. Nuestras Acciones pueden emitirse a favor de, pagarse por y ser propiedad de inversionistas mexicanos o extranjeros, sujeto a restricciones de ley. Nuestros estatutos sociales nos permiten emitir series adicionales de acciones de nuestro capital social con derechos de voto limitado, restringido o sin derecho de voto.

Derechos de Voto y Asambleas de Accionistas

Nuestras acciones tienen pleno derecho de voto y cada acción da derecho al titular a un voto en cualquier asamblea general de accionistas.

De conformidad con nuestros estatutos vigentes, podemos celebrar dos tipos de Asambleas Generales, ordinarias y extraordinarias. Las Asambleas Generales Ordinarias de Accionistas son aquellas convocadas para discutir cualquier asunto que no esté reservado a las Asambleas Generales Extraordinarias de Accionistas. Las Asambleas Generales Ordinarias, que deberán reunirse por lo menos una vez al año dentro de los cuatro meses siguientes a la terminación de cada ejercicio social y serán aquellas que tengan por objeto (i) aprobar los estados financieros del ejercicio anterior, (ii) discutir y aprobar los informes anuales del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, así como determinar la forma en que se aplicarán las utilidades del ejercicio (incluyendo, en su caso, el pago de dividendos), (iii) elegir a los miembros del Consejo de Administración, (iv) designar al presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (v) aprobar cualquier aumento o reducción del capital variable y la emisión de las acciones correspondientes, (vi) aprobar el reporte anual del director general junto con el reporte del Consejo de Administración y la opinión del Consejo de Administración, (vii) determinar el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias, y (viii) aprobar cualquier operación que represente el 20% o más de nuestros activos consolidados durante un ejercicio social.

Las Asambleas Extraordinarias, mismas que podrán reunirse en cualquier momento, serán aquellas que tengan por objeto (i) la prórroga de la duración de la Compañía, o su disolución, (ii) el aumento o la disminución de la parte fija de nuestro capital social y la emisión de las acciones correspondientes, (iii) la emisión de acciones para llevar a cabo una oferta pública, (iv) cualquier modificación en nuestro objeto social o nacionalidad, (v) la fusión o transformación en cualquier otro tipo de sociedad, (vi) la emisión de acciones preferentes, (vii) la amortización de acciones con utilidades retenidas, (viii) la reforma de nuestros estatutos sociales incluyendo modificaciones a las cláusulas de cambio de control; (ix) cualquier otro asunto descrito en la legislación aplicable o en nuestros estatutos sociales; y (x) la cancelación de la inscripción de nuestras acciones en el Registro Nacional de Valores.

Las Asambleas de Accionistas serán convocadas en cualquier momento por nuestro Consejo de Administración, por el Presidente de nuestro Consejo de Administración o por nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, así como por el 25% de nuestros Consejeros o por el Secretario de nuestro Consejo de Administración. Nuestros accionistas titulares de acciones con derecho a voto, por cada 10% del capital social, incluso en forma limitada o restringida, podrán solicitar al presidente del Consejo de Administración o del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, en cualquier momento, que se convoque a una Asamblea General de Accionistas.

La convocatoria para las Asambleas se hará por medio de la publicación de un aviso en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación, o en un periódico de los de mayor circulación den la Ciudad de México, siempre con una anticipación de al menos 15 (quince) días naturales a la fecha señalada para la Asamblea.

La publicación deberá realizarse con una anticipación de al menos 15 días naturales a la fecha señalada para la Asamblea. La convocatoria correspondiente deberá (i) contener el Orden del Día, (ii) contener la fecha, lugar y hora, en que deba celebrarse, y (iii) estar suscrita por la persona o personas que la hagan. La información y los documentos relacionados con cada uno de los puntos establecidos en la Orden del Día estarán disponibles para los accionistas (en las oficinas de la Emisora), desde el momento en que se publique la convocatoria correspondiente.

Quórum y Votaciones

Para que una Asamblea General Ordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos la mitad de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, la Asamblea General Ordinaria se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de acciones representadas.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Ordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre, por lo menos, por la mayoría de los votos presentes.

Para que una Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberá estar representado, por lo menos, el 75% de nuestro capital social. En caso de segunda o ulterior convocatoria, para que la Asamblea General Extraordinaria se considere legalmente instalada, deberá estar representado, por lo menos, por lo menos la mitad de nuestro capital social.

Para que las resoluciones de la Asamblea General Extraordinaria sean válidas, deberán tomarse siempre por el voto favorable del número de acciones que representen, por lo menos, el 50% de nuestro capital social.

Los accionistas titulares de acciones con derecho a voto (incluso limitado o restringido), que representen en lo individual o en conjunto cuando menos cada 10% del capital social (de manera individual o conjunta), podrán solicitar que se aplaze la votación de cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados.

Los titulares en lo individual o en conjunto de cuando menos el 20% de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea general de accionistas, respecto de las cuales tengan derecho a voto, y solicitar al tribunal que ordene la suspensión de la resolución, si esta solicitud se presenta dentro de los 15 días siguientes al aplazamiento de la asamblea en la cual la resolución haya sido aprobada, en el entendido que (i) la resolución contra la cual se oponen viole la ley mexicana o los estatutos sociales, (ii) los accionistas que se oponen no asistieron a la asamblea o votaron en contra de la resolución a la cual se oponen, y (iii) los accionistas que se oponen entreguen una fianza al tribunal para garantizar el pago de cualesquier daños que pudieran surgir como resultado de la suspensión de la resolución. Estas disposiciones han sido escasamente utilizadas en México y, por lo tanto, la resolución que el tribunal competente pudiera tomar es incierta.

Los titulares de acciones que representen en lo individual o en conjunto el 5% o más del capital social, podrán ejercer la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra todos o cualquiera de los consejeros, por violación a su deber de diligencia o deber de lealtad, por un monto equivalente a los daños y perjuicios que se causen, en términos del Artículo 38 fracción II de la LMV, siempre que se satisfagan los requisitos establecidos en el Artículo 163 de la LGSM. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Dividendos y Distribuciones

No se podrán decretar distribuciones de utilidades sin que previamente la Asamblea General de Accionistas apruebe los estados financieros que las arrojen y después de deducidas las cantidades que corresponden a (i) el impuesto sobre la renta, (ii) la participación de los trabajadores en las utilidades, y (iii) la amortización de pérdidas de ejercicios anteriores.

Asimismo, respecto de las utilidades decretadas:

1. Se separará un 5% para formar la reserva legal hasta que ésta ascienda al 20% de nuestro capital social.
2. Se separará la cantidad que acuerde la Asamblea General de Accionistas para la formación de uno o varios fondos de previsión, reinversión, amortización o de reservas, incluyendo las cantidades que sean aplicadas a la creación o incremento del monto para adquisición de acciones propias a que se refiere el Artículo 56 de la LMV.
3. El resto se aplicará en la forma que resuelva la Asamblea Ordinaria de Accionistas o se distribuirá entre los Accionistas en proporción al número de sus acciones si estuvieren totalmente pagadas, o de lo contrario al importe pagado de ellas.

Los pagos de dividendos serán llevados a cabo en los días hábiles y lugares que determine la Asamblea Ordinaria de Accionistas o bien el Consejo de Administración si dicho órgano fue facultado para ello por la Asamblea de Accionistas. El pago de dividendos será notificado mediante avisos publicados en un diario de amplia circulación en nuestro domicilio social.

Todos aquellos dividendos que no sean cobrados dentro de un plazo de 5 años contados a partir de la fecha en que hayan sido exigibles, se entenderán renunciados y prescritos a nuestro favor.

Nombramiento de Consejeros

La designación o elección de los miembros del Consejo de Administración corresponde a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas por mayoría simple de votos. El Consejo de Administración se integrará por un número mínimo de 5 consejeros y un número máximo de 21 consejeros, de los cuales cuando menos el 25% deberán ser independientes, según lo califique la propia Asamblea que los designe o ratifique, en términos de la LMV. La Asamblea podrá designar por cada consejero propietario, a su respectivo suplente. Los consejeros suplentes de los consejeros independientes deberán tener ese mismo carácter.

Los titulares de acciones con derecho a voto, incluso limitado o restringido, que en lo individual o en conjunto representen cuando menos cada 10% del capital social de la Emisora, tendrán derecho a designar en Asamblea General de Accionistas a un miembro propietario del Consejo de Administración y, en su caso, a su respectivo suplente, así como de revocar el nombramiento del propietario o suplente que previamente haya efectuado. En este caso, dicho accionista o grupo de accionistas ya no podrá ejercer sus derechos de voto para designar a los Consejeros propietarios y sus suplentes que corresponda elegir a la mayoría. Si cualquier accionista o grupo de accionistas que represente, cuando menos, cada 10% de las acciones comunes en que se divide el capital social, ejerce el derecho de nombrar un consejero propietario y su suplente, la mayoría sólo tendrá derecho a designar el número de Consejeros faltantes que corresponda nombrar a dicha mayoría. Dichos Consejeros sólo podrán ser revocados por los demás accionistas, cuando a su vez se revoque el nombramiento de todos los demás Consejeros. Asimismo, lo anterior será válido a menos que la remoción obedezca a una causa justificada de acuerdo a lo establecido en la LMV.

Facultades del Consejo de Administración

La administración de la Compañía está conferida al Consejo de Administración y al Director General. El Consejo de Administración establece los lineamientos y estrategia general para la conducción de nuestro negocio y supervisa el cumplimiento de los mismos.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración tendrá las siguientes facultades:

- I. Establecer las estrategias generales para la conducción del negocio de la Emisora y personas morales que ésta controle.
- II. Vigilar la gestión y conducción de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Emisora, así como el desempeño de los directivos relevantes.

III. Aprobar, con la previa opinión del comité que sea competente:

- a) Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Emisora y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
- b) Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Emisora o las personas morales que ésta controle.
- c) Los paquetes de emolumentos, compensaciones o remuneraciones integrales del Director General, ejecutivos, miembros del Consejo de Administración y demás directivos relevantes de la Emisora, atendiendo a la propuesta realizada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias.
- d) Tomar decisiones respecto de cualquier asunto en donde el Director General, ejecutivos y miembros del Consejo de Administración tengan algún interés personal.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo:

- 1. Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Emisora o personas morales que ésta controle.
 - 2. Las operaciones que se realicen entre la Emisora y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que: i) sean del giro ordinario o habitual del negocio, o ii) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas.
 - 3. Las operaciones que se realicen con Consejeros, miembros de comités, funcionarios o empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
- e) Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Emisora o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes: (i) la adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora; (ii) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de los activos consolidados de la Emisora. Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo.
 - f) El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Emisora y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes, de conformidad con las recomendaciones realizadas por el o los Comités de Auditoría y Prácticas Societarias.
 - g) Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
 - f) Las dispensas para que un Consejero, directivo relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Emisora o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe sea menor al mencionado en el inciso c) anterior, podrán delegarse en alguno de los comités de la Emisora encargado de las funciones en materia de Auditoría o Prácticas Societarias.
 - h) Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Emisora y de las personas morales que ésta controle.

- i) Las políticas contables de la Emisora, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- j) Los estados financieros de la Emisora.
- k) La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa. Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Emisora o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

IV. Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:

- a) Los informes a que se refiere el artículo 43 (cuarenta y tres) de la LMV.
- b) El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la LMV, acompañado del dictamen del auditor externo.
- c) La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
- d) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la LGSM en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
- e) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido.

V. Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Emisora y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por los Comités, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría interna, registro, archivo o información, de éstas y aquélla, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité que ejerza las funciones en materia de Auditoría.

VI. Aprobar las políticas de información y comunicación con los Accionistas y el mercado, así como con los Consejeros y directivos relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la LMV.

VII. Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e implementar las medidas correctivas correspondientes.

VIII. Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.

IX. Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44 (cuarenta y cuatro), fracción V de la LMV.

X. Las demás que la Ley establezca o se prevean en estos estatutos sociales.

Resoluciones del Consejo de Administración

En las Sesiones del Consejo de Administración cada Consejero Propietario tendrá derecho a un voto. Los Consejeros Suplentes, únicamente tendrán derecho a votar cuando asistan y actúen en ausencia de los Consejeros Propietarios que sustituyan respectivamente. Se requerirá la asistencia de una mayoría de Consejeros con derecho a voto para que una Sesión del Consejo de Administración quede legalmente instalada. Las decisiones del Consejo de Administración serán válidas cuando se tomen, por lo menos, por la mayoría de los Consejeros con derecho a voto que estén presentes en la Sesión legalmente instalada de que se trate. En caso de empate, el Presidente decidirá con voto de calidad.

Los Consejeros estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración. Asimismo, deberán mantener absoluta confidencialidad respecto de todos aquellos actos, hechos o acontecimientos que no se hayan hecho del conocimiento público, así como de toda deliberación que se lleve a cabo en sesión del Consejo.

Las actas correspondientes a las Sesiones del Consejo de Administración deberán ser firmadas por el Presidente y el Secretario de la Junta de que se trate, pudiendo estos últimos certificar la concurrencia de los miembros del Consejo que asistan a la sesión correspondiente. Asimismo, el presidente o el secretario de cada sesión podrán solicitar la protocolización total o parcial de las actas correspondientes a las sesiones y podrán expedir las certificaciones que sean necesarias respecto de las actas o acuerdos correspondientes, así como dar cualquier aviso y notificación que correspondan a cualquier tercero, incluyendo cualquier autoridad o registro público o privado y podrán efectuar las publicaciones y actualizaciones que se requieran para dar cumplimiento a las resoluciones acordadas en la sesión y a las disposiciones legales vigentes y aplicables.

Comités del Consejo de Administración

Las principales funciones del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias son (i) supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen), (ii) analizar y supervisar la elaboración de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación, (iii) informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación, (iv) supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados, (v) solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios, (vi) investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento, (vii) recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias, (viii) convocar a asambleas de accionistas, (ix) supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas, (x) proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia, (xi) dar sus opiniones al Consejo de Administración en relación con el nombramiento y elección de nuestro director general, su retribución integral y destitución por causas justificadas, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes, (xii) supervisar y reportar el desempeño de nuestros directivos clave, (xiii) dar su opinión al Consejo de Administración en relación con operaciones con partes relacionadas, (xiv) solicitar la opinión de expertos independientes, y (xv) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los reportes anuales para la Asamblea de Accionistas.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias puede reunirse en cualquier momento. A fin de que las sesiones de este comité se celebren válidamente, se requerirá de la asistencia de por lo menos la mayoría de sus miembros, y sus decisiones serán válidas cuando sean adoptadas por al menos la mayoría de sus miembros.

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La LMV impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia, generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de, nuestros funcionarios en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero, provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras Subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la LMV señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los funcionarios, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible. Las cortes mexicanas no han interpretado dichas disposiciones, y, por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, proponer a nuestro Consejo de Administración nuestro presupuesto anual, presentar propuestas para el control interno al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, preparar toda la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Cambios a Nuestro Capital Social

El capital variable de la Emisora podrá aumentarse o disminuirse, con la única formalidad de que los aumentos o disminuciones sean acordados en Asamblea General Ordinaria de Accionistas y que se protocolice dicha acta ante un notario público, sin que sea necesaria la reforma de nuestros estatutos sociales, ni la inscripción del testimonio de la escritura respectiva en el Registro Público de Comercio correspondiente.

Nuestro capital mínimo fijo no podrá aumentarse o disminuirse sin (i) acuerdo previo de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas y (ii) reforma de nuestros estatutos sociales. En caso de disminución se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 9 de la LGSM, si la reducción de capital se hiciese para reembolsar sus aportaciones a los accionistas o liberarlos de la obligación de efectuar exhibiciones de su valor de suscripción aún no pagadas.

Todo aumento o disminución de nuestro capital social deberá inscribirse en nuestro libro de variaciones de capital. No podrán decretarse incrementos a nuestro capital social si no se encuentran íntegramente suscritas y pagadas todas las acciones emitidas con anterioridad. En el caso de aumento de capital como resultado de la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable, los accionistas participarán del aumento en proporción al número de sus acciones. En virtud de que los títulos de las acciones de la Emisora no contienen expresión de valor nominal, no será necesario que se emitan nuevos títulos en estos casos. En

el caso de reducción a nuestro capital social mediante reembolso, el importe del mismo quedará a disposición de nuestros accionistas a quienes corresponda, sin que se devenguen intereses sobre tal reembolso.

Podremos emitir acciones no suscritas, las cuales se conservarán en nuestra tesorería para ser entregadas en la medida que se realice su suscripción.

Asimismo, podremos contar o emitir acciones no suscritas para su colocación entre el público inversionista, siempre que se mantengan en tesorería y se cumplan las condiciones previstas en el Artículo 53 de la LMV. Para efectos de lo previsto anteriormente, no será aplicable el Artículo 132 de la LGSM.

Amortización

Nuestros estatutos sociales permiten que amorticemos acciones con utilidades repartibles sin que se disminuya nuestro capital social. La Asamblea General Extraordinaria de Accionistas que acuerde la amortización, además de observar en lo señalado en el Artículo 136 de la LGSM, observará las siguientes reglas particulares:

- I. La Asamblea podrá acordar amortizar acciones en forma proporcional a todos nuestros accionistas, de tal forma que después de la amortización estos mantengan los mismos porcentajes respecto del total de nuestro capital social que hubieren presentado previa la amortización, sin que sea necesario cancelar títulos de acciones en virtud de que éstos no contienen expresión de valor nominal y sin que sea necesario que la designación de las acciones a ser amortizadas se realice mediante sorteo, no obstante que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado. Asimismo, la Asamblea podrá acordar reducir el capital social autorizado de la Sociedad hasta por el monto que no se encuentre o no hubiere sido, suscrito y pagado, cancelando las acciones correspondientes.
- II. En el caso de que la Asamblea acuerde que la amortización de acciones se realice mediante su adquisición en bolsa, la propia Asamblea o, en su caso, el Consejo de Administración, aprobará el sistema para el retiro de acciones, el número de acciones que serán amortizadas y la persona que se designe como intermediario o agente comprador en bolsa.
- III. Salvo por lo previsto en el segundo inciso anterior, y en el caso de que la Asamblea hubiere fijado un precio determinado para la amortización, las acciones a ser amortizadas se designarán en todo caso mediante sorteo ante Notario o Corredor Público, en el concepto de que el sorteo referido se deberá realizar en todo caso por separado respecto de cada una de las Series que integren el capital social, de tal forma que se amorticen acciones de todas las Series en forma proporcional, para que éstas representen después de la amortización el mismo porcentaje respecto del total del capital social que hubieren representado previa la amortización. Los títulos de las acciones amortizadas en el caso a que se refiere este inciso tercero quedarán nulificados.

Disolución o Liquidación

Una vez disuelta la Emisora, se nombrará a uno o más liquidadores en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas para concluir los asuntos de la Emisora. Todas las acciones pagadas y en circulación del capital social tendrán derecho a participar en forma equitativa en los recursos de la liquidación.

Registro y Transmisión de Nuestras Acciones

Nuestras acciones se encuentran inscritas ante el RNV. Las acciones constarán en títulos emitidos en forma nominativa, los cuales se depositarán ante el Indeval en todo momento. Nuestros accionistas únicamente podrán ser titulares de sus acciones en forma de registros en libros, a través de los participantes que tengan cuenta con Indeval (es decir, mediante las constancias emitidas por Indeval, complementadas con los registros de participantes en Indeval). Indeval es el tenedor registrado respecto de todas las acciones inscritas. Los intermediarios, bancos y otras instituciones financieras mexicanas y extranjeras y entidades autorizadas por la CNBV. Conforme a la legislación mexicana, únicamente las personas listadas en nuestro libro de registro de acciones y los titulares de las certificaciones emitidas por Indeval junto con las certificaciones emitidas por participantes del Indeval, serán reconocidos como nuestros accionistas; de conformidad con lo previsto por la LMV, las constancias emitidas por Indeval junto con las certificaciones emitidas por los participantes del Indeval, son suficientes para hacer constar la propiedad de nuestras acciones y para ejercer los derechos respecto de dichas acciones, en Asambleas de Accionistas u otros.

Derechos de suscripción preferente

Cuando se aumente nuestro capital social, todos nuestros accionistas tendrán derecho preferente en proporción al número de sus acciones para suscribir las que se emitan o las que se pongan en circulación. El derecho señalado en este párrafo deberá ser ejercitado dentro de los 15 días naturales siguientes a aquél en que se publiquen los acuerdos correspondientes en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, o en caso de no existir dicho sistema, en el Diario Oficial de la Federación o en un periódico de los de mayor circulación en la Ciudad de México. Dicho derecho no será aplicable con motivo de aumentos en el capital social aprobados en relación con (i) una fusión, (ii) la conversión de obligaciones, (iii) la recolocación de acciones propias que se hubieren adquirido a través de la BMV, (iv) la oferta pública de acciones en los términos de la LMV y (v) la capitalización de primas sobre acciones, de utilidades retenidas, de reservas o de cualesquier otras cuentas del capital contable.

En el caso de que quedaren sin suscribir acciones después de la terminación del plazo durante el cual nuestros accionistas hayan gozado del derecho de preferencia para suscribir acciones, las acciones de que se trate podrán ser ofrecidas a cualquier persona para suscripción y pago en los términos y plazos que disponga la propia Asamblea que hubiere decretado el aumento de capital, o en los términos y plazos que disponga el Consejo de Administración o los Delegados designados por la Asamblea a dicho efecto. Dichas acciones no podrán ser objeto de oferta pública ni podrá llevarse a cabo ofrecimiento alguno mediante la intervención de intermediarios colocadores. Lo anterior, en el entendido que el precio al cual se ofrezca las acciones a terceros no podrá ser menor a aquél al cual fueron ofrecidas a los accionistas de la Emisora para suscripción y pago

Ciertas Protecciones de Minorías

Conforme a la LMV, nuestros estatutos sociales incluyen ciertas protecciones para los accionistas minoritarios, de las cuales algunas han sido descritas anteriormente. Estas protecciones a las minorías incluyen:

- Por cada 10%, en lo individual o en conjunto, del total del capital accionario en circulación incluso con derecho de voto limitado o restringido:
 - Votar que se requiera la convocatoria de una asamblea de accionistas;
 - Solicitar que las resoluciones con relación a cualquier asunto del cual no fueron suficientemente informados, sean aplazados por una única ocasión y por un plazo de 3 días naturales; y
 - Nombrar un miembro del Consejo de Administración y su respectivo suplente del Consejo de Administración.
- Los tenedores que en lo individual o en conjunto tengan el 20% o más de las acciones en circulación con derecho a voto podrán oponerse judicialmente a las resoluciones que se hubieren tomado en una asamblea de accionistas y solicitar al tribunal que ordene la suspensión de la resolución, si esta solicitud se presenta dentro de los 15 días siguientes al aplazamiento de la asamblea en la cual la resolución haya sido aprobada, en el entendido que (i) la resolución contra la cual se oponen viole la ley mexicana o los estatutos sociales, (ii) los accionistas que se oponen no asistieron a la asamblea o votaron en contra de la resolución a la cual se oponen, y (iii) los accionistas que se oponen entreguen una fianza al tribunal para garantizar el pago de cualesquier daños que pudieran surgir como resultado de la suspensión de la resolución en caso de que el tribunal se declare a favor del accionista que se opone; estas disposiciones han sido escasamente utilizadas en México, y por lo tanto, la resolución que el tribunal competente pudiera tomar es incierta.
- Los accionistas que representen el 5% o más del capital social, podrán ejercer la acción por responsabilidad civil (para nuestro beneficio y no para beneficio del demandante), contra todos o cualquiera de los consejeros, por violación a su deber de diligencia o deber de lealtad, por un monto equivalente a los daños y perjuicios que nos causen. Las acciones para exigir esta responsabilidad prescribirán en cinco años.

