



PROSPECTO DEFINITIVO. Los valores mencionados en este prospecto definitivo han sido registrados en el Registro Nacional de Valores que lleva la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México, los cuales no podrán ser ofrecidos ni vendidos fuera de los Estados Unidos Mexicanos, a menos que sea permitido por las leyes de otros países.



GMÉXICO TRANSPORTES, S.A. DE C.V.

PROGRAMA CON CARÁCTER REVOLVENTE DE CERTIFICADOS BURSÁTILES DE LARGO PLAZO POR UN MONTO TOTAL AUTORIZADO DE HASTA \$15,000,000,000.00 (QUINCE MIL MILLONES DE PESOS 00/100, MONEDA NACIONAL) O SU EQUIVALENTE EN UDIS O DIVISAS.

Cada Emisión de certificados bursátiles de largo plazo (los “Certificados Bursátiles” o “CBs”) que se realice al amparo del presente programa revolvente (el “Programa”) contará con sus propias características. El monto de la Emisión, la denominación, el valor nominal, fecha de Emisión y liquidación, el plazo, fecha de vencimiento, la tasa de interés aplicable, la forma de calcularla o, en su caso, la tasa de descuento correspondiente, y la periodicidad de pago de interés, entre otras características de los Certificados Bursátiles de cada Emisión, serán determinados por el Emisor y el intermediario colocador para cada Emisión. Los Certificados Bursátiles se podrán denominar en Pesos, UDIs o divisas, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes. Podrán realizarse una o varias Emisiones de Certificados Bursátiles al amparo del Programa, siempre y cuando el saldo insoluto del principal de los Certificados Bursátiles en circulación no exceda el monto total autorizado del Programa.

Los términos utilizados con mayúscula inicial en el presente Prospecto tendrán el significado que se les atribuye en la sección "I. INFORMACIÓN GENERAL - 1. Glosario de Términos y Definiciones" del presente Prospecto.

Emisor:	GMéxico Transportes, S.A. de C.V. (el “ <u>Emisor</u> ”, la “ <u>Compañía</u> ” o “ <u>GMXT</u> ”).
Clave de Pizarra:	GMXT
Tipo de Oferta:	Oferta pública nacional primaria.
Tipo de Valor:	Certificados Bursátiles.
Monto total autorizado del Programa:	\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs o divisas, con carácter revolvente.
Vigencia del Programa:	5 (cinco) años contados a partir de la fecha del oficio de autorización que expida la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la “ <u>CNBV</u> ”).
Emisiones:	<p>Cada Emisión de Certificados Bursátiles que se realice al amparo del Programa contará con sus propias características. El monto de la Emisión, la denominación, el valor nominal, fecha de emisión y liquidación, el plazo, fecha de vencimiento, la tasa de interés aplicable, la forma de calcularla o, en su caso, la tasa de descuento correspondiente, y la periodicidad de pago de interés, entre otras características de los Certificados Bursátiles de cada Emisión, serán determinados por el Emisor y el intermediario colocador para cada Emisión.</p> <p>GMXT podrá emitir, ofrecer y colocar una o más series de Certificados Bursátiles al amparo del Programa, de manera simultánea o sucesiva, hasta por el monto total autorizado del Programa, con carácter revolvente.</p>
Garantía:	Los Certificados Bursátiles a ser emitidos al amparo del Programa podrán constituir deuda quirografaria del Emisor o contar con garantía específica (real o personal) según se determine para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.
Denominación:	Los Certificados Bursátiles podrán estar denominados en Pesos, UDIs o divisas, según se determine para cada Emisión en el Suplemento, avisos y Título correspondientes.
Valor Nominal:	El valor nominal de los CBs se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes, <u>en el entendido que</u> el valor nominal de cada Certificado Bursátil podrá ser un múltiplo de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) o 100 (cien) UDIs o el número de unidades de la divisa de que se trate.
Precio de Colocación:	El precio de colocación de los CBs se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Plazo de vigencia de cada Emisión:	El plazo de cada Emisión podrá ser de entre 1 (uno) y 30 (treinta) años, contados a partir de la fecha de Emisión de que se trate, según se determine en el Suplemento y Título correspondientes.
Fecha de Emisión y Fecha de Liquidación:	Serán determinadas para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.
Monto de las Emisiones:	Se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Títulos correspondientes, <u>en el entendido que</u> el monto conjunto de las Emisiones vigentes en cualquier fecha no podrá exceder del monto total autorizado del Programa.
Recursos Netos:	El monto de los recursos netos que se obtenga por la colocación de los Certificados Bursátiles de cada Emisión se revelará en el Suplemento y Títulos correspondientes.
Destino de los Recursos:	El destino de los recursos que se obtengan de cada una de las Emisiones será determinado para cada Emisión en el Suplemento correspondiente.
Mecanismo de colocación:	Se determinará para cada Emisión en el Suplemento y avisos correspondientes, <u>en el entendido que</u> los Certificados Bursátiles podrán colocarse mediante el mecanismo de cierre tradicional, discrecional o vía subasta pública, según se defina en el suplemento de colocación, aviso de oferta, aviso de colocación y documento de información clave para la inversión correspondiente.
Tasa de Interés o de Descuento:	Los Certificados Bursátiles podrán ser emitidos a descuento o a rendimiento. En su caso, la tasa de interés podrá ser fija o variable o cupón cero, según se determine para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.
Intereses Moratorios:	En caso de incumplimiento en el pago de principal, se causarán intereses moratorios sobre el principal no pagado de los Certificados Bursátiles, según se determine en el Suplemento y Título correspondientes.
Cupones de Intereses Segregables:	Los Certificados Bursátiles podrán efectuar emisiones cuyos cupones puedan segregarse y negociarse por separado. Las características de dichos cupones y el funcionamiento de dicho esquema se indicarán en el Suplemento y Título correspondientes.
Periodicidad del Pago de Intereses:	Los intereses devengados en términos de los Certificados Bursátiles serán pagados con la periodicidad que se establezca para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.
Lugar y Forma de pago de Principal e Intereses:	El principal y los intereses ordinarios devengados de los Certificados Bursátiles se pagarán en fecha de pago correspondiente, mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, cuyas oficinas se encuentran ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 255, 3er piso, Col. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, contra la entrega del título o las constancias que al efecto expida Indeval. Indeval distribuirá estos fondos, a través de transferencia electrónica, a los intermediarios correspondientes.
Amortización:	La amortización de los Certificados Bursátiles se llevará a cabo de la manera que se indique en el Suplemento y Título correspondientes, pudiendo amortizarse mediante un solo pago al vencimiento o mediante amortizaciones voluntarias o programadas.
Amortización Anticipada:	Los Certificados Bursátiles podrán contener disposiciones relativas a su amortización anticipada, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.
Obligaciones del Emisor:	Los Certificados Bursátiles podrán prever obligaciones de dar, de hacer y de no hacer a cargo del Emisor, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.
Causas de Vencimiento Anticipado:	Los Certificados Bursátiles podrán contener disposiciones relativas a su vencimiento anticipado, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.
Calificaciones:	Cada Emisión que se realice al amparo del Programa recibirá, cuando menos, un dictamen sobre su calidad crediticia y se especificarán en el Suplemento y en el Título de cada emisión.
Aumento en el número de Certificados Bursátiles correspondientes a una Emisión:	El número de Certificados Bursátiles ofrecidos en cada Emisión que se realice al amparo del presente Programa el Emisor tendrá derecho a emitir y ofrecer públicamente Instrumentos adicionales a los emitidos en cada emisión según se determine en el Suplemento y Título correspondientes.
Depositario:	Indeval.
Posibles Adquirentes:	Personas físicas o morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente. Los posibles adquirentes deberán considerar cuidadosamente toda la información contenida en el presente Prospecto y en el Suplemento correspondiente.

Régimen Fiscal:

La presente sección contiene una breve descripción de ciertos impuestos aplicables en México a la adquisición, propiedad y disposición de los Certificados Bursátiles, pero no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pudieran ser relevantes a la decisión de adquirir, mantener o disponer Certificados Bursátiles. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa o de cada Emisión. Los posibles inversionistas deberán consultar en forma independiente y periódica a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular. El Emisor no asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia del Programa o de las Emisiones, ni de efectuar pagos brutos o pagos adicionales para cubrir impuestos.

La tasa de retención aplicable en fecha de este Prospecto respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente.

Intermediario Colocador:

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), como intermediarios colocadores líderes, o cualquier otra casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como intermediario colocador, según lo determine el Emisor para la Emisión correspondiente.

Representante Común:

CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple o cualquier otra institución de crédito o casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como tal, según se determine en el Suplemento correspondiente.

INTERMEDIARIOS COLOCADORES LÍDERES



**Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V.,
Grupo Financiero BBVA Bancomer**



**Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo
Financiero Credit Suisse (México)**

COLÍDER



Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México

La inscripción preventiva de los Certificados Bursátiles bajo la modalidad de Programa que se describe en el presente Prospecto fue autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017. Los Certificados Bursátiles se encuentran inscritos bajo el número 3507-4.15-2017-001 en el Registro Nacional de Valores y son aptos para ser listados en el listado correspondiente de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los Certificados Bursátiles, la solvencia del Emisor o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el presente Prospecto, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes aplicables.

El presente Prospecto puede consultarse en Internet en la página de la BMV (www.bmv.com.mx), en la página de la CNBV (www.gob.mx/cnbv) o en la página de GMXT (<http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>), en el entendido que esta última (o su contenido) no forma parte del presente Prospecto. El presente Prospecto también se encuentra disponible con los intermediarios colocadores.

Ciudad de México, a 28 de septiembre de 2017.

Autorización para difusión CNBV No. 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017.

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN GENERAL.....	3
	1. Glosario de Términos y Definiciones.....	3
	2. Presentación de Cierta Información	8
	3. Presentación de Cierta Información Financiera	11
	4. Resumen Ejecutivo.....	14
	5. Factores de Riesgo	30
	6. Otros Valores	56
	7. Documentos de Carácter Público	57
II.	EL PROGRAMA	58
	1. Características del Programa.....	58
	2. Destino de los Fondos	63
	3. Plan de Distribución.....	64
	4. Gastos relacionados con el Programa.....	65
	5. Estructura del Capital considerando el Programa	66
	6. Representante Común	67
	7. Nombres de Personas con Participación relevante en el Programa.....	68
III.	LA COMPAÑÍA	69
	1. Historia y Desarrollo de la Compañía.....	69
	2. Descripción del Negocio	73
	2.1. Actividad Principal.....	73
	2.2. Canales de Distribución	84
	2.3. Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos	85
	2.4. Principales Clientes	85
	2.5. Legislación Aplicable y Situación Tributaria.....	87
	2.6. Recursos Humanos.....	99
	2.7. Desempeño Ambiental	102
	2.8. Información de Mercado y Ventajas Competitivas	102
	2.9. Estructura Corporativa	118
	2.10. Descripción de los Principales Activos	119
	2.11. Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales	124
IV.	INFORMACIÓN FINANCIERA	126
	1. Información Financiera Seleccionada	126
	2. Información financiera por línea de negocio, zona geográfica, y ventas de exportación.....	130
	3. Informe de Crédito Relevantes.....	130

4.	Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Compañía	130
5.	Control Interno	151
V.	ADMINISTRACIÓN.....	152
1.	Audidores Externos.....	152
2.	Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos de Interés	153
3.	Administradores y Accionistas.....	156
4.	Estatutos Sociales y Otros Convenios	160
VI.	PERSONAS RESPONSABLES	165
VII.	ANEXOS	170
1.	ESTADOS FINANCIEROS	
2.	OPINIÓN LEGAL	

NINGÚN INTERMEDIARIO, APODERADO PARA CELEBRAR OPERACIONES CON EL PÚBLICO O CUALQUIER OTRA PERSONA HA SIDO AUTORIZADO PARA PROPORCIONAR INFORMACIÓN O HACER CUALQUIER DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO. COMO CONSECUENCIA DE LO ANTERIOR, CUALQUIER INFORMACIÓN O DECLARACIÓN QUE NO ESTÉ CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO DEBERÁ ENTENDERSE COMO NO AUTORIZADA POR GMÉXICO TRANSPORTES, S.A. DE C.V., POR CASA DE BOLSA BBVA BANCOMER, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO BBVA BANCOMER, POR CASA DE BOLSA CREDIT SUISSE (MÉXICO), S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO CREDIT SUISSE (MÉXICO) O POR CASA DE BOLSA SANTANDER, S.A. DE C.V., GRUPO FINANCIERO SANTANDER MÉXICO.

I. INFORMACIÓN GENERAL

1. Glosario de Términos y Definiciones

Los términos definidos en este Prospecto en forma singular se entenderán con el mismo significado al usarse en plural, y viceversa.

<u>Término</u>	<u>Definición</u>
“AAR”	Significa la Asociación de Ferrocarriles Americanos (<i>Association of American Railroads</i>) de los Estados Unidos.
“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” o “Certificados Bursátiles” o “CBs”	Significa los Certificados Bursátiles que se describen en este Prospecto.
“Cetes”	Significan 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.
“COFECE”	Significa la Comisión Federal de Competencia Económica.
“Compañía”, “Emisor”, “Emisora” o “GMXT”	Significa GMéxico Transportes, S.A. de C.V.
“Consejo de Administración”	Significa el Consejo de Administración de la Compañía.
“Constitución”	Significa la Constitución Política de México.
“Convenio de Fusión FEC”	Significa el convenio y plan de fusión de fecha 24 de marzo de 2017 entre FEER Rail LLC y el Emisor, entre otros, conforme al cual el Emisor se obligó a llevar cabo la Adquisición.

<u>Término</u>	<u>Definición</u>
“Convenio entre Accionistas Ferrromex”	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.
“Crédito Puente”	Significa el contrato de crédito puente por EUA\$1.55 mil millones de dólares 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., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA Bancomer como agente administrativo.
“CTP”	Significa el control de tren positivo.
“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.
“Emisión”	Significa cualquier emisión de Certificados Bursátiles que el Emisor lleve a cabo al amparo del Programa.
“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 el Emisor.
“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 2016 y 2015 y 2014, incluyendo sus notas, expresados en miles de pesos, que se adjuntan a este Prospecto.
“Estados Financieros Intermedios”	Significa los estados financieros intermedios consolidados no auditados del Emisor con revisión limitada por los periodos de 3 y 6 meses terminados al 30 de junio de 2017 y 2016, incluyendo sus notas, expresados en miles de pesos, que se adjuntan a este Prospecto.
“Estados Financieros Proforma”	Significa los estados financieros proforma consolidados condensados no auditados del Emisor por el año que termina el 31 de diciembre de 2016 y por los periodos de 3 y 6 meses terminados al 30 de junio de 2017, incluyendo sus notas, expresados en miles de pesos, que se adjuntan a este Prospecto.
“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.

<u>Término</u>	<u>Definición</u>
“FEC”	Significa Florida East Coast Railway Holdings Corp.
“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.
“Ferromex”	Significa Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“Ferroales”	Significa Ferrocarriles Nacionales de México, entidad que se encuentra en proceso de liquidación.
“Ferrosur”	Significa Ferrosur, S.A. de C.V., una Subsidiaria indirecta del Emisor.
“FRA”	Significa la Administración Federal de Ferrocarriles (<i>Federal Railroad Administration</i>) de Estados Unidos.
“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.
“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.
“Intermediarios Colocadores”	Significa la referencia conjunta a Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México) como intermediarios colocadores, así como cualquier otra casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como tal según se determine en el Suplemento correspondiente.
“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.
“KCSM”	Significa Kansas City Southern de México, S.A. de C.V., una subsidiaria de Kansas City Southern.

<u>Término</u>	<u>Definición</u>
“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>).
“LRSF”	Significa la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
“México”	Significa los Estados Unidos Mexicanos.
“Monto Total Autorizado”	Significa \$15,000’000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100 M.N.) o su equivalente en UDIs o divisas.
“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.
“Prospecto”	Significa el presente prospecto de colocación.
“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.
“Representante Común”	Significa CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple o cualquier otra institución de crédito o casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como tal, según se determine en el Suplemento correspondiente.
“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.
“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.

<u>Término</u>	<u>Definición</u>
“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.
“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.
“Suplemento”	Significa cualquier suplemento al presente Prospecto que se prepare con relación con una Emisión y que contenga las características correspondientes a dicha Emisión.
“Tenedores”	Significa los tenedores legítimos de los Certificados Bursátiles.
“Texas Pacífico”	Significa Texas Pacífico Railroad.
“TIIE”	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 muestran en las conciliaciones y ajustes en la sección 3. Presentación de Cierta Información Financiera de este Prospecto.
“UDIs”	Significa la unidad de inversión, cuyo valor se publica periódicamente por el Banco de México o cualquier índice que lo sustituya.
“Union Pacific”	Significa Union Pacific Corporation.
“UTU”	Significa el Sindicato de Transporte Unido (<i>United Transportation Union</i>) de Estados Unidos.