Política de Cambio de Control

De conformidad con lo establecido en los estatutos sociales de la Sociedad y la Ley del Mercado de Valores, la política que seguirá la emisora en la toma de decisiones relativas a cambios de control durante la vigencia de la emisión será la siguiente:

Autorización del Consejo de Administración

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la Ley del Mercado de Valores) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 10% (diez por ciento), o múltiplos de éste, de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe a continuación:

1. El o los posibles adquirentes entregarán en el domicilio de la Emisora una solicitud por escrito dirigida al Presidente del Consejo de Administración, en la cual, deberán señalar lo siguiente:
 - I. Número de acciones de las que sean propietarios o tenedores, ya sea de manera directa o indirecta, al momento de la presentación de la solicitud,
 - II. Número de acciones que pretenden adquirir, ya sea de manera directa o indirecta,
 - III. La identidad y nacionalidad de la persona o grupo de personas que pretenden adquirir las acciones, debiendo revelar la identidad del beneficiario último en caso de que la adquisición se realice a través de cualquier vehículo,
 - IV. El origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las acciones objeto de la solicitud, y
 - V. Un domicilio en México para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.
2. Dentro de los 8 días hábiles siguientes a la fecha en que el Presidente del Consejo de Administración hubiere recibido la solicitud de autorización correspondiente, éste deberá convocar a una sesión del Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización presentada.
3. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de esta Cláusula, dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, la solicitud contenga toda la información requerida. Si el Consejo de Administración no resolviera dentro de dicho plazo, la solicitud de autorización se entenderá negada.

Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, que delibere y en su caso resuelva sobre la solicitud de autorización correspondiente, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes, según corresponda. Las resoluciones serán válidas cuando se aprueben mediante el voto favorable de por lo menos el 75% de los miembros del Consejo de Administración.

1. El Consejo de Administración podrá solicitar la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada.
2. El Consejo de Administración podrá negar su autorización, en cuyo caso señalará al solicitante por escrito las bases y razones de la negativa, las cuales deberán estar fundadas y motivadas.

En la evaluación que haga el Consejo de Administración de las solicitudes de autorización a que se refiere esta Cláusula, éste deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Emisora y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirentes, el origen de los recursos que el posible adquirente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Emisora y sus subsidiarias, entre otros.

Autorización del Consejo de Administración - Oferta Pública de Adquisición y Cambio de Control

La persona o grupo de personas (según dicho término se define en la Ley del Mercado de Valores) que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta por ciento) o más de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, requerirán previa autorización por escrito del Consejo de Administración de la Sociedad, autorización que podrá ser otorgada en términos del procedimiento que se describe en el inciso A anterior.

No obstante lo anterior, en el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de las acciones en términos de este inciso (B), la Persona que pretenda adquirirlas deberá llevar a cabo una oferta pública de adquisición (i) por el porcentaje del capital social equivalente a la proporción de acciones que se pretende adquirir en relación con el total de éstas o por el 10% (diez por ciento) de dicho capital social, lo que resulte mayor, siempre que el oferente limite su tenencia final con motivo de la oferta a un porcentaje que no implique obtener el control de la Sociedad, y (ii) por el 100% (cien por ciento) del capital social cuando el oferente pretenda obtener el control de la Sociedad.

La oferta pública de adquisición a que se refiere esta sección deberá ser completada dentro de los 90 (noventa) días siguientes a la fecha en que la adquisición de las acciones hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración y deberá de ser realizada de conformidad con las reglas establecidas en la Ley del Mercado de Valores y demás regulación aplicable.

Disposiciones Generales

Cualquier transmisión de acciones que se pretenda realizar en contravención a lo establecido en la presente no será inscrita en el libro de registro de acciones de la Sociedad y ésta no reconocerá al adquirente como propietario, ni éste podrá ejercer los derechos corporativos inherentes a las Acciones.

Lo previsto no será aplicable a (i) las adquisiciones o transmisiones de acciones que se realicen por vía sucesoria, ya sea herencia o legado, o (ii) la adquisición o transmisión de Acciones entre afiliadas.

Dicha política sólo podrá modificarse o eliminarse, mediante Asamblea Extraordinaria de Accionistas que, reunidos en primera o ulterior convocatoria, tenga un quorum y una votación favorable de por lo menos el 85% (ochenta y cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto en dicho momento, siempre y cuando no haya votado en contra de dicha resolución más del 5% (cinco por ciento) de las acciones en circulación con derecho a voto de la Sociedad.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones respecto de estructuras corporativas:

En caso de llevar a cabo una reestructuración societaria, la Sociedad divulgará al público inversionista el folleto informativo y demás información que se requiera conforme a las disposiciones legales aplicables. De conformidad con los términos de sus certificados bursátiles la Sociedad no puede fusionarse, escindirse ni transmitir o disponer de todos o sustancialmente todos sus bienes y activos consolidados, a menos que

se cumplan con condiciones específicas señaladas en cada uno de los suplementos de los certificados bursátiles.

Política que seguirá la emisora en la toma de decisiones sobre la venta o constitución de gravámenes sobre activos esenciales:

En caso de que la Sociedad considere constituir gravámenes sobre los activos esenciales para llevar a cabo sus operaciones, la Sociedad obtendrá las autorizaciones corporativas necesarias y, de así requerirse por las disposiciones legales aplicables, lo divulgará a los inversionistas.

Cancelación del Registro ante el RNV

En el caso de cancelación de la inscripción de las acciones de la Emisora en dicho registro, ya sea por solicitud de la propia Emisora o por resolución adoptada por la CNBV en términos de ley, la Emisora se obliga a realizar una oferta pública de adquisición en términos del artículo 108 de la LMV, la cual deberá dirigirse exclusivamente a los accionistas o tenedores de los títulos de crédito que representen dichas acciones, que no formen parte del grupo de personas que tengan el control de la Emisora: (i) a la fecha del requerimiento de la CNBV tratándose de la cancelación de la inscripción por resolución de dicha comisión; o (ii) a la fecha en que surta efectos la oferta, conforme el acuerdo adoptado por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas con el voto favorable de los titulares de acciones con o sin derecho a voto, que representen el noventa y cinco por ciento del capital social, tratándose de la cancelación voluntaria de la misma.

La Emisora deberá afectar en un fideicomiso, por el periodo que estime conveniente, pero cuando menos de 6 (seis) meses contados a partir de la fecha de la cancelación, los recursos necesarios para comprar al mismo precio de la oferta pública de adquisición las acciones de los inversionistas que no acudieron a dicha oferta, en el evento de que una vez realizada la oferta pública de adquisición y previo a la cancelación de la inscripción de las acciones representativas del capital social de la Emisora u otros valores emitidos con base en esas acciones en el RNV, la Emisora no hubiera logrado adquirir el 100% del capital social pagado.

La oferta pública de adquisición antes mencionada deberá realizarse cuando menos al precio que resulte más alto entre: (i) el valor de cotización, y (ii) el valor contable de las acciones o títulos que representen dichas acciones de acuerdo al último reporte trimestral presentado a la propia CNBV y a la BMV antes del inicio de la oferta, el cual podrá ser ajustado cuando dicho valor se vaya modificando de conformidad con criterios aplicables a la determinación de información relevante, en cuyo caso, deberá considerarse la información más reciente con que cuente la Emisora, acompañada de una certificación de un directivo facultado de la Emisora respecto de la determinación de dicho valor contable.

Para los efectos anteriores, el valor de cotización será el precio promedio ponderado por volumen de las operaciones que se hayan efectuado durante los últimos 30 días en que se hubieren negociado las acciones de la Emisora o títulos de crédito que representen dichas acciones, previos al inicio de la oferta, durante un periodo que no podrá ser superior a 6 meses. En caso de que el número de días en que se hayan negociado dichas acciones o títulos que amparen dichas acciones, durante el periodo señalado, sea inferior a 30, se tomarán los días en que efectivamente se hubieren negociado. Cuando no hubiere habido negociaciones en dicho periodo, se tomará el valor contable.

No será necesario llevar a cabo la oferta pública si se acredita el consentimiento de la totalidad de los accionistas para la cancelación correspondiente.

La CNBV podrá autorizar el uso de una base distinta para la determinación del precio de la oferta, atendiendo a la situación financiera de la Emisora, siempre que se cuente con la aprobación del Consejo de Administración, previa opinión del comité que desempeñe funciones en materia de prácticas societarias, en las que se contengan los motivos por los cuales se considera justificado establecer precio distinto, respaldado de un informe de un experto independiente.

Asuntos Adicionales

Pérdida de Acciones

Conforme a lo requerido por la legislación mexicana, nuestros estatutos establecen los accionistas extranjeros de la Emisora se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones Exteriores a considerarse como nacionales respecto a las acciones emitidas por la Emisora que adquieran, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que sea titular la Emisora o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sea parte la propia Emisora con autoridades mexicanas, y a no invocar por lo mismo, la protección de sus gobiernos, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la nación las acciones que hubieren adquirido.

Compra de Acciones Propias

La Emisora podrá adquirir acciones representativas de su propio capital social a través de la BMV, en los términos del Artículo 56 de la LMV, sin que sea aplicable la prohibición establecida en el primer párrafo del Artículo 134 de la LGSM, siempre que la adquisición se realice con cargo al capital contable, en cuyo supuesto podrán mantenerlas en tenencia propia sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que se conserven en tesorería, sin necesidad de acuerdo de la Asamblea.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas deberá señalar expresamente, para cada ejercicio, el monto máximo de recursos que podrá destinarse a la compra de acciones propias, con la única limitante de que (i) los recursos que puedan destinarse a ese fin no podrán exceder el saldo total de las utilidades netas de la Emisora, incluyendo las retenidas, (ii) que la Emisora, en su caso, se encuentre al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el RNV, y (iii) que la adquisición y enajenación de las acciones o títulos de crédito que representen dichas acciones, en ningún caso podrán dar lugar a que se excedan los porcentajes referidos en el Artículo 54 de la LMV, ni que se incumplan los requisitos de mantenimiento del listado en la bolsa de valores correspondiente. Por su parte, y en la medida en que la Asamblea no hubiere hecho la designación, el Consejo de Administración podrá designar al efecto a la o las personas responsables de la adquisición y colocación de acciones propias. En tanto las acciones pertenezcan a la propia Compañía, éstas no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas de Accionistas de cualquier clase ni ejercitarse derechos sociales o económicos de tipo alguno.

Las acciones propias que pertenezcan a la Emisora o, en su caso, las acciones de tesorería, sin perjuicio de lo establecido por la LGSM, podrán ser colocadas entre el público inversionista, sin que el aumento de capital social correspondiente requiera resolución de Asamblea de Accionistas de ninguna clase, ni del acuerdo del Consejo de Administración. Para efectos de lo previsto en este párrafo, no será aplicable lo dispuesto por el Artículo 132 de la LGSM.

La adquisición y enajenación de acciones previstos en nuestros estatutos sociales, los informes que sobre dichas operaciones deban presentarse a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, las normas de revelación en la información financiera, así como la forma y términos en que estas operaciones sean dadas a conocer a la CNBV, a la bolsa de valores correspondiente y al público inversionista, estarán sujetos a los términos de la LMV y a las disposiciones de carácter general que expida la propia CNBV.

Conflicto de Intereses

Conforme a la LGSM, un accionista que vote en una transacción comercial en la que sus intereses estén en conflicto con aquellos de la Emisora, deberá abstenerse de cualquier deliberación sobre el asunto correspondiente. La violación de dicha obligación por parte de cualquier accionista podrá tener como consecuencia que el accionista sea responsable de los daños, pero únicamente si la operación no habría sido aprobada sin el voto de este accionista.

Los miembros del Consejo de Administración estarán obligados a abstenerse expresamente de participar en la deliberación y votación de cualquier asunto que implique para ellos un conflicto de interés y deberán informar de ello al Presidente y Secretario del Consejo de Administración.

Derecho de Separación

En caso de aprobarse por nuestros accionistas un cambio en nuestro objeto social, nacionalidad, o nuestra transformación a otro tipo de sociedad, cualquier accionista con derecho a voto que hubiere votado en contra de la aprobación de estos asuntos en la Asamblea General de Accionistas, tendrá derecho de separarse de la sociedad y a recibir el valor en libros de sus Acciones, de conformidad con los últimos estados financieros aprobados por nuestros accionistas, siempre y cuando el accionista ejerza dicho derecho dentro de los quince días siguientes a la Asamblea en la que se haya aprobado el cambio.

Jurisdicción

Nuestros estatutos sociales establecen que, para todo lo relativo a la interpretación y cumplimiento de nuestros Estatutos Sociales, los accionistas se someten a la jurisdicción de los tribunales competentes de la Ciudad de México, renunciando a cualquier otro fuero que pudiese corresponderles en virtud de sus domicilios presentes o futuros.

5) MERCADO DE CAPITALES

a) Estructura accionaria

A la fecha de este reporte el capital social pagado de GMXT se integra por 4,100,594,828 ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, Serie única, acciones con derechos corporativos íntegramente suscritas y pagadas, serie única bajo la clave de pizarra “GMXT”, inscrita en el RNV con el número 3507-1.00-2017-001.

Las acciones representativas del capital social estarán integradas en una sola serie de acciones, identificadas por la serie única o libre suscripción, en los términos de la Ley de Inversión Extranjera, su Reglamento y demás disposiciones legales aplicables.

En todo momento, cuando menos un 51% de las acciones comunes u ordinarias, deberán estar suscritas por personas físicas o morales que se consideren inversionistas mexicanos conforme a la Ley de Inversión Extranjera y su reglamento y, en todo caso no más del 49% de las mismas acciones podrán ser suscritas o adquiridas libre o indistintamente por inversionistas mexicanos o extranjeros. La parte variable del capital social no tiene un límite.

b) Comportamiento de la accion en el mercado de valores

Derivado de que nuestra oferta pública inicial se realizó el 9 de noviembre de 2017, presentamos el comportamiento de nuestra acción por los últimos 51 días del año 2017:

Acciones Serie única de GMXT:

Año	Mes	Precio	Precio	Último Precio	Volumen Promedio Anual
		Máximo	Mínimo		
2017	Noviembre	32.20	31.00	31.16	164,350,736
	Diciembre	31.45	29.00	30.24	19,084,313
2018	Enero	36.01	29.80	33.76	30,440,087
	Febrero	34.49	30.00	30.87	24,767,740
	Marzo	33.95	30.02	31.70	45,410,945

c) Formador de mercado

A la fecha no hemos contratado los servicios de un formador de mercado.

6. PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en los estados financieros anuales, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.



Nombre: Alfredo Casar Pérez
Cargo: Director General



Nombre: Fernando López Guerra Larrea
Cargo: Director General de Administración
(Responsable de Finanzas)



Nombre: Francisco Jurado Martínez
Cargo: Director Jurídico

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (la "Emisora"), al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 y por los años terminados en esas fechas, contenidos en el presente reporte anual, fueron dictaminados con fecha 10 de marzo de 2017, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Así mismo, manifiesto que, he leído el presente reporte anual y, basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tengo conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados, señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este reporte anual, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado para realizar, y no realicé, procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga en los estados financieros dictaminados.

Atentamente,



C.P.C. Omar Esquivel Romero
Auditor Externo y Apoderado Legal
Socio de Galaz, Yamazaki, Ruíz Urquiza, S.C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

7. ANEXOS

1. *Informe del Consejo de Administración y Estados Financieros Consolidados Dictaminados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015*

**GMéxico Transportes,
S.A.B. de C.V. y
Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo
México, S.A.B. de C.V.)**

Estados financieros
consolidados por los años que
terminaron el 31 de diciembre
de 2017, 2016 y 2015, e
Informe de los auditores
independientes del 24 de abril
de 2018



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

**Informe de los auditores independientes y
estados financieros consolidados 2017, 2016
y 2015**

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de posición financiera	5
Estados consolidados de resultados y resultados integrales	6
Estados consolidados de cambios en el capital contable	7
Estados consolidados de flujos de efectivo	8
Notas a los estados financieros consolidados	9



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (la Entidad), subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V. (GMéxico), los cuales comprenden los estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, los estados consolidados de resultados y resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo, correspondientes a los años que terminaron en esas fechas, así como un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera consolidada de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, así como su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por los años que terminaron en dichas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.

Fundamentos de la opinión

Llevamos a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades bajo esas normas se explican más ampliamente en la sección de *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros de nuestro informe*. Somos independientes de la Entidad de conformidad con el Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (Código de Ética del IESBA) y con el emitido por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos (Código de Ética del IMCP), y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con el Código de Ética del IESBA y con el Código de Ética del IMCP. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones. Hemos determinado que las cuestiones que se describen a continuación son las cuestiones clave de la auditoría que se deben comunicar en nuestro informe.

Adquisición de Florida East Coast Holdings Corp.

Como se menciona en la Nota 10, el 30 de junio de 2017, la Entidad concluyó la operación de compra de Florida East Coast Railway Holdings Corp (FEC). Esta adquisición se contabiliza utilizando el método de compra, que requiere, entre otros, la medición de los activos adquiridos y pasivos asumidos a su valor razonable, lo que requiere el uso de juicios y estimaciones, y la cual, a la fecha de los estados financieros, aún se encuentra en proceso conforme lo permiten las normas contables durante el periodo de medición.



Como parte de nuestros procedimientos de auditoría realizamos pruebas sobre la determinación de información bajo las normas internacionales de auditoría de la entidad adquirida y sobre la integridad de la identificación de activos (incluidos los intangibles) y pasivos. Llevamos a cabo inventarios físicos de activos. Revisamos las técnicas de valuación utilizadas, incluida la validación de los datos utilizados y la razonabilidad de principales supuestos de valuación. También realizamos comparativos contra costos de construcción en México, conciliados según era apropiado. En estas pruebas incluimos la participación de un especialista interno en valuaciones. Finalmente, revisamos la apropiada revelación en los estados financieros.

Reconocimiento de ingresos por servicios de flete

Identificamos que existe un riesgo de error en el reconocimiento de ingresos, asociado con el registro de provisiones de Ingresos por las que no se tenga la documentación adecuada, sobrevaluación de los ingresos como consecuencia de registros de diario no soportados, o registro incorrecto de transacciones significativas o inusuales sin autorización o razón de negocios.

Nuestros procedimientos incluyeron, entre otros, lo siguiente: a) revisamos las provisiones de ingresos en busca de posibles sesgos, evaluamos los juicios y decisiones de la administración en la preparación de estimaciones; b) enfocamos nuestra revisión de asientos de diario al cierre del ejercicio, revisando la evidencia documental para su registro y que estuvieran debidamente aprobados; c) realizamos procedimientos para identificar transacciones que se encontraran fuera del curso normal y, en su caso, evaluamos la razón de negocios o la falta de la misma; y, d) realizamos pruebas analíticas respecto a la tendencia de los ingresos. Los resultados de nuestros procedimientos de auditoría fueron satisfactorios.

Inversiones en inmuebles, maquinaria y equipo

La Entidad ha efectuado fuertes inversiones de capital en los últimos años destinadas para la mejora y mantenimiento de sus líneas férreas, patios, laderos y terminales, registradas en Inmuebles, maquinaria y equipo. Como consecuencia existen riesgos de que se capitalicen elementos que no cumplen con las políticas contables de la Entidad; que elementos que cumplen con las políticas no sean capitalizados; que las políticas de capitalización no cumplan con las normas contables; que las vidas útiles y valores residuales no reflejen las condiciones actuales; o, que existan indicios de deterioro de los activos que no sean detectados y evaluados apropiadamente.

Como parte de nuestros procedimientos de auditoría: a) efectuamos procedimientos sobre la evidencia documental de los incrementos de la obra en proceso e inversiones, verificando que por cada elemento fuera probable que la entidad obtenga los beneficios económicos futuros; b) revisamos que el período de inicio de depreciación fuera el adecuado; c) obtuvimos los presupuestos de inversiones autorizadas y realizamos conciliaciones contra registros contables; y, d) confirmamos a través de pruebas que no hubiera habido cambios en las políticas contables referentes a la asignación de vidas útiles. Los resultados de nuestros procedimientos de auditoría fueron satisfactorios.

Información distinta de los estados financieros y del informe del auditor

La administración de la Entidad es responsable por la otra información. La otra información comprenderá la información que será incorporada en el Reporte Anual que la Entidad está obligada a preparar conforme al Artículo 33 Fracción I, inciso b) del Título Cuarto, Capítulo Primero de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras y a otros Participantes del Mercado de Valores en México y al Instructivo que acompaña esas disposiciones (las Disposiciones). El Reporte Anual se espera esté disponible para nuestra lectura después de la fecha de este informe de auditoría.

Nuestra opinión de los estados financieros no cubrirá la otra información y nosotros no expresaremos ninguna forma de seguridad sobre ella.



En relación con nuestra auditoría de los estados financieros, nuestra responsabilidad será leer el Reporte Anual, cuando esté disponible, y cuando lo hagamos, considerar si la otra Información ahí contenida es inconsistente en forma material con los estados financieros o nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o que parezca contener un error material. Cuando leamos el Reporte Anual emitiremos la leyenda sobre la lectura del informe anual, requerida en el Artículo 33 Fracción I, inciso b) numeral 1.2. de las Disposiciones.

Responsabilidades de la administración y de los responsables del gobierno de la Entidad en relación con los estados financieros consolidados

La administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la administración considere necesario para permitir la preparación de los estados financieros libres de error material, debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la administración es responsable de la evaluación de la capacidad de la Entidad de continuar como empresa en funcionamiento, revelando según corresponda, las cuestiones relacionadas con la Entidad en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si la administración tiene intención de liquidar la Entidad o detener sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los encargados del gobierno de la Entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera de la Entidad.

Responsabilidad del auditor 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 desviaciones materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene 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 existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose de los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría ejecutada de conformidad con las NIA, ejercemos el juicio profesional y mantenemos el escepticismo profesional a lo largo de la planeación y realización de la auditoría. Nosotros también:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección materiales de los estados financieros consolidados, derivadas de fraude o error, diseñando y aplicando procedimientos de auditoría que responden a esos riesgos, y obteniendo evidencia de auditoría que es suficiente y apropiada para proporcionar las bases para nuestra opinión. El riesgo de no detectar desviaciones materiales que resulten de un fraude es mayor de las que resulten de un error, ya que el fraude puede involucrar conspiración, falsificación, omisión intencional, tergiversación, o la anulación de un control interno.
- Obtuvimos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría para poder diseñar los procedimientos de auditoría apropiados en las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la Entidad.
- Evaluamos lo apropiado de las políticas contables utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y sus revelaciones correspondientes realizadas por la Administración.



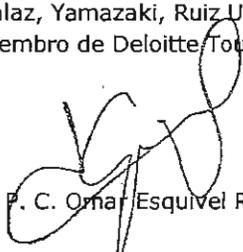
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización por la administración, de la norma contable de empresa en funcionamiento y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad de la Entidad para continuar como empresa en funcionamiento. 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 o, si dichas revelaciones no son adecuadas, 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 Entidad deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y contenido de los estados financieros, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros consolidados presentan las transacciones y eventos relevantes, cuantitativa y cualitativamente, de forma que alcancen una presentación razonable.
- Obtuvimos evidencia de auditoría suficiente y apropiada referente a la información financiera de las entidades y actividades del negocio dentro del grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la dirección, supervisión y desempeño del grupo de auditoría. Seguimos siendo los únicos responsables de nuestra opinión sobre la auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno de la Entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de la realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa en el control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la Entidad una declaración de que hemos cumplido con los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y les hemos comunicado acerca de todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar nuestra independencia, y en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicaciones con los responsables del gobierno de la Entidad, determinamos que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros del período actual y que son en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en este informe de auditoría, salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes 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 de la misma.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited


C. P. C. Omar Esquivel Romero

24 de abril de 2018



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de posición financiera

Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015
(En miles de pesos)

Activo	Notas	2017	2016	2015
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 6,641,790	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571
Cuentas por cobrar:				
Clientes – Neto	5	4,976,050	2,636,943	2,929,561
Impuestos por recuperar		725,906	931,689	132,413
Partes relacionadas	17	325,914	415,996	351,062
Otras		53,754	265,306	31,091
		<u>6,081,624</u>	<u>4,249,934</u>	<u>3,444,127</u>
Inventarios – Neto	6	945,652	749,559	679,050
Pagos anticipados		<u>300,520</u>	<u>177,465</u>	<u>261,758</u>
Total de activo circulante		<u>13,969,586</u>	<u>13,063,521</u>	<u>10,149,506</u>
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril		-	-	262,647
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	7	69,817,430	35,323,134	30,756,611
Títulos de concesión – Neto	8	1,651,921	1,755,161	1,822,293
Inversión en acciones de asociada y negocio conjunto	9	650,044	566,013	493,331
Crédito mercantil	10	15,156,903	515,310	515,310
Pagos anticipados a largo plazo		184,945	205,882	187,711
Otros activos – Neto		<u>684,560</u>	<u>540,006</u>	<u>383,517</u>
Total		<u>\$ 102,115,389</u>	<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>

Pasivo y Capital Contable	Notas	2017	2016	2015
Pasivo circulante:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	11	\$ 11,287,787	\$ 179,603	\$ 254,620
Proveedores		1,538,549	983,342	1,247,130
Arrendamiento financiero a corto plazo	16	483,374	81,411	-
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles		299,190	311,130	176,487
Pasivos acumulados		1,737,052	899,966	567,965
Impuestos por pagar		511,096	460,501	370,137
Partes relacionadas	17	251,245	289,303	254,618
Impuesto sobre la renta		22,890	22,919	399,907
Participación de los trabajadores en las utilidades		<u>928,085</u>	<u>836,746</u>	<u>739,835</u>
Total de pasivo circulante		<u>17,059,268</u>	<u>4,064,921</u>	<u>4,010,699</u>
Pasivo a largo plazo:				
Deuda a largo plazo	11	20,187,753	5,348,831	5,455,964
Arrendamiento financiero a largo plazo	16	2,430,205	758,477	-
Pasivos acumulados a largo plazo		850,665	-	-
Beneficios a los empleados	12	189,647	114,245	118,013
Partes relacionadas	17	24,477	24,477	24,477
Impuestos a la utilidad diferidos	18	<u>5,656,110</u>	<u>1,165,421</u>	<u>716,853</u>
Total de pasivo a largo plazo		<u>29,338,857</u>	<u>7,411,451</u>	<u>6,315,307</u>
Total de pasivo		46,398,125	11,476,372	10,326,006
Capital contable:				
Capital social	14	50	50	50
Prima en emisión de acciones	14	8,357,489	-	-
Utilidades acumuladas	14	36,270,892	31,781,538	26,930,487
Otras cuentas de capital		<u>3,019,709</u>	<u>871,078</u>	<u>786,957</u>
Total de capital contable atribuido a la controladora		<u>47,648,140</u>	<u>32,652,666</u>	<u>27,717,494</u>
Participación no controladora		<u>8,069,124</u>	<u>7,839,989</u>	<u>6,527,426</u>
Total de capital contable		<u>55,717,264</u>	<u>40,492,655</u>	<u>34,244,920</u>
Total		<u>\$ 102,115,389</u>	<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de resultados y resultados integrales

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015
(En miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

	2017	2016	2015
Ingresos por servicios	\$ 38,576,611	\$ 32,905,433	\$ 29,962,988
Costos y gastos de operación:			
Directos	21,870,822	18,555,429	17,259,051
Participación de los trabajadores en las utilidades	921,543	823,829	709,901
Depreciación	3,823,046	2,776,949	2,591,223
Amortización de títulos de concesión	94,179	87,662	87,010
Administración	1,513,820	1,058,941	1,115,762
Otros ingresos – Neto	<u>(152,746)</u>	<u>(216,543)</u>	<u>(113,969)</u>
	28,070,664	23,086,267	21,648,978
Utilidad de operación	10,505,947	9,819,166	8,314,010
Costo financiero:			
Intereses pagados	1,429,636	403,717	411,567
Intereses ganados	(195,081)	(194,080)	(98,326)
Pérdida (utilidad) en cambios – Neta	<u>441,812</u>	<u>(188,711)</u>	<u>(78,856)</u>
	1,676,367	20,926	234,385
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	<u>82,699</u>	<u>72,682</u>	<u>88,859</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	8,912,279	9,870,922	8,168,484
Impuestos a la utilidad	<u>1,215,954</u>	<u>1,463,267</u>	<u>2,243,785</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 7,696,325</u>	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>
Otros resultados integrales, partidas que se pueden reclasificar a resultados:			
Efecto acumulado por conversión	\$ 2,076,961	\$ -	\$ -
Otras partidas de utilidad integral FEC	38,606	-	-
Dividendo y valuación de acciones	69,073	156,398	(44,380)
ISR diferido por valuación de acciones	(24,391)	(42,723)	26,082
Otra utilidad integral	<u>\$ 2,160,249</u>	<u>\$ 113,675</u>	<u>\$ (18,298)</u>
Total utilidad integral	<u>\$ 9,856,574</u>	<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 5,906,401</u>
Resultado consolidado atribuible a:			
Participación controladora	\$ 5,966,937	\$ 6,677,447	\$ 4,750,352
Participación no controladora	<u>1,729,388</u>	<u>1,730,208</u>	<u>1,174,347</u>
Resultado integral consolidado	<u>\$ 7,696,325</u>	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:			
Participación controladora	\$ 8,115,568	\$ 6,761,568	\$ 4,736,809
Participación no controladora	<u>1,741,006</u>	<u>1,759,762</u>	<u>1,169,592</u>
	<u>\$ 9,856,574</u>	<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 5,906,401</u>
Acciones	4,126,587,302	4,126,587,302	4,126,587,302
Utilidad básica y diluida por acción	1.44597	1.61815	1.15116

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015
(En miles de pesos)

	Capital social	Prima en emisión de acciones	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Capital contable controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2015	\$ 50	\$ -	\$ 22,180,135	\$ 800,500	\$ 22,980,685	\$ 5,746,908	\$ 28,727,593
Dividendo pagado	-	-	-	-	-	(389,074)	(389,074)
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	4,750,352	-	4,750,352	1,174,347	5,924,699
Valuación de acciones	-	-	-	(32,843)	(32,843)	(11,537)	(44,380)
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	-	19,300	19,300	6,782	26,082
Resultado integral consolidado	-	-	4,750,352	(13,543)	4,736,809	1,169,592	5,906,401
Saldos al 31 de diciembre de 2015	50	-	26,930,487	786,957	27,717,494	6,527,426	34,244,920
Dividendo pagado	-	-	(1,826,740)	-	(1,826,740)	(447,525)	(2,274,265)
Ajuste ISR Diferido TTG	-	-	344	-	344	326	670
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	6,677,447	-	6,677,447	1,730,208	8,407,655
Valuación de acciones	-	-	-	115,735	115,735	40,663	156,398
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	-	(31,614)	(31,614)	(11,109)	(42,723)
Resultado integral consolidado	-	-	6,677,447	84,121	6,761,568	1,759,762	8,521,330
Saldos al 31 de diciembre de 2016	50	-	31,781,538	871,078	32,652,666	7,839,989	40,492,655
Dividendo pagado	-	-	(1,477,583)	-	(1,477,583)	(1,493,269)	(2,970,852)
Recursos obtenidos en oferta pública	-	8,357,489	-	-	8,357,489	-	8,357,489
Efecto por fusión	-	-	-	-	-	(18,602)	(18,602)
Partidas del resultado integral:							
Utilidad neta consolidada	-	-	5,966,937	-	5,966,937	1,729,388	7,696,325
Efecto acumulado por conversión	-	-	-	2,076,961	2,076,961	-	2,076,961
Otras partidas de utilidad integral FEC	-	-	-	38,606	38,606	-	38,606
Valuación de acciones	-	-	-	51,113	51,113	17,960	69,073
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	-	(18,049)	(18,049)	(6,342)	(24,391)
Resultado integral consolidado	-	-	5,966,937	2,148,631	8,115,568	1,741,006	9,856,574
Saldos al 31 de diciembre de 2017	\$ 50	\$ 8,357,489	\$ 36,270,892	\$ 3,019,709	\$ 47,648,140	\$ 8,069,124	\$ 55,717,264

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015

(En miles de pesos)

	2017	2016	2015
Actividades de operación:			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,912,279	\$ 9,870,922	\$ 8,168,484
Depreciación	3,823,046	2,776,949	2,591,223
Amortización de títulos de concesión	94,179	87,662	87,010
Otras reservas	692,331	336,628	(60,144)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	(82,699)	(72,682)	(88,859)
Ganancia en venta de inmuebles, maquinaria y equipo	(34,382)	(29,203)	(22,355)
Intereses ganados	(195,081)	(194,080)	(98,326)
Intereses devengados	1,429,636	403,717	411,567
Otras partidas	(1,034,395)	83,185	96,177
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	13,604,914	13,263,098	11,084,777
(Aumento) disminución en:			
Cuentas por cobrar	(1,314,254)	297,580	16,651
Otras cuentas por cobrar	(23,340)	(697,956)	(13,837)
Inventarios	(48,323)	(70,509)	11,487
(Disminución) aumento en:			
Otros pasivos	513,817	199,954	(267,063)
Impuestos a la utilidad pagados	(896,819)	(1,467,684)	(2,168,109)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	11,835,995	11,524,483	8,663,906
Actividades de inversión:			
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(5,323,108)	(6,701,931)	(6,024,895)
Adquisiciones de activos intangibles	-	(30,971)	-
Intereses cobrados	195,081	194,080	98,326
Dividendos cobrados	9,542	4,135	55,988
Inversión en acciones FEC	(35,963,409)	-	-
Venta de inmuebles, planta y equipo	141,799	132,848	33,938
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	(40,940,095)	(6,401,839)	(5,836,643)
Actividades de financiamiento:			
Financiamientos recibidos	42,284,091	-	-
Amortización de financiamientos bancarios	(18,321,084)	(272,389)	(439,147)
Recursos obtenidos en oferta pública	8,357,489	-	-
Dividendos pagados	(2,970,852)	(2,274,265)	(389,074)
Intereses pagados	(1,490,317)	(453,998)	(435,653)
Flujos netos de efectivo utilizados de actividades de financiamiento	27,859,327	(3,000,652)	(1,263,874)
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(1,244,773)	2,121,992	1,563,389
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	7,886,563	5,764,571	4,201,182
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	\$ 6,641,790	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S.A.B. de C.V.)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015

(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

GMéxico Transportes, S. A. B. de C. V. y subsidiarias ("GMXT o la Entidad") es subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (GMéxico). GMXT es una sociedad tendora de las acciones de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga, multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

El 11 de diciembre de 2014, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V. ("ITM"), se autorizó una escisión de sus operaciones ferroviarias y la consecuente constitución de FM Rail Holding, S.A. de C.V. (FMRH) como una sociedad anónima de capital variable independiente. La Escisión surtió efectos legales el día 23 de marzo de 2015.

El 30 de abril de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas de FMRH, se aprobó el cambio de denominación social de la entidad, para quedar en GMéxico Transportes, S.A. de C.V.

GMXT tiene en circulación al amparo de un programa de Certificados Bursátiles de fecha 19 de septiembre de 2017 por un monto total de Ps.\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) dos emisiones de Certificados Bursátiles registrados en la Bolsa Mexicana de Valores, con las claves de cotización: "GMXT 17" y "GMXT 17-2".

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa mencionado, se encuentran inscritos con el No. 3507-4.15-2017-001 y 3507-4.15-2017-001-02, respectivamente en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

El 9 de noviembre de 2017, GMXT anunció la colocación de su Oferta Pública Inicial (OPI) de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

Los estados financieros consolidados que se acompañan incluyen los de GMXT y sus subsidiarias que se mencionan a continuación:

Compañía	Porcentaje de participación %
Grupo Ferroviario Mexicano, S. A. de C. V. (GFM)	74
Ferrosur, S. A. de C. V. (FSRR)	100
Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM)	100
Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX)	100
GMXT US, Inc. (GMXTUS)	100

GFM se constituyó el 14 de noviembre de 1996 con el objeto de participar en la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano. En junio de 1997 GFM resultó ganador de la licitación del 80% de los títulos representativos del capital social de Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. ("Ferromex"), en la que incluyó su oferta para adquirir el 20% restante de las acciones. El contrato de compra-venta del 100% de las acciones fue firmado el 18 de agosto de 1997, fecha en que GFM pagó el 30% del precio de venta de las acciones, y el restante 70% más intereses acumulados fue pagado el 19 de febrero de 1998, fecha en que GFM tomó el control de los activos y operaciones de Ferromex.



Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, Ferromex es la única subsidiaria de GFM y se dedica principalmente a prestar el servicio ferroviario de carga y multimodal y servicios auxiliares, así como cualquier actividad que directamente soporte y esté relacionada con dicho objeto, incluyendo cualquier otra actividad que sea complementaria a los servicios de transportación ferroviaria.

Ferromex fue constituida por el Gobierno Federal en junio de 1997 en conexión con la privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, el cual había sido operado por Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). El Gobierno Federal otorgó a Ferromex la concesión para operar la Vía Troncal Pacífico-Norte y la Vía Corta Ojinaga-Topolobampo por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación de Ferromex y un 25% de las acciones de la empresa Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V. (FTVM), compañía responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En agosto de 1999, Ferromex obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Nogales - Nacozari por un período de 30 años, renovable sin exceder 50 años, comenzando el 1 de septiembre de 1999.

Ferromex tiene el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.

El día 26 de octubre de 2016, con la autorización de la SCT, se firmó la modificación del título de concesión de la vía troncal del Pacífico-Norte, ampliando 5 años 6 meses las condiciones de la concesión actual y modificando el plan de negocios, con lo que la Compañía hará una inversión de \$2,340 millones de pesos para llevar a cabo la construcción del libramiento ferroviario de Celaya.

Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. (ITF) se constituyó el 21 de noviembre de 2005 con el objeto de promover, constituir, explotar, organizar y administrar sociedades mexicanas o de cualquier otra nacionalidad, cuyo objeto podrá ser la prestación del servicio ferroviario de carga, de pasajeros, multimodal y servicios auxiliares, administración portuaria integral y servicio de transporte aéreo y aeropuertos.

El 24 de noviembre de 2005, ITF adquirió de Grupo Condumex, S.A. de C.V. y SINCA Inbursa, S.A. de C.V., el 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferrosur, S.A. de C.V. (Ferrosur) por \$3,260,000.

El día 1 de diciembre de 2017, se hizo efectiva la fusión de ITF con GMXT, por lo cual a partir esa fecha GMXT reconoce directamente los activos y pasivos que tenía ITF al 30 de noviembre de 2017.

El 2 de marzo de 1995, el Gobierno Federal otorgó a Ferrosur la concesión para operar la Vía Troncal del Sureste, por un período de 50 años (exclusiva por 30 años), renovable por un período igual, sujeto a ciertas condiciones, y le enajenó algunos activos fijos y materiales necesarios para la operación y un 25% de las acciones de FTVM, compañía responsable de operar la terminal ferroviaria de la Ciudad de México. En diciembre de 2005, Ferrosur obtuvo los derechos para operar la concesión de la Vía Corta Oaxaca - Sur por un período de 30 años, renovable sin exceder de 50 años, comenzando el 1 de diciembre de 2005.

La Administración Portuaria Integral de Coahuila de Zaragoza (APICOA), otorgó en octubre de 2005, a Terminales Transgolfo, S.A. de C.V. (TTG), empresa subsidiaria de Ferrosur, la cesión parcial de derechos para usar, aprovechar y explotar la terminal especializada de ferrobuses de uso particular y para terceros, por un período de 20 años, renovable por un período de 18 años, sujeto a ciertas condiciones.

Ferrosur y TTG tienen el derecho de usar y la obligación de mantener en buenas condiciones los derechos de paso, vías, edificios e instalaciones de mantenimiento, así como la terminal de ferrobuses, respectivamente. La propiedad de dichos bienes e instalaciones es retenida por el Gobierno Federal y todos los derechos sobre esos activos se revertirán a favor del Gobierno Federal al término de las concesiones.



LFM tiene como actividad principal promover, constituir, organizar, adquirir y tomar participación en el capital social de sociedades mercantiles, particularmente aquellas cuya actividad fundamental consista en la prestación de servicios de transportación en vías generales de comunicación. LFM es tenedora del 99.99% de las acciones representativas del capital social de Texas Pacifico Transportation, LTD, Texas Pacifico LP, Inc. y Texas Pacifico GP, LLC, empresas domiciliadas en Estados Unidos de Norteamérica, cuya principal actividad está relacionada con la prestación de servicios ferroviarios.

IMEX tiene como actividad principal promover, constituir, organizar, adquirir y tomar participación en el capital social de sociedades mercantiles, particularmente aquellas cuya actividad fundamental consista en la prestación de servicios de transportación en vías generales de comunicación.

El día 30 de junio de 2017, GMXT US concluyó la operación de compra de Florida East Coast Holdings Corp. (FEC).

FEC ofrece servicios ferroviarios a lo largo de la costa este de Florida y es el proveedor del servicio a los puertos del sur de Florida: Miami, Everglades y Palm Beach. FEC ofrece servicios a lo largo de unos 565 km de vías férreas propias, con conexiones con CSX y Norfolk Southern en Jacksonville, Florida.

Las concesiones también otorgan derechos de paso y arrastre a las compañías del grupo y las obligan a otorgar dichos derechos a concesionarios respecto de las vías concesionadas, entre otros derechos y obligaciones que establecen.

2. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera nuevas y revisadas

a. *Modificaciones a las Normas Internacionales de Información Financiera (“IFRS” o “IAS” por sus siglas en inglés) que son obligatorias para el año en curso*

En el año en curso, la Entidad aplicó una serie de IFRSs nuevas y modificadas, emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”) las cuales son obligatorias y entran en vigor a partir de los ejercicios que inicien en o después del 1 de enero de 2017.

Modificaciones a IAS 7: Iniciativa de Revelaciones

La Entidad ha aplicado estas modificaciones por primera vez en el año en curso. Las modificaciones requieren que una entidad proporcione revelaciones que permitan a los usuarios de los estados financieros, evaluar los cambios en los pasivos derivados de actividades de financiamiento, incluyendo los cambios en efectivo y equivalentes de efectivo

Los pasivos de la Entidad derivados de actividades de financiamiento consisten en préstamos (Nota 11) y otros pasivos financieros. De acuerdo con la transición provisional de la modificación, la Entidad no ha revelado información comparativa del periodo anterior, Además la aplicación de estas modificaciones no ha causado impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad.

Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2014-2016

La Entidad ha aplicado las modificaciones a IFRS 12 incluidas en las Mejoras Anuales a las IFRS del ciclo 2014-2016 por primera vez en el año en curso. El resto de las modificaciones no son obligatorias aún y no han sido adoptadas anticipadamente por la Entidad (Ver nota 2b).

La IFRS 12 establece que una entidad no necesita proporcionar información financiera resumida de su participación en subsidiarias, asociadas o negocios conjuntos que sean clasificadas (o incluidos en un grupo de disposición que sea clasificado) como mantenidas para su venta. Las modificaciones aclaran que esta es la única excepción a los requerimientos de revelación de la IFRS 12 para tales intereses.

La aplicación de estas modificaciones no ha causado efecto alguno sobre los estados financieros consolidados de la Entidad, ya que ninguna de las participaciones que posee en dichas inversiones está clasificada, o incluida en un grupo de disposición que se clasifica, como mantenidas para su venta.



b. **IFRS nuevas y revisadas emitidas no vigentes a la fecha**

IFRS 9	Instrumentos Financieros ¹
IFRS 15	Ingresos de Contratos con Clientes (y las aclaraciones correspondientes) ¹
IFRS 16	Arrendamientos ²
Modificaciones a la IFRS 2	Clasificación y medición de pagos basados en acciones ¹
Modificaciones a las IFRS	Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2014-2016 ¹

¹ En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación anticipada.

² En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, permitiéndose la aplicación anticipada.

³ En vigor para los períodos anuales que comiencen a partir de cierta fecha para ser determinada.

IFRS 9 Instrumentos Financieros

La IFRS 9 emitida en noviembre de 2009 introduce nuevos requerimientos para la clasificación y medición de activos financieros. La IFRS 9 fue posteriormente modificada en octubre de 2010 para incluir requerimientos para la clasificación y medición de pasivos financieros y para su baja, y en noviembre de 2014 para incluir nuevos requerimientos generales para contabilidad de coberturas. Otras modificaciones a la IFRS 9 fueron emitidas en julio de 2014 principalmente para incluir a) requerimientos de deterioro para activos financieros y b) modificaciones limitadas para los requerimientos de clasificación y medición al introducir la categoría de medición de 'valor razonable a través de otros resultados integrales' ("FVTOCI", por sus siglas en inglés) para algunos instrumentos simples de deuda.