2. Presentación de Cierta Información

Información sobre la Industria y el Mercado

La información de la industria y del mercado, así como cierta información estadística utilizada en este Prospecto, se obtuvo de publicaciones independientes de la industria, publicaciones gubernamentales, reportes emitidos por compañías independientes de investigación y publicaciones realizadas por terceros independientes, así como de consultores independientes. Estas fuentes pueden utilizar definiciones del mercado relevante distintas a las que presentamos en el presente Prospecto. Creemos que estas fuentes son confiables y consideramos que hemos tenido el debido cuidado para asegurarnos que los hechos y estadísticas que se incluyen en este Prospecto son reproducciones confiables de dichas fuentes. Sin embargo, ni nosotros, ni los Intermediarios Colocadores, ni nuestros asesores o los asesores de los Intermediarios Colocadores han verificado esa información de manera independiente y no podemos garantizar que dicha información es correcta y completa, por lo que ni nosotros, ni los Intermediarios Colocadores ni nuestros asesores ni los asesores de los Intermediarios Colocadores realizamos declaraciones sobre la veracidad de dicha información, la cual podría ser distinta a la información divulgada fuera de la jurisdicción correspondiente.

Algunos de los datos aquí contenidos son producto de nuestras estimaciones internas, de nuestra revisión de encuestas y estudios internos, así como de fuentes independientes. A pesar de que consideramos que estas estimaciones son correctas, no deberán basarse en las mismas puesto que podrían contener información incierta.

Asimismo, hemos obtenido cierta información contenida en este Prospecto relacionada con nuestra industria y nuestra posición en la industria, con base en apreciaciones de nuestros consumidores y competidores. Estas apreciaciones se basan en nuestra experiencia en la industria, conversaciones con nuestros principales clientes y proveedores y nuestra propia investigación y análisis del mercado. No podemos asegurar la veracidad y exactitud de ninguna de dichas apreciaciones, las cuales pueden no ser indicadores de nuestra posición en la industria. La información relacionada con nuestra industria y nuestra posición en la industria se incluye para dar un panorama general sobre nuestra posición, pero podría ser imprecisa.

Declaraciones y Proyecciones a Futuro

Este Prospecto incluye declaraciones a futuro. Estas declaraciones aparecen en distintos lugares de este Prospecto e incluyen, sin limitación, declaraciones relacionadas con (i) proyecciones, predicciones, expectativas, estimaciones o resultados esperados de nuestro negocio, nuestra situación financiera, nuestro desempeño económico futuro, entre otras condiciones económicas generales, (ii) planes y objetivos incluyendo aquellos relacionados con nuestro desempeño financiero, operacional y de servicios, y (iii) presunciones sobre las declaraciones señaladas anteriormente y otras declaraciones similares relacionadas con temas que no son hechos históricos. Aquellas expresiones tales como “enfocado”, “anticipamos”, “esperamos”, “consideramos”, “pudiera”, “podría”, “estimamos”, “guía”, “pretende”, “pudiera”, “plan”, “potencial”, “predecir”, “buscar”, “debiera”, “puede” o “podría”, así como otras palabras similares, se incluyen para identificar estimaciones y declaraciones a futuro, pero no son los medios exclusivos para identificar dichas declaraciones.

En general, hemos basado estas estimaciones y declaraciones a futuro en nuestras expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras que afectan o pudieran afectar la situación financiera de nuestro negocio y nuestros resultados de operación. Sucesos futuros pudieran tener como resultado que nuestras predicciones, situación financiera y resultados de operación difieran materialmente de aquellos contenidos en declaraciones a futuro. Nuestras estimaciones y declaraciones con respecto al futuro, así como nuestros resultados actuales y situación financiera pueden verse influenciados, entre otras cosas, por los siguientes factores:

- dificultades, costos inesperados y demoras en la integración de nuestros negocios, nuestro modelo de negocio y nuestra cultura con FEC como consecuencia de la Adquisición, y nuestra capacidad para integrar nuevas operaciones y el negocio adquirido, incluyendo la operación de FEC como resultado de la Adquisición y beneficiarnos de las sinergias o sinergias esperadas de las nuevas operaciones y adquisiciones;
- nuestra capacidad para retener a empleados clave;
- nuestra capacidad para implementar nuestras estrategias, incluyendo nuestra estrategia de lograr que los clientes dejen de utilizar servicios de autotransporte y utilicen servicios de transporte ferroviario;

- que las acciones que hemos tomado o que tomemos en el futuro para mejorar nuestras operaciones o servicio, incluyendo inversiones de capital para mejorar nuestra infraestructura, para adquirir nuevos equipos y para modificar nuestros planes de transporte, sean efectivas;
- retención de clientes y vigencia de nuestros contratos;
- nuestra capacidad para operar nuestras concesiones de manera que generen ganancias, así como el impacto negativo de cualquier terminación, revocación o el ejercicio de cualesquiera facultades de la autoridad federal competente en relación con nuestras concesiones;
- los riesgos e incertidumbres relacionados con los contratos y acuerdos comerciales que tenemos celebrados con nuestros socios estratégicos y con nuestros competidores, así como las decisiones y acciones de nuestros socios estratégicos y de nuestros competidores;
- nuestra capacidad para generar suficiente efectivo, incluyendo nuestra capacidad para cobrar nuestras cuentas, para pagar los montos de principal y de intereses bajo nuestras deudas, así como nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones y fondar nuestras necesidades de liquidez;
- aumentos en nuestros costos operativos o nuestra falta de capacidad para lograr eficiencias o para cumplir con nuestros objetivos de reducción de costos;
- interrupciones en el suministro de combustibles, aumento en el precio de combustibles y otras afectaciones al suministro de combustibles, así como nuestra capacidad para calcular cargos adicionales relacionados con el combustible que utilizamos;
- el impacto de la competencia, incluyendo la competencia de otros concesionarios ferroviarios, compañías de autotransporte y transportistas marítimos en México y en los Estados Unidos;
- nuestra capacidad para adquirir carros y locomotoras de aquellos proveedores de los que dependemos actualmente;
- las condiciones económicas, políticas y sociales en México, los Estados Unidos y otros países, incluyendo el nivel de comercio entre los Estados Unidos y México, así como otras barreras comerciales;
- los efectos del TLC o su potencial renegociación, en el nivel de comercio entre México, Estados Unidos y Canadá;
- sucesos legales o regulatorios en México y en los Estados Unidos;
- los resultados de aquellas reclamaciones y litigios que enfrentemos, procedimientos administrativos, así como cualesquier reclamaciones y litigios futuros, incluyendo aquellos relacionados con contaminación ambiental, riesgos de trabajo e incapacidades laborales derivadas de pérdidas auditivas, movimientos continuos y exposición al asbesto y a humos de diésel;
- desarrollos en procedimientos judiciales o procedimientos similares relacionados con la industria ferroviaria, incluyendo investigaciones monopólicas;
- actos terroristas, violencia o crímenes o el riesgo de que ocurran dichos eventos;
- incrementos de costos laborales y dificultades laborales, incluyendo huelgas, que pudiesen afectar nuestras operaciones o la capacidad de nuestros clientes de entregar bienes para que sean transportados;
- entrenamiento de nuestros empleados, estabilidad de nuestros sistemas de tecnología de la información, mejoras tecnológicas e inversiones de capital relacionadas con productividad laboral, eficiencias operativas y confiabilidad de nuestros servicios;
- las consecuencias de condiciones económicas generales adversas que afecten la demanda de nuestros clientes y las industrias y regiones geográficas que producen y consumen los bienes que transportamos;
- nuestras relaciones con nuestros transportistas de conexiones;

- el riesgo crediticio de nuestros clientes y contrapartes y el incumplimiento de sus obligaciones financieras;
- sucesos naturales tales como climas extremos, incendios, inundaciones, huracanes, terremotos u otros sucesos que afecten nuestras operaciones comerciales, nuestros sistemas operativos, estructuras y equipos o la de nuestros clientes para producir o entregar sus productos;
- respuestas del mercado y de la legislación aplicable a los cambios climáticos;
- pérdidas y responsabilidades que no estén cubiertas por nuestras pólizas de seguro o que sean mayores a los límites de nuestras pólizas de seguro o que incrementen nuestras primas, deducibles y co-aseguros;
- fluctuaciones en el tipo de cambio entre el Peso y el Dólar o tasas de interés y volatilidad del mercado bursátil;
- sucesos legislativos, regulatorios o legales relacionados con impuestos, incluyendo la creación de nuevos impuestos sobre la renta federales, estatales o extranjeros u otras clases de impuestos, así como la imposición de controles de precios respecto de nuestros servicios o respecto de divisas;
- limitación al acceso a fuentes de financiamiento en términos competitivos y cumplimiento con nuestras obligaciones contractuales; y
- otros factores, incluyendo aquellos incluidos en la sección “Factores de Riesgo” de este Prospecto.

Las declaraciones a futuro contenidas en el presente Prospecto se encuentran completamente calificadas por estos riesgos e incertidumbres y por otros factores desconocidos que podrían afectar nuestro negocio; no podemos calcular el impacto que dichos factores pudieran tener en nuestro negocio.

En caso de que se actualice uno o más de estos riesgos, incertidumbres u otros factores, o en caso de que algunas presunciones sean incorrectas, los resultados finales pudieran ser distintos a los descritos en el presente Prospecto según sean anticipados, esperados, estimados o calculados. Los posibles inversionistas deberán leer las secciones “Resumen ejecutivo”, “Factores de riesgo”, “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera”, y “Descripción del negocio” para tener una mejor comprensión de los factores que pudieran afectar nuestro desempeño, así como el desempeño del mercado en el que operamos.

En virtud de estos riesgos, incertidumbres y presunciones, los sucesos descritos en las declaraciones a futuro contenidas en el presente Prospecto pudieran ocurrir o no. Las declaraciones a futuro se expresan a la fecha del presente Prospecto y ni nosotros ni los Intermediarios Colocadores nos obligamos a actualizar las declaraciones a futuro aquí contenidas, ya sea como resultado de la existencia de nueva información, sucesos futuros o cualesquiera otros factores. A pesar de que consideramos que los planes, intenciones y expectativas contenidos o sugeridos en dichas declaraciones a futuro son razonables, no podemos asegurar que dichos planes, intenciones y expectativas se cumplan. Adicionalmente, no deberán interpretar aquellos sucesos o actividades anteriores como garantías que dichos sucesos continuarán sucediendo en el futuro. Todas aquellas declaraciones a futuro escritas, orales o electrónicas que nos sean atribuibles o a las personas que actúen en nuestra representación se encuentran totalmente calificadas por las disposiciones aquí contenidas. Los posibles inversionistas deberán evitar confiar en estimaciones o declaraciones a futuro al momento de decidir invertir en los Certificados Bursátiles.

3. Presentación de Cierta Información Financiera

Somos una sociedad tenedora de las acciones representativas del capital social de un grupo de compañías dedicadas principalmente a prestar servicios ferroviarios de carga y multimodales en México y en los Estados Unidos, así como a la prestación de diversos servicios accesorios y complementarios a los mismos.

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. Asimismo, mediante Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria protocolizada el 6 de junio de 2016, el Emisor cambió su denominación social para quedar en su actual denominación, GMéxico Transportes, S.A. de C.V.

El 24 de marzo de 2017, la Emisora 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 Adquisición fue consumada. Para más información, ver “Descripción del negocio — Acontecimientos recientes y eventos relevantes” del presente Prospecto.

Estados Financieros

Estados Financieros Consolidados

Este Prospecto incluye nuestros Estados Financieros Consolidados auditados para cada uno de los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014. Los Estados Financieros Consolidados se presentan en Pesos y fueron preparados de conformidad con las NIIF.

Estados Financieros Intermedios

Este Prospecto incluye nuestros Estados Financieros Intermedios al 30 de junio de 2017 y por los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016. Los Estados Financieros Intermedios se presentan en Pesos y fueron preparados de conformidad con Noma las NIIF.

Estados financieros Proforma

Este Prospecto también incluye nuestro estados de resultados condensados consolidados proforma no auditados por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016 y por los periodos de tres y seis meses terminados al 30 de junio de 2016 y 2017. Los criterios que sirvieron de base para la compilación de la información financiera proforma se describen a mayor detalle en la nota 2 de los Estados Financieros Proforma. Los Estados Financieros Proforma se presentan en Pesos.

Los Estados Financieros Proforma fueron preparados como si la Adquisición hubiera surtido efectos al 1 de enero de 2016.

Nuestros Estados Financieros Proforma fueron preparados con base en los Estados Financieros Consolidados, los Estados Financieros Intermedios y la información financiera de FEC por cada uno de los ejercicios y se basa en información disponible y ciertas presunciones que consideramos razonables, sin embargo, dichas presunciones están sujetas a cambios y es posible que dichos cambios pudieran ser materiales. Nuestros Estados Financieros Proforma se presentan para fines informativos únicamente y no pretendemos que refleje los resultados operativos como si la Adquisición hubiera surtido efectos en la fecha mencionada y tampoco representa una proyección de nuestros resultados operativos para periodos futuros o la situación financiera para cualquier fecha futura. La información financiera proforma debe ser leída de forma conjunta con los Estados Financieros Consolidados, los Estados Financieros Intermedios, las notas de dichos estados financieros, y la sección “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” de este Prospecto.

Medidas financieras no regidas por NIIF

Este Prospecto incluye ciertos cálculos, que no son medidas financieras bajo las NIIF, particularmente la UAFIDA Ajustada y deuda neta. Calculamos la UAFIDA Ajustada sumándole la depreciación y amortización y otros conceptos aplicables respecto de la Compañía o sus Subsidiarias, según se muestra más adelante en esta sección, a nuestra utilidad de operación. Utilizamos este cálculo como un indicador de nuestros resultados operativos y situación financiera; sin embargo, no debe ser considerada, de forma aislada, como una alternativa a nuestra utilidad neta, como un indicador del desempeño operativo o como un sustituto para el análisis de flujos de operación como una medida de liquidez, según los mismos se reportan bajo las NIIF debido a que, entre otras cosas:

- no refleja la depreciación y amortización de nuestros activos operativos;
- no refleja nuestros gastos en intereses;
- no refleja nuestra participación en las ganancias de nuestras asociadas y negocios conjuntos;
- no refleja impuestos sobre la renta en efectivo que debamos pagar; y
- no refleja nuestros gastos en efectivo o requisitos futuros de efectivo para gastos o nuestras necesidades o gastos en capital de trabajo.

En virtud de lo anterior nuestra medición de la UAFIDA Ajustada no debe considerarse como una medida discrecional del efectivo a nuestra disposición para invertir en el crecimiento de nuestro negocio o como una medida del efectivo que estará disponible para hacer frente a nuestras obligaciones. La UAFIDA Ajustada no es una medida financiera reconocida bajo las NIIF y puede no ser comparable con medidas similares presentadas por otras compañías, toda vez que no todas las empresas utilizan la misma fórmula para el cálculo de la UAFIDA Ajustada. Derivado de lo anterior usted deberá considerar principalmente nuestros resultados bajo las NIIF y utilizar nuestra medición de UAFIDA Ajustada solamente como información complementaria.

Definimos deuda neta como deuda a largo plazo (incluyendo la porción corriente) menos efectivo y equivalentes a efectivo. Los niveles de endeudamiento pueden variar entre distintas empresas. Deuda neta es un concepto que no se calcula conforme a las NIIFs y no pretendemos que la deuda neta sea considerada como “deuda” en términos de las NIIFs. Los inversionistas no deben considerar la deuda neta como un concepto sustituto de deuda o de otras cantidades calculadas conforme a las NIIFs. Los niveles de deuda y las consecuencias de las tasas de interés sobre los resultados pudieran variar significativamente entre distintas compañías. No obstante, para efectos de comparación, consideramos que la deuda neta puede ser útil como una medida objetiva y comparable de nuestra deuda.

	Tres meses terminados el 30 de Junio de:		Seis meses terminados el 30 de Junio de:	
	2017	2016	2017	2016
Utilidad de Operación	2,672,838	2,917,231	4,924,076	5,339,428
Depreciación	768,499	683,518	1,529,450	1,351,423
Amortización	23,887	21,753	47,775	43,505
Estimulo IEPS	461,349	0	0	0
UAFIDA	3,926,573	3,622,502	7,386,573	6,734,356

	2016	2015	2014
Utilidad de Operación	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Depreciación	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización	87,662	87,010	87,182
Estimulo IEPS	1,757,286	0	0
UAFIDA	14,441,063	10,992,243	8,981,908

Divisas

Para conveniencia del lector, este Prospecto contiene conversiones de varios montos en Pesos y Dólares utilizando tipos de cambio específicos.

No deberá interpretar las conversiones que realicemos de Pesos a Dólares como declaraciones en el sentido de que los montos en Pesos son equivalentes a los montos expresados en Dólares o que dichos montos en Pesos pudieron haber sido convertidos a Dólares a los tipos de cambio señalados.

Redondeo

Ciertos montos incluidos en este Prospecto se han redondeado para efectos de presentación. Algunos de los porcentajes incluidos en este Prospecto no han sido calculados con base en dichos montos redondeados, si no con base en los montos previos al redondeo. Por lo anterior, los porcentajes en este Prospecto pueden variar de aquellos obtenidos de realizar el mismo cálculo con los números contenidos en los Estados Financieros Consolidados. Ciertos montos referidos a cantidades totales en algunas tablas pueden no ser el resultado de la suma de los montos que les preceden debido al redondeo.

Últimos 12 meses

Este Prospecto incluye cierta información para el periodo de 12 meses terminado el 30 de junio de 2017 y 2016. La información financiera para el periodo de 12 meses terminado el 30 de junio de 2017 fue preparada restándole el estado consolidado de resultados y resultados integrales de nuestros estados financieros intermedios consolidados condensados para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016 a los estados financieros anuales auditados por el año concluido el 31 de diciembre de 2016 y sumándole a ese resultado la información de nuestros estados financieros intermedios consolidados condensados para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2017. La información financiera para el periodo de 12 meses terminado el 30 de junio de 2016 fue preparada restándole el estado consolidado de resultados y resultados integrales de nuestros estados financieros intermedios consolidados condensados para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2015 a los estados financieros anuales auditados consolidados de la Emisora al 31 de diciembre de 2015 y sumándole a ese resultado la información de nuestros estados financieros intermedios consolidados condensados para el periodo de 6 meses terminado el 30 de junio de 2016.

Medidas operativas y de desempeño

El presente Prospecto incluye medidas operativas y de desempeño, principalmente respecto de volúmenes transportados, carros con carga y velocidades promedio. Nuestra administración utiliza estas medidas como indicadores de eficiencia operativa y para medir nuestro desempeño.

Salvo que se indique lo contrario, el volumen de bienes y productos transportados a través de nuestra red se mide en toneladas métricas netas por kilómetro recorrido (toneladas netas/kilómetro). Esta medida no incluye el peso de las locomotoras utilizadas para arrastrar carros y tampoco considera el peso de los carros vacíos tanto para transporte de cargas vacías o con bienes. La carga se expresa en unidades y se refiere al número de carros cargados y descargados durante un periodo específico. El promedio de velocidad se calcula dividiendo los tren-kilómetro entre trenes-hora.

La mayoría de las empresas ferroviarias Clase I (empresas con ingresos operativos anuales de EUA\$2,000 millones o más una vez considerada la inflación con base en el índice de precios de carga de ferrocarriles (*Railroad Freight Price Index*) de la Comisión de Estadísticas Laborales (*Bureau of Labor Statistics*), según la clasificación utilizada en Estados Unidos por el Comité de Transportes Terrestres (*Surface Transportation Board*)) utilizan las mismas medidas para calcular su información operativa, logrando así un mayor nivel de consistencia en los cálculos realizados. Sin embargo, estas medidas no son útiles para analizar tendencias y cambios relativos. El nivel de desempeño de una empresa ferroviaria respecto de otras empresas podría variar de manera significativa ya que cada empresa es única. Las diferencias entre las distintas empresas ferroviarias incluyen el tipo de terreno, las rutas físicas, el diseño de la red, el volumen y mezcla del tráfico, el nivel de transporte de pasajeros y las prácticas operativas. Asimismo, ciertos factores externos tales como el clima y las operaciones portuarias podrían causar variaciones entre las distintas empresas ferroviarias a través del tiempo. De igual forma, la manera de recolectar y reportar información operativa puede afectar los cálculos finales de las empresas ferroviarias hasta cierto grado si se compara dicha información entre las distintas empresas ferroviarias.

4. Resumen Ejecutivo

Esta sección incluye un resumen ejecutivo de nuestras actividades, información financiera y operativa, ventajas competitivas y estrategias. En este resumen ejecutivo se destaca información seleccionada descrita a mayor detalle en otras secciones de este Prospecto. Este resumen ejecutivo no contiene toda la información que pueda ser importante para los inversionistas. Este Prospecto describe los términos y condiciones de la Oferta, así como información respecto a nuestro negocio e información financiera detallada. Antes de invertir, usted deberá leer todo el Prospecto cuidadosamente, incluyendo los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios, los Estados Financieros Proforma, así como las notas anexas a los mismos que se adjuntan a este Prospecto. De igual forma, deberá leer las secciones tituladas “Factores de riesgo”, “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera” y “Descripción del negocio”.

Panorama General

De conformidad con la AAR somos el operador ferroviario líder en México en términos de cobertura geográfica, ingresos, volumen y tamaño de la flota, y el único operador ferroviario a lo largo de la costa este del estado de Florida, ofreciendo soluciones de transporte y logística a los clientes de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 10,570 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 616 kilómetros en el estado de Texas. Nuestra red ferroviaria está respaldada, al 30 de junio de 2017, por una flota de 788 locomotoras y 30,272 vagones ferroviarios. En el estado de Florida, poseemos y operamos una red ferroviaria de carga con 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami y es apoyada por una flota de 73 locomotoras y 4,294 vagones ferroviarios al 30 de junio de 2017.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario de carga 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 como un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Al invertir en forma intensiva en nuestra red, nos esforzamos por mantenernos a la vanguardia en innovaciones tecnológicas, aumentar la eficiencia operativa, mejorar la seguridad y ofrecer servicios de transporte ferroviario, para lo cual invertimos en forma intensiva en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano a una red moderna y altamente eficiente. De hecho, los ferrocarriles de México ahora transportan más carga que otros ferrocarriles en otros países de la Unión Europea excepto Alemania, y más carga general que Brasil. 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, FEC ha sobrepasado consistentemente a la industria de ferrocarriles en los Estados Unidos tanto en desempeño como en eficiencia operativa.

Red Ferroviaria

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



Fuente: información interna de la Compañía.

Red Ferroviaria en México

A la fecha de este Prospecto, nuestra red ferroviaria tiene la cobertura más extensa en México de acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016 y provee transporte ferroviario de clase mundial en la mayoría de los centros de población de más rápido crecimiento, cubriendo aproximadamente el 80% de la zona industrial y comercial del país. Creemos que nuestra red ferroviaria en México está ubicada estratégicamente y nos permite trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, convirtiéndose en un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México. De acuerdo con el estudio de la International Transport Forum perteneciente a la OCDE¹, la red de ferrocarriles mexicana es más densa que la de Rusia y China, dos de las cuatro redes ferroviarias de carga más concurridas del mundo, y más densa que la de Brasil, la red ferroviaria de carga en latino américa, en términos de densidad física de la red (ruta-km/área). En términos de densidad per cápita, también es más densa que estas redes ferroviarias, y más densa que la de India, otra de las cuatro redes ferroviarias de carga más concurridas del mundo. Para satisfacer las necesidades de nuestros clientes en toda América del Norte, nos conectamos a través de cinco entradas ferroviarias con Estados Unidos, donde intercambiamos fletes internacionales con Union Pacific Corporation, Union Pacific y Burlington Northern-Santa Fe Railway Company, o BNSF. También intercambiamos con Central Gulf Railway, Inc., un tren-ferry que une el sureste de México con la mayoría de los ferrocarriles del este de Estados Unidos, incluyendo Norfolk Southern Corporation, CSX Corporation, la Canadian National Railway Company y Alabama & Gulf Coast Railway. Conectamos a México con el resto del mundo a través de cinco puertos importantes en el Océano Pacífico y siete puertos importantes en el Golfo de México y en el Océano Atlántico.

Nuestra red ferroviaria en México 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 y conecta la Ciudad de México con Guadalajara y otras ciudades principales (en términos de población y de PIB) localizadas en

¹ Información disponible en la página de internet www.itf-oecd.org/freight-railway-development-mexico

las regiones centro y poniente de México, con los puertos marítimos de Altamira y Tampico en el Golfo de México y de Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas ubicados en el Océano Pacífico. Asimismo, conecta entradas estratégicas de Estados Unidos tales como Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Ciudad Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras Negras. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México, hasta el Golfo de México y conecta la Ciudad de México y otras ciudades principales (en términos de población y PIB) localizadas en las regiones centro y sureste de México, con los puertos marítimos de Coatzacoalcos y Veracruz ubicados en el Golfo de México y Salina Cruz en el Océano Pacífico. De conformidad con los términos de nuestras concesiones y otros acuerdos celebrados con otros operadores ferroviarios, nuestra red se extiende a 1,262 kilómetros adicionales mediante intercambios, derechos de paso y derechos de arrastre sobre vías de ferrocarril que no operamos y que se extienden desde Ramos Arizpe, ubicado en la región centro-norte de México, hasta Viborillas, ubicado en la región del “Bajío” en México. De igual forma, contamos con derechos de paso recíprocos en vías ferroviarias que nos permiten estar conectados con las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Aguascalientes, así como con el puerto marítimo de Altamira ubicado 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 y volumen transportado según la Asociación Americana de Ferrocarriles (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, por lo tanto, es un componente crítico 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 de Clase II 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.

Información Financiera y Operativa Seleccionada

Las siguientes tablas muestran nuestra información financiera seleccionada del estado de situación financiera consolidado y del estado de resultados consolidado al y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y al y por los seis meses que terminaron el 30 de junio de 2016 y 2017, ambos de ellos, en miles de Pesos:

	Seis meses terminados el 30 de junio de		Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2016	2015	2014
Ingresos por servicios	\$ 17,218,838	\$ 16,493,562	\$ 32,905,433	\$ 29,962,988	\$ 25,995,363
Costos y gastos de operación:					
Directos	9,792,514	8,953,749	18,555,429	17,259,051	15,483,611
Participación de los trabajadores en las utilidades	432,458	325,149	823,829	709,901	581,249
Depreciación	1,529,450	1,351,423	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización de títulos de concesión	47,775	43,505	87,662	87,010	87,182
Administración	520,412	524,256	1,058,941	1,115,762	1,081,665
Otros ingresos – Neto	<u>(27,847)</u>	<u>(43,948)</u>	<u>(216,543)</u>	<u>(113,969)</u>	<u>(133,070)</u>
Utilidad de operación	4,924,076	5,339,428	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Costo financiero:					
Intereses pagados	207,009	198,244	403,717	411,567	360,481
Intereses ganados	(111,084)	(84,744)	(194,080)	(98,326)	(151,794)
Utilidad en fluctuación cambiaria – Neta	<u>493,813</u>	<u>(57,106)</u>	<u>(188,711)</u>	<u>(78,856)</u>	<u>(187,073)</u>
	589,738	56,394	20,926	234,385	21,614
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	45,373	42,878	72,682	88,859	102,146
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	4,379,711	5,325,912	9,870,922	8,168,484	6,632,423
Impuestos a la utilidad	<u>561,394</u>	<u>1,268,764</u>	<u>1,463,267</u>	<u>2,243,785</u>	<u>1,925,608</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ 4,057,148</u>	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>	<u>\$ 4,706,815</u>

Activo	Al 30 de junio de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 3,106,794	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571	\$ 4,201,182
Cuentas por cobrar:	<u>5,716,773</u>	<u>4,249,934</u>	<u>3,444,127</u>	<u>3,588,607</u>
Total de activo circulante	<u>10,264,609</u>	<u>13,063,521</u>	<u>10,149,506</u>	<u>8,674,627</u>
Pasivo y Capital Contable				
Total de pasivo circulante	<u>32,793,704</u>	<u>4,064,921</u>	<u>4,010,699</u>	<u>4,382,700</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>18,240,256</u>	<u>7,411,451</u>	<u>6,315,307</u>	<u>6,665,471</u>
Total de pasivo	51,433,960	11,476,372	10,326,006	11,048,171
Total de capital contable	<u>41,301,077</u>	<u>40,492,655</u>	<u>34,244,920</u>	<u>28,727,593</u>
Total	<u>\$ 92,735,037</u>	<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>	<u>\$ 39,775,764</u>

Las siguientes tablas muestran nuestra información financiera seleccionada proforma para el año que terminó el 31 de diciembre de 2016 y para los seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017, ambos de ellos, en miles de Pesos:

Estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados Por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 y 2016. (En miles de pesos)	30 de junio de 2017				30 de junio de 2016			
	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Transportes Cifras Pro forma	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Transportes Cifras Pro forma
Ingresos por servicios	\$ 17,218,838	\$ 4,053,891	\$ -	\$ 21,272,729	\$ 16,493,562	\$ 3,574,499	\$ -	\$ 20,068,061
Costos y gastos de operación:	12,294,762	3,117,600	183,918	15,596,280	11,154,134	2,796,899	220,068	14,171,101
Utilidad de operación	4,924,076	936,291	(183,918)	5,676,449	5,339,428	777,600	(220,068)	5,896,960
Costo financiero:	(589,738)	(1,832,659)	1,020,237	(1,402,160)	(56,394)	(653,064)	30,723	(678,735)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	45,373	-	-	45,373	42,878	-	-	42,878
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	4,379,711	(896,368)	836,319	4,319,662	5,325,912	124,536	(189,345)	5,261,103
Impuestos a la utilidad	<u>561,394</u>	<u>(165,457)</u>	<u>375,417</u>	<u>771,354</u>	<u>1,268,764</u>	<u>82,488</u>	<u>(24,937)</u>	<u>1,326,315</u>
Utilidad neta consolidada	<u>3,818,317</u>	<u>(730,911)</u>	<u>460,902</u>	<u>3,548,308</u>	<u>4,057,148</u>	<u>42,048</u>	<u>(164,408)</u>	<u>3,934,788</u>
Utilidad (pérdida) integral	3,779,274	(729,957)	460,902	3,510,219	4,085,789	42,807	(164,408)	3,964,188
Resultado consolidado atribuible a:								
Participación controladora	2,968,238	(730,911)	460,902	2,698,229	3,184,675	42,048	(164,408)	3,062,315
Participación no controladora	<u>850,079</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>850,079</u>	<u>872,473</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>872,473</u>
	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ (730,911)</u>	<u>\$ 460,902</u>	<u>\$ 3,548,308</u>	<u>\$ 4,057,148</u>	<u>\$ 42,048</u>	<u>\$ (164,408)</u>	<u>\$ 3,934,788</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:								
Participación controladora	2,939,346	(729,957)	460,902	2,670,291	3,205,870	42,807	(164,408)	3,084,269

Participación no controladora	<u>839,928</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>839,928</u>	<u>879,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>879,919</u>
	<u>\$ 3,779,274</u>	<u>\$ (729,957)</u>	<u>\$ 460,902</u>	<u>\$ 3,510,219</u>	<u>\$ 4,085,789</u>	<u>\$ 42,807</u>	<u>\$ (164,408)</u>	<u>\$ 3,964,188</u>
Acciones	425,000,000			425,000,000	425,000,000			425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	6.9841			6.3510	7.4934			7.2054

Estado de resultados y resultados integrales pro forma consolidado condensado no auditado Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 (En miles de pesos)	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Cifras Pro Forma
Ingresos por servicios	\$ 32,905,433	\$ 7,440,550	\$ -	\$ 40,345,983
Costos y gastos de operación:	23,086,267	5,785,191	470,933	29,342,391
Utilidad de operación	9,819,166	1,655,359	(470,933)	11,003,592
Costo financiero:	(20,926)	(1,358,001)	(189,928)	(1,568,855)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	72,682	-	-	72,682
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	9,870,922	297,358	(660,861)	9,507,419
Impuestos a la utilidad	<u>1,463,267</u>	<u>38,482</u>	<u>(133,718)</u>	<u>1,368,031</u>
Utilidad neta consolidada	8,407,655	258,876	(527,143)	8,139,388
Otros resultados integrales:				
Dividendo y valuación de acciones	156,398	-	-	156,398
ISR diferido por valuación de acciones	(42,723)	-	-	(42,723)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado al plan de pensiones	-	(204)	-	(204)
Utilidad (pérdida) integral	<u>8,521,330</u>	<u>258,672</u>	<u>(527,143)</u>	<u>8,252,859</u>
Resultado consolidado atribuible a:				
Participación controladora	6,677,447	258,876	(527,143)	6,409,180
Participación no controladora	<u>1,730,208</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,730,208</u>
	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 258,876</u>	<u>\$ (527,143)</u>	<u>\$ 8,139,388</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:				
Participación controladora	6,761,568	258,672	(527,143)	6,493,097
Participación no controladora	<u>1,759,762</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,759,762</u>
	<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 258,672</u>	<u>\$ (527,143)</u>	<u>\$ 8,252,859</u>
Acciones	425,000,000			425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	15.7116			15.0804

Nuestras Concesiones

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.

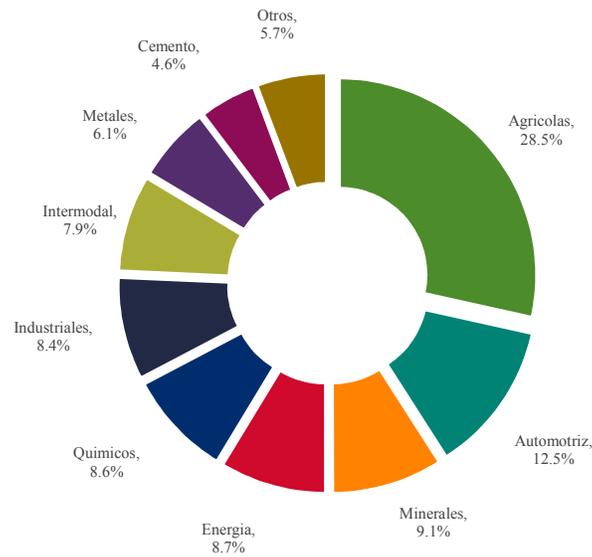
La siguiente tabla muestra información clave de nuestras concesiones a la fecha del presente Prospecto.

Concesión	Longitud	Fecha de adjudicación	Término	Rutas
Ferromex Línea de ferrocarril Pacífico-Norte (sistema regional)	6,867 km	22 de junio de 1997	50 años (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-Benjamin Hill <u>Línea corta:</u> Cadena-Dinamita, Calles-Tamuin, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.
Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (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 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.
Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de Agosto de 1999	30 años (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.
Ferrosur Línea de ferrocarril del sudeste (troncal)	1,564 km	29 de junio de 1998	50 años (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.
Sur (línea corta)	258 km	14 de octubre de 2005	30 años (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.