Los principales requerimientos de la IFRS 9 se describen a continuación:

- Todos los activos financieros reconocidos que están dentro del alcance de la IFRS 9 Instrumentos Financieros deben ser posteriormente medidos al costo amortizado o al valor razonable. Específicamente, las inversiones de deuda en un modelo de negocios cuyo objetivo es cobrar los flujos de efectivo contractuales y que tengan flujos de efectivo contractuales que sean exclusivamente pagos de capital e intereses sobre el capital en circulación generalmente se miden a costo amortizado al final de los periodos contables posteriores. Los instrumentos de deuda mantenidos en un modelo de negocios cuyo objetivo es alcanzado mediante la cobranza de los flujos de efectivo y la venta de activos financieros, y que tengan términos contractuales para los activos financieros que dan origen a fechas específicas para pagos únicamente de principal e intereses del monto principal, son generalmente medidos a FVTOCI. Todas las demás inversiones de deuda y de capital se miden a sus valores razonables al final de los periodos contables posteriores. Adicionalmente, bajo IFRS 9, las entidades pueden hacer la elección irrevocable de presentar los cambios posteriores en el valor razonable de una inversión de capital (que no es mantenida con fines de negociación ni contraprestación contingente reconocida por un adquirente en una combinación de negocios) en otros resultados integrales, con ingresos por dividendos generalmente reconocidos en la (pérdida) utilidad neta del año.
- En cuanto a los pasivos financieros designados a valor razonable a través de resultados, la IFRS 9 requiere que el monto del cambio en el valor razonable del pasivo financiero atribuible a cambios en el riesgo de crédito de dicho pasivo sea presentado en otros resultados integrales, salvo que el reconocimiento de los efectos de los cambios en el riesgo de crédito del pasivo que sea reconocido en otros resultados integrales cree o incrementara una discrepancia contable en el estado de resultados. Los cambios en el valor razonable atribuibles al riesgo de crédito del pasivo financiero no se reclasifican posteriormente al estado de resultados. Anteriormente, conforme a IAS 39, el monto completo del cambio en el valor razonable del pasivo financiero designado como a valor razonable a través de resultados se presentaba en el estado de resultados.



- En relación con el deterioro de activos financieros, la IFRS 9 requiere sea utilizado el modelo de pérdidas crediticias esperadas, en lugar de las pérdidas crediticias incurridas como lo indica la IAS 39. El modelo de pérdidas crediticias incurridas requiere que la entidad reconozca en cada periodo de reporte las pérdidas crediticias esperadas y los cambios en el riesgo de crédito desde el reconocimiento inicial. En otras palabras, no es necesario esperar a que ocurra una afectación en la capacidad crediticia para reconocer la pérdida.
- Los requerimientos de contabilidad de cobertura tienen tres mecanismos de contabilidad de coberturas disponibles actualmente en la IAS 39. Conforme a la IFRS 9, se ha introducido una mayor flexibilidad para los tipos de instrumentos para calificar en contabilidad de coberturas, específicamente ampliando los tipos de instrumentos que califican y los tipos de los componentes de riesgo de partidas no financieras que son elegibles para contabilidad de cobertura. Adicionalmente, las pruebas de efectividad han sido revisadas y remplazadas con el concepto de 'relación económica'. En adelante no será requerida la evaluación retrospectiva de la efectividad, y se han introducido requerimientos de revelaciones mejoradas para la administración de riesgos de la entidad.

En base a un análisis de los activos y pasivos financieros de la Entidad al 31 de diciembre del 2017 y con base en los hechos y circunstancias existentes a esa fecha, la administración de la Entidad ha determinado que no tendrá efecto significativo por la adopción de esta norma debido a que el porcentaje de incobrabilidad es inmaterial respecto al valor de la cartera no espera cambios en la clasificación de los activos y pasivos financieros que afecten su valuación.

IFRS 15 Ingresos de Contratos con Clientes

En mayo de 2014 se emitió la IFRS 15 que establece un solo modelo integral para ser utilizado por las entidades en la contabilización de ingresos provenientes de contratos con clientes. Cuando entre en vigor la IFRS 15 remplazará las guías de reconocimiento de ingresos actuales incluidas en la IAS 18 Ingresos, IAS 11 Contratos de Construcción, así como sus interpretaciones.

El principio básico de la IFRS 15 es que una entidad debe reconocer los ingresos que representen la transferencia prometida de bienes o servicios a los clientes por los montos que reflejen las contraprestaciones que la entidad espera recibir a cambio de dichos bienes o servicios.

Específicamente, la norma introduce un enfoque de cinco pasos para reconocer los ingresos:

- Paso 1: Identificación del contrato o contratos con el cliente
- Paso 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato;
- Paso 3: Determinar el precio de la transacción;
- Paso 4: Asignar el precio de la transacción a cada obligación de desempeño en el contrato;
- Paso 5: Reconocer el ingreso cuando la entidad satisfaga la obligación de desempeño.

Conforme a IFRS 15, una entidad reconoce el ingreso cuando se satisface la obligación, es decir, cuando el 'control' de los bienes o los servicios subyacentes de la obligación de desempeño ha sido transferido al cliente. Asimismo, se han incluido guías en la IFRS 15 para hacer frente a situaciones específicas. Además, se incrementa la cantidad de revelaciones requeridas.

En abril del 2016, el IASB emitió aclaraciones a la IFRS 15 con relación a la identificación de las obligaciones de desempeño, consideraciones respecto de "principal" vs "agente", así como guías para el tratamiento de licencias.

La Entidad reconoce el ingreso proveniente de las siguientes fuentes principales:

- Flete.
- Servicios diversos de conexión y terminal.
- Renta de carros (Car-Hire).
- Turismo.



La Entidad no tendrá efecto significativo alguno en sus estados financieros por la adopción de esta norma debido a que ha evaluado que su proceso de reconocimiento de los ingresos provenientes de contratos con clientes cumple con cada una de las cinco etapas de la norma.

IFRS 16 Arrendamientos

IFRS 16 introduce a un modelo integral para la identificación de los contratos de arrendamiento y su tratamiento contable en las posturas del arrendatario y arrendador.

La IFRS 16 *Arrendamientos* fue publicada en enero de 2016 y sustituye a la IAS 17 *Arrendamientos* actual, así como las interpretaciones relacionadas cuando ésta entre en vigor.

La IFRS 16 distingue los arrendamientos y los contratos de servicios sobre la base de si un activo identificado es controlado por un cliente. "Las distinciones de los arrendamientos operativos (fuera de balance) y los arrendamientos financieros (en el balance general) se eliminan para la contabilidad del arrendatario y se sustituyen por un modelo en el que los arrendatarios deben reconocer un activo de derecho de uso y un pasivo correspondiente. Es decir, todos en balance), excepto los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor.

El activo de derecho de uso se calcula inicialmente al costo y posteriormente se mide al costo (con ciertas excepciones) menos la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro, ajustadas para cualquier reevaluación del pasivo por arrendamiento. El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento, así como al impacto de las modificaciones de arrendamiento, entre otros. Además, la clasificación de los flujos de efectivo también se verá afectada ya que los pagos por arrendamiento operativo según la IAS 17 se presentan como flujos de efectivo operativos; Mientras que en el modelo IFRS 16, los pagos de arrendamiento se dividirán en un principal y una porción de intereses que se presentarán como flujo de efectivo de financiamiento y operación, respectivamente.

En contraste con la contabilidad del arrendatario, la IFRS 16 sustancialmente lleva adelante los requisitos de contabilidad del arrendador en la IAS 17 y continúa requiriendo que un arrendador clasifique un arrendamiento como un arrendamiento operativo o un arrendamiento financiero.

Además, la IFRS 16 requiere revelaciones extensas.

Sin embargo, un arrendatario podría elegir contabilizar los pagos de arrendamiento como un gasto en una base de línea recta en el plazo del arrendamiento, para contratos con término de 12 meses o menos, los cuales no contengan opciones de compra (esta elección es hecha por clase de activo); y para contratos donde los activos subyacentes tengan un valor que no se considere significativo cuando son nuevos, por ejemplo, equipo de oficina menor o computadoras personales (esta elección podrá hacerse sobre una base individual para cada contrato de arrendamiento).

La IFRS 16 establece distintas opciones para su transición, incluyendo aplicación retrospectiva o retrospectiva modificada donde el periodo comparativo no se reestructura.

La Entidad se encuentra en proceso de determinar los impactos potenciales que se derivarán en sus estados financieros consolidados por la adopción de esta norma.

Modificaciones a la IFRS 2 Clasificación y medición de transacciones por pagos basados en acciones

Las modificaciones aclaran lo siguiente:

1. Al estimar el valor razonable de un pago basado en acciones liquidado en efectivo, la contabilización de los efectos de las condiciones de irrevocabilidad y de no irrevocabilidad debe seguir el mismo enfoque que para los pagos basados en acciones liquidados con acciones.



2. Cuando la ley o regulación fiscal requiere a una entidad de retener un número determinado de instrumentos de capital igual al valor monetario de la obligación tributaria del empleado para cumplir con la obligación tributaria del empleado que luego es remitido a la autoridad fiscal, es decir, el acuerdo de pago basado en acciones tiene una «Liquidación neta», dicho acuerdo debería clasificarse como liquidado en forma de capital en su totalidad, siempre que el pago basado en acciones hubiera sido clasificado como liquidado por capital si no incluía la característica de liquidación neta.
3. La modificación de un pago basado en acciones que cambie la transacción de la liquidación en efectivo a la liquidación de capital debe tenerse en cuenta de la siguiente manera:
 - (i) El pasivo original es dado de baja;
 - (ii) El pago basado en acciones con liquidación de acciones se reconozca a la fecha de modificación del valor razonable del instrumento de patrimonio concedido en la medida en que los servicios hayan sido prestados hasta la fecha de modificación; y
 - (iii) Cualquier diferencia entre el importe en libros del pasivo en la fecha de modificación y el importe reconocido en el patrimonio neto debe ser reconocido en resultados inmediatamente;

Las modificaciones entran en vigor para los periodos anuales de información que comiencen a partir del 1 de enero de 2018 con la aplicación anticipada permitida. Se aplican disposiciones específicas de transición. La Administración de la Entidad no prevé que la aplicación de las modificaciones en el futuro tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Entidad.

Modificaciones a la IAS 10 e IAS 28 Venta o contribución de activos entre un inversionista y su asociado negocio conjunto.

Las modificaciones a la IFRS 10 y la IAS 28 se refieren a situaciones en las que existe una venta o contribución de activos entre un inversor y su asociada o un negocio conjunto. Específicamente, las modificaciones estipulan que las ganancias o pérdidas resultantes de la pérdida de control de una subsidiaria que no contienen un negocio en una transacción con una asociada o un negocio conjunto que se contabilizan utilizando el método de la participación, se reconocen en la ganancia o pérdidas sólo en la medida de los intereses de los inversionistas no vinculados en esa asociada o un negocio conjunto. Asimismo, las ganancias y pérdidas resultantes de la revalorización de las inversiones retenidas en una subsidiaria anterior (que se ha convertido en una asociada o un negocio conjunto que se contabiliza utilizando el método de la participación) al valor razonable se reconocen en las pérdidas y ganancias de la tenedora anterior sólo en la medida de los intereses de los inversionistas no vinculados en la nueva asociada o negocio conjunto.

La administración de la Entidad espera que pueda haber algunos impactos como resultado de estas modificaciones.

Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2014-2016

Las mejoras anuales incluyen modificaciones a la IFRS 1 y a la IAS 28 que aún no son obligatorios para la Entidad. El paquete también incluye modificaciones a la IFRS 12 para las cuales su aplicación es obligatoria para la Entidad en el año en curso.

Las modificaciones a la IAS 28 aclaran que la opción para una organización de capital de riesgo y otras entidades similares para medir las inversiones en asociadas y negocios conjuntos a FVTPL está disponible por separado por cada asociada o negocio conjunto y la elección se debe hacer en el reconocimiento inicial de la asociada o negocio conjunto. Con respecto a la opción para una entidad que no es una entidad de inversión (EI) para mantener la medición del valor razonable para sus asociadas y negocios conjuntos que son EI cuando reconocen el método de la participación, las enmiendas hacen una aclaración similar de que esta opción está disponible para cada EI, asociada o negocio conjunto de la EI. Las enmiendas se aplican retrospectivamente con la aplicación anticipada permitida.



Tanto las enmiendas a la IFRS 1 como a la IAS 28 entran en vigor para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018. La administración de la Entidad no prevé que la aplicación de las enmiendas en el futuro tendrá algún impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad ya que la Entidad no es una adoptante inicial de las IFRS ni una organización de capital riesgo. Además, la Entidad no tiene ninguna asociada o empresa conjunta que sea una entidad de inversión.

3. Principales políticas contables

a. *Declaración de cumplimiento*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados de acuerdo con las IFRS emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB).

b. *Bases de preparación*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, que se valúan a su valor razonable, como se explica a mayor detalle en las políticas contables más adelante.

- i. Costo histórico - Los estados financieros consolidados han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros, los cuales se valúan a valor razonable. El costo histórico generalmente está basado en el valor razonable de la contraprestación entregada para comprar un activo.
- ii. Valor razonable - Se define como el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes en el mercado a la fecha de valuación.

c. *Bases de consolidación de estados financieros*

Los estados financieros consolidados incluyen los de la Entidad y los de sus subsidiarias en las que tiene control.

- i. *Subsidiaria* - Las subsidiarias son entidades respecto de las cuales la Entidad tiene control.
- ii. *Negocios conjuntos* - Los negocios conjuntos son acuerdos conjuntos en los que las partes que mantienen el control conjunto tienen derechos a los activos netos del acuerdo.
- iii. *Asociadas* - Las asociadas son las entidades sobre las que la Entidad ejerce influencia significativa pero no control o control conjunto.

Los saldos y operaciones importantes entre las entidades consolidadas y con las reconocidas bajo el método de participación han sido eliminados. Las políticas contables de las subsidiarias, negocios conjuntos y asociadas han sido modificadas cuando ha sido necesario, para asegurar que exista una consistencia con las políticas adoptadas por la Entidad.

d. *Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación*

La Entidad ha elaborado sus estados consolidados de resultados y otros resultados integrales clasificándolos por la función de sus partidas, ya que al agrupar sus costos y gastos en forma general permite conocer los distintos niveles de utilidad. Adicionalmente, para un mejor análisis de su situación financiera, la Entidad ha considerado necesario presentar el importe de la utilidad de operación por separado en los estados de resultados y otros resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector a que pertenece la Entidad.

- e. *Activos financieros* - Los activos financieros se valúan inicialmente a valor razonable, más los costos de transacción, excepto por aquellos activos financieros clasificados como valor razonable con cambios a través de resultados.



La clasificación de los activos financieros depende de la naturaleza y propósito y se determina al momento de su reconocimiento inicial. La Entidad tiene los siguientes:

- i. **Efectivo y equivalentes de efectivo** - Consisten principalmente en depósitos bancarios en cuentas de cheques e inversiones en valores a corto plazo, de gran liquidez, fácilmente convertibles en efectivo y sujetos a riesgos poco significativos de cambios en valor. El efectivo se presenta a valor nominal y los equivalentes se valúan a su valor razonable; las fluctuaciones en su valor se reconocen en el costo financiero del período. Los equivalentes de efectivo están representados principalmente por inversiones en papel gubernamental con riesgo mínimo, en su caso, los riesgos que pudieran asociarse están relacionados con el mercado en donde operan, las tasas de interés asociadas al plazo, los tipos de cambio y los riesgos inherentes de crédito y liquidez del mercado.
- ii. **Cuentas por cobrar** - Las cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar con pagos fijos o determinables que no se negocian en un mercado activo, se valúan al costo amortizado usando el método de interés efectivo, menos cualquier deterioro.
- iii. **Deterioro de activos financieros** - Se sujetan a pruebas para efectos de deterioro al final de cada periodo sobre el cual se informa. Se considera que los activos financieros están deteriorados, cuando existe evidencia objetiva de que como consecuencia de uno o más eventos que hayan ocurrido después del reconocimiento inicial del activo financiero, los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero han sido afectados.

El valor en libros del activo financiero se reduce por la pérdida por deterioro directamente para todos los activos financieros, excepto para las cuentas por cobrar a clientes, donde el valor en libros se reduce a través de una cuenta de estimación para cuentas de cobro dudoso. Cuando se considera que una cuenta por cobrar es incobrable, se elimina contra la estimación. La recuperación posterior de los montos previamente eliminados se convierte en créditos contra la estimación. Los cambios en el valor en libros de la cuenta de la estimación se reconocen en los resultados.

- iv. **Baja de activos financieros** - la Entidad da de baja un activo financiero únicamente cuando expiran los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero, y transfiere de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo financiero. Si la Entidad no transfiere ni retiene sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad y continúa reteniendo el control del activo transferido, la Entidad reconoce su participación en el activo y la obligación asociada por los montos que tendría que pagar.
- f. **Inventarios y costo de ventas** - Los inventarios consisten principalmente en rieles, durmientes y otros materiales para mantenimiento de los inmuebles, maquinaria y equipo, así como el diésel que es utilizado como combustible para proveer los servicios ferroviarios. Los inventarios se valúan al menor de su costo o valor de realización, utilizando el método de costo promedio. Así mismo, el costo de ventas se reconoce al costo histórico de las compras e inventarios consumidos. Los valores así determinados no exceden de su valor neto de realización.

La estimación para inventarios obsoletos se considera suficiente para absorber pérdidas por estos conceptos, la cual es determinada conforme a estudios realizados por la administración de la Entidad.

- g. **Inmuebles, maquinaria y equipo** - Se registran al costo de adquisición. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil de los activos estimada por la administración de la Entidad.

La capitalización de la rehabilitación y conservación de vías es realizada cuando se cambian componentes en más del 20% de un tramo de vía, depreciándolos a una tasa entre 3.3% y 6.6%. En el caso de mantenimiento o reparaciones que no requieren el cambio de componentes en más del 20% de un tramo de vía, su costo es registrado en resultados.



Los gastos de mantenimiento regular y reparaciones se cargan a resultados cuando se incurren. El costo de reparaciones mayores en locomotoras es capitalizado como un componente del activo y amortizado hasta que otro mantenimiento mayor que afecte los mismos componentes es realizado conforme al plan de mantenimientos mayores.

La depreciación se reconoce para dar de baja el costo (distintos a las propiedades en construcción) menos su valor residual, sobre sus vidas útiles utilizando el método de línea recta. La vida útil estimada, el valor residual y el método de depreciación se revisan al final de cada año, y el efecto de cualquier cambio en la estimación registrada se reconoce sobre una base prospectiva. La depreciación se calcula conforme al método de línea recta con base en la vida útil remanente de los activos, como sigue:

	%	Años promedio de vidas útiles remanentes		
		De valor remanente	2017	2016
Equipo de arrastre	55	13	14	14
Locomotoras	43	7	8	8
Maquinaria de vía	51	5	6	6
Maquinaria de talleres	18	1	3	3
Contenedores	78	4	5	13
Maquinaria y equipo	31	6	7	8
Equipo de cómputo	21	2	2	2
Equipo de telecomunicaciones	25	3	3	4
Mobiliario y equipo de oficina	11	6	7	8
Equipo automotriz	35	2	2	2
Edificios	47	10	11	12
Vías y estructuras	68	23	23	24
Puentes, túneles y alcantarillas	78	48	48	49
Sistemas de comunicación y tráfico	18	5	5	6
Terminales y talleres	59	6	7	8

- h. **Títulos de concesión** - Están registrados a su costo de adjudicación. Dichos títulos se amortizan en línea recta en función de la vida útil remanente estimada de los activos fijos concesionados, que es de 30.3 años para Ferromex, 50 años para Ferrosur y 20 años para TTG.
- i. **Inversión en asociada y negocio conjunto** - La inversión en acciones de la entidad asociada y del negocio conjunto se valúa por el método de participación. Conforme a este método, el costo de adquisición de las acciones se modifica por la parte proporcional de los cambios en las cuentas del capital contable de la asociada, posteriores a la fecha de la compra. La participación de la Entidad en los resultados de la asociada se presenta por separado en el estado de resultados y otros resultados integrales.
- j. **Pagos basados en acciones** - Las transacciones con pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital a empleados y terceros que suministren servicios similares a la Entidad se valúan al valor razonable de los instrumentos de capital a la fecha en que se otorgan.

El valor razonable determinado a la fecha de otorgamiento de los pagos basados en acciones liquidables mediante instrumentos de capital se registra como gastos sobre la base de línea recta durante el periodo de adjudicación, con base en la estimación de la Entidad de los instrumentos de capital que eventualmente se adjudicarán con un incremento correspondiente en capital. Al final de cada periodo, la Entidad revisa sus estimaciones del número de instrumentos de capital que esperan ser adjudicados. El efecto de la revisión de los estimados originales, si hubiese, se reconoce en los resultados del periodo de manera que el gasto acumulado refleje el estimado revisado, con el ajuste correspondiente a la reserva de beneficios a empleados liquidables mediante instrumentos de capital.



- k. **Costos por préstamos** - Los costos por préstamos generales o atribuibles directamente a la adquisición o construcción de activos para uso de la Entidad y que constituyen activos calificables que requieren de un período de tiempo substancial hasta que estén listos y útiles, se adicionan al costo de esos activos durante ese tiempo hasta el momento en que estén listos para su uso. Los costos sujetos a capitalización incluyen diferencias cambiarias relacionadas con préstamos denominados en moneda extranjera, y estos se consideran como un ajuste al gasto por interés hasta el equivalente a un gasto por interés en moneda local.

El ingreso que se obtiene por la inversión temporal de fondos de préstamos específicos pendientes de ser utilizados en activos calificables se deduce de los costos por préstamos para ser capitalizados.

Todos los otros costos por préstamos se reconocen en resultados durante el período en que se incurren.

- l. **Arrendamientos** - Los arrendamientos se clasifican como financieros cuando los términos del arrendamiento transfieren sustancialmente a los arrendatarios los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad. Todos los demás arrendamientos se clasifican como operativos.

- La Entidad como arrendatario

Los activos que se mantienen bajo arrendamientos financieros se reconocen como activos de la Entidad a su valor razonable, al inicio del arrendamiento, o si éste es menor, al valor presente de los pagos mínimos del arrendamiento. El pasivo correspondiente al arrendamiento se incluye en el estado de posición financiera como un pasivo por arrendamiento financiero.

Los pagos por arrendamiento se distribuyen entre los gastos financieros y la reducción de las obligaciones por arrendamiento a fin de alcanzar una tasa de interés constante sobre el saldo remanente del pasivo. Los gastos financieros se cargan directamente a resultados.

Los pagos por rentas de arrendamientos operativos se cargan a resultados empleando el método de línea recta, durante el plazo correspondiente al arrendamiento.