Nuestros principales productos y servicios

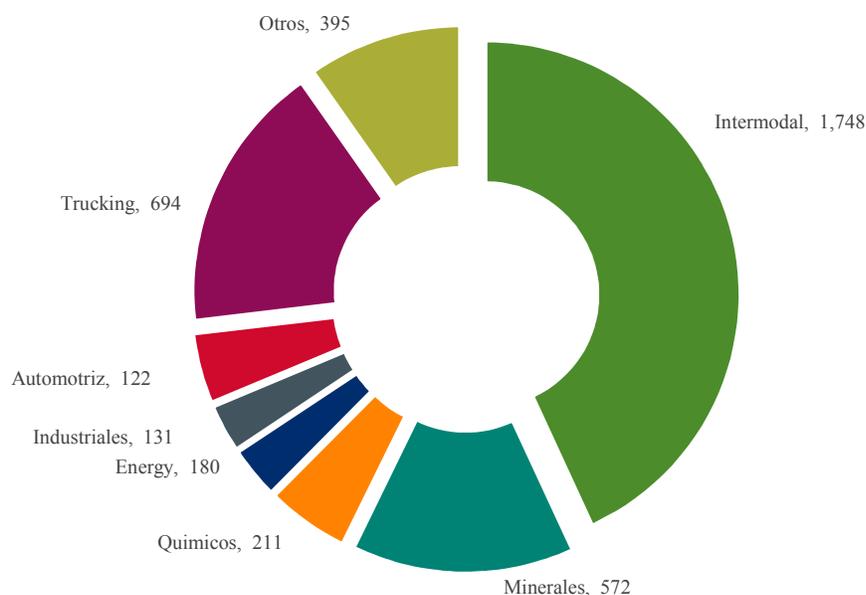
En México, obtenemos ingresos por el transporte de un grupo de productos básicos y bienes terminados. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel, industriales y acabados. El tráfico a granel consta principalmente de mercancías enviadas en trenes unitarios, que son trenes de una fuente a un destino. Nuestra mezcla diversificada y equilibrada de negocios incluye el transporte de productos agrícolas, automotrices, cemento, químicos, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales, así como servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de carros (permitiendo a sus clientes y a otros ferrocarriles usar los carros de ferrocarril de FEC para almacenaje y transporte a cambio de una cuota diaria) y otros servicios.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por productos y servicios en México por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017:



En Florida, generamos ingresos a través de nuestras divisiones de flete, no flete y peajes. Los ingresos procedentes de los fletes se generan tanto por el movimiento de carga en vagones convencionales como por el envío intermodal de contenedores y remolques en vagones planos. También generamos ingresos de flete procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario). Los ingresos no relacionados con el transporte de mercancías se derivan del alquiler de carros y de la estadía (uso de nuestros vagones para almacenamiento o transporte a cambio de una tarifa diaria), cargos adicionales de transporte, cambio (manejo y colocación de vagones dentro de las instalaciones del cliente) y otros servicios de transporte. Los ingresos de peaje consisten en ingresos generados por el otorgamiento de licencias a empresas para el uso de nuestra vía.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por producto y servicio en Florida por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017:



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 en 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 netas /kilómetros) 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 se espera que para 2017 se incrementará a 3.7 millones la producción de vehículos. 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 Pesidio, el cual se espera sea completado para el final del 2017. 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 vial, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización del equipo, seguridad y prevención de daños. Al 30 de junio de 2017, 64% 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 antigua corriente directa (DC). Las principales ventajas de la tecnología de corriente alterna son que podemos contar con una mejor tracción y fuerza de arrastre, y que tenemos un consumo mejorado 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 coaliciones 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 34.1% entre 2006 y el segundo trimestre de 2017. En Florida, por lo que respecta al primer trimestre de 2017, hemos completado la coinversión 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 \$11,441.3 millones de pesos en 2016 de los \$8,567.7 millones de pesos en 2015 y \$7,931.3 millones de pesos en 2014. 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 de \$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 2016, ningún cliente representaba más del 5% 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 50% de los ingresos estarán 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 16 años con nosotros (en promedio) y tienen una experiencia combinada en la industria de 80 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 la misma 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 34.6 kilómetros por hora de 2006 a junio 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 7.8% y 7.9% de nuestros ingresos por servicios para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, 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 de la puerta 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 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. En 2016, FEC convirtió 6,612 cargas en ferrocarril, o 7.2% de los volúmenes anuales de Raven. Nosotros continuaremos en buscar, de manera proactiva, oportunidades para retener oportunidades de transportación local, regional y nacional con la finalidad de incrementar los ingresos de nuestro negocio.
- *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 2016 invertimos \$359.8 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 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 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, dando como resultado un ahorro de \$148.5 millones en 2016, \$56.4 millones en 2015 y \$192.1 millones en 2014. 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 10,159 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 2016 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 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 6.5%. 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.

Acontecimientos Recientes

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 suspensivas al cierre (*conditions precedent*) (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.

GMXT adquirió el 100% de las acciones representativas del capital social de FEC en una operación en efectivo por un monto total de EUA\$2.1 mil millones de dólares, incluyendo la asunción de deuda por un aproximado de EUA\$93,997 mil dólares. La adquisición fue financiada con el Crédito Puente y un crédito a cinco años por el equivalente en pesos de EUA\$250 millones de dólares 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 carga 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 vagones de ferrocarriles (*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.

En 2016, FEC prestó servicios a cerca de 500 clientes y transportó 603,893 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, comida y otros proyectos industriales. FEC es un transportista importante de agregado en el Estado de Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia Florida del Sur.

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 280 camiones.

FEC tiene acceso directo a la mayoría de los puertos del Sur de Florida de 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.

En 2016, FEC generó ingresos operativos totales y utilidades operativas de \$404.7 millones de dólares y \$88.7 millones de dólares, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, FEC generó ingresos operativos y utilidades operativas de \$208.3 millones de dólares y \$48.8 millones de dólares, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2016 y al 30 de junio de 2017, los activos de FEC tenían un valor de \$1,253 millones de dólares y \$1,334 millones de dólares, respectivamente.

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.

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 es dueña del 75% del capital social de la Emisora y Grupo Carso y Sinca del 25% restante. 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, a través de ITF, en la que tenemos una participación del 100% y (iv) Texas Pacifico Transportation Ltd, a través de LFM, en la que tenemos una participación del 100%.

La siguiente tabla muestra la estructura corporativa del Emisor:



Durante el cuarto trimestre de 2017, se espera llevar a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. Una vez que la fusión haya surtido efectos, lo cual se espera suceda en el cuarto trimestre de 2017, la Emisora adquirirá y asumirá, incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

En virtud de que ITF es subsidiaria directa de la Emisora, no se espera que la fusión tenga como consecuencia la modificación del capital social o la estructura accionaria de la Emisora.

5. Factores de Riesgo

El invertir en nuestros certificados bursátiles conlleva varios riesgos. Antes de adquirir los certificados bursátiles, usted deberá considerar cuidadosamente los siguientes factores de riesgo, así como la demás información contenida en este Prospecto. Los riesgos e incertidumbres descritos a continuación no son los únicos que enfrentamos. Existen riesgos e incertidumbres adicionales que no conocemos o que actualmente creemos que no son significativos o que no vemos como un riesgo y que podrían afectarnos. Cualquiera de los siguientes riesgos o cualquier otro que no hayamos identificado nuestro negocio, podrían afectarse de forma adversa y significativa nuestros resultados de operación, flujos de efectivo y situación financiera, así como nuestra liquidez.

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.

No obstante lo anterior, en la medida que la COFECE resuelva la inexistencia de condiciones de competencia efectiva, la ARTF puede establecer derechos de paso obligatorios adicionales a los previstos en nuestros títulos de concesión así como las tarifas aplicables a los mismos.

A esta fecha, la Autoridad Investigadora de la COFECE ha emitido ya un dictamen en el que sostiene la inexistencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso todas las rutas con origen o destino comprendidos en las redes de Ferromex y Ferrosur, así como de otras concesionarias. En caso de que el Pleno de la COFECE confirmara tales conclusiones, sujeto a los derechos de impugnación que asistan a las personas afectadas, la ARTF podría con base en esa resolución abrir procedimientos tendientes al establecimiento de derechos de paso forzosos y/o bases de regulación tarifaria.

En caso de que la ARTF estableciera derechos de paso obligatorios a cargo de nuestras subsidiarias, éstas pudieran tener que otorgar acceso a otros operadores ferroviarios a los mercados que actualmente sirven, sin necesariamente ser adecuadamente compensadas por dicho acceso. Adicionalmente, la capacidad de nuestras subsidiarias de prestar servicios de manera eficiente pudiera verse afectada al perderse la escala y densidad necesaria para proveer servicios en dichas condiciones. Asimismo, el establecimiento indiscriminado de derechos de paso pudiera causar situaciones de congestión, inseguridad y otras condiciones no previsibles, que igualmente dificultarían o impedirían la prestación del servicio en condiciones eficientes y seguras.

Finalmente, en caso de que la ARTF estableciera bases de regulación tarifaria para cualquiera de los tramos servidos por nuestras subsidiarias, las tarifas correspondientes pudieran no compensarlas adecuadamente por los costos y el servicio correspondiente. Actualmente no existen lineamientos conforme a los cuales la ARTF establecería dichas bases de regulación tarifaria.

El procedimiento ante COFECE se encuentra en etapa de pruebas, por lo que a esta fecha no puede haber certeza sobre la determinación que tomará el Pleno de dicho organismo ni de las acciones que, en su caso, pudiera tomar la ARTF

como consecuencia de dicha resolución. Para mayor información sobre la investigación de la COFECE, véase *DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO –Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales –Procedimiento sobre condiciones de competencia en los derechos de paso para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga*, en este Prospecto.

Cualquier acción tomada por la ARTF conforme a lo aquí descrito pudiera afectar de manera significativa y adversa nuestros prospectos, ingresos o resultados de operación por las razones antes expuestas.

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 podrían requerirnos de proporcionar cualquier tipo de información técnica, administrativa y financiera que nos sea requerida 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 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 ARTF, (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.

Ver la sección “Descripción de los Principales Activos – Nuestras concesiones” para una descripción más detallada sobre las causas de terminación o revocación de nuestras concesiones.

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

El Gobierno Federal, por medio de la SCT, está facultado para llevar a cabo la requisa de las Vías Generales de Comunicación explotadas por nosotros (y los equipos ferroviarios y bienes relacionados), 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, incluyendo nuestras obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

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, 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. En marzo de 2017 la Autoridad Investigadora de la COFECE emitió un dictamen preliminar en el que estableció que no existen condiciones de competencia efectiva en servicios de interconexión entre redes ferroviarias. Aún está pendiente la resolución final por parte del Pleno de la COFECE, pero si la COFECE llegare a resolver que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados investigados, la Agencia deberá fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso de conformidad con el procedimiento establecido en la LRSF. Si la Agencia interviene y establece tarifas, dichas tarifas podrían ser demasiado bajas para que podamos operar de manera redituable.

El ejercicio de los derechos señalados anteriormente podría afectar nuestra capacidad para operar nuestras concesiones, lo que podría tener como resultado un efecto significativo adverso en nuestras operaciones, situación financiera, y liquidez.

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 de Ferromex, Union Pacific tiene y continuará teniendo la facultad de determinar 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, la percepción de que dicha venta pudiera ocurrir, podría tener un efecto significativo adverso sobre nuestros resultados, situación financiera, y liquidez.

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 los mismos 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 2016, el gasto en diésel representó 24.81% 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 10.6% de los costos operativos de FEC durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2016. 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, barcazas 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, 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 el 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 barcazas, 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.

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 disrupciones 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 los mismos, podríamos experimentar pérdidas significativas e incrementos en nuestros costos. La disponibilidad de locomotoras es fundamental para nuestras operaciones, por lo que la escasez de las mismas 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 los mismos, 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, una porción importante de nuestros ingresos involucra el transporte de bienes a y desde mercados internacionales, incluyendo los Estados Unidos y Asia. En caso de interrupciones recurrentes o sostenidas al comercio con Estados Unidos y Asia (incluyendo China), 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 podría 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 las mismas.

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 a 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, dichos accidentes podrían tener como consecuencia la interrupción del servicio y, por consiguiente, la disminución de 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, tales como 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.

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.

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.

Transportamos materiales peligrosos.

De conformidad con la regulación aplicable en los países en los 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 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 20 años. Existen diversas opciones legales una vez que se venzan los plazos de exclusividad. 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 entró en vigor en 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 tiene autoridad para imponer nuevos derechos de paso obligatorios y/o regulación de tarifas.

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 sujeto 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 podría 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 las 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 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 anti-competitivas. 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 – Procedimientos legales”.

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 involucren nuestros trenes e infraestructura. Otros actos de violencia o crimen también podrían afectar de manera adversa nuestro negocio.

Debido a que desempeñamos un papel crítico 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.

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 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. 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 disminuido 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.

La mayor parte de nuestros ingresos son y podrían continuar siendo en Pesos. Las pérdidas o ganancias en el tipo de cambio de divisas incluidas en nuestros costos financieros totales 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). Tanto para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como para los seis meses terminados el 30 de junio de 2017, 19% de nuestros costos operativos totales estaban denominados en Dólares o tenían alguna relación con el Dólar. Asimismo, hemos contratado y podríamos contratar en el futuro, directamente o a través de nuestras Subsidiarias, deuda en Dólares, según se describe en este Prospecto. 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 26.7% frente al Dólar en términos nominales. De conformidad con datos de Banco de México el Peso se devaluó 4.1% en 2014, 19.2% en 2015 y 17.7% en 2016 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 extra-bursátiles 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.

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 prevalecientes 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 Prospecto.

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 dividendo 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 FDG Passenger, una subsidiaria de FECCI, 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 va desde Miami a West Palm Beach, comenzará a operar en noviembre de 2017. 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 inicializada por FDG Passenger 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 requerimos 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 43% del tráfico de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 fue intercambiando entre CSX y Norfolk Southern, cada uno un transportista Clase I. Además, aproximadamente 43% de los ingresos totales por transporte de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 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 pista). 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.

A pesar de que las operaciones de FEC atendieron a aproximadamente 500 clientes en 2016, los ingresos por concepto de fletes de los 10 mayores clientes de FEC representaron aproximadamente 47% de los ingresos totales de FEC (se consideran únicamente clientes ferroviarios) por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Además, FEC cuenta con 300 clientes de materias primas con operaciones en el sur de Florida cuyos ingresos de fletes representaron aproximadamente 75% de los ingresos totales de flete de FEC por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 (ningún cliente representó más del 10% del ingreso total individual de fletes). 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.

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 0.6% en el segundo trimestre del 2017 y la inflación fue del 2.9% en ese mismo período, creció 2.3% en 2016 y la inflación fue del 3.36% en ese año y creció 2.6% en 2015 y la inflación fue del 2.13% 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.

Condiciones adversas macroeconómicas y de negocios en los 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 planea establecer un servicio ferroviario intermodal de contenedores en su propia línea ferroviaria que conduzca al Puerto de Miami por un costo estimado de 9,1 millones de dólares. Además, FEC construyó en 2014 una nueva Instalación de Transferencia Intermodal de la Costa Este de Florida en Port Everglades, Florida por un costo total de EUA\$53 millones, EUA\$30 millones de los cuales fueron financiados a través de un préstamo del Banco Estatal de Infraestructura (*State Infrastructure Bank*) (SIB), EUA \$18 millones fueron aportados por una subvención del Departamento de Transporte de la Florida (*Florida Department of Transportation*) (FDOT) y EUA\$5 millones del presupuesto de capital de 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 empezaron el 16 de agosto de 2017 en Washington, D.C. Las negociaciones se retomarán en septiembre en la Ciudad de México. Las negociaciones sostenidas en la Ciudad de México, seguida de una tercera ronda de negociaciones en septiembre en Canadá, determinarán si se puede llegar a un acuerdo a inicios del 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 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 convenio 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 o surgen 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.

El 8 de noviembre de 2016 se llevaron a cabo elecciones presidenciales en los Estados Unidos cuyo resultado implica un cambio de administración. Durante la campaña de quien resultó electo, el candidato manifestó su deseo de renegociar los términos del TLC, dejando abierta la posibilidad de que Estados Unidos se retire del mismo. No podemos garantizar o predecir la forma en la que la nueva administración se conducirá y la adopción de cualquier media podría

tener resultados inciertos e impactos negativos en los tratados de libre comercio y las relaciones comerciales con México.

Estamos sujetos a reformas en materia fiscal que podrían afectar nuestro negocio, situación financiera y operaciones.

Las reformas a las leyes en materia fiscal o a las tasas impositivas en México y los Estados Unidos podrían incrementar de manera considerable nuestros costos operativos. No podemos predecir los tiempos o posibles efectos de estas reformas. Cualquier consecuencia adversa o impredecible en materia fiscal respecto de nuestro negocio, podría impactar nuestra situación financiera y estado de resultados.