- m. **Deterioro de activos de larga duración en uso** - La Entidad revisa el valor en libros de los activos de larga duración en uso, ante la presencia de algún indicio de deterioro que pudiera indicar que el valor en libros pudiera no ser recuperable, considerando el mayor del valor presente de los flujos netos de efectivo futuros o el precio neto de venta en el caso de su eventual disposición. El deterioro se registra si el valor en libros excede al mayor de los valores antes mencionados. Los indicios de deterioro que se consideran para estos efectos son entre otros, las pérdidas de operación o flujos de efectivo negativos en el período si es que están combinados con un historial o proyección de pérdidas, depreciaciones y amortizaciones cargadas a resultados que, en términos porcentuales, en relación con los ingresos, sean substancialmente superiores a las de ejercicios anteriores, efectos de obsolescencia, competencia y otros factores económicos y legales. Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, no existen indicios de deterioro en dichos activos.

- n. **Pasivos financieros** - La Entidad evalúa la clasificación como instrumentos de deuda o capital de conformidad con la sustancia del acuerdo contractual y de sus características con los otros pasivos financieros, incluyendo los préstamos. Se valúan inicialmente a valor razonable, neto de los costos de la transacción, con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva.

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

- o. **Impuestos a la utilidad** - La Entidad está sujeta a las disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta ("ISR"). El impuesto causado ISR, se basa en las utilidades fiscales de cada año determinado conforme a las leyes. La utilidad fiscal difiere de la ganancia reportada en la utilidad integral, debido a las partidas de ingresos o gastos gravables o deducibles aplicables. El pasivo de la Entidad por concepto de impuestos causados se calcula utilizando las tasas fiscales promulgadas al final del período sobre el cual se informa.



El impuesto diferido se reconoce sobre las diferencias temporales entre el valor en libros de los activos y pasivos incluidos en los estados financieros y las bases fiscales correspondientes utilizadas para determinar la utilidad fiscal. El pasivo por impuesto diferido se reconoce generalmente para todas las diferencias fiscales temporales gravables. Se reconoce un activo por impuestos diferidos, por todas las diferencias temporales deducibles y las pérdidas fiscales por amortizar, en la medida en que resulte probable que la Entidad disponga de utilidades fiscales futuras contra las que pueda aplicar esas diferencias temporales deducibles.

Los impuestos causados y diferidos se reconocen como ingreso o gasto en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales, excepto cuando se refieren a partidas que se reconocen en el renglón de otros componentes de la utilidad integral o directamente en el capital contable, en cuyo caso el impuesto también se reconoce en otros componentes de la utilidad integral.

- p. **Provisiones** - Se reconocen cuando se tiene una obligación presente (ya sea legal o implícita) como resultado de un evento pasado, que probablemente resulte en la salida de recursos económicos y que pueda ser estimada razonablemente.

El importe reconocido como provisión es la mejor estimación del desembolso necesario para liquidar la obligación presente, al final del periodo sobre el que se informa, teniendo en cuenta los riesgos y las incertidumbres que rodean a la obligación. Cuando se valúa una provisión usando los flujos de efectivo estimados para liquidar la obligación presente, su valor en libros representa el valor presente de dichos flujos de efectivo.

Cuando se espera la recuperación de algunos o todos los beneficios económicos requeridos para cancelar una provisión, se reconoce una cuenta por cobrar como un activo si es virtualmente seguro que se recibirá el desembolso y el monto de la cuenta por cobrar puede ser medido razonablemente.

- q. **Costos de beneficios al retiro, beneficios por terminación** - Las aportaciones a los planes de beneficios al retiro de contribuciones definidas se reconocen como gastos al momento en que los empleados han prestado los servicios que les otorgan el derecho a las contribuciones.

En el caso de los planes de beneficios definidos, que incluyen prima de antigüedad y pensiones, su costo se determina utilizando el método de crédito unitario proyectado, con valuaciones actuariales que se realizan al final de cada periodo sobre el que se informa. Las remediones, que incluyen las ganancias y pérdidas actuariales, el efecto de los cambios en el piso del activo (en su caso) y el retorno del plan de activos (excluidos los intereses), se refleja de inmediato en el estado de posición financiera con cargo o crédito que se reconoce en otros resultados integrales en el periodo en que se incurren. Las remediones que reconocen en otros resultados integrales se reconocen de inmediato en las utilidades acumuladas y no se reclasifica a resultados. Costo por servicios pasados se reconoce en resultados en el periodo de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del periodo de la obligación el activo por beneficios definidos. Los costos por beneficios definidos se clasifican de la siguiente manera:

- Costo por servicio (incluido el costo del servicio actual, costo de los servicios pasados, así como las ganancias y pérdidas por reducciones o liquidaciones).
- Los gastos o ingresos por interés- netos.
- Remediones

La Entidad presenta los dos primeros componentes de los costos por beneficios definidos en una línea como costos directos del servicio en el estado de resultados y otros resultados integrales. Las ganancias y pérdidas por reducción del servicio se reconocen como costos por servicios pasados.

Las obligaciones por beneficios al retiro reconocidas en el estado consolidado de posición financiera representan las pérdidas y ganancias actuales en los planes por beneficios definidos de la Entidad. Cualquier ganancia que surja de este cálculo se limita al valor presente de cualquier beneficio económico disponible de los reembolsos y reducciones de contribuciones futuras al plan.



Cualquier obligación por indemnización se reconoce al momento que la Entidad ya no puede retirar la oferta de indemnización y/o cuando la Entidad reconoce los costos de reestructuración relacionados.

Beneficios a los empleados a corto plazo y otros beneficios a largo plazo

Se reconoce un pasivo por beneficios que correspondan a los empleados con respecto a sueldos y salarios, vacaciones anuales y licencia por enfermedad en el periodo de servicio en que es prestado por el importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por los beneficios a los empleados a corto plazo se valúan al importe no descontado por los beneficios que se espera pagar por ese servicio.

Los pasivos reconocidos por otros beneficios a largo plazo se valúan al valor presente de las salidas de efectivo futuras estimadas que la Entidad espera hacer relacionadas con los servicios proveídos por los empleados a la fecha de reporte.

- r. **Participación de los trabajadores en las utilidades ("PTU")** - La PTU se registra en los resultados del año en que se causa y se presenta en el rubro de costos y gastos de operación en el estado de resultados y otros resultados integrales. La PTU se determina con base en la utilidad fiscal conforme al artículo 9 de la Ley del Impuesto sobre la Renta ("LISR").
- s. **Transacciones en moneda extranjera** - La moneda funcional de la Entidad es el peso. Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio vigente a la fecha de la transacción. Los saldos de los activos y pasivos en moneda extranjera se ajustan en forma mensual al tipo de cambio de mercado a la fecha de cierre de los estados financieros. Los efectos de las fluctuaciones cambiarias se registran en el estado consolidado de resultados y otros resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.
- t. **Conversión de estados financieros de operaciones extranjeras** - Los estados financieros de operaciones extranjeras se convierten a la moneda de informe, identificando inicialmente si la moneda funcional y la de registro de la operación extranjera son diferentes y, posteriormente, se realiza la conversión de la moneda funcional a la de informe. Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, la Entidad convierte sus estados financieros de operaciones extranjeras de la moneda funcional dólar al peso mexicano, se utilizan los siguientes tipos de cambio: 1) de cierre para los activos y pasivos y 2) histórico para el capital contable y 3) el de la fecha de devengamiento para todos los ingresos, costos y gastos. Los efectos de conversión se registran en el capital contable como parte de otros resultados integrales.
- u. **Reconocimiento de ingresos y costos** - Los ingresos se reconocen durante el periodo en que se presta el servicio y los costos relacionados con la prestación de servicios se reconocen conforme se incurren. La Entidad determina sus tarifas con base en las condiciones competitivas de mercado de transporte y a sus gastos de operación que garanticen un margen de utilidad razonable.
- v. **Combinación de negocios** - Las adquisiciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición. La contraprestación transferida en una combinación de negocios se mide a su valor razonable, que se calcula como la suma de los valores razonables de la fecha de adquisición de los activos transferidos por la Entidad, los pasivos contraídos por la Entidad a los antiguos propietarios de la adquirida y las participaciones emitidas por la Entidad a cambio del control de la adquirida. Los costos relacionados con la adquisición se reconocen generalmente en resultados cuando se incurren.

A la fecha de adquisición, los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos se reconocen a su valor razonable, salvo que:

- Los activos o pasivos por impuestos diferidos y los activos o pasivos relacionados con acuerdos de beneficios a los empleados se reconocen y miden de acuerdo con la NIC 12, Impuestos sobre la renta y la NIC 19 beneficios a los empleados, respectivamente;



- Los pasivos o instrumentos de patrimonio relacionados con acuerdos de pago basado en acciones de la adquirida o acuerdos de pago basados en acciones del grupo suscritos para reemplazar acuerdos de pago basado en acciones de la adquirida se miden de acuerdo con la NIIF 2 pagos basados en acciones en la fecha de adquisición.
- Los activos que se clasifican como mantenidos para la venta de acuerdo con la NIIF 5, los activos no corrientes mantenidos para la venta y las operaciones discontinuas se miden de acuerdo con esa norma.
- El crédito mercantil se mide como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, la cantidad de cualquier participación no controladora en la adquirida y el valor razonable de la participación de la adquirente en la adquirida (en su caso) sobre los activos adquiridos -datos de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos. Si después de la reevaluación, el importe neto de los valores de la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos excede la suma de la contraprestación transferida, el monto de los intereses minoritarios en la adquirida y el valor razonable de la participación anterior del adquirente en la adquirida (en su caso), el exceso se reconoce inmediatamente en ganancias o pérdidas como una ganancia de compra negociable.
- Si la contabilización inicial de una combinación de negocios está incompleta al final del período de presentación del informe en el que se produce la combinación, la Entidad presenta los valores provisionales de los elementos cuya contabilidad es incompleta. Esos montos provisionales se ajustan durante el "período de medición" (que no puede exceder un año desde la fecha de adquisición) o se reconocen activos o pasivos adicionales para reflejar la nueva información obtenida sobre hechos y circunstancias que existían en la fecha de adquisición y que si se conocen hubieran afectado los montos reconocidos en ese momento.

4. Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3, la administración de la Entidad hace juicios, estimaciones y supuestos sobre los valores de activos y pasivos. Las estimaciones y supuestos asociados se basan en la experiencia y otros factores que se consideran relevantes. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el siguiente período financiero son como sigue:

- Inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa la estimación de su vida útil y método de depreciación, el efecto de cualquier cambio en la estimación se reconoce de manera prospectiva. Adicionalmente, al final de cada período, la Entidad revisa los valores en libros de sus activos tangibles a fin de determinar si existe un indicativo de que estos han sufrido alguna pérdida por deterioro.
- Estimación de la reserva de cuentas incobrables: La Entidad elabora su estimación de cuentas de cobro dudoso, basada en el análisis de las cuentas por cobrar vencidas.
- Deterioro: La Entidad realiza pruebas de deterioro cuando existen indicios. Estas pruebas implican la estimación de flujos futuros de efectivo que obtendrá la Entidad y de la tasa de descuento más apropiada.
- Beneficios a los empleados: Se basan en valuaciones actuariales con supuestos relativos a tasas de descuento, tasas de incremento de salarios y otras estimaciones actuariales utilizadas. Los supuestos son actualizados en forma anual.
- Contingencias: Como se detalla en la Nota 20, la Compañía está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.



- Valuaciones a valor razonable de activos y pasivos adquiridos en combinación de negocios. Las valuaciones a valor razonable incluyen la incorporación de juicios críticos tales como la determinación de la técnica apropiada de valuación, la determinación de datos para la valuación como tasas de descuento, proyecciones de ingresos, determinación de valores de reposición, vidas útiles remanentes, factores de estado, entre otros.

La Entidad considera que los supuestos utilizados a la fecha de estos estados financieros consolidados son apropiados y bien fundamentados.

La Entidad también ha emitido juicios en la aplicación de ciertas normas contables. En particular, la Entidad ha concluido que sus concesiones no califican bajo el alcance de la IFRIC 12, Acuerdos de Concesiones de Servicios, debido a la naturaleza de la regulación a la que está sujeta.

5. Cuentas por cobrar a clientes

	2017	2016	2015
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 5,071,392	\$ 2,690,769	\$ 2,978,425
Estimación de cuentas por cobrar	<u>(95,342)</u>	<u>(53,826)</u>	<u>(48,864)</u>
Cientes – Neto	<u>\$ 4,976,050</u>	<u>\$ 2,636,943</u>	<u>\$ 2,929,561</u>

La Entidad ha reconocido una estimación para cuentas de cobro dudoso que presentan una antigüedad mayor a 120 días determinadas por experiencias de incumplimiento de la contraparte y un análisis de su posición financiera actual.

Antigüedad de las cuentas por cobrar vencidas, pero no incobrables:

	2017	2016	2015
60-90 días	\$ 52,654	\$ 71,689	\$ 101,370
Más de 90-120 días	<u>190,427</u>	<u>199,094</u>	<u>187,389</u>
Total	<u>\$ 243,081</u>	<u>\$ 270,783</u>	<u>\$ 288,759</u>
Antigüedad promedio (días cartera)	40	35	36

Cambio en la estimación para cuentas de cobro dudoso:

	2017	2016	2015
Saldos al inicio del año	\$ (53,826)	\$ (48,864)	\$ (51,130)
Incremento en provisión	(68,099)	(16,046)	(1,009)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	26,951	11,127	4,965
Resultado por conversión de moneda	<u>(368)</u>	<u>(43)</u>	<u>(1,690)</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (95,342)</u>	<u>\$ (53,826)</u>	<u>\$ (48,864)</u>

6. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2017	2016	2015
Material de vía	\$ 288,532	\$ 594,039	\$ 531,906
Otras refacciones y materiales	671,645	171,508	164,718
Estimación de inventarios obsoletos	<u>(14,525)</u>	<u>(15,988)</u>	<u>(17,574)</u>
	<u>\$ 945,652</u>	<u>\$ 749,559</u>	<u>\$ 679,050</u>



7. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	Saldo al 31 de diciembre de 2016	Adiciones directas	Bajas por ventas	Incorporación FEC 30 de junio de 2017 (a)	Efecto cambiario	Saldo al 31 de diciembre de 2017
Inversión:						
Equipo de arrastre	\$ 4,670,234	\$ 1,311,125	\$ (29,381)	\$ 648,307	\$ 88,095	\$ 6,688,380
Locomotoras	16,491,795	641,912	(532,634)	986,139	139,255	17,726,467
Maquinaria de vía	1,306,824	366,654	(22,106)	431,017	88,975	2,171,364
Maquinaria de talleres	244,742	15,539	(135)	-	-	260,146
Contenedores	88,601	14	(2,047)	-	-	86,568
Maquinaria y equipo	418,440	66,575	(7,470)	-	-	477,545
Equipo de cómputo	566,900	29,036	(9,558)	-	-	586,378
Equipo de telecomunicaciones	2,393,091	395,703	(47,636)	3,127,029	440,858	6,309,045
Mobiliario y equipo de oficina	65,382	3,896	(3,113)	-	-	66,165
Equipo automotriz	1,032,757	163,879	(62,695)	1,020,807	184,124	2,338,872
Construcciones en proceso	2,936,536	198,583	-	12,949	1,330	3,149,398
Intereses por capitalizar	51,156	13,967	-	-	-	65,123
Edificios	538,266	19,330	-	1,063,228	145,366	1,766,190
Terrenos	236,914	-	-	9,175,999	1,022,691	10,435,604
Vías y estructuras	24,440,324	2,022,768	(99,429)	9,832,856	1,009,860	37,206,379
Puentes, túneles y alcantarillas	1,530,167	601,601	-	2,853,692	346,952	5,332,412
Sistemas de comunicación y tráfico	100,369	-	-	-	-	100,369
Terminales y talleres	3,480,765	435,967	(87,113)	-	-	3,829,619
Total inversión	\$ 60,593,263	\$ 6,286,549	\$ (903,317)	\$ 29,152,023	\$ 3,467,506	\$ 98,596,024
Depreciación:						
Equipo de arrastre	\$ 1,835,149	\$ 187,805	\$ (53,397)	\$ -	\$ 21,513	\$ 1,991,070
Locomotoras	8,997,750	441,729	(470,640)	-	37,975	9,006,814
Maquinaria de vía	684,113	106,605	(20,931)	-	44,709	814,496
Maquinaria de talleres	148,809	35,529	(28,329)	-	-	156,009
Contenedores	11,480	9,246	(1,935)	-	-	18,791
Maquinaria y equipo	252,119	30,535	(4,997)	-	-	277,657
Equipo de cómputo	428,273	54,735	(9,332)	-	-	473,676
Equipo de telecomunicaciones	1,760,588	132,921	(46,125)	-	119,704	1,967,088
Mobiliario y equipo de oficina	53,095	2,409	(3,113)	-	-	52,391
Equipo automotriz	594,467	133,351	(63,517)	-	79,284	743,585
Edificios	196,762	28,806	-	-	36,170	261,738
Vías y estructuras	8,550,621	2,394,029	(13,430)	-	80,290	11,011,510
Puentes, túneles y alcantarillas	391,329	85,493	-	-	47,656	524,478
Sistemas de comunicación y tráfico	76,052	4,259	-	-	-	80,311
Terminales y talleres	1,284,271	175,594	(80,154)	-	6,215	1,385,926
Total depreciación acumulada	25,264,878	3,823,046	(795,900)	-	473,516	28,765,540
Reserva para bajas	5,251	7,803	-	-	-	13,054
Inversión neta	\$ 35,323,134	\$ 2,455,700	\$ (107,417)	\$ 29,152,023	\$ 2,993,990	\$ 69,817,430



	Saldo al 31 de diciembre de 2015	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2016
Inversión:				
Equipo de arrastre	\$ 3,481,782	\$ 1,214,062	\$ (25,610)	\$ 4,670,234
Locomotoras	13,961,213	2,884,067	(353,485)	16,491,795
Maquinaria de vía	1,089,734	240,888	(23,798)	1,306,824
Maquinaria de talleres	245,336	4,998	(5,592)	244,742
Contenedores	6,032	82,569	-	88,601
Maquinaria y equipo	366,846	52,212	(618)	418,440
Equipo de cómputo	475,369	93,097	(1,566)	566,900
Equipo de telecomunicaciones	2,061,991	334,429	(3,329)	2,393,091
Mobiliario y equipo de oficina	63,813	1,577	(8)	65,382
Equipo automotriz	819,647	257,089	(43,979)	1,032,757
Construcciones en proceso	3,536,339	(598,659)	(1,144)	2,936,536
Intereses por capitalizar	34,895	16,261	-	51,156
Edificios	529,420	8,846	-	538,266
Terrenos	236,914	-	-	236,914
Vías y estructuras	22,253,970	2,186,354	-	24,440,324
Puentes, túneles y alcantarillas	1,138,937	391,230	-	1,530,167
Sistemas de comunicación y tráfico	100,369	-	-	100,369
Terminales y talleres	3,206,360	274,405	-	3,480,765
Total inversión	\$ 53,608,967	\$ 7,443,425	\$ (459,129)	\$ 60,593,263
Depreciación:				
Equipo de arrastre	\$ 1,673,212	\$ 185,979	\$ (24,042)	\$ 1,835,149
Locomotoras	8,479,733	781,158	(263,141)	8,997,750
Maquinaria de vía	619,264	86,417	(21,568)	684,113
Maquinaria de talleres	142,114	7,281	(586)	148,809
Contenedores	6,007	5,473	-	11,480
Maquinaria y equipo	226,259	25,860	-	252,119
Equipo de cómputo	379,649	50,190	(1,566)	428,273
Equipo de telecomunicaciones	1,590,991	172,918	(3,321)	1,760,588
Mobiliario y equipo de oficina	50,981	2,122	(8)	53,095
Equipo automotriz	513,916	121,803	(41,252)	594,467
Edificios	168,587	28,175	-	196,762
Vías y estructuras	7,480,775	1,069,846	-	8,550,621
Puentes, túneles y alcantarillas	326,213	65,116	-	391,329
Sistemas de comunicación y tráfico	71,785	4,267	-	76,052
Terminales y talleres	1,116,654	167,617	-	1,284,271
Total depreciación acumulada	22,846,140	2,774,222	(355,484)	25,264,878
Reserva para bajas	6,216	(965)	-	5,251
Inversión neta	\$ 30,756,611	\$ 4,670,168	\$ (103,645)	\$ 35,323,134



	Saldo al 31 de diciembre de 2014	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2015
Inversión:				
Equipo de arrastre	\$ 2,951,918	\$ 607,869	\$ (78,005)	\$ 3,481,782
Locomotoras	12,616,675	1,442,270	(97,732)	13,961,213
Maquinaria de vía	1,068,778	38,259	(17,303)	1,089,734
Maquinaria de talleres	216,302	29,034	-	245,336
Contenedores	15,324	-	(9,292)	6,032
Maquinaria y equipo	362,494	4,632	(280)	366,846
Equipo de cómputo	428,086	48,068	(785)	475,369
Equipo de telecomunicaciones	1,866,348	203,425	(7,782)	2,061,991
Mobiliario y equipo de oficina	62,737	1,089	(13)	63,813
Equipo automotriz	752,011	99,682	(32,046)	819,647
Construcciones en proceso	2,577,617	958,722	-	3,536,339
Intereses por capitalizar	14,649	20,246	-	34,895
Edificios	497,085	32,335	-	529,420
Terrenos	236,914	-	-	236,914
Vías y estructuras	20,152,357	2,101,613	-	22,253,970
Puentes, túneles y alcantarillas	1,002,602	136,335	-	1,138,937
Sistemas de comunicación y tráfico	100,369	-	-	100,369
Terminales y talleres	2,909,503	296,857	-	3,206,360
Total inversión	\$ 47,831,769	\$ 6,020,436	\$ (243,238)	\$ 53,608,967
Depreciación:				
Equipo de arrastre	\$ 1,645,158	\$ 100,338	\$ (72,284)	\$ 1,673,212
Locomotoras	7,810,879	764,041	(95,187)	8,479,733
Maquinaria de vía	551,994	83,430	(16,160)	619,264
Maquinaria de talleres	135,595	6,519	-	142,114
Contenedores	11,461	2,952	(8,406)	6,007
Maquinaria y equipo	200,066	26,388	(195)	226,259
Equipo de cómputo	319,829	60,602	(782)	379,649
Equipo de telecomunicaciones	1,359,722	238,983	(7,714)	1,590,991
Mobiliario y equipo de oficina	49,152	1,842	(13)	50,981
Equipo automotriz	441,278	103,546	(30,908)	513,916
Edificios	141,728	26,859	-	168,587
Vías y estructuras	6,515,298	965,477	-	7,480,775
Puentes, túneles y alcantarillas	270,611	55,602	-	326,213
Sistemas de comunicación y tráfico	67,517	4,268	-	71,785
Terminales y talleres	966,278	150,376	-	1,116,654
Total depreciación acumulada	20,486,566	2,591,223	(231,649)	22,846,140
Reserva para bajas	10,681	(4,465)	-	6,216
Inversión neta	\$ 27,334,522	\$ 3,433,678	\$ (11,589)	\$ 30,756,611



(a) Con motivo de la compra de FEC, los inmuebles, maquinaria y equipo se valoraron a la fecha de la adquisición, utilizando el "método de compra", que compara el costo de la entidad adquirida con el monto asignado (valores razonables). Por lo que los valores reflejados están netos de la depreciación.

La depreciación cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 fue por \$3,823,046, \$2,776,949 y \$2,591,223, respectivamente.

El 25 de noviembre 2016 y 24 de febrero de 2017 GFM celebró dos contratos de arrendamiento financiero con WELLS FARGO RAIL CORPORATION ("WELLS FARGO"), para la adquisición de 298 góndolas y 100 automax. En la inversión de la Entidad de 2017 se incluyen \$537,059 y \$700,528 que representan el valor de los contratos de arrendamiento, respectivamente.

El 30 de marzo de 2016 GFM celebró un contrato de arrendamiento financiero con BANCOMER, para la adquisición de 550 tolvas. En la inversión de la Entidad de 2016 se incluyen \$743,794 que representa el valor del contrato, neto de pagos por \$38,531.

Al 31 de diciembre de 2017 los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$80,966, de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$1,044. La capitalización de los costos de préstamos se calcula con base en el promedio ponderado de los proyectos en proceso que se tienen como activos calificables y que aún no han finalizado. Al 31 de diciembre de 2017, el promedio de activos calificables ascendió a \$833,246. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 fue del 23.04%, 20.94% y 11.03%, respectivamente.

8. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2017	2016	2015
Título de concesión:			
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 1,356,028	\$ 1,365,089	\$ 1,374,448
Vía corta Ojinaga-Topolobampo	2,674	2,674	2,674
Vía corta Nogales-Nacozari	20,500	20,500	20,500
Vía troncal sureste	1,935,850	1,935,850	1,935,850
Terminal Ferrobuzque	500	500	500
Vías cortas	3,250	3,250	3,250
Radiofrecuencias	<u>29,889</u>	<u>29,889</u>	-
	3,348,691	3,357,752	3,337,222
Amortización acumulada	<u>(1,696,770)</u>	<u>(1,602,591)</u>	<u>(1,514,929)</u>
	<u>\$ 1,651,921</u>	<u>\$ 1,755,161</u>	<u>\$ 1,822,293</u>

El 7 de septiembre de 2016, el Instituto Federal de Telecomunicaciones otorgó a Ferromex y Ferrosur títulos de concesión para usar y aprovechar bandas de frecuencias del espectro radioeléctrico, así como un título de concesión único para uso público, para proveer todo tipo de servicios públicos de telecomunicaciones y radiodifusión.

La amortización cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 fue \$94,179, \$87,662 y \$87,010, respectivamente.



Concesión ferroviaria	Costo	Amortización acumulada y deterioro
Saldo al 1 de enero de 2015	\$ 3,344,948	\$ 1,427,919
Reparaciones mayores	(7,726)	-
Amortización del año	-	87,010
Saldo al 31 de diciembre de 2015	\$ 3,337,222	\$ 1,514,929
Reparaciones mayores	(9,359)	-
Radiofrecuencias	29,889	-
Amortización del año	-	87,662
Saldo al 31 de diciembre de 2016	3,357,752	1,602,591
Reparaciones mayores	(9,061)	-
Amortización del año	-	94,179
Saldo al 31 de diciembre de 2017	<u>\$ 3,348,691</u>	<u>\$ 1,696,770</u>

9. Inversión en acciones de asociada y negocio conjunto

Ferromex y Ferrosur tienen cada una el 25% del capital social de FTVM, respectivamente compañía responsable de operar la Terminal Ferroviaria de la Ciudad de México, como se estableció en los lineamientos generales para la apertura a la inversión del Sistema Ferroviario Mexicano, en donde se contempló que las empresas conectantes con la Terminal tendrían cada una el 25% de las acciones representativas de su capital social.

En diciembre de 2007, Ferromex adquirió 100 acciones de TTX Company, siendo la principal actividad de esta empresa el proveer equipo de arrastre a sus socios, principalmente los ferrocarriles clase I de América del Norte.

Las inversiones en acciones en asociada y negocio conjunto son:

Entidad	2017	2016	2015	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 529,377	\$ 446,678	\$ 373,996	10,728,420	50%
Florida Dispatch Co.	1,332	-	-	-	50%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	1%
Total	<u>\$ 650,044</u>	<u>\$ 566,013</u>	<u>\$ 493,331</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	2017	2016	2015
FTVM	<u>\$ 82,699</u>	<u>\$ 72,682</u>	<u>\$ 88,859</u>

El 25 de mayo de 2015 y el 29 de diciembre de 2015 Ferromex y Ferrosur recibieron en su conjunto dividendos de FTVM por \$25,000 en cada ocasión.



10. Crédito mercantil

El día 24 de marzo de 2017, la Entidad firmó un acuerdo con Florida East Coast Railway Holdings Corp. ("FEC") mediante el cual adquirirá el 100% de las acciones de FEC en una transacción en efectivo. La transacción se encontraba sujeta a diversas condiciones de cierre, incluida la obtención de las autorizaciones gubernamentales correspondientes.

Con sede en Jacksonville, Florida, FEC ofrece servicios ferroviarios a lo largo de la costa este de Florida y es el proveedor del servicio a los puertos del sur de Florida: Miami, Everglades y Palm Beach. FEC ofrece servicios a lo largo de unos 565 km de ferrovías propias, con conexiones a CSX y Norfolk Southern en Jacksonville, Florida.

El día 30 de junio de 2017, la Entidad concluyó la operación de compra, después de haber obtenido las autorizaciones de todas las entidades regulatorias de los Estados Unidos de América, incluyendo las autorizaciones del Committee of Foreign Investment in the United States, Surface Transportation Board y de la Federal Communications Commission.

La adquisición se concluyó con un pago por parte de la Entidad de US\$2,003 millones, que fueron financiados con un crédito por US\$1,550 millones por parte de BBVA Bancomer y Credit Suisse, y un crédito por US\$250 millones otorgado por Santander. El resto fue financiado con recursos propios de la Entidad. La Entidad acordó asumir deuda a nivel de FEC por US\$97 millones. Los gastos de adquisición ascienden a \$169,859, los cuales fueron registrados en resultados del ejercicio.

Esta adquisición posiciona a la Entidad como un jugador relevante en el negocio de transportación en América del Norte, ya que se suma a las operaciones actuales que se tienen en México y en el estado de Texas.

Al 30 de junio de 2017, se cuenta con los siguientes activos y pasivos reconocidos por medio de la adquisición (en miles de dólares):

	Al 30 de junio de 2017		Al 30 de junio de 2017
Activo:		Pasivo:	
Activo circulante:		Pasivo circulante:	
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 14,635	Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,136
Clientes - Neto	57,858	Proveedores	48,934
Inventarios - Neto	8,257	Pasivos acumulados	29,967
Pagos anticipados	<u>6,291</u>	Impuestos por pagar	<u>7,783</u>
Total activo circulante	87,041	Total pasivo circulante	<u>87,820</u>
		Impuestos diferidos	249,126
Inversión en acciones	74	Arrendamientos financieros a largo plazo	52,380
Crédito mercantil	22,169	Deuda a largo plazo	26,518
Inmuebles, maquinaria y equipo- Neto	1,649,940	Pasivos acumulados a largo plazo	27,003
Otros activos - Neto	<u>514</u>	Obligaciones laborales	<u>2,733</u>
Total activo	<u>\$ 1,759,738</u>	Total pasivo	<u>\$ 445,580</u>
		Activos netos adquiridos	1,314,158
		Contraprestación pagada	<u>\$ 2,100,000</u>
		Crédito mercantil	<u>\$ 785,842</u>



A la fecha de los estados financieros, la Entidad se encuentra en proceso de determinar los valores razonables de los activos adquiridos y pasivos asumidos, por lo que los montos presentados son provisionales conforme lo permiten las normas contables durante el periodo de medición. La Administración considera que el crédito mercantil se integra por valores razonables por encima de su valor en libros de ciertos inmuebles, maquinaria y equipo, intangibles separables o contractuales adquiridos y sinergias como la potencialización del negocio de FEC con ciertos clientes existentes. El crédito mercantil está sujeto a cambios en tanto no finalice la determinación de valor razonable de estos activos. El crédito mercantil no es deducible bajo la legislación.

Concepto	Nivel de la jerarquía	Técnicas de valuación	Principales datos utilizados
Vías, estructuras, puentes, túneles y alcantarillas	Nivel 2	Enfoque de costos	Cotización de activos fijos, Índices de precios de productos específicos de la industria, información de vidas útiles totales para la industria
Sistemas de comunicación y tráfico	Nivel 2	Enfoque de costos	Cotización de activos fijos, Índices de precios de productos específicos de la industria, información de vidas útiles totales para la industria
Concepto	Nivel de la jerarquía	Técnicas de valuación	Principales datos utilizados
Contrato de compra de gas natural licuado	Nivel 3	Enfoque de ingresos (Metodología, diferencia de beneficios)	Proyecciones de consumo y precio del gas. Estimación de un costo de capital promedio ponderado.
Relaciones con clientes	Nivel 3	Enfoque de ingresos (Metodología, multi-period excess earnings)	Proyecciones a nivel flujo libre de efectivo. Estimación de una tasa de desgaste. Estimación de un costo de capital promedio ponderado.

El 24 de noviembre de 2005, ITF adquirió de Grupo Condumex, S. A. de C. V. y SINCA Inbursa, S. A. de C. V., el 99.99% de las acciones representativas del capital social de Ferrosur por \$3,260,000.

El día 1 de diciembre de 2017, se hizo efectiva la fusión de ITF con GMXT, por lo cual a partir esa fecha GMXT reconoce directamente los activos y pasivos que tenía ITF al 30 de noviembre de 2017.

Las adquisiciones anteriormente mencionados se valoraron a la fecha de la adquisición, respectivamente, utilizando el "método de compra", que compara el costo de la entidad adquirida con el monto asignado (valores razonables) a los activos adquiridos y pasivos asumidos. Los valores razonables asignados fueron determinados con base en valuaciones preparadas por firmas de valuadores independientes, información pública de precios de mercado y estimaciones de la administración.

Como consecuencia de la aplicación de este método, se reconoció un exceso del costo de las entidades adquiridas sobre el valor razonable neto de los activos adquiridos y de los pasivos asumidos por las respectivas compras, resultando en un saldo de crédito mercantil de \$15,156,903, \$515,310 y \$515,310 al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, respectivamente.



11. Deuda a corto y largo plazo

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

	2017	2016	2015
Préstamo contratado por GMXT con BBVA Bancomer y Credit Suisse denominado en dólares estadounidenses el 30 de junio de 2017 con vencimiento el 23 de junio de 2018, devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 1.50% durante el primer trimestre, 1.75% durante el segundo trimestre, 2.00% durante el tercer trimestre y 2.50% durante el cuarto trimestre	\$ 11,185,421	\$ -	\$ -
Préstamo contratado por GMXT con Santander el 26 de junio de 2017 con vencimiento el 22 de junio de 2022, devenga intereses a una tasa TIE de 28 días más 1.00%	4,543,275	-	-
Préstamo contratado por FEC con State Board of Administration of Florida contratado el 10 de octubre de 2014, con vencimiento el 01 de octubre de 2034, devenga intereses a una tasa fija de 3.5%	527,001	-	-
Certificados bursátiles emitidos por GMXT	10,000,000	-	-
Certificados bursátiles emitidos por Ferromex	5,000,000	5,000,000	5,000,000
Préstamo contratado por Ferrosur con EXIMBANK-PEFCO el 16 de marzo de 2012 con vencimiento el 15 de mayo de 2021 por US\$ 38,522 que devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 0.65%	313,045	421,425	428,892
Crédito contratado por Ferrosur con IXE banco el 31 de mayo de 2011 por \$450,000, devenga intereses a una tasa de TIE de 91 días más 1.35% con vencimiento trimestral a partir de 31 de agosto de 2013 y hasta el 31 de mayo de 2018. (2)	45,000	135,000	225,000



	2017	2016	2015
Crédito con CREDIT AGRICOLE CIB-EXIMBANK antes CALYON EXIMBANK por US\$4,166 en 2015 con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que generó intereses a la tasa Libor a tres meses sin sobre tasa (1)	-	-	71,675
Crédito directo con CREDIT AGRICOLE CIB antes CALYON por US\$1,166 en 2015 con vencimientos trimestrales hasta el 15 de junio de 2016, que generó intereses a la tasa Libor a tres meses más 0.40% a 0.50% (1)	-	-	20,062
	\$ 31,613,742	\$ 5,556,425	\$ 5,745,629
Costo de emisión de deuda	(138,202)	(27,991)	(35,045)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(11,287,787)	(179,603)	(254,620)
Deuda a largo plazo	\$ 20,187,753	\$ 5,348,831	\$ 5,455,964

Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

2019	\$ 113,467
2020	114,308
2021 (en adelante)	20,042,891
Comisiones financieras	(82,913)
	\$ 20,187,753

- (1) Créditos con CREDIT AGRICOLE CIB-EXIMBANK antes CALYON-EXIMBANK y CREDIT AGRICOLE CIB antes CALYON directo, contratados para la compra de 40 locomotoras, las cuales quedaron en garantía prendaria de dichos créditos.
- (2) Crédito con IXE Banco contratado el 31 de mayo de 2012 por Ferrosur para el refinanciamiento de pasivos.

Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, Ferromex y la Entidad tienen emisiones de certificados bursátiles con las siguientes características y cuyo saldo se integra como se muestra a continuación:

Emisión	Fecha de contratación	Fecha de Vencimiento	Tasa	2017	2016	2015
FERROM X-11	15-Abr-2011	2-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
GMXT 17-2	27-Sept-2017	22-Sep-2022	TIE 28 días + 20 bps	1,000,000	-	-
FERROM X-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	1,500,000	1,500,000	1,500,000
FERROM X-14	20-Oct-2014	7-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	2,000,000	2,000,000	2,000,000



Emisión	Fecha de contratación	Fecha de Vencimiento	Tasa	2017	2016	2015
GMXT 17	27-sep-2017	17-sep-2027	Tasa fija de 7.99%	9,000,000 15,000,000	- 5,000,000	- 5,000,000
Costo de emisión de deuda				(40,055)	(11,083)	(13,040)
Certificados bursátiles a largo plazo				<u>\$ 14,959,945</u>	<u>\$ 4,988,917</u>	<u>\$ 4,986,960</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de estos estados financieros consolidados se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 fueron; Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIE) a 91 días de 6.93%, 4.44% y 3.34%, respectivamente, y la Tasa Libor a tres meses 1.17%, 0.57% y 0.28%, respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- a. A continuación, se presenta un análisis al 31 de diciembre del costo neto del período (CNP) por tipo de plan:

	2017	2016	2015
Costo laboral del servicio actual	\$ 9,259	\$ (6,263)	\$ 9,446
Costo financiero	8,309	7,917	7,223
Incorporación FEC	45,067	-	-
Ganancia actuarial del periodo	<u>12,767</u>	<u>(5,422)</u>	<u>(8,045)</u>
Total	<u>\$ 75,402</u>	<u>\$ (3,768)</u>	<u>\$ 8,624</u>

- b. Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2017 (%)	2016 (%)	2015 (%)
Tasa de descuento	7.78	7.54	7.21
Tasa de incremento salarial	4.00	4.00	4.00
Tasa de incremento al salario mínimo	4.00	3.50	3.50

- c. Análisis de sensibilidad

Los análisis de sensibilidad que a continuación se presentan se determinaron en base a los cambios razonablemente posibles de los respectivos supuestos ocurridos al final del periodo que se informa, mientras todas las demás hipótesis se mantienen constantes.

Si la tasa de descuento es de 100 puntos base más alta (más baja), la obligación por beneficio definido, aumentaría a \$156,816 o disminuiría a \$(129,115).



Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) de 100 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$141,919 o disminuiría a \$(141,893).

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$142,147 o disminuiría a \$(141,700).

El análisis de sensibilidad que se presentó anteriormente puede no ser representativo de la variación real de la obligación por beneficio definido, ya que es poco probable que el cambio en las hipótesis se produciría en forma aislada de uno a otra ya que algunas de las hipótesis pueden estar correlacionadas.

Por otra parte, al presentar el análisis de sensibilidad anterior, el valor presente de las obligaciones por prestaciones definidas se calcula utilizando el método de crédito unitario proyectado a finales del periodo del que se reporta, el cual es el mismo que el que se aplicó en el cálculo del pasivo por obligaciones definidas reconocidas en el estado de situación financiera.

No hubo cambios en los métodos e hipótesis utilizados en la preparación del análisis de sensibilidad de años anteriores.

13. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación se indican a continuación:

	2017	2016	2015
Costos directos:			
Diesel y gasolina	\$ 6,917,282	\$ 5,729,103	\$ 5,933,226
Mano de obra	4,978,632	4,007,337	3,818,478
Renta de carros (Car- Hire)	1,297,536	1,499,096	1,062,569
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	1,617,714	1,464,843	1,234,922
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,261,482	1,116,130	1,059,722
Sustracción de bienes	413,821	502,310	320,112
Policía y vigilancia	744,368	488,737	613,382
Servicios de conexión y terminal	457,858	426,325	420,681
Contratistas	519,614	367,551	332,879
Derechos de concesión	426,058	401,371	367,456
Materiales y refacciones para carros	346,359	332,983	306,749
Arrendamiento de locomotoras	247,133	194,394	166,009
Mantenimiento de terceros a carros	190,164	181,522	161,326
Pre-trip e inspección automotriz	105,040	99,135	94,693
Otros	<u>2,347,761</u>	<u>1,744,592</u>	<u>1,366,847</u>
Total costos directos	\$ <u>21,870,822</u>	\$ <u>18,555,429</u>	\$ <u>17,259,051</u>
Gastos de administración:			
Sueldos	\$ 626,506	\$ 469,388	\$ 494,484
Honorarios y asesorías	283,602	219,983	236,720
Mantenimiento y materiales de equipo de cómputo	62,972	76,576	63,578
Arrendamiento de inmuebles	31,263	29,965	25,183
Gasto de viaje	32,276	23,539	22,507
Capacitación confianza	10,126	10,936	34,888
Otros	<u>467,075</u>	<u>228,554</u>	<u>238,402</u>
Total gastos de operación	\$ <u>1,513,820</u>	\$ <u>1,058,941</u>	\$ <u>1,115,762</u>



14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2017 se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Porción fija	540,000	\$ -
Porción variable	<u>4,126,047,302</u>	<u>50</u>
	<u>4,126,587,302</u>	<u>\$ 50</u>

El día 30 de octubre de 2017, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas, se aprobaron los siguientes cambios en relación al número y tipo de acciones de la Entidad:

- Conversión y reclasificación de acciones, representativas del capital social de la Entidad, para quedar integrado por 425,000,000 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de serie única, equivalentes a cincuenta mil pesos, de las que corresponden 60,000 acciones a la parte fija; y 424,940,000 acciones a la parte variable.
 - Split de acciones en relación a 1 a 9 acciones, para quedar en un total de 3,825,000,000, de las que corresponden 540,000 acciones a la parte fija; y 3,824,460,000 acciones a la parte variable.
 - Emisión de 301,587,302 acciones nominativas, ordinarias, serie única, de libre suscripción y sin expresión de valor nominal, a efecto de que las acciones sean ofrecidas para su colocación en la oferta global.
- b. Durante 2017, 2016 y 2015 la Entidad efectuó los siguientes movimientos de capital:

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 3 de abril de 2017, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,477,583 (equivalente a US\$75,000), el cual se pagó en una sola exhibición el día 27 de febrero de 2017.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 22 de agosto de 2016, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,826,740 (equivalente a US\$100,000), pagándose en una sola exhibición el día 23 de agosto de 2016.

- c. Durante 2017, 2016 y 2015 GFM efectuó los siguientes movimientos de capital, sobre las cuales corresponde el 26% a la participación no controlada:

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 6 de junio de 2017 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,862,040 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado el 7 de junio de 2017.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de abril de 2017 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,911,190 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado el 10 de mayo de 2017.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de febrero de 2017 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,970,110 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado en la misma fecha.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de abril de 2016 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,721,250 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado el 2 de mayo de 2016.



En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 25 de marzo de 2015 se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,496,440 (equivalente a US\$100,000), el cual fue pagado el 13 de mayo de 2015.

- d. La utilidad del ejercicio está sujeta a la disposición legal que requiere que, cuando menos, un 5% de la utilidad de cada ejercicio sea destinada a incrementar la reserva legal hasta que ésta sea igual a una quinta parte del importe del capital social pagado. La reserva legal puede capitalizarse, pero no debe repartirse a menos que se disuelva la sociedad, y debe ser reconstituida cuando disminuya por cualquier motivo.
- e. La Entidad ofrece un plan de compra de acciones de GMéxico a ciertos empleados (Plan de Compra de Acciones para los Empleados) a través de un fideicomiso que adquiere acciones de dicha compañía para la venta de acciones a los empleados de sus subsidiarias que se presentan dentro del rubro de otros activos hasta que se asignan. El precio de venta fue establecido a su valor razonable de mercado en la fecha de entrega. Cada dos años los empleados podrán retirar el 50% de las acciones pagadas en los 2 años anteriores. Los empleados pagarán por las acciones compradas a través de descuentos en la nómina mensual durante el período de ocho años del plan. Al final del período de ocho años, la Entidad asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas por el empleado. El gasto por compensaciones correspondientes a los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, así como otras revelaciones no se consideran relevantes.
- f. Administración del riesgo de capital - La Entidad administra su capital para asegurar que continuará como negocio en marcha, mientras maximiza el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de su estructura de capital.
- g. La administración de la Entidad revisa la estructura de capital cuando presenta sus proyecciones financieras como parte del plan de negocio al Consejo de Administración y accionistas de la Entidad. Como parte de esta revisión el Consejo de Administración considera el costo de capital y sus riesgos asociados.
- h. Los saldos de las cuentas fiscales de capital contable al 31 de diciembre son:

	2017	2016	2015
Cuenta de capital de aportación	\$ <u>8,467,800</u>	\$ <u>7,930,879</u>	\$ <u>7,673,064</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ <u>9,206,321</u>	\$ <u>3,596,441</u>	\$ <u>3,465,848</u>

- i. El 9 de noviembre de 2017, la Entidad anunció la colocación de su OPI de acciones en la Bolsa Mexicana de Valores bajo el símbolo GMXT*. La oferta consistió en una oferta pública global primaria de suscripción y pago de acciones y oferta pública global secundaria de venta de acciones.