Con efectos a partir del 1 de enero de 2014, se implementó en México una reforma fiscal integral cuyo objetivo fue el de incrementar la recaudación fiscal. Las personas físicas y morales se vieron afectadas en virtud de dicha reforma puesto que es posible que se incrementen los costos de producción y que se reduzca el poder adquisitivo y la demanda de productos. Entre otras reformas, el Impuesto al Valor Agregado subió de 11% a 16% en zonas fronterizas, el Impuesto sobre la Renta se incrementó para aquellas personas físicas con salarios mayores a \$750,000 anuales, la retención de impuestos sobre dividendos y ganancias de capital por la venta de acciones colocadas en mercados reconocidos de y a mexicanos y extranjeros se estableció en 10% y el Impuesto Especial a Tasa Única y el Impuesto a los Depósitos en Efectivo fueron eliminados. Reformas futuras podrían afectar de manera negativa nuestra posición financiera. No podemos anticipar las afectaciones que podrían tener estas reformas o reformas posteriores en México y Estados Unidos en nuestras operaciones.

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. Los estados financieros fueron preparados conforme a las NIIF, las cuales pueden variar de otras normas de información financiera. En virtud de lo anterior, la información contenida en nuestros estados financieros podría variar si hubiera sido preparada bajo normas de información financiera distintas.

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 de Estados Unidos 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, objetivos o el precio de los certificados.

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 y de diésel, lo que podría tener como resultado interrupciones operativas. 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 los Cetes a 28 días fue de 2.98%, 2.98% y 2.98% para los años 2014, 2015 y 2016, según Banco de México. El promedio anual de la TIIE a 28 días fue de 3.51%, 3.32% y 4.47% para los años 2014, 2015, 2016, 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. La aplicación inicial de nuevas NIIF podría tener como un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestras operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado las posibles afectaciones derivadas 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. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

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 mayor información, ver la Sección “Legislación Aplicable y Situación Tributaria – Concesiones Ferroviarias y regulación aplicable” de este Prospecto.

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.

Esperamos incurrir en una serie de costos no recurrentes asociados con la Adquisición y del proceso de integración de sus operaciones. Dichos costos 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 derivadas de la Adquisición justifiquen los costos esperados, estos costos estimados podrían ser mayores a los anticipados. Como resultado, no podemos asegurar que cualquier aumento potencial y significativo de dichos costos no tendrá un impacto negativo en el beneficio anticipado de la Adquisición.

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.

Es posible que no podamos lograr los beneficios anticipados de la Adquisición si no integramos los negocios de FEC con nuestros activos y operaciones en los plazos esperados. El proceso de integración podría tardar más de lo esperado y podría resultar en la pérdida de empleados valiosos, la interrupción de nuestros negocios en curso e incoherencias en procesos, normas, controles, procedimientos, prácticas, políticas y sistemas, todo lo cual podría afectar negativamente la rentabilidad esperada de la Adquisición. 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 imprevisible o retrasos asociados con la Adquisición, incluyendo costos en exceso de aquellos costos de operación actualmente anticipados.

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 al completar la Adquisición 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 después de la Adquisición 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. La Adquisición 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.

Ciertos Factores de Riesgo relacionados con los Certificados Bursátiles

Riesgos de mercado relacionados con fluctuaciones en las tasas de interés, tipos de cambio y operaciones financieras derivadas.

GMXT enfrenta riesgos relacionados con variaciones en las tasas de interés y en los tipos de cambio. Estas variaciones podrían afectar al valor de los activos y pasivos del Emisor y sus Subsidiarias. De igual forma, la Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir el riesgo tasa de interés o cambiario. Estos derivados se pueden concertar en mercados organizados o mediante derivados *over-the-counter* con contrapartes financieras nacionales o internacionales. Estos derivados pueden, dependiendo de los movimientos de los factores de riesgos pueden estar sujetos a llamados de margen, en el caso de que la valuación negativa para GMXT sea superior a un monto previamente establecido.

Mercado limitado de los Certificados Bursátiles.

En general, no existe un mercado secundario activo y líquido para los Certificados Bursátiles. Es probable que dicho mercado no se desarrolle una vez finalizada la oferta y colocación de los Certificados Bursátiles.

El precio al cual se pueden negociar los Certificados Bursátiles es afectado por diversos factores, como son: (i) la tasa de interés; (ii) cambios en el régimen fiscal; o (iii) condiciones económicas financieras prevalecientes en México, entre otros. Por lo anterior, no es posible asegurar que los Certificados Bursátiles serán negociados a un precio igual o superior al de su oferta inicial. Lo anterior podría limitar la capacidad de los Tenedores para vender los Certificados Bursátiles al precio, en el momento y en la cantidad deseados. Por ello, los posibles inversionistas deben estar preparados para asumir el riesgo de su inversión en los Certificados Bursátiles hasta el vencimiento de los mismos.

Riesgo de reinversión.

El Programa contempla que cada Emisión que se realice al amparo del mismo tendrá sus propias características. En el caso que así se señale en el Suplemento respectivo y en el Título que ampare dicha Emisión, una Emisión podrá contemplar la posibilidad de ser amortizada anticipadamente y podrá también contemplar casos de vencimiento anticipado. En el supuesto de que una Emisión efectivamente sea amortizada anticipadamente voluntariamente o como resultado de un caso de vencimiento anticipado, los Tenedores que reciban el pago de sus Certificados Bursátiles correrán el riesgo de que los recursos que reciban como producto de dicho pago anticipado no puedan ser invertidos en instrumentos que generen rendimientos equivalentes a los generados por los Certificados Bursátiles.

Prelación en caso de concurso mercantil.

Los Tenedores serán considerados, en cuanto a su preferencia de pago, en igualdad de circunstancias que los demás acreedores comunes del Emisor. Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, en caso de concurso mercantil o quiebra del Emisor, ciertos créditos en contra de la masa, incluyendo los créditos a favor de los trabajadores, los créditos a favor de acreedores singularmente privilegiados, los créditos con garantías reales y los créditos fiscales, tendrán preferencia sobre los créditos a favor de los acreedores comunes del Emisor, incluyendo los derivados de los Certificados Bursátiles.

Conforme a la Ley de Concursos Mercantiles, para determinar la cuantía de las obligaciones del Emisor a partir de que se dicte la sentencia de declaración de concurso mercantil, si las obligaciones del Emisor se encuentran denominadas en Pesos o divisas deberán convertirse a UDIs (tomando en consideración el valor de la UDI en fecha de declaración del concurso mercantil), y si las obligaciones se encuentran denominadas en UDIs, dichas obligaciones se mantendrán denominadas en dichas unidades. Asimismo, las obligaciones del Emisor denominadas en Pesos, UDIs o divisas, cesarán de devengar intereses a partir de la fecha de declaración del concurso mercantil.

Modificación al régimen fiscal de los Certificados Bursátiles.

El régimen fiscal de los Certificados Bursátiles podría modificarse a lo largo de la vigencia de los mismos, y con ello afectarse los pagos que el Emisor realice a los Tenedores al amparo de los Certificados Bursátiles.

La calificación crediticia de los Certificados Bursátiles puede estar sujeta a revisión.

Las calificaciones crediticias que sean otorgadas a los Certificados Bursátiles podrán estar sujetas a revisión (ya sea a la baja o a la alza) por distintas circunstancias relacionadas con el Emisor, México u otros temas que en opinión de las agencias calificadoras resulten relevantes. Los inversionistas deberán ponderar cuidadosamente cualquier consideración que se señale en las calificaciones correspondientes, las cuales se acompañarán al Suplemento correspondiente a cada Emisión.

Los Certificados Bursátiles podrían estar denominados en otras divisas.

Podrán realizarse emisiones al amparo del Programa de Certificados Bursátiles denominados en otras divisas, en cuyo caso deberán considerarse cuidadosamente los factores de riesgo que se incluyan en el suplemento informativo correspondiente a dicha emisión.

Las Emisiones al amparo del Programa podrán prever la posibilidad de llevar a cabo una oferta de recompra por evento de cambio de control.

Cualquiera de las emisiones a ser realizadas al amparo del Programa podrán contemplar la posibilidad de que, en caso de que el accionista de control de GMXT, directa o indirectamente, deje de controlar o causar la dirección de la administración o las políticas del Emisor, ya sea mediante la tenencia de acciones con derecho de voto, por contrato o de cualquier otra manera, o cualquier otro supuesto que al efecto se incluya en el suplemento correspondiente, y ello resulte en una disminución de las calificaciones otorgadas a la emisión correspondiente, en los términos y condiciones que en su caso se acuerde en cada uno de los suplementos, el Emisor podrá estar obligado a llevar a cabo una oferta para recomprar la totalidad de los certificados bursátiles de la Emisión que corresponda, al precio de compra que para dicho supuesto se establezca.

Por lo anterior, y según se acuerde para cada caso, es probable que, en caso de que ocurra un cambio de control del Emisor, pero ello no resulte en una disminución de las calificaciones otorgadas a la emisión correspondiente, los tenedores no tengan derecho a que se les realice un pago anticipado de sus Certificados Bursátiles. Por lo anterior, es probable que como consecuencia de dicho cambio de control, la administración y las estrategias de negocio del Emisor cambien y ello pueda tener como resultado un efecto significativo adverso en la situación financiera del Emisor. Por ello, los posibles inversionistas deben estar preparados para asumir el riesgo de su inversión en los Certificados Bursátiles hasta el vencimiento de los mismos.

Los Certificados Bursátiles podrán contar con el aval de ciertas Subsidiarias de la Emisora

Las emisiones que se lleven a cabo de Certificados Bursátiles podrán contar con el aval de algunas Subsidiarias de la Emisora. A pesar de ser parte del mismo grupo corporativo, las avalistas que en su caso se establezcan y la Emisora podrían ser sociedades independientes. Por lo anterior, es posible que las avalistas correspondientes incumplan con su

obligación como avales de los Certificados Bursátiles, en cuyo caso, los tenedores de los mismos únicamente podrían reclamar el pago de los saldos insolutos de principal e intereses a la Emisora.

6. Otros Valores

El Emisor no cuenta con otros valores inscritos en el RNV.

El Emisor está obligado a proporcionar a la CNBV y BMV estados financieros trimestrales y estados financieros anuales dictaminados, así como diversos reportes periódicos, incluyendo, entre otros, los siguientes:

- Un reporte anual preparado de conformidad con la Circular Única, a más tardar el 30 de abril de cada año;
- Reportes trimestrales, dentro de los 20 Días Hábiles posteriores al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres y 40 días hábiles posteriores al cierre del cuarto trimestre; y
- Reportes que revelen los eventos importantes en forma oportuna después de que hayan ocurrido.

El Emisor debe informar cualquier acto, evento o circunstancia del que el Emisor tenga conocimiento que pudiera afectar el precio de sus valores. De igual forma, en caso de que sus valores sufran movimientos inusitados en su precio, la BMV podrá solicitar que se informe al público sobre las causas de la volatilidad o, si no se tiene conocimiento de las causas, que se haga una declaración en ese sentido. Por otro lado, la BMV podría solicitar que se revele información adicional cuando considere que la información revelada sea insuficiente o que se aclare la información cuando sea necesario. La BMV podrá solicitar confirmación o negativa sobre cualquier evento relevante que haya sido revelado al público por terceros cuando considere que el evento relevante puede afectar o influir en el precio de los valores.

7. Documentos de Carácter Público.

Este Prospecto, los documentos que han sido presentados a la CNBV y a la BMV como parte de la solicitud de inscripción del Programa de Certificados Bursátiles en el RNV y otra información del Emisor podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en su página de Internet: www.bmv.com.mx, en la página de Internet de la CNBV: www.gob.mx/cnbv así como en nuestra página de internet.

Nuestra página de internet es: <http://www.gmexico.com/site/nosotros/transporte.html>

Copias de este Prospecto, los documentos que han sido presentados a la CNBV y a la BMV como parte de la solicitud de inscripción del Programa de Certificados Bursátiles en el RNV y otra información del Emisor, se encuentran a disposición de los inversionistas en Relación con Inversionistas de GMXT, en la dirección de Bosque de Ciruelos 99, 4º piso, Col. Bosques de las Lomas, Ciudad de México, atención: Genaro Guerrero Diaz Mercado, teléfono: (52)(55)5246-3700, correo electrónico: genaro.guerrero@ferromex.mx.

La información sobre GMXT contenida en dicha página de internet no es parte ni objeto de este Prospecto, ni de ningún otro documento utilizado por GMXT en relación con cualquier oferta pública de valores.

II. EL PROGRAMA

1. Características del Programa

Descripción del Programa

El Programa de Certificados Bursátiles con carácter revolvente a que se refiere este Prospecto ha sido estructurado bajo un esquema en el que podrán realizarse una o varias Emisiones, simultáneas o sucesivas, con características de colocación distintas.

Cada Emisión de Certificados Bursátiles que se realice al amparo del presente Programa contará con sus propias características según se determine para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Los Certificados Bursátiles emitidos conforme al Programa podrán denominarse en Pesos, UDIs o divisas. El monto de la Emisión, la denominación, el valor nominal, fecha de emisión y liquidación, el plazo, fecha de vencimiento, la tasa de interés aplicable, la forma de calcularla o, en su caso, la tasa de descuento correspondiente, y la periodicidad de pago de interés, entre otras características de los Certificados Bursátiles de cada Emisión, serán determinados por el Emisor y el o los intermediarios colocadores para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

GMXT podrá emitir, ofrecer y colocar una o más series de Certificados Bursátiles al amparo del presente Programa, de manera simultánea o sucesiva, hasta por el monto total autorizado del Programa con carácter revolvente.

Inscripción y Clave de Pizarra de los Certificados Bursátiles

El Programa que se describe en este Prospecto fue autorizado por la CNBV mediante oficio número 153/10751/2017 de fecha 19 de septiembre de 2017, y se encuentra inscrito en el RNV con el número 3507-4.15-2017-001.

La clave de pizarra o identificación de cada Emisión estará integrada por la clave cotización del Emisor en la BMV ("GMXT") y los dígitos que identifiquen el Programa, el año y el número de la Emisión que corresponda. El Suplemento de cada Emisión establecerá la clave de identificación respectiva.

Acuerdos para el Establecimiento del Programa

El establecimiento del presente Programa, así como la Emisión de Certificados Bursátiles fueron aprobadas mediante sesión del consejo de administración del Emisor de fecha 1 de agosto de 2017.

Tipo de Valor

Certificados bursátiles de largo plazo.

Monto Total Autorizado del Programa

\$15,000,000,000.00 (quince mil millones de Pesos 00/100) o su equivalente en UDIs o divisas, con carácter revolvente.

Vigencia del Programa

5 (cinco) años a partir de la fecha del oficio de autorización de la CNBV.

Valor Nominal de los Certificados Bursátiles

El valor nominal de los CBs se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes, en el entendido que el valor nominal de cada Certificado Bursátil podrá ser un múltiplo de \$100.00 (cien Pesos 00/100 M.N.) o 100 (cien) UDIs o el número de unidades de la divisa de que se trate.

Precio de Colocación de los Certificados Bursátiles

El precio de colocación de los CBs se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Tipo de Oferta

El tipo de oferta de los Certificados Bursátiles se determinará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Denominación

Los Certificados Bursátiles podrán denominarse en Pesos, en UDIs o en divisas, según se señale para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Plazo de Vigencia de cada Emisión

El plazo de cada Emisión podrá ser de entre 1 (uno) y 30 (treinta) años, contados a partir de la fecha de Emisión de que se trate, según se determine en el Suplemento y Título correspondientes.

Fuente de los recursos necesarios para pagar los Certificados Bursátiles

La fuente de los recursos necesarios para pagar los Certificados Bursátiles será determinada para cada Emisión realizada al amparo del Programa, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.

Fecha de Emisión y Liquidación

fecha de Emisión y liquidación de los Certificados Bursátiles serán determinadas para cada Emisión realizada al amparo del Programa, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.

Recursos Netos

El monto de los recursos netos que se obtenga a partir de la colocación de los Certificados Bursátiles de cada Emisión se revelará en el Suplemento y Títulos correspondientes.

Tasa de Interés o de Descuento

Los Certificados Bursátiles podrán ser emitidos a descuento o a rendimiento, según se determine para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

En caso de que los Certificados Bursátiles sean emitidos a rendimiento, la tasa de interés podrá ser fija o variable o cupón cero. A partir de su fecha de colocación y en tanto no sean amortizados, los Certificados Bursátiles generarán un interés bruto anual sobre su valor nominal, ya sea denominado en Pesos, en UDIs o el número de unidades de la divisa de que se trate, que el Representante Común de la Emisión correspondiente determinará con base en la fórmula para determinación de intereses que se establezca en el Suplemento y Título correspondientes.

En caso de que los Certificados Bursátiles sean emitidos a descuento, la tasa de descuento se determinará en el Suplemento y Título correspondientes.

En caso de que los Certificados Bursátiles se denominen en divisas, se señalará para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes, la fuente pública y gratuita en la cual podrá consultarse la tasa de referencia, o bien, que el Representante Común indicará el valor de la tasa de referencia utilizada para el cálculo de los intereses, según corresponda.

Intereses Moratorios

En caso de incumplimiento en el pago de principal, se causarán intereses moratorios sobre el principal no pagado de los Certificados Bursátiles, según se determine en el Suplemento y Título correspondientes.

Cupones de Interés Segregables

Los Certificados Bursátiles podrán efectuar emisiones cuyos cupones puedan segregarse y negociarse por separado. Las características de dichos cupones y el funcionamiento de dicho esquema se indicarán en el Suplemento y Título correspondientes.

Periodicidad de Pago de Intereses

Los intereses devengados en términos de los Certificados Bursátiles serán pagados con la periodicidad que se establezca para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Lugar y Forma de Pago de Principal e Intereses

El principal y los intereses ordinarios devengados de los Certificados Bursátiles se pagarán en fecha de pago correspondiente, mediante transferencia electrónica de fondos, a través del Indeval, cuyas oficinas se encuentran ubicadas en Avenida Paseo de la Reforma número 255, 3er piso, Col. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, contra la entrega del título o las constancias que al efecto expida Indeval. Indeval distribuirá estos fondos, a través de transferencia electrónica, a los intermediarios correspondientes.

En caso de mora, los pagos se realizarán en las oficinas del Emisor ubicadas en Bosque de Ciruelos #99 Colonia Bosques de las Lomas Delegación Miguel Hidalgo C.P. 11700 Ciudad de México.

Amortización

La amortización de los Certificados Bursátiles se llevará a cabo de la manera que se indique en el Suplemento y Títulos correspondientes, pudiendo amortizarse mediante un solo pago al vencimiento o mediante amortizaciones voluntarias o programadas.

Amortización Anticipada

Los Certificados Bursátiles podrán contener disposiciones relativas a su amortización anticipada, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.

Obligaciones del Emisor

Los Certificados Bursátiles podrán prever obligaciones de dar, de hacer y de no hacer del Emisor, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes, en su caso.

Causas de Vencimiento Anticipado

Los Certificados Bursátiles podrán contener disposiciones relativas a su vencimiento anticipado, según se señale en el Suplemento y Título correspondientes.

Garantías

Los Certificados Bursátiles a ser emitidos al amparo del Programa podrán constituir deuda quirografaria del Emisor o contar con garantía específica (real o personal) según se determine para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

Calificaciones

Cada Emisión que se realice al amparo del Programa recibirá, cuando menos, un dictamen sobre su calidad crediticia y se especificarán en el Suplemento y en el Título de cada Emisión.

Aumento en el Número de Certificados Bursátiles

El número de Certificados Bursátiles a emitirse y ofrecerse en cada Emisión al amparo del Programa podrá incrementarse según se determine en el Suplemento y Título correspondientes. Los Certificados Bursátiles adicionales que, en su caso, se emitan y ofrezcan tendrán los mismos términos y condiciones que los Certificados Bursátiles originalmente emitidos (incluyendo, sin limitación, fecha de vencimiento, tasa de interés y valor nominal) y se considerarán parte de la misma Emisión.

En el Título y Suplemento correspondientes se establecerán los requerimientos, términos y condiciones para que el Emisor emita Certificados Bursátiles adicionales.

En caso de que una Emisión prevea la posibilidad de emitir Certificados Bursátiles adicionales, por virtud de la adquisición de los Certificados Bursátiles originales, se entenderá que el Tenedor de Certificados Bursátiles habrá consentido que el Emisor emita Certificados Bursátiles adicionales, por lo que la Emisión y oferta de los mismos no requerirá la autorización de los Tenedores originales.

Depositario

El Título que ampara los Certificados Bursátiles se mantendrá en depósito en Indeval, para los efectos del artículo 282 y demás aplicables de la LMV.

Posibles Adquirentes

Personas físicas o morales cuando su régimen de inversión lo prevea expresamente.

Régimen Fiscal

La presente sección contiene una breve descripción de ciertos impuestos aplicables en México a la adquisición, propiedad y disposición de los Certificados Bursátiles, pero no pretende ser una descripción exhaustiva de todas las consideraciones fiscales que pudieran ser relevantes a la decisión de adquirir, mantener o disponer Certificados Bursátiles. El régimen fiscal vigente podrá ser modificado a lo largo de la vigencia del Programa o de cada Emisión. Los posibles inversionistas deberán consultar en forma independiente y periódica a sus asesores fiscales respecto a las disposiciones aplicables a la adquisición, propiedad y disposición de los Certificados Bursátiles, incluyendo la aplicación de las reglas específicas respecto de su situación particular. El Emisor no asume la obligación de informar acerca de los cambios en las disposiciones fiscales aplicables a lo largo de la vigencia del Programa o de las Emisiones, ni de efectuar pagos brutos o pagos adicionales para cubrir impuestos.

La tasa de retención aplicable en fecha de este Prospecto respecto de los intereses pagados conforme a los Certificados Bursátiles se encuentra sujeta (i) para las personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente, y (ii) para las personas físicas y morales residentes en el extranjero para efectos fiscales, a lo previsto en los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente.

Intermediarios Colocadores

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer y Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México), como intermediarios colocadores líderes, o cualquier otra casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como intermediario colocador, según lo determine el Emisor para la Emisión correspondiente.

Representante Común

CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple o cualquier otra institución de crédito o casa de bolsa autorizada por el Emisor para actuar como tal según se determine en el Suplemento correspondiente.

Legislación

Los Certificados Bursátiles se registrarán e interpretarán de conformidad con las leyes federales aplicables en los Estados Unidos Mexicanos. El Emisor, el Representante Común y, por virtud de la adquisición de Certificados Bursátiles, los Tenedores, se someterán a la jurisdicción de los tribunales federales con sede en la Ciudad de México para cualquier controversia.

Suplementos

Cada Emisión de Certificados Bursátiles que se realice al amparo del Programa contará con sus propias características.

Los Certificados Bursátiles emitidos conforme al Programa podrán denominarse en Pesos, UDIs o divisas. El monto de la Emisión, la denominación, el valor nominal, fecha de emisión y liquidación, el plazo, fecha de vencimiento, la tasa de interés aplicable, la forma de calcularla o, en su caso, la tasa de descuento correspondiente, y la periodicidad de pago de interés, entre otras características de los Certificados Bursátiles de cada Emisión, serán determinados por el Emisor y el o los intermediarios colocadores para cada Emisión en el Suplemento y Título correspondientes.

GMXT podrá emitir, ofrecer y colocar una o más series de Certificados Bursátiles al amparo del presente Programa, de manera simultánea o sucesiva, hasta por el monto total autorizado del Programa con carácter revolvente.

2. Destino de los Fondos

El destino de los recursos de cada una de las Emisiones será determinado para cada Emisión en el Suplemento correspondiente.

3. Plan de Distribución

Los Certificados Bursátiles que se emitan al amparo del Programa podrán colocarse bajo la modalidad de mejores esfuerzos, o bajo cualquier otra modalidad que se contemple en el contrato de colocación respectivo.

En caso de ser necesario, el o los intermediarios colocadores celebrarán contratos de sub-colocación con otras casas de bolsa para formar un sindicato colocador de los Certificados Bursátiles.

Los Certificados Bursátiles emitidos al amparo del Programa serán colocados por el o los Intermediarios Colocadores conforme a un plan de distribución que tendrá como objetivo primordial, tener acceso a una base diversa de inversionistas y representativa del mercado institucional mexicano, integrado principalmente por compañías de seguros, sociedades de inversión especializadas en fondos de ahorro para el retiro, sociedades de inversión y fondos de pensiones y jubilaciones de personal o de primas de antigüedad. También podrán colocarse con inversionistas calificados, de banca patrimonial o inversionistas extranjeros que participen en el mercado mexicano.

Para efectuar colocaciones de Certificados Bursátiles, el Emisor podrá, junto con el o los intermediarios colocadores, realizar uno o varios encuentros bursátiles con inversionistas potenciales, contactar por vía telefónica a dichos inversionistas y, en algunos casos, sostener reuniones separadas con esos inversionistas.

En su caso, los certificados podrán distribuirse, además, en mercados distintos al mercado mexicano.

Para cada Emisión, el Suplemento y Avisos respectivos establecerán el mecanismo de colocación y asignación de los Certificados Bursátiles.

El o los Intermediarios Colocadores mantienen relaciones de negocios con el Emisor y le podrán prestar diversos servicios, a cambio de contraprestaciones en términos de mercado (incluyendo las que recibirán por los servicios prestados como intermediario colocador por la colocación de los Certificados Bursátiles).

Cualquier persona que desee invertir en los Certificados Bursátiles que se emitan al amparo del Programa, tendrá la posibilidad de participar en el proceso de oferta en igualdad de condiciones que otros inversionistas, así como de adquirir dichos Certificados, salvo que su perfil de inversión no lo permita.

4. Gastos relacionados con el Programa

Los gastos relacionados con el Programa serán cubiertos por el Emisor en los términos descritos en el suplemento de la primera emisión al amparo del Programa. Los principales gastos se desglosan de la siguiente manera, en el entendido que los conceptos listados en los puntos 3 y 4 siguientes no incluyen el IVA correspondiente:

	Concepto	Cantidades en Pesos
1.	Estudio y trámite CNBV:	\$20,902.00
2.	Estudio y Trámite BMV	\$21,370.79
3.	Asesores legales	\$2'500,000.00
4.	Representante Común:	\$150,000.00
	Total	\$2'692,272.79

Los gastos relacionados con cada una de las Emisiones al amparo del Programa y la forma en que serán cubiertos serán informados en el Suplemento correspondiente.

5. Estructura del Capital considerando el Programa

La estructura de pasivos y capital del Emisor y el efecto generado por las Emisiones serán descritos en el Suplemento correspondiente.

6. Representante Común

El Representante Común tendrá las facultades y obligaciones que señala la LMV, la LGTOC y demás disposiciones aplicables, así como las que se le atribuirán en el Suplemento y Título respectivos. Las funciones del Representante Común se describirán en el Suplemento de cada Emisión y en el Título correspondiente.

7. **Nombres de Personas con Participación relevante en el Programa.**

<u>PARTICIPANTE</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>PRINCIPAL PAPEL A DESEMPEÑAR EN LA EMISIÓN</u>
	GMéxico Transportes, S.A. de C.V.	Emisor
	Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer	Intermediario Colocador
	Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)	Intermediario Colocador
	Galicia Abogados, S.C.	Asesores Legales Independientes
	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	Representante Común

Las personas que participen en la asesoría y consultoría relacionada con cada Emisión que se realice al amparo del Programa descrito en el presente Prospecto serán señaladas en el Suplemento respectivo.

Ninguno de los expertos o asesores mencionados son titulares de acciones del Emisor o sus Subsidiarias y no tienen interés económico alguno en dichas sociedades.

Genaro Guerrero Diaz Mercado es la persona encargada de la relación con inversionistas y puede ser contactado en la dirección de Bosque de Ciruelos 99, 4º piso, Col. Bosques de las Lomas, Ciudad de México, atención, teléfono: (52)(55)5246-3700, correo electrónico: genaro.guerrero@ferromex.mx.

III. LA COMPAÑÍA

1. Historia y Desarrollo de la Compañía

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. Las oficinas principales del Emisor 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. Asimismo, mediante Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria protocolizada el 6 de junio de 2016, el Emisor cambió su denominación social para quedar en su actual denominación, GMéxico Transportes, S.A. de C.V.

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 EUA\$2.1 mil millones de dólares, incluyendo deuda. La adquisición fue financiada con EUA\$203 millones de dólares de capital propio de GMXT, el Crédito Puente y un crédito a cinco años por el equivalente en pesos de EUA\$250 millones de dólares 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 carga 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 vagones de ferrocarriles (*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.

En 2016, FEC prestó servicios a cerca de 500 clientes y transportó 603,893 carros y unidades. FEC transporta productos tales como contenedores y remolques intermodales, roca triturada (agregado), automóviles, comida y otros proyectos industriales. FEC es un transportista importante de agregado en el Estado de Florida y un conducto clave para el transporte de automóviles hacia Florida del Sur.

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 280 camiones.

FEC tiene acceso directo a la mayoría de los puertos del Sur de Florida de 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.

En 2016, FEC generó ingresos operativos totales y utilidades operativas de \$404.7 millones de dólares y \$88.7 millones de dólares, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, FEC generó ingresos operativos y utilidades operativas de \$208.3 millones de dólares y \$48.8 millones de dólares, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2016 y al 30 de junio de 2017, los activos de FEC tenían un valor de \$1,253 millones de dólares y \$1,334 millones de dólares, respectivamente.

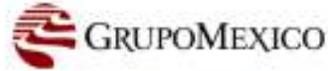
El corredor de FEC fue establecido hace 100 años. A través de la creación de la vía ferroviaria y la construcción de bienes raíces alrededor de la vía, la Compañía fue un participante importante en el desarrollo de los mercados de consumo (Miami y Jacksonville) en la costa este de Florida, transformando 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.

Grupo México

La Compañía es una subsidiaria de Grupo México, la cual tiene una cartera de activos diversificados con un creciente negocio ferroviario con la mayor eficiencia, rentabilidad y una posición estratégica para aprovechar oportunidades de crecimiento de infraestructura. Grupo México cotiza en la BMV y el 49% de su capital social está colocado entre el público inversionista. De conformidad con la información públicamente disponible, Grupo México tiene un valor aproximado de capitalización de mercado de EUA\$25.4 billones de dólares. La calificación crediticia de Grupo México es “BBB” de Standard & Poor’s de México, S.A. de C.V. y “BBB+” de Fitch México, S.A. de C.V.

Grupo México tiene una cartera de activos diversificada con un creciente negocio ferroviario con mayor eficiencia, rentabilidad y una posición estratégica para aprovechar oportunidades de crecimiento de infraestructura, tal y como se muestra a continuación:



49% Público
Inversionista

- Capitalización de mercado: US\$25.4 miles de millones⁽²⁾
- Calificación crediticia⁽³⁾: Baa2/BBB/BBB+



- #1 productor de menor costo de cobre en el mundo
- #1 reservas mundiales de cobre con excelentes perspectivas de crecimiento
- #5 mayor productor mundial de cobre
- Mayor y mejor cobertura ferroviaria en México
- Acceso a los mercados a través de 5 puertas fronteras y 12 puertos
- Más de 11,135 kilómetros con más del 66% del mercado en México
- 5 *jack ups* + 2 plataformas + servicios de perforación
- Plantas de ciclo combinado de 500 MW + parque eólico de 74 MW
- Negocio de construcción + carreteras de peaje

La estructura del capital social de Grupo México y mayor información sobre las actividades que realiza podrán ser consultadas en el reporte anual de Grupo México en la página www.bmv.com.mx. La información contenida en el reporte anual y en la página de internet no se entenderá parte del presente Prospecto.

Principales características de las principales Subsidiarias de la Compañía



Nota: Cifras no empatan con los estados financieros consolidados debido a transacciones inter-compañías.

2. Descripción del Negocio

2.1. Actividad Principal

Panorama General

De conformidad con la AAR somos el operador ferroviario líder en México en términos de cobertura geográfica, ingresos, volumen y tamaño de la flota, y el único operador ferroviario a lo largo de la costa este del estado de Florida, ofreciendo soluciones de transporte y logística a los clientes de forma segura, eficiente y confiable y de forma ecológicamente responsable.

Nuestra red ferroviaria es la más grande de México, con 10,570 km de líneas principales que se expanden en 24 Estados de México, la cual se extiende 616 kilómetros en el estado de Texas. Nuestra red ferroviaria está respaldada, al 30 de junio de 2017, por una flota de 788 locomotoras y 30,272 vagones ferroviarios. En el estado de Florida, poseemos y operamos una red ferroviaria de carga con 565 km de línea principal que se extiende a lo largo de la costa este de Jacksonville a Miami y es apoyada por una flota de 73 locomotoras y 4,294 vagones ferroviarios al 30 de junio de 2017.

Creemos que el desempeño del sector ferroviario de carga 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 como un factor importante para el crecimiento de las regiones en las que operamos.

Al invertir en forma intensiva en nuestra red, nos esforzamos por mantenernos a la vanguardia en innovaciones tecnológicas, aumentar la eficiencia operativa, mejorar la seguridad y ofrecer servicios de transporte ferroviario, para lo cual invertimos en forma intensiva en nuestra red ferroviaria. Desde que comenzamos a operar nuestro ferrocarril en México en 1998, hemos más que duplicado nuestra capacidad, transformando fundamentalmente el sistema ferroviario mexicano a una red moderna y altamente eficiente. De hecho, los ferrocarriles de México ahora transportan más carga que otros ferrocarriles en otros países de la Unión Europea excepto Alemania, y más carga general que Brasil. 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, FEC ha sobrepasado consistentemente a la industria de ferrocarriles en los Estados Unidos tanto en desempeño como en eficiencia operativa.

Red Ferroviaria

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



Fuente: información interna de la Compañía.

Red Ferroviaria en México

A la fecha de este Prospecto, nuestra red ferroviaria tiene la cobertura más extensa en México de acuerdo con el Anuario Estadístico de Ferrocarriles de la SCT del 2016 y provee transporte ferroviario de clase mundial en la mayoría de los centros de población de más rápido crecimiento, cubriendo aproximadamente el 80% de la zona industrial y comercial del país. Creemos que nuestra red ferroviaria en México está ubicada estratégicamente y nos permite trasladar productos desde y hacia México, Estados Unidos, Canadá y el resto del mundo, convirtiéndose en un eslabón crítico para la cadena de suministro global de México. De acuerdo con el estudio de la International Transport Forum perteneciente a la OCDE², la red de ferrocarriles mexicana es más densa que la de Rusia y China, dos de las cuatro redes ferroviarias de carga más concurridas del mundo, y más densa que la de Brasil, la red ferroviaria de carga en latino américa, en términos de densidad física de la red (ruta-km/área). En términos de densidad per cápita, también es más densa que estas redes ferroviarias, y más densa que la de India, otra de las cuatro redes ferroviarias de carga más concurridas del mundo. Para satisfacer las necesidades de nuestros clientes en toda América del Norte, nos conectamos a través de cinco entradas ferroviarias con Estados Unidos, donde intercambiamos fletes internacionales con Union Pacific Corporation, Union Pacific y Burlington Northern-Santa Fe Railway Company, o BNSF. También intercambiamos con Central Gulf Railway, Inc., un tren-ferry que une el sureste de México con la mayoría de los ferrocarriles del este de Estados Unidos, incluyendo Norfolk Southern Corporation, CSX Corporation, la Canadian National Railway Company y Alabama & Gulf Coast Railway. Conectamos a México con el resto del mundo a través de cinco puertos importantes en el Océano Pacífico y siete puertos importantes en el Golfo de México y en el Océano Atlántico.