Derivado de esta operación se registró una prima en emisión de acciones la cual se integra de la siguiente manera:

	No. de acciones	Precio por acción	Importe (miles de pesos)
a. Oferta Primaria			
Oferta base	262,249,828	31.50	\$ 8,260,870
Sobreasignación	<u>13,345,000</u>	31.50	<u>420,367</u>
Total	<u>275,594,828</u>		<u>\$ 8,681,237</u>
b. Oferta Secundaria			
Oferta base	262,249,828	31.50	\$ 8,260,870
Sobreasignación	<u>13,345,000</u>	31.50	<u>420,367</u>
Total	<u>275,594,828</u>		<u>\$ 8,681,237</u>



	No. de acciones	Precio por acción	Importe (miles de pesos)
Total de acciones en poder del público inversionista	<u>551,189,656</u>		<u>\$ 17,362,474</u>
Recursos obtenidos por GMXT			<u>\$ 8,681,237</u>
Gastos relacionados con la oferta:			
Comisiones de intermediarios colocadores			190,575
Honorarios de abogados y auditores			115,632
Gasto de personal, traslados y viáticos			16,427
Registro y listado en BMV y CNVB			3,846
Gastos varios			<u>195</u>
Total de gastos relacionados con la oferta			326,675
Ganancias financieras			1,182
Ganancia recompra			<u>1,745</u>
Prima en emisión de acciones			<u>\$ 8,357,489</u>

15. Administración de riesgo

- a. **Políticas contables significativas** - Los detalles de las políticas contables significativas y métodos adoptados (incluyendo los criterios de reconocimiento, bases de valuación y las bases de reconocimiento de ingresos y egresos) para cada clase de activo financiero, pasivo financiero e instrumentos de capital se revelan en la Nota 3.
- b. **Administración del riesgo de capital** - La Entidad administra su capital para asegurar que la misma estará en capacidad de continuar como negocio en marcha mientras que maximizan el rendimiento a sus accionistas a través de la optimización de los saldos de capital. La estrategia general de la entidad no ha sido modificada en comparación con 2016.

La estructura de capital de la entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 14.

La entidad no está sujeta a requerimiento alguno impuesto externamente para la administración de su capital.

- c. **Categorías de instrumentos financieros y políticas de administración de riesgos** - Las principales categorías de los instrumentos financieros son:

	Riesgo	2017	2016	2015
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	(i)	\$ 6,641,790	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571
Préstamos y cuentas por cobrar:				
Clientes – Neto	(i)	4,976,050	2,636,943	2,969,561
Partes relacionadas	(i)	325,914	415,996	351,062
Otras	(i)	53,754	265,306	31,091



	Riesgo	2017	2016	2015
Activos financieros:				
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	(i)	-	-	262,647
A valor razonable con cambios en resultados integrales:				
Otros activos a largo plazo- Neto	(i)	<u>684,560</u>	<u>540,006</u>	<u>383,517</u>
		<u>\$ 12,682,068</u>	<u>\$ 11,744,814</u>	<u>\$ 9,762,449</u>
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo				
Proveedores	(ii) (iii)	\$ 11,287,787	\$ 179,603	\$ 254,620
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	299,190	311,130	176,487
Partes relacionadas por pagar	(i)	251,245	289,303	254,618
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	<u>20,187,753</u>	<u>5,348,831</u>	<u>5,455,964</u>
		<u>\$ 33,564,524</u>	<u>\$ 7,112,209</u>	<u>\$ 7,388,819</u>

Los activos y pasivos de la Entidad están expuestos a diversos riesgos económicos que incluyen: (i) Riesgo de crédito, (ii) Riesgo de liquidez, (iii) Riesgos financieros de mercado (tasa de interés y divisas).

La Entidad busca minimizar los efectos negativos potenciales de los riesgos antes mencionados en su desempeño financiero a través de diferentes estrategias las cuales se describen a continuación:

- c.1 Administración del riesgo de crédito** - El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En la Entidad, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de las cuentas por cobrar a clientes. Respecto al efectivo y equivalentes, la Entidad tiene como política únicamente llevar a cabo transacciones con instituciones de reconocida reputación y alta calidad crediticia. En relación a las cuentas por cobrar, se evalúan los estados financieros dictaminados de las empresas solicitantes, así como sus referencias comerciales.
- c.2 Administración del riesgo de liquidez** - La Entidad administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que la Entidad los requiera. La Entidad tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales. Los vencimientos de la deuda a largo plazo se presentan en la Nota 11.

Al 31 de diciembre, los vencimientos contractuales de los pasivos financieros con base en los periodos de pago son como sigue:

2017	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a corto plazo	\$ 13,609,619	\$ -	\$ -	\$ 13,609,619
Proveedores	1,538,549	-	-	1,538,549
Cuentas por pagar neta a otros ferrocarriles	299,190	-	-	299,190
Partes relacionadas por pagar	251,245	-	-	251,245



2017	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Arrendamientos financieros a corto y largo plazo	881,517	1,611,780	818,425	3,311,722
Deuda a largo plazo	-	11,892,866	11,756,603	23,649,469
Total	\$ 16,580,120	\$ 13,504,646	\$ 12,575,028	\$ 42,659,794
2016	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a corto plazo	\$ 587,940	\$ -	\$ -	\$ 587,940
Proveedores	983,342	-	-	983,342
Cuentas por pagar neta a otros ferrocarriles	311,130	-	-	311,130
Partes relacionadas por pagar	289,303	-	-	289,303
Arrendamientos financieros a corto y largo plazo	471,932	326,184	438,423	1,236,539
Deuda a largo plazo	-	2,199,579	5,262,322	7,461,901
Total	\$ 2,643,647	\$ 2,525,763	\$ 5,700,745	\$ 10,870,155
2015	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a corto plazo	\$ 681,661	\$ -	\$ -	\$ 681,661
Proveedores	1,247,130	-	-	1,247,130
Cuentas por pagar neta a otros ferrocarriles	176,487	-	-	176,487
Partes relacionadas por pagar	254,618	-	-	254,618
Deuda a largo plazo	-	2,097,076	5,826,163	7,923,239
Total	\$ 2,359,896	\$ 2,097,076	\$ 5,826,163	\$ 10,283,135

c.3 **Riesgo de mercado** - Las actividades de la Entidad la exponen principalmente a riesgos financieros de cambios en tasas de interés y de tipo de cambio.

i. **Administración de riesgo de la tasa de interés** - La Entidad se encuentra expuesta a riesgos en la tasa de interés debido a los créditos contratados a tasas de interés Libor a un mes y tres meses, así como a tasa TIEE a 28 días.

El análisis de sensibilidad que determina la Entidad se prepara con base en la exposición a las tasas de interés de los créditos contratados no cubierta, sostenida en los créditos bancarios a tasas variables. Para ello, se prepara un análisis asumiendo que el importe del pasivo pendiente al final del período sobre el que se informa ha sido el pasivo pendiente para todo el año. Para medir el riesgo en las tasas de interés, se utiliza un incremento o decremento de 0.0007 y 0.0027 puntos para 2017, 2016 y 2015 respectivamente, lo cual representa la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de interés.



Si las tasas de interés hubieran estado 0.0007 puntos para 2017 y 0.0027 puntos para 2016 y 2015 por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del año que terminó el 31 de diciembre de 2017 disminuiría/aumentaría \$1,153 (2016: disminución/aumento por \$1,719, 2015: disminución/aumento por \$225). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

- ii. **Administración de riesgo cambiario** - La Entidad realiza transacciones denominadas en moneda extranjera; consecuentemente está expuesta a fluctuaciones en el tipo de cambio, las cuales son manejadas dentro de los parámetros de las políticas aprobadas.

El siguiente análisis detalla la sensibilidad de la Entidad a un incremento/decremento de 5.2% para 2017, 5.6% para 2016 y 5.4% para 2015 que representan las tasas de sensibilidad utilizadas cuando se reporta el riesgo cambiario y representan la evaluación de la administración sobre el posible cambio razonable en las tasas de cambio. El análisis de sensibilidad incluye únicamente las partidas monetarias pendientes denominadas en moneda extranjera y ajusta su conversión al final de los ejercicios. Si se presentara un debilitamiento en los porcentajes señalados en el peso con respecto al dólar estadounidense, entonces habría un impacto comparable sobre los resultados de:

	Efecto de dólares estadounidenses		
	2017	2016	2015
Resultados	(32,833)	(13,761)	(18,031) (*)

- (*) Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Entidad al final del período sobre el que se informa.

La sensibilidad de la Entidad a la moneda extranjera ha disminuido durante el periodo actual principalmente por el decremento en clientes y préstamos bancarios, neto de incrementos en equivalentes de efectivo, proveedores y acreedores y por el efecto de incremento en el tipo de cambio.

En opinión de la administración, el análisis de sensibilidad no es representativo del riesgo cambiario inherente, ya que la exposición al final del año no refleja la exposición durante el año.

Los valores en libros de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera al final del período sobre el que se informa son los siguientes:

- d. La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2017	2016	2015
Miles de dólares estadounidenses:			
Activos monetarios	US\$ 227,992	US\$ 188,811	US\$ 153,944
Pasivos monetarios	<u>721,462</u>	<u>120,571</u>	<u>94,027</u>
Posición neta corta	<u>US\$ (493,470)</u>	<u>US\$ 68,240</u>	<u>US\$ 59,917</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ (9,738,828)</u>	<u>\$ 1,410,111</u>	<u>\$ 1,030,962</u>



- e. Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses					
	2017		2016		2015	
Ingresos:						
Ingresos por servicios	US\$	696,876	US\$	612,010	US\$	631,861
Renta de carros (Car-Hire)		61,788		56,884		49,150
Servicios interlineales		11,931		12,330		15,338
Venta de durmientes y refacciones		1,504		1,227		1,156
Intereses		765		274		1
Arrendamiento de locomotoras		2		2		35
Otros		2,137		6,979		5,741
Egresos:						
Renta de carros (Car-Hire)	US\$	136,072	US\$	142,535	US\$	120,557
Compra de material		88,209		81,367		140,683
Arrendamiento de equipo de arrastre		68,487		65,873		59,812
Mantenimiento de locomotoras y carros		29,867		32,264		35,395
Compra de activo fijo		23,923		27,753		105,819
Asistencia técnica y otros		10,219		12,901		16,423
Operaciones ferroviarias		12,894		11,808		13,849
Arrendamiento de equipo tractivo		10,515		10,515		10,515
Gastos por siniestros		5,776		6,739		3,108
Renta de equipo		13,108		3,902		14,126
Maniobras		1,615		1,183		1,611
Intereses y comisiones pagadas		3,472		86		89
Otros servicios		11,067		8,168		4,982

- f. Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros consolidados y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2017	2016	2015	24 de abril de 2018
Dólar estadounidense	\$ 19.7354	\$ 20.6640	\$ 17.2065	\$ 18.8628

- g. **Valor razonable de los instrumentos financieros** - El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por la Entidad usando la información disponible en el mercado u otras técnicas de valuación que requieren de juicio para desarrollar e interpretar las estimaciones de valores razonables, asimismo utilizan supuestos que se basan en las condiciones de mercado existentes a cada una de las fechas del estado de posición financiera. Consecuentemente, los montos estimados que se presentan no necesariamente son indicativos de los montos que la Entidad podría realizar en un intercambio de mercado actual. El uso de diferentes supuestos y/o métodos de estimación podrían tener un efecto material en los montos estimados de valor razonable.



Los importes de efectivo y equivalentes de efectivo de la Entidad, así como las cuentas por cobrar y por pagar de terceros y partes relacionadas, se aproximan a su valor razonable porque tienen vencimientos a corto plazo. La deuda a largo plazo de la Entidad se registra a su costo amortizado y, consiste en deuda que genera intereses a tasas fijas y variables que están relacionadas a indicadores de mercado. Para obtener y revelar el valor razonable de la deuda a largo plazo se utilizan los precios de cotización del mercado o las cotizaciones de los operadores para instrumentos similares.

Los importes en libros de los instrumentos financieros por categoría y sus valores razonables estimados al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, son como sigue:

	2017		2016		2015	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Activos financieros:						
Mantenidos al costo amortizado:						
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 6,641,790	\$ 6,641,790	\$ 7,888,563	\$ 7,888,563	\$ 5,764,571	\$ 5,764,571
Cuentas por cobrar	4,976,050	4,976,050	3,052,939	3,052,939	3,280,623	3,280,623
Otras	53,754	53,754	265,306	265,306	31,091	31,091
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	-	-	-	-	262,647	262,647
Otros activos - neto	<u>684,560</u>	<u>684,560</u>	<u>540,006</u>	<u>540,006</u>	<u>383,517</u>	<u>383,517</u>
	<u>\$ 12,356,154</u>	<u>\$ 12,356,154</u>	<u>\$ 11,746,814</u>	<u>\$ 11,746,814</u>	<u>\$ 9,722,449</u>	<u>\$ 9,722,449</u>
Pasivos financieros mantenidos al costo amortizado:						
Cuentas por pagar	\$ 2,088,984	\$ 2,088,984	\$ 1,583,775	\$ 1,583,775	\$ 1,678,235	\$ 1,678,235
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>31,475,540</u>	<u>32,595,088</u>	<u>5,528,434</u>	<u>6,854,202</u>	<u>5,710,584</u>	<u>7,735,894</u>
	<u>\$ 33,564,524</u>	<u>\$ 34,684,072</u>	<u>\$ 7,112,209</u>	<u>\$ 8,437,977</u>	<u>\$ 7,388,819</u>	<u>\$ 9,414,129</u>

16. Arrendamientos financieros

- a. **Contratos de arrendamiento** – GFM arrienda equipos en régimen de arrendamiento financiero como sigue:

Activo	Arrendador	Miles de dólares estadounidenses				Plazo (meses)	Primer pago ⁽¹⁾	Valor neto del pasivo
		Valor del contrato	Costo de adquisición	Tasa de interés	Intereses por devengar			
550 Tolvas	BANCOMER	\$ 54,950	\$ 42,675	5.8%	\$ 12,275	120	1-may-2016	\$ 36,490
298 Gondolas	WELLS FARGO	\$ 27,213	\$ 21,605	4.8%	\$ 5,608	120	1-jun-2017	\$ 20,689
100 Automax	WELLS FARGO	\$ 35,496	\$ 28,950	4.2%	\$ 6,546	120	1-jul-2017	\$ 27,869

(1) Periodicidad mensual.

En todos los arrendamientos el valor de los contratos fue reconocido en el rubro arrendamientos financieros a corto y largo plazo en el estado de posición financiera, mientras que el costo de adquisición fue reconocido dentro de Locomotoras y equipo de arrastre. Las operaciones generaron intereses por devengar que se presentan netos en el rubro de arrendamientos financieros a corto y largo plazo. A los vencimientos de los plazos de los contratos y una vez que la Entidad haya cumplido con todas sus obligaciones, o cuando los arrendadores y la Entidad acuerden su vencimiento anticipado, la Entidad se obliga a elegir una de las opciones siguientes:



- Compra de los equipos mediante el pago de la cantidad de US\$1.00 (un dólar 00/100 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América).
- Prorrogar el contrato con BANCOMER por el término de 12 meses durante el cual se pagarán rentas mensuales cuyo monto será el 75% (setenta y cinco por ciento) de la renta promedio de las originalmente generadas en el contrato.
- Participar con BANCOMER en la venta de las tolvas a un tercero a valor de mercado a la fecha de la operación, recibiendo una cantidad que no exceda de US\$1.00 (un dólar 00/100 moneda de curso legal de los Estados Unidos de América).

Las obligaciones de la Entidad derivadas del arrendamiento financiero están garantizadas por el título del arrendador a los activos arrendados.

FEC cuenta con los siguientes arrendamientos financieros:

	Miles de dólares	Equivalente en miles de pesos
Vehículos	\$ 6,207	\$ 122,498
Tractores y Trailers	53,764	1,061,064
Contenedores	2,592	51,154
Otros equipos	18	355
Total	\$ 62,581	\$ 1,235,071

b. *Pasivos financieros por arrendamiento*

	Pagos mínimos de arrendamiento 2017
Miles de dólares estadounidenses:	
Menos de un año	\$ 28,071
Entre uno y cinco años	88,210
Cinco años o más	50,568
	166,849
Menos cargos de financiamiento futuros	(19,220)
	\$ 147,629
Equivalente en pesos	\$ 2,913,579

El pasivo por arrendamiento neto de los intereses por amortizar se encuentra incluido en el estado de posición financiera en:

	2017	2016
Arrendamiento financiero a corto plazo	\$ 483,374	\$ 81,411
Arrendamiento financiero a largo plazo	2,430,205	758,477
	\$ 2,913,579	\$ 839,888



17. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2017	2016	2015
Por cobrar:			
Unión Pacific Railroad, Co.	\$ 284,121	\$ 309,119	\$ 280,354
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	9,888	10,279	15,718
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	8,957	45,136	23,556
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	6,047	20,509	17,518
UP Logistic de México, S. de R.L.	4,578	6,779	5,355
México proyectos, desarrollos y servicios, S.A. de C.V.	3,097	-	-
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	2,227	-	-
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,071	2,168	1,806
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	1,923	10,583	1,191
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,668	1,544	1,484
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	682	5,965	590
Union Pacific Distribution Service, Inc.	653	573	586
Buenavista del Cobre S. A. de C. V.	2	2	2
Infraestructura y Transportes México, S. A. de C. V.	-	3,339	2,902
	<u>\$ 325,914</u>	<u>\$ 415,996</u>	<u>\$ 351,062</u>
Por pagar a corto plazo:			
TTX Company	\$ 171,593	\$ 211,390	\$ 196,055
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	50,469	55,838	50,724
México Constructora Industrial, S. A. de C. V.	27,661	-	-
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	1,455	5,270	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	61	147	134
Transentric, Inc.	6	7	135
PS Technology, Inc.	-	16,648	7,561
UPRR International Advisors, Inc.	-	-	6
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	-	3	3
	<u>\$ 251,245</u>	<u>\$ 289,303</u>	<u>\$ 254,618</u>
Por pagar a largo plazo:			
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>



- b. Las operaciones con partes relacionadas efectuadas en el curso normal de sus operaciones fueron como sigue:

	2017	2016	2015
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 4,269,641	\$ 4,065,249	\$ 3,506,684
Renta de carros (Car-Hire)	<u>888,352</u>	<u>613,841</u>	<u>521,542</u>
	<u>\$ 5,157,993</u>	<u>\$ 4,679,090</u>	<u>\$ 4,028,226</u>
Fletes interlineales	\$ 261,585	\$ 1,135,446	\$ 1,250,098
Renta de carros (Car-Hire)	1,731,885	1,343,638	1,088,370
Arrastres	234,278	85,353	117,365
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	61,044	93,543	82,577
Maniobras	74,268	45,897	68,330
Siniestros	18,191	37,797	22,438
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	36,519	14,240	31,144
Arrendamiento de oficinas corporativas	28,767	20,258	23,825
Ajuste temporal de diesel	68,358	96,259	28,789
Reparación de carros	32,392	30,879	22,843
Derechos de paso	11,548	7,352	5,260
Activo fijo	383,914	-	-
Otros servicios	<u>67,063</u>	<u>41,448</u>	<u>22,669</u>
	<u>\$ 3,009,812</u>	<u>\$ 2,952,110</u>	<u>\$ 2,763,708</u>

18. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2017, 2016 y 2015 y continuará al 30% para 2018 y años posteriores.

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

	2017	2016	2015
ISR causado	\$ 1,392,704	\$ 1,056,753	\$ 2,401,038
ISR diferido	<u>(176,750)</u>	<u>406,514</u>	<u>(157,253)</u>
Total provisión	<u>\$ 1,215,954</u>	<u>\$ 1,463,267</u>	<u>\$ 2,243,785</u>

Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido son:

	31 diciembre 2017	31 diciembre 2016	31 diciembre 2015
Diferencias temporales:			
Clientes - Neto	\$ 150,684	\$ 201,768	\$ 103,339
Servicios interlineales por cobrar	-	83,537	551,054
Cuentas por pagar	473,687	294,397	453,070
Pasivos acumulados y acreedores diversos	226,676	40,154	53,206
Impuestos por pagar	202,021	248,843	213,069
Beneficios a los empleados	61,052	34,274	35,786
Inventarios - Neto	<u>(220,028)</u>	<u>(212,717)</u>	<u>(192,403)</u>



	31 diciembre 2017	31 diciembre 2016	31 diciembre 2015
Propiedades y equipo - Neto	(5,966,595)	(1,293,620)	(1,400,413)
Títulos de concesión	(464,204)	(491,388)	(505,191)
Acciones GMéxico no asignadas	(99,657)	(75,266)	(32,544)
Pagos anticipados	(37,392)	(12,023)	(12,520)
Deuda largo plazo	589	(113)	(460)
Otros activos	17,057	16,733	17,154
Total del impuesto diferido	\$ (5,656,110)	\$ (1,165,421)	\$ (716,853)

- b. Los impuestos a la utilidad y la conciliación de la tasa legal y la tasa efectiva expresadas en importes y como un porcentaje de la utilidad antes de impuestos a la utilidad, es como sigue:

	2017		2016		2015	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 8,912,279	-	\$ 9,870,922	-	\$ 8,168,484	-
Impuesto a la tasa legal	2,673,684	30	2,961,277	30	2,450,545	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles y método de participación	591,013	7	(100,589)	(2)	(11,624)	-
Estímulo IEPS	(2,036,773)	(23)	(1,692,830)	(17)	-	-
ISR diferido por valuación de acciones no asignadas de GMÉXICO	(24,391)	-	(42,722)	-	-	-
ISR diferido por ganancia actuarial			(688)	-	-	-
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable - fiscal	12,102	-	387,883	4	(175,533)	(3)
Otros	319	-	(49,064)	-	(19,603)	-
	<u>\$ 1,215,954</u>	<u>14%</u>	<u>\$ 1,463,267</u>	<u>15%</u>	<u>\$ 2,243,785</u>	<u>27%</u>

Reforma tributaria: La Ley de Reducción de Impuestos y Empleos (la "Ley tributaria") en Estados Unidos de America (E.E.U.U) se promulgó el 22 de diciembre de 2017. Dicha Ley Tributaria redujo la tasa del impuesto a la renta federal del 35% al 21% a partir del 1 de enero de 2018.

19. Contratos de mantenimiento

Ferromex tiene celebrado un contrato con Alstom Transport México, S.A. de C.V. ("ALSTOM"), uno con GE México, S.A. de C.V. ("GE") y otro con EMD Locomotive Company de México, S.A. de C.V. ("EMDL") para proporcionar los servicios de mantenimiento y reparación, así como reparaciones mayores ("overhauls") de algunas locomotoras de Ferromex, como se muestra a continuación:

Proveedor:	Número de Locomotoras Incluidas	Vigencia del contrato	
		Inicio	Terminación
ALSTOM	219	Julio 2016	Diciembre 2021
GE	196	Mayo 1999	Diciembre 2032
EMDL	117	Junio 2006	Junio 2026
Total	<u>532</u>		



Ferromex tiene el derecho de rescindir algunos de los contratos de mantenimiento, asumiendo en ese caso el costo correspondiente por terminación anticipada.