Nuestra red ferroviaria en México 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 y conecta la Ciudad de México con Guadalajara y otras ciudades principales (en términos de población y de PIB) localizadas en

² Información disponible en la página de internet www.itf-oecd.org/freight-railway-development-mexico

las regiones centro y poniente de México, con los puertos marítimos de Altamira y Tampico en el Golfo de México y de Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas ubicados en el Océano Pacífico. Asimismo, conecta entradas estratégicas de Estados Unidos tales como Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Ciudad Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras Negras. El corredor ferroviario sureste de México se extiende desde la Ciudad de México, hasta el Golfo de México y conecta la Ciudad de México y otras ciudades principales (en términos de población y PIB) localizadas en las regiones centro y sureste de México, con los puertos marítimos de Coatzacoalcos y Veracruz ubicados en el Golfo de México y Salina Cruz en el Océano Pacífico. De conformidad con los términos de nuestras concesiones y otros acuerdos celebrados con otros operadores ferroviarios, nuestra red se extiende a 1,262 kilómetros adicionales mediante intercambios, derechos de paso y derechos de arrastre sobre vías de ferrocarril que no operamos y que se extienden desde Ramos Arizpe, ubicado en la región centro-norte de México, hasta Viborillas, ubicado en la región del “Bajío” en México. De igual forma, contamos con derechos de paso recíprocos en vías ferroviarias que nos permiten estar conectados con las ciudades de Guadalajara, Monterrey y Aguascalientes, así como con el puerto marítimo de Altamira ubicado 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 y volumen transportado según la Asociación Americana de Ferrocarriles (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, por lo tanto, es un componente crítico 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 de Clase II 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.

La siguiente imagen muestra nuestra red ferroviaria en Florida y los principales puntos de destino de las mercancías transportadas a la fecha del presente Prospecto:



Fuente: Información proporcionada por la Compañía

Nuestras concesiones

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 a la fecha del presente Prospecto.

Concesión	Longitud	Fecha de adjudicación	Término	Rutas
Ferromex Línea de ferrocarril Pacífico-Norte (sistema regional)	6,867 km	22 de junio de 1997	50 años (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.
Ojinaga-Topolobampo (línea corta)	943 km	22 de junio de 1997	50 años (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 Aldama, Chihuahua, Cuauhtémoc, La Junta, San Juanito, Bocoyna y San Rafael, en el Estado de Chihuahua; y los municipios de Loreto, Suffragio y Los Mochis en el Estado de Sinaloa.
Nogales-Nacozari (línea corta)	320 km	27 de Agosto de 1999	30 años (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.
Ferrosur Línea de ferrocarril del sudeste (troncal)	1,564 km	29 de junio de 1998	50 años (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.
Sur (línea corta)	258 km	14 de octubre de 2005	30 años (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.

A continuación, se encuentra una breve descripción de nuestras concesiones

Pacífico-Norte (sistema regional)

El 22 de junio de 1997 el Gobierno Federal, a través de la SCT, le otorgó a Ferromex la concesión para operar la vía ferroviaria Pacífico-Norte, una vía con 6,867 kilómetros de longitud. Las principales rutas de dicha línea son: México-Ciudad Juárez, Irapuato-Manzanillo, Tampico-Gómez Palacio, Piedras Negras-Ramos Arizpe, Guadalajara-Nogales y Mexicali-Benjamín Hill.

Esta concesión también incluye las siguientes líneas: Cadena-Dinamita, Calles-Tamuín, Jiménez-Parral, Salinas Victoria-Chipinque, Manzanillo-Peña Colorada, Guadalajara-Guadalajara y Hércules-Mariscal.

Brindamos servicios de transporte de carga bajo esta concesión a los puertos de Altamira, ubicado en el Golfo de México y Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, ubicados en el Océano Pacífico, así como a las puertas de entrada estratégicas de los Estados Unidos de Caléxico-Mexicali, Nogales-Nogales, El Paso-Ciudad Juárez, Presidio-Ojinaga y Eagle Pass-Piedras, mismas que interconectan con Union Pacific y BNSF, respectivamente.

Esta concesión fue otorgada inicialmente por un periodo de 50 años contados a partir del 19 de febrero de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

El 26 de octubre de 2016 Ferromex firmó la modificación al título de concesión por virtud de la cual se amplió 5 años y 6 meses las condiciones de su concesión actual y se modificó el plan de negocios del concesionario.

Ojinaga-Topolobampo (línea corta)

El 22 de junio de 1997 el Gobierno Federal, a través de la SCT, le otorgó a Ferromex la concesión para operar la línea corta de Ojinaga-Topolobampo misma que cuenta con 943 kilómetros de longitud y que conecta los Estados de Chihuahua y Sinaloa. Estas rutas, atraviesan, entre otros, los municipios de 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.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 50 años contados a partir del 19 de febrero de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras líneas ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

Nogales-Nacozari (línea corta)

El 27 de agosto de 1999 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferromex la concesión para operar la línea corta de Nogales-Nacozari que cuenta con 320 kilómetros de longitud y que está localizada en el Estado de Sonora y colinda con los municipios de Naco, Sonora y Douglas, Arizona.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 30 años contados a partir del 1 de septiembre de 1999 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga en nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 18 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión.

Sureste (troncal)

El 29 de junio de 1998 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferrosur la concesión para operar la vía ferroviaria del sureste que cuenta con 1,564 kilómetros de longitud. Dicha vía conecta los Estados de Oaxaca, Puebla, Veracruz, Tlaxcala, Hidalgo y el Estado de México, así como la zona metropolitana. Las principales rutas de esta vía son: Teotihuacán-Veracruz, Córdoba-Medias Aguas-Coatzacoalcos-El Chapo, Puebla-Tehuacán-Sánchez, Apizaco-Puebla y Huehuetoca-Tula-Pachuca-Irolo.

La concesión también incluye las rutas ubicadas entre Teotihuacán y el puerto de Veracruz y entre Córdoba y Coatzacoalcos y conecta las zonas industriales, químicas y petroleras de Coatzacoalcos con el centro del país.

Esta concesión fue otorgada por un periodo inicial de 50 años contados a partir del 18 de diciembre de 1998 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión) y nos permite prestar servicios de transporte de carga a través de nuestras vías ferroviarias por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir de la fecha en la que se otorgó la concesión. El 29 de noviembre de 2012, la SCT autorizó la modificación al Título de Concesión de la vía General de Comunicación Ferroviaria Sureste para cancelar el tramo del kilómetro GB-1+500 al GB-48+800 Ramo Tres Valles-San Cristóbal.

Bajo esta concesión también prestamos servicios de transporte de carga a los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos ubicados en el Golfo de México y en el puerto de Salina Cruz ubicado en el Océano Pacífico, a través de derechos de paso.

Línea Ferroviaria Oaxaca y sur (línea corta)

El 14 de octubre de 2005 el Gobierno Federal, a través de la SCT, otorgó en favor de Ferrosur la concesión para operar la línea ferroviaria de Oaxaca y del sur. El 1 de octubre de 2012 renunciamos a nuestros derechos bajo la línea corta de Oaxaca a favor de la SCT, debido a que las vías de dicha línea estaban incompletas. La vía del sur tiene 258 kilómetros de longitud y conecta los estados de Hidalgo, Puebla, Morelos, Tlaxcala y el Estado de México.

Esta concesión fue otorgada por un periodo exclusivo de 30 años contados a partir del 14 de octubre de 2005 (fecha en la que la red fue otorgada por la SCT y comenzó la vigencia de la concesión). El 29 de noviembre de 2012, la SCT

autorizó la modificación al Título de Concesión de la vía General de Comunicación Ferroviaria Oaxaca y Sur para cancelar el tramo del kilómetro E-150+000 al E-367+100 de Sánchez a Oaxaca.

Volumen de tráfico

El volumen de tráfico en nuestro sistema ferroviario varía. El volumen de tráfico es más alto en las rutas que van de Estados Unidos a Piedras Negras, Ciudad Juárez y el sur de Nogales y el Bajío y hacia los Estados de Guadalajara y Monterrey así como los puertos de Manzanillo, Veracruz y Coatzacoalcos.

En Florida, FEC tiene la mayor densidad de tráfico que cualquier otra vía ferroviaria importante en los Estados Unidos.

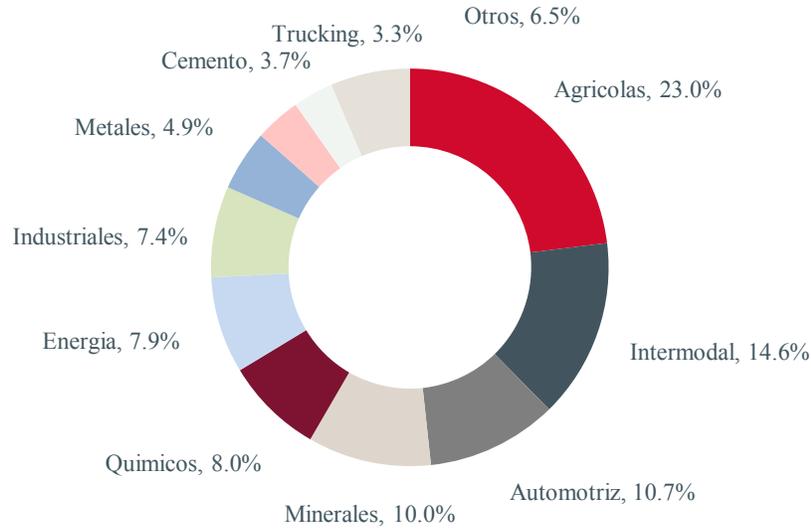
El siguiente mapa muestra el volumen de tráfico en toneladas netas de nuestro sistema ferroviario para los doce meses terminados el 30 de junio de 2017 basado en el porcentaje de kilómetros por día del 1 de enero de 2016 al 31 de diciembre de 2016 y el periodo de seis meses concluido al 30 de junio de 2017:



Fuente: Información del Emisor.

Nuestros principales productos y servicios

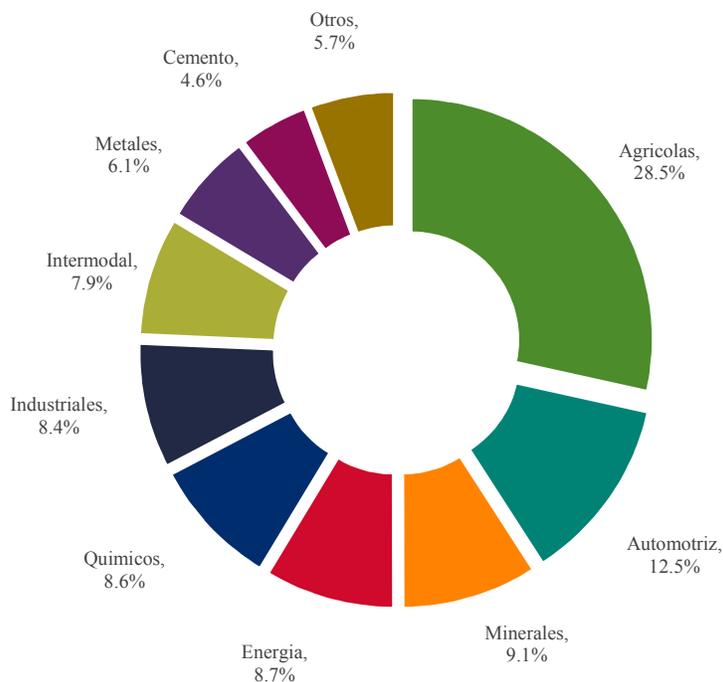
A continuación se incluye la mezcla diversificada de ingresos por productos y servicios (GMXT + FEC) por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017:



México

En México, obtenemos ingresos por el transporte de un grupo de productos básicos y bienes terminados. Nuestro tráfico de mercancías se compone de productos a granel, industriales y acabados. El tráfico a granel consta principalmente de mercancías enviadas en trenes unitarios, que son trenes de una fuente a un destino. Nuestra mezcla diversificada y equilibrada de negocios incluye el transporte de productos agrícolas, automotrices, cemento, químicos, energéticos, industriales, metalúrgicos y minerales, así como servicios intermodales, de transporte de pasajeros, alquiler de carros (permitiendo a sus clientes y a otros ferrocarriles usar los carros de ferrocarril de FEC para almacenaje y transporte a cambio de una cuota diaria) y otros servicios.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por productos y servicios en México por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017:



A continuación se incluye una descripción de nuestros principales productos y servicios:

- Agrícola.* La división de productos agrícolas consiste en el transporte de granos y productos alimenticios, principalmente maíz, trigo, frijol de soya, arroz, granos, aceites, granos secos destilados, miel y azúcar, entre otros. La demanda de transporte de productos agrícolas se ve afectada por la competencia entre distintos productores de granos y de productos, así como por la fluctuación en los mercados internacionales de insumos clave. Desempeñamos un papel clave en la cadena alimenticia de México al prestar servicios a una gran variedad de industrias. Transportamos productos agrícolas hasta su lugar de procesamiento (incluyendo plantas de azúcar, maíz, trigo y harina) y de distribución en México y Estados Unidos. Prestamos servicios principalmente a alimentadoras de animales (pollo, puercos, ganado y mascotas), productores de aceite de semilla, cerveceras, jarabe de maíz y almidón.
- Automotriz.* La división automotriz consiste en el transporte de vehículos terminados. Nuestra extensa red ferroviaria se conecta con puertos ubicados en el Océano Pacífico y en el Golfo de México y a través de la misma prestamos servicios a las embarcaciones que importan y exportan vehículos. Además del transporte de vehículos terminados, transportamos autopartes tanto en furgones como en contenedores intermodales destinados a México, Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia. Transportamos el 64% de la producción de las plantas de ensamblaje de Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Hyundai-Kia, Mazda, Nissan, Toyota y Volkswagen. Ofrecemos soluciones completas de logística que complementan la transportación ferroviaria de vehículos y autopartes a través de nuestras terminales automotrices en Hermosillo, Silao, Guadalajara y Monterrey. Diversos productores de automóviles en los Estados Unidos, Europa y Asia han construido o pretenden construir plantas de ensamblaje en la zona centro de México para beneficiarse de costos más bajos, lo que ha contribuido a un cambio en los patrones de producción y distribución de los Estados Unidos a México. Asimismo, transportamos vehículos terminados (importados y exportados) desde y hacia Europa y Asia a través de centros de distribución ubicados en los puertos de Veracruz, Veracruz, Manzanillo, Colima

y Mazatlán, Sinaloa. Creemos que estamos preparados para cumplir con los requerimientos de transporte de una industria automotriz evolucionada con patrones de producción y distribución cambiantes.

- *Cemento.* La división de “cemento” consiste en el transporte de cemento a granel y ensacado. Le prestamos servicios de transporte a los principales productores de cemento en México y ofrecemos servicios de transporte a todos los niveles de la cadena de suministro, incluyendo plantas de producción, centros de distribución, bodegas y puertos.
- *Químicos y Fertilizantes.* La división de químicos consiste principalmente en el transporte de químicos inorgánicos, resinas sintéticas (plásticos), fertilizantes y petroquímicos, principalmente sulfato de sodio, ácido sulfúrico, carbonato de sodio, amoníaco, nitrato de amonio y sal común. Transportamos productos químicos a distintos mercados de México, Estados Unidos y Canadá mediante intercambios con otros transportistas ferroviarios. Los productos plásticos y químicos se usan en la industria automotriz, doméstica y de empaques. Nuestra compañía ofrece servicios a las áreas de producción de químicos a lo largo de la red que operamos. El transporte de fertilizantes atiende a las principales zonas agrícolas del país. Transportamos productos derivados del petróleo y debido a que las refinерías han continuado incrementando su capacidad, se han coordinado con nosotros para el desarrollo de oportunidades para prestarles servicios.
- *Energía.* La división de energía consiste principalmente en el transporte de combustibles tales como: combustóleo, diésel, carbón y coque de petróleo. Nuestro sistema ferroviario apoya la transportación de combustóleo y coque de petróleo principalmente desde refinерías, hacia las instalaciones de la Comisión Federal de Electricidad y hacia las instalaciones de compañías cementeras y otras instalaciones industriales ubicadas a lo largo de México. Asimismo, transportamos coque de petróleo a embarcaciones para su distribución internacional a través de puertos marítimos. Transportamos productos energéticos bajo los estándares de seguridad requeridos por la SCT y demás autoridades.
- *Industrial.* La división industrial consiste en el transporte de diversas categorías de mercancías, incluyendo productos de construcción, bienes de consumo, maquinaria y equipo (incluyendo carros de ferrocarril), bebidas y productos alimenticios, vidrio, cerámica, madera, papel y otros productos misceláneos. La división de papel y empaques, así como línea blanca, alimentos, bebidas y bienes de consumo se trasladan a grandes zonas metropolitanas para ser entregados a consumidores finales. Estamos estratégicamente posicionados para ofrecer servicios a importantes productores de papel. Los embarques de productos para la construcción se ven beneficiados por la inversión en infraestructura comercial, residencial y gubernamental.
- *Intermodal.* Nuestra división intermodal incluye tres tipos de servicios: internacional, doméstico y transfronterizo. El servicio de transporte internacional consiste en el tráfico de contenedores de importación y exportación cuyo punto de origen o destino son los puertos marítimos ubicados en el Océano Pacífico y el Golfo de México a través de nuestro sistema de terminales. El servicio de transporte doméstico incluye el tráfico de contenedores e integradores de carga intermodal (principalmente agentes navieros y empresas de servicios logísticos) y transportistas que recogen y entregan en la ruta Ciudad de México-Mexicali. Los servicios de transporte transfronterizo consisten en los intercambios ferroviarios con Union Pacific y BNSF en los cruces fronterizos de Nogales, Ciudad Juárez y Piedras Negras. Este servicio transporta autopartes y todo tipo de carga. En 2013 comenzamos a ofrecer el servicio transfronterizo “Eagle Premium”, el cual conecta a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, con la ciudad de Chicago, Illinois. Nuestros corredores y terminales para servicios intermodales son los siguientes:

Corredores:

- Vía marítima: origen o destino de los puertos marítimos más grandes del país: Manzanillo, Altamira, Coatzacoalcos y Veracruz.
- Inter-pacífico: Valle de México – Mexicali, con terminales intermodales intermedias.
- Transfronterizo: rutas con origen o destino en ciudades de los Estados Unidos y Canadá con intercambio en las fronteras de Piedras Negras, Ciudad Juárez y Mexicali.