El contrato con ALSTOM puede concluirse de manera anticipada, teniendo Ferromex que pagar el importe equivalente a tres meses del salario de todo el personal sindicalizado, los pagos no realizados correspondientes a los servicios de mantenimiento previamente prestados, el valor comercial del total del inventario de los materiales, partes, componentes y herramientas y pedidos pendientes con proveedores que ALSTOM tenga en ese momento, más el equivalente a seis y tres meses de la cuota diaria si la terminación anticipada fuera entre los años 2017-2018 y 2019-2020, respectivamente.

El contrato con GE por 196 locomotoras vence el último día del trimestre calendario en que se cumpla lo siguiente: (1) la suma total de las tarifas de mantenimiento en USD y de las tarifas de reparaciones por overhauls alcancen o excedan US\$475.5 millones y (2) la suma total de las tarifas de mantenimiento y mano de obra en pesos alcancen o excedan \$1,521.6 millones. La Compañía puede cancelar el contrato pagando una penalidad de US\$34.0 millones.

La Entidad puede terminar anticipadamente el contrato con EMDL a partir de julio 2015 pagando una cantidad equivalente a 15 meses de facturación que disminuirá en un mes por cada periodo transcurrido de 12 meses.

Ferrosur mantiene un contrato con Alstom Transporte, S. A. de C. V., (ALSTOM) para el mantenimiento, reparación y revisión de equipo tractivo. La vigencia del contrato fue renovada por cinco años a partir del 13 de abril de 2015.

Mantenimientos y reparaciones – Por lo que se refiere al mantenimiento y reparación de las locomotoras, de acuerdo con los contratos, la Entidad deberá realizar pagos mensuales con base en ciertas cuotas que incluyen principalmente el mantenimiento preventivo y correctivo. Estas cuotas son registradas como gasto del mantenimiento y reparación en resultados conforme se van recibiendo los servicios. Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015, la Entidad pagó por este concepto \$1,261,482, \$1,116,130 y \$1,059,722, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhauls) - En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

20. Compromisos y contingencias

La Entidad y sus subsidiarias directas, indirectas y asociadas tienen los siguientes compromisos y contingencias:

a. **Procesos judiciales y administrativos** - Ferromex está involucrada en varios procedimientos legales derivados de sus operaciones normales; sin embargo, la administración de la Entidad y sus asesores legales consideran que cualquier definición en su conjunto con respecto a estos procedimientos no tendría un efecto material adverso en la posición financiera o en los resultados de sus operaciones. Los principales procesos judiciales en los que se encuentra involucrada la Entidad son los siguientes:

b.1 Juicios de Nulidad contra diversos oficios emitidos por la SCT sobre derechos de paso, servicios de interconexión y terminal. Actualmente existe un juicio de esta naturaleza el cual se ventila ante las autoridades correspondientes. La Entidad está en espera de la resolución correspondiente.

Con fecha 13 de septiembre de 2016 la Comisión Federal de Competencia Económica (“COFECE”) (Dirección General de Mercados Regulados), notificó a GMEXICO el oficio No. COFECE-AI-DGMR-2016-073, mediante el cual inicia el procedimiento de investigación a fin de determinar si existe competencia efectiva en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional, requiriendo cierta información y documentación de GMEXICO y de sus subsidiarias, entre otras, Ferromex y Ferrosur, S.A. de C.V. (“Ferrosur”).



El día 29 de septiembre de 2016 se dio respuesta a dicho oficio. El periodo de investigación duraría hasta 45 días que podrían ser prorrogables por otros 45 días a partir de la publicación del extracto de Acuerdo en el Diario Oficial de la Federación. Con fecha 15 de marzo de 2017 GMEXICO recibió la notificación de la COFECE contenida en su dictamen preliminar sobre la falta de competitividad en los servicios de interconexión y derechos de paso del sistema ferroviario mexicano. Este dictamen preliminar es contradictorio con el informe de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico) publicado en 2014, en el que se concluye que el sistema ferroviario mexicano es el más competitivo en el continente americano, con la mejor tarifa promedio de todo el continente de 2.9 centavos de dólar por tonelada-kilómetro.

A partir de esta fecha inicia un plazo de 20 días que concluyen el 20 de abril de 2017 para ofrecer pruebas; concluido dicho plazo se turna el expediente al pleno de la COFECE para que emita una resolución final.

La Entidad presentó pruebas y argumentos que evidencian la alta competitividad del sistema ferroviario mexicano.

El procedimiento se suspendió por más de dos meses ante la tramitación de un incidente de recusación de ciertos Comisionados de la COFECE.

Con fecha 10 de julio de 2017 la COFECE levantó la suspensión derivada del incidente de recusación.

Con fecha 14 de septiembre de 2017 la COFECE admitió todas las pruebas ofrecidas por la Entidad.

El día 18 de septiembre de 2017 el perito de la Entidad ratificó su nombramiento e inició un periodo de 15 días hábiles para presentar su dictamen, plazo que venció el 11 de octubre. Se solicitó una prórroga.

Entre octubre y noviembre se presentaron los dictámenes periciales de los peritos designados por los agentes económicos que participan en el mercado o tienen interés en el procedimiento, entre otros, FTVM, Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V. ("LCD"), KCSM. El día 31 de octubre de 2017 el perito de la Entidad presentó su dictamen pericial.

El día 14 de diciembre de 2017, la COFECE emitió un acuerdo por virtud del cual se tiene por integrado el expediente. Derivado de lo anterior, la COFECE cuenta con 30 días hábiles a partir de dicha fecha para emitir una resolución, es posible que el plazo para que la COFECE resuelva sea prorrogado por otros 30 días hábiles, mismos que concluirían el 4 de abril de 2018.

El 1 de febrero de 2018 se emitió un acuerdo de ampliación por 30 días adicionales para que el Pleno de la COFECE emitiera su resolución, dada la voluminosidad y complejidad del expediente.

En relación con el procedimiento de investigación de condiciones de competencia efectiva en el mercado de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga en el territorio nacional, iniciado por la Comisión Federal de Competencia Económica (la "Comisión") en septiembre de 2016, mismo que ha sido revelado previamente por la Entidad, el Pleno de la Comisión ha emitido una resolución en el expediente DC-002-2016 (el "Expediente"), estableciendo que la definición de mercado propuesta por la Autoridad Investigadora en su dictamen preliminar, con base en la cual concluyó que no existían condiciones de competencia efectiva en los mercados antes mencionados, no se encuentra debidamente acreditada y sustentada en el Expediente.



Con base en lo anterior, el Pleno de la COFECE ha dejado sin materia el citado dictamen preliminar de la Autoridad Investigadora y ha decretado el cierre del Expediente.

Esta resolución es consistente con la posición que la Emisora ha sostenido durante la tramitación del Expediente. Como se ha señalado con anterioridad, la Emisora considera que el transporte de carga en el país presenta fuertes dinámicas de competencia y que el transporte ferroviario en particular, es altamente competitivo.

- b.2 Juicios indirectos. Son aquellos en que Ferromex y/o Ferrosur es codemandada, respecto de demandas laborales presentadas en contra de FNM, mismos que por su situación no pueden ser cuantificados, pero cuyo impacto económico se absorbería por el actual Órgano Liquidador de FNM o en su defecto por el Gobierno Federal, de acuerdo con los términos previamente acordados.
- b.3 Juicios directos. Son aquellos de índole laboral en los que Ferromex y/o Ferrosur es el demandado. La cifra correspondiente se materializaría en el supuesto de que se pierdan los juicios en su totalidad y no hubiera posibilidad de negociación. El importe de las indemnizaciones pagadas durante 2017, 2016 y 2015, respecto de las demandas laborales, fue de \$9,881, \$6,189 y \$4,446, respectivamente.

Otros compromisos - Las operaciones de Ferromex y Ferrosur están sujetas a la legislación mexicana federal y estatal, y a regulaciones relativas a la protección del medio ambiente. Bajo estas leyes, se han emitido regulaciones concernientes a la contaminación del aire, suelo y del agua, estudios de impacto ambiental, control de ruido y desechos peligrosos. La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) puede imponer sanciones administrativas y penales contra empresas que violen las leyes ambientales y tiene la facultad para clausurar parcial o totalmente las instalaciones que violen dichas regulaciones.

Al 31 de diciembre de 2017 se tienen abiertos tres expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente ("PROFEPA") relacionado con derrames de productos químicos al suelo, el cual la autoridad impuso sanción económica sin embargo este evento no tuvo relevancia o impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad. Todos los eventos relativos a la liberación de productos al medio ambiente por accidentes ferroviarios, cuyo costo sea superior a cincuenta mil dólares, están amparados con coberturas de seguro por daños ambientales.

Bajo los términos de las concesiones, el Gobierno Federal tiene el derecho de recibir pagos equivalentes al 0.5% de los ingresos brutos de Ferromex y Ferrosur durante los primeros 15 años de la concesión y 1.25% por los años remanentes del período de concesión. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 el importe de estos pagos ascendió a \$426,058, \$401,371 y \$367,456, respectivamente.

Como parte de los acuerdos de la concesión, la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos (APICOA) tiene derecho de recibir de TTG una cuota mensual por metro cuadrado de superficie de la Terminal. En los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 el importe de estos pagos ascendió a \$5,481, \$5,146 y \$5,498, respectivamente.

Ferromex renta el edificio donde se encuentran sus oficinas principales, mediante un contrato de arrendamiento por diez años a partir del 1 de abril de 2013. Adicionalmente, Ferromex y Ferrosur rentan ciertos equipos, como son tolvas, furgones, plataformas y carros tanque, así como 38 locomotoras a Facileasing, S.A. de C.V.

Los compromisos mínimos bajo los contratos de arrendamiento operativos por los siguientes ejercicios son como sigue (montos por tipo de moneda establecida en los contratos):



	Dólares	Equivalente en		Total Pesos
		pesos	Miles Pesos	
2018	US\$ 111,088	\$ 2,192,366	\$ 61,760	\$ 2,254,126
2019	97,214	1,918,557	63,121	1,981,678
2020	73,171	1,444,059	65,425	1,509,484
2021	68,219	1,346,329	68,598	1,414,927
2022 en adelante	<u>144,108</u>	<u>2,844,030</u>	<u>116,208</u>	<u>2,960,238</u>
Total de pagos mínimos	<u>US\$ 493,800</u>	<u>\$ 9,745,341</u>	<u>\$ 375,112</u>	<u>\$ 10,120,453</u>

Ferromex tiene celebrado un contrato con PEMEX Transformación Industrial por el cual la Entidad tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 7,900 metros cúbicos y un máximo de 15,800 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito de ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y la Entidad, el cual entró en vigor el 2 de enero de 2017 con vigencia de tres años.

Ferrosur tiene celebrado un contrato con PEMEX Refinación por el cual tiene la obligación de comprar, a valor mercado, un mínimo de 2,200 metros cúbicos y un máximo de 4,400 metros cúbicos de diesel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de crédito ventas al mayoreo de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Transformación Industrial y Ferrosur, en cual entró en vigor el 30 de diciembre de 2016 con vigencia por tres años.

El 6 de marzo de 2018 se realizó la primer reapertura de la primera emisión de Certificados bursátiles adicionales GMXT 17 y GMXT 17-2, el monto de la reapertura fue por hasta \$5,000,000; con los recursos netos obtenidos de la colocación y tomando recursos de su tesorería la Entidad realizó el 12 de marzo de 2018 un pre-pago del crédito puente que tiene con BBVA Bancomer y Credit Suisse por la cantidad de US\$396,775 miles.

El 21 de marzo de 2018 la Entidad firmó un contrato de crédito con BBVA Bancomer, S.A. por un monto de \$3,280,000 a 7 años con pagos semestrales a una tasa de interés de TIE 28 días más un margen aplicable de: 0.75% (cero punto setenta y cinco por ciento) desde la fecha de firma hasta el primer aniversario, (ii) 0.85% (cero punto ochenta y cinco por ciento) desde la fecha del primer aniversario hasta el tercer aniversario, (iii) 0.95% (cero punto noventa y cinco por ciento) desde la fecha del tercer aniversario hasta el quinto aniversario y (iv) 1.25% (uno punto veinticinco por ciento) desde la fecha del quinto aniversario hasta el vencimiento. Los recursos obtenidos se utilizaron para liquidar el crédito puente que la Entidad tenía contratado con BBVA Bancomer y Credit Suisse.

21. Información por segmentos de negocio

La información por segmentos de negocio se presenta con base en el enfoque gerencial. La información que se reporta a la máxima autoridad para la toma de decisiones de asignación de recursos y evaluación de desempeño se basa en las concesiones que mantienen Ferromex y Ferrosur y sus negocios complementarios, resultando en 3 segmentos de operación, GFM (que incluye a Ferromex), Ferrosur, GMXT US (que incluye a FEC) y Otros.



	2017	Ferromex
Ingresos totales	\$ 38,576,611	\$ 27,536,184
Costo de operación	21,870,822	18,176,525
Gasto de administración	2,435,363	1,525,460
Otros ingresos, neto	<u>(152,746)</u>	<u>(132,986)</u>
Total costo y gastos de operación	<u>\$ 24,153,439</u>	<u>\$ 19,568,999</u>
	2016	Ferromex
Ingresos totales	\$ 32,905,433	\$ 25,515,345
Costo de operación	18,555,429	16,613,622
Gasto de administración	1,882,700	851,262
Otros ingresos, neto	<u>(216,543)</u>	<u>(182,767)</u>
Total costo y gastos de operación	<u>\$ 20,221,586</u>	<u>\$ 17,282,117</u>
	2015	Ferromex
Ingresos totales	\$ 29,962,988	\$ 23,947,270
Costo de operación	17,259,051	15,052,610
Gasto de administración	1,825,663	1,469,067
Otros ingresos, neto	<u>(113,969)</u>	<u>(122,432)</u>
Total costo y gastos de operación	<u>\$ 18,970,745</u>	<u>\$ 16,399,245</u>

Ferrosur y Florida East Coast representan el 20% y 30% del volumen total de la Entidad en términos de carros cargados y toneladas – kilómetros netas, respectivamente, por el año de 2017.

Las bases de reconocimiento contable sobre las que se determinaron los activos, pasivos y los resultados asignados a cada segmento operativo son las mismas que se describen en la nota 4 a los estados financieros consolidados.

Ingresos de los principales productos y servicios

Los ingresos de las operaciones continuas de la Entidad provenientes de los principales productos y servicios, son:

	2017	2016	2015
Agrícolas	\$ 10,322,343	\$ 9,723,708	\$ 8,456,210
Intermodal	4,523,116	2,581,386	2,212,878
Minerales	4,346,591	3,230,620	2,909,843
Automotriz	4,339,793	3,963,009	3,602,920
Químicos y fertilizantes	3,093,643	2,761,967	2,527,469
Energía	3,016,826	2,556,274	2,340,796
Industriales y otros	2,918,637	3,266,219	3,168,661
Metales	2,030,705	2,228,471	1,858,563
Cemento	1,700,548	1,341,500	1,310,645
Ingresos por pasajeros	209,868	168,679	140,714
Otros ingresos	<u>2,074,541</u>	<u>1,072,600</u>	<u>1,434,289</u>
	<u>\$ 38,576,611</u>	<u>\$ 32,905,433</u>	<u>\$ 29,962,988</u>



22. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 24 de abril de 2018 por el Lic. Alfredo Casar Pérez, Director General, y el Lic. Fernando López Guerra, Director General de Administración, consecuentemente estos no reflejan los hechos ocurridos después de esa fecha y están sujetos a la aprobación de la asamblea ordinaria de accionistas de la Entidad, quien puede decidir su modificación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Sociedades Mercantiles.

* * * * *



GMéxico Transportes, S.A.B. DE C.V.

**INFORME ANUAL DEL COMITÉ DE AUDITORÍA Y PRÁCTICAS SOCIETARIAS
AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

En la Ciudad de México, siendo las 12:30 horas del día lunes 23 de abril de 2018, se reunieron en las oficinas del domicilio social de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), ubicadas en Bosque de Ciruelos # 99 Col. Bosques de las Lomas, C.P. 11700, con el propósito de celebrar la sesión de este Comité de Auditoría y Prácticas Societarias (el "Comité"), a la cual fueron debidamente convocados los señores Jaime Corredor Esnaola, Eduardo Joaquín Gallástegui Armella y Carlos Noriega Arias, en su calidad de Consejeros Independientes, así como los señores Alfredo Casar Pérez, Xavier García de Quevedo Topete, Fernando López Guerra Larrea, Claudia Abauza Castillo y Marlene Finny de la Torre. Asimismo, estuvieron presentes en la sesión el señor Francisco Jurado Martínez en su calidad de Director Jurídico de la Sociedad, el señor Omar Esquivel Romero en su calidad de Auditor Externo, así como el señor Gustavo Aureliano Ariza Rivero en su calidad de Auditor Interno de la Sociedad.

Asimismo, y toda vez que este comité fue constituido el 9 de noviembre de 2017, en virtud de la adopción del régimen de Sociedad Anónima Bursátil, el informe se presenta únicamente por lo que respecta al último trimestre de 2017.

El Comité trató los siguientes asuntos que se hacen del conocimiento del Consejo de Administración mediante este informe:

- I. Fue informado y analizó detenidamente el presupuesto de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y de sus compañías subsidiarias para el ejercicio de 2018.
- II. Se analizó los seguros que la Sociedad tiene de responsabilidad civil de directores y personal jerárquico, incluyendo a los miembros del consejo.
- III. Se analizó y recomendó ratificar los paquetes de remuneraciones integrales de los ejecutivos clave de la Sociedad para el ejercicio del 2018 debido a que son razonables y se ajustan a las condiciones de mercado.
- IV. Se analizó y recomendó ratificar la compensación de los ejecutivos clave de la Sociedad.
- V. Fue informado y analizó a detalle los estados financieros internos de la Sociedad por el trimestre concluido el 31 de diciembre de 2017, individuales y consolidados.
- VI. Se designó al señor licenciado Francisco Jurado Martínez como delegado para dar cumplimiento a las resoluciones tomadas en la sesión y, en su caso, las formalice como procedan.

Como resultado de las actividades desarrolladas por este Comité, estamos en aptitud de recomendar al Consejo de Administración, se aprueben los estados financieros dictaminados anuales de GMéxico Transportes, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias del año 2017, en los términos en que han sido preparados y presentados por la Administración de la Sociedad.

Ciudad de México a 23 de abril de 2018.
Por el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias



Jaime Corredor Esnaola
Presidente



Francisco Jurado Martínez
Secretario

Luis Javier Fernández Barragán
Contador Público Certificado

Informe del Comisario

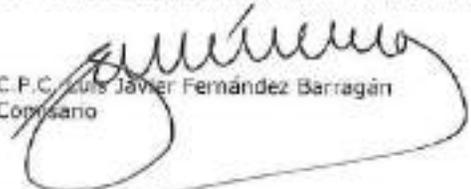
**A la Asamblea General de Accionistas de
GMéxico Transportes, S. A. de C. V.**

En mi carácter de Comisario, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de GMéxico Transportes, S. A. de C. V. (la Sociedad), rindo a ustedes mi informe sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera consolidada que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Sociedad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016.

La Administración de la Entidad es la responsable de la preparación de los Estados Financieros y sus Notas correspondientes, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

He revisado el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2016 y sus correspondientes estados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, los cuales se someten a la consideración de esta Asamblea para su información y aprobación. Para rendir este informe, también me he apoyado en el informe que sobre dichos estados financieros emiten en esta fecha los auditores independientes de la Entidad.

En mi opinión, los criterios, políticas contables y de información utilizados por la Sociedad y considerados por los Administradores para preparar la información financiera consolidada presentada por los mismos a esta H. Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el año anterior; por lo tanto, dicha información refleja en forma veraz, suficiente y razonable, la situación financiera de GMéxico Transportes, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2016, así como su desempeño financiero y los flujos de efectivo por el año terminado en esa fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.


C.P.C. Luis Javier Fernández Barragán
Comisario

Ciudad de México, 14 de marzo de 2017

**DICTAMEN DEL COMISARIO
Y ESTADOS FINANCIEROS DICTAMINADOS AL 31
DE DICIEMBRE DE 2015 y 2014**

C.P.C. Luis Javier Fernández Barragán

A la Asamblea General de Accionistas de
FM Rail Holding, S. A. de C. V.

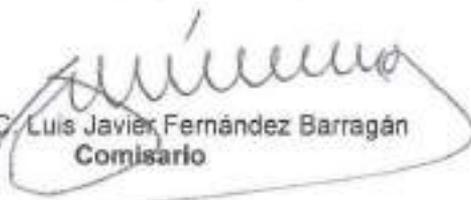
En mi carácter de comisario y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley General de Sociedades Mercantiles y los estatutos de FM Rail Holding, S. A. de C. V. (la Entidad), rindo a ustedes mi dictamen sobre la veracidad, suficiencia y razonabilidad de la información financiera que ha presentado a ustedes el Consejo de Administración, en relación con la marcha de la Entidad por el año que terminó el 31 de diciembre de 2015.

He obtenido de los directores y administradores, la información sobre las operaciones, documentación y registros que consideramos necesario examinar. Mi revisión ha sido efectuada de acuerdo con las normas internacionales de auditoría.

Como se indica en las Notas 20.a. y 20.b. sobre los estados financieros, al 31 de diciembre de 2015 la subsidiaria indirecta Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V. (Ferromex), tiene saldos netos por cobrar con Kansas City Southern México, S. A. de C. V. ("KCSM"), antes TFM, S. A. de C. V. ("TFM") que provienen de 1998 a enero de 2010.

Con fecha 4 de febrero de 2016, Ferromex y KCSM firmaron un convenio de transacción que pone fin a todas las cuentas por pagar y por cobrar que se tenían pendientes. Según se describe en la citada Nota, como resultado del convenio firmado tanto Ferromex como KCSM, se desisten de cualquier demanda, acción, recurso o procedimiento, ya sea judicial, administrativo o convencional sobre ciertos procedimientos judiciales a favor y en contra que se tenían al 31 de diciembre de 2015.

En mi opinión, los criterios y políticas contables y de información seguidos por la Entidad y considerados por los administradores para preparar la información financiera presentada por los mismos a esta Asamblea, son adecuados y suficientes y se aplicaron en forma consistente con el ejercicio anterior; por lo tanto, dicha información refleja en forma veraz, razonable y suficiente, la posición financiera de FM Rail Holding, S. A. de C. V. al 31 de diciembre de 2015, así como su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2015 de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera.


C. P. C. Luis Javier Fernández Barragán
Comisario

México, D.F.

26 de febrero de 2016