Terminales:

- Pantaco, Silao, Guadalajara, Ciudad Obregón, Hermosillo, Mexicali y Monterrey.

Ingresos de FEC por Transporte de mercancías

Los ingresos procedentes de los fletes se generan tanto por el movimiento de carga en vagones convencionales como por el envío intermodal de contenedores y remolques en vagones planos. También generamos ingresos de flete procedentes del transporte regional de camiones y del transporte local (movimiento de contenedores o remolques por camión desde y hacia el patio ferroviario).

FEC genera ingresos por transporte de mercancías principalmente bajo dos tipos de servicios: locales y de intercambio. Los servicios locales involucran transporte de mercancías que inicia y termina en la red ferroviaria de FEC. Ejemplos de servicios locales involucran la mayoría de agregados de roca triturada, que se origina de canteras del Sur de Florida atendidas por FEC y termina en varios puntos de consumo en las porciones media y norte de Florida, así como minoristas y comerciantes que trasladan sus bienes del Norte de Florida a tiendas minoristas en el Sur de Florida. Los servicios de intercambio varían conforme a las necesidades de traslado del cliente, con mercancía (i) recibida en la sede de intercambio de FEC en Jacksonville y transportada a la planta de consumo o puerto del cliente, donde la mercancía es consumida o distribuida u (ii) originada en las instalaciones del cliente en la línea de transporte de FEC a otros destinos en Estados Unidos y Canadá a través de la sede de intercambio de FEC en Jacksonville con CSX y Norfolk Southern (vías férreas Clase I).

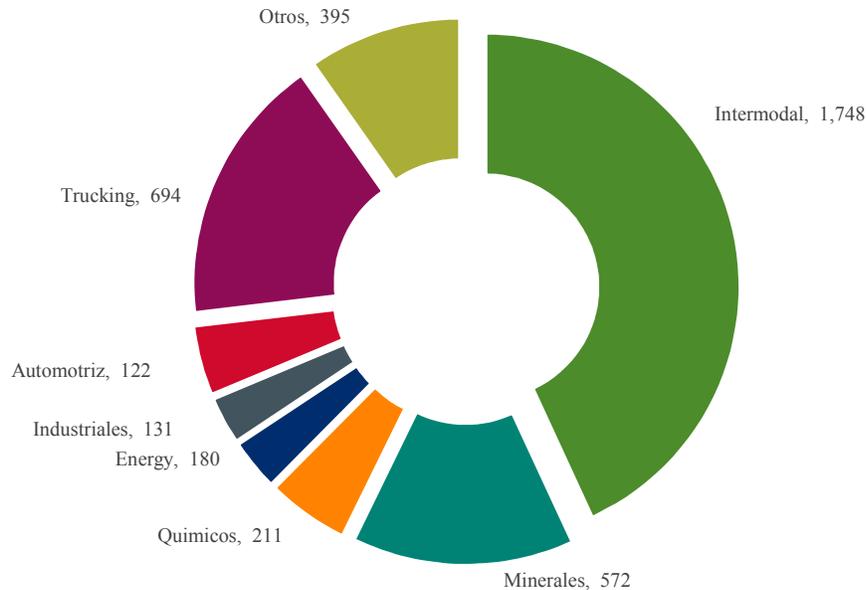
Mercancías Básicas

Los productos transportados sobre la red ferroviaria de FEC incluyen más de seis de los grupos de mercancías más grandes, tales como unidades intermodales (contenedores y vagones de camiones), roca triturada (agregado), automóviles, productos alimenticios, químicos y otros productos industriales.

- *Intermodal.* FEC transporta contenedores y tráileres intermodales (en vagones planos) para transportistas grandes incluyendo distribuidores, empresas de paquetería, compañías de transporte marítimo, empresas de camiones, y Compañías de Comercialización Intermodal (*Intermodal Marketing Companies*) así como las unidades de ferrocarriles Clase I del negocio intermodal. FEC se beneficia de la forma geográfica de península de Florida y la locación de sus más grandes sectores comerciales (Miami y Orlando) en las regiones extremo sur y central, las cuales se unen para crear un camino no balanceado para el flujo de bienes en y fuera del Estado. Como un estado de consumo neto, esta geografía hace que los camiones no deseen transportar carga con dirección al sur, para regresar vacíos cuando se dirijan al norte. Asimismo, el sistema de Carreteras del Sur de Florida, incluyendo la Interestatal 95 y la Ruta US-1, sufren de una congestión severa y retrasos. Debido a los retos que flujo de tráfico y la congestión de caminos para los transportistas, en muchos casos, estos transportistas usan el servicio de FEC como una extensión de sus operaciones para obtener una manera de transportar sus productos más confiable y eficiente al norte y sur de Florida, y en muchos casos, el servicios de FEC supera al de los camiones.
- *Agregados.* FEC transporta conglomerados de materiales (principalmente piedra caliza) de canteras localizadas en el sur de Florida a puntos de distribución en puntos medios y norte del estado. En la mayoría de los casos, FEC es el único ferrocarril que sirve directamente a una cantera. Además, dado el gran peso y la distancia de transporte del conglomerado de materiales, FEC compite de manera favorable contra ferrocarriles de una unidad (ferrocarriles dedicados a una producto únicamente) de carretera (principalmente camiones volquete) de distribución de conglomerado que pueden transportar un máximo equivalente a aproximadamente 280 camiones.
- *Automotriz.* FEC sirve como un canal para transportar automóviles terminados principalmente del intercambio de FEC con ferrocarriles de Clase I en Jacksonville a puntos en puntos centrales y del sur de Florida. Específicamente, FEC transporta automóviles a sus propios patios ferroviarios donde después se distribuyen por camión a distribuidores cercanos y compañías de alquiler, o a patios localizados en las vías de tren de FEC pero que son propiedad de la Clase I con quien FEC se asocia para proveer un transporte ferroviario completo.
- *Productos comestibles.* FEC transporta tres productos principales de comida que incluyen jugo de fruta, productos de cerveza y endulzantes de maíz de alta fructosa. Estos productos se intercambian en las instalaciones de FEC en Jacksonville con un ferrocarril Clase I y se originan o terminan en una vía de FEC.
- *Químicos.* FEC transporta varios productos químicos incluyendo LNG, etanol y plásticos. El LNG y el etanol son manejados en vagones cisterna privados que luego son transportados a mayoristas para su entrega final. Los plásticos son entregados a los fabricantes directamente o a terminales de distribución en mayoreo para su entrega final por transporte motorizado.

- *Otros productos.* FEC transporta una diversidad de otras cargas incluyendo materiales de construcción, residuos y desechos, y derivados del petróleo. Debido a las eficiencias del transporte ferroviario y la naturaleza de la carga que FEC transporta – grandes volúmenes de carga transportada por distancias largas – el servicio de FEC es recurrentemente el método de transporte más competitivo para los clientes.

La siguiente gráfica muestra el desglose de nuestros ingresos por división en Florida por lo seis meses terminados el 30 de junio de 2017:



Ingresos de FEC no provenientes de transporte de mercancías

Adicionalmente a los servicios de mercancías prestados, FEC genera ingresos no provenientes de los mismos de otras fuentes, tales como contratación de autos y sobreestadía (permitiendo a sus clientes y a otras vías férreas utilizar los vagones de FEC para almacenaje o transporte, a cambio del pago de una cuota diaria), utilidades por arrendamiento de inmuebles, cargos secundarios por uso de vehículos para el traslado de mercancía pesada (*dray*), conmutación (administración y posicionamiento de vagones dentro de las instalaciones de un cliente) y otros servicios de transporte.

Ingresos de FEC por derecho de vía

FEC genera ingresos por el otorgamiento de licencias y arrendamiento a terceras personas por concepto de derecho de vía para (i) fibra óptica por compañías de telecomunicaciones, (ii) cruces laterales de cables y ductos de municipios y compañías de telecomunicaciones, (iii) varios arrendamiento de tierra (principalmente para estacionamientos), y (iv) publicidad al aire libre.

2.2. 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. Únicamente el 1% de nuestras ventas se realizan a través de agentes o terceros intermediarios. Atendemos a nuestros clientes enfocándonos en dos áreas: una de ventas, y la otra de mercadotecnia de cada uno de nuestras nueve divisiones 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 siete 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 de material rodante, rieles y durmientes).

Somos parte de un contrato de suministro de combustible celebrado con Pemex, nuestro principal proveedor en México, mismo que tiene una duración indefinida y cuyos precios se determinan a valor de mercado. De conformidad con este contrato, tenemos la obligación de comprar, a precio de mercado un monto mínimo de 24,930 metros cúbicos y un monto máximo de 49,360 metros cúbicos de diésel por mes, aunque dicho límite podrá ser excedido sin ninguna consecuencia relevante. Este contrato está en vigor desde el 15 de septiembre de 2015 y tiene una vigencia inicial de 2 años, la cual puede ser renovada de manera anual una vez concluido el término inicial. 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.

Nuestros proveedores principales de locomotoras son GE Transportation Systems y Progress Rail Locomotive. Nuestros proveedores principales de vagones son TrinityIndustries y Gunderson Concarril. Los proveedores principales de equipo 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, mayores de 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 Locomotive Company de México, S.A. de C.V., respectivamente.

2.3. Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos

Nuestras marcas más importantes se encuentran protegidas en México mediante su registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Intelectual. Actualmente contamos con aproximadamente 140 marcas registradas en México. Nuestras marcas principales son: “Chepe”, “Ferrocarril Mexicano”, “Ferrocarril Programado”, “Ferromex”, “FXE”, “Tequila Express”, “Alianza Ferrocarril Ciudad Ferromex”, “Destino Norte” y “Ferromex Terminal Intermodal”. Cada una de estas marcas se encuentra registrada en distintas clases.

Asimismo, contamos con las siguientes marcas registradas en la Oficina de Patentes y Marcas de los Estados Unidos (*United States Patent and Trademark Office*): “Chepe”, “Ferromex La Fuerza que Mueve a México” y “Ferrocarril Mexicano”. En la Oficina Canadiense de Propiedad Intelectual (*Canadian Office of Intellectual Property*) tenemos registradas las marcas “Ferrocarril Mexicano” y “Ferromex”.

Las marcas antes descritas son importantes para el desarrollo de nuestro negocio debido a que ayudan a nuestros clientes y posibles clientes a identificar nuestros productos y servicios, generando eficiencias en costos de información.

La renovación del registro de cada marca (y de cada marca similar o parecida, que son las que se usan para proteger las marcas originales) se realiza cada 10 años. Estos registros nos dan derechos exclusivos para explotar nuestras marcas en territorio nacional y algunas en el extranjero. Asimismo, para las marcas registradas en los Estados Unidos, se cuenta con los registros respectivos en los Estados Unidos.

2.4. Principales Clientes

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. La vía férrea Clase I correspondiente paga a FEC, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de la red ferroviaria de FEC, mientras que Clase I paga a FEC sin importar si el cliente paga a Clase I, lo cual se traduce en una baja exposición crediticia y en el pago oportuno.

Contratos celebrados directamente con Vías Férreas Clase I. Nosotros también fungimos como agente para la conexión de vías de Clase I, siendo la Clase I la que generalmente mantiene los contratos celebrados directamente con el cliente/ distribuidor por la totalidad del plazo de transporte. La vía férrea Clase I correspondiente nos paga, tras la prestación de sus servicios, por la porción del transporte que ocurra dentro de nuestra 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 aviso previo.

México

Al 30 de junio de 2017, los principales clientes de GMXT en términos de ventas fueron Constellation Brands, Ternium, Grupo Proan, Cemex México, General Motors, Nissan Mexicana, Minera México, Almidones Mexicanos, Grupo Deacero y Grupo Cargill. Al 31 de diciembre de 2016 nuestros 100 clientes principales representaron el 89% de nuestros ingresos por servicios. Sin embargo, ningún cliente representó más del 5% de nuestros ingresos por servicios. 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, Munsu Molinos, Grupo Contri y Gamesa; y productores de almidón y jarabe de maíz, tales como Almidones Mexicanos y CP Ingredientes.
- *Automotriz.* Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Mazda, Nissan, Volkswagen y Toyota.
- *Químicos y Fertilizantes.* Minera México, Industrias Peñoles, Searles Valley Minerals, M & G Polímeros, Fábrica de Jabón La Corona, Styrolution, Polímeros de México, Grupo Reyes, Braskem, Fertilizantes Tepeyac, Dow Química, Grupo Paisa 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, tiendas de comestibles y productos 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 Femsu, 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, Alcoa, 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, AHMSA, Grupo Deacero y Freeport McMoRan.

Florida

Durante los periodos antes señalados, nuestros principales clientes por división de negocios fueron:

- *Intermodal.* UPS, Procter & Gamble y Maersk.
- *Agregados.* Cemex y Titan America.
- *Automotriz y equipo.* Ford y Honda.
- *Productos Comestibles.* Tropicana y Tate & Lyle.
- *Químicos.* Shell, British Petroleum, Motiva Enterprises y Marathon.
- *Otros productos.* SCFX y Titan Florida LLC.

2.5. 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 como 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 autotransportistas 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 Compañía 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 servicio 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. En marzo de 2017 la Autoridad Investigadora de la COFECE emitió un dictamen preliminar en el que estableció que no existen condiciones de competencia efectiva en servicios de interconexión entre redes ferroviaria. Aún está pendiente la resolución final por parte del Pleno de la COFECE, pero si la COFECE llegare a resolver que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados investigados, la Agencia deberá fijar las condiciones y contraprestaciones de los derechos de paso de conformidad con el procedimiento establecido en la LRSF. Si la Agencia interviene y establece tarifas, dichas tarifas podrían ser demasiado bajas para que podamos operar de manera redituable.

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 determinada 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 Compañía 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 Compañía 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

Compañía 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 Compañía 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 Florida de GMXT, FEC, es considerada como una vía ferroviaria de Clase II, más larga que la vías ferroviarias Clase III pero más pequeña que la vías ferroviarias nacionales más largas 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, i.e. 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 carro plano, contenedor en carro plano), envíos en ferrocarriles de vagones de carga, 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 ferroviaria, 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 ferroviarios 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 traviesas 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 automóviles en sus redes que contengan materiales sensibles y que aseguren la transferencia segura y

asistida de todos los vehículos 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.

2.6. 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 2014 les proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 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 6.5%. 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 30 de junio de 2017, teníamos aproximadamente 10,159 empleados, 10,174 empleados al 31 de diciembre de 2016 y 10,527 al 31 de diciembre de 2015, de los cuales 7,868, 7,878 y 7,946, respectivamente, estaban sindicalizados, y 2,291, 2,251 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.

Florida

Al 31 de diciembre de 2016, FEC tenía aproximadamente 692 empleados, de los cuales aproximadamente 451 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 la tienda y obreros del metal. 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.

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 anti-terrorismo.

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.

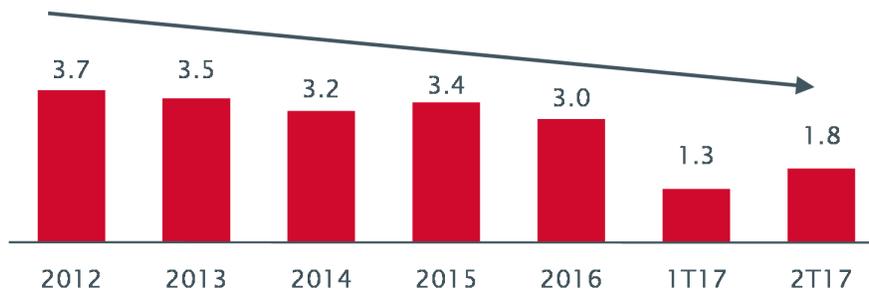
Nuestras iniciativas en materia de seguridad operacional incluyen la mejora de nuestras instalaciones con algunas de las siguientes tecnologías:

- 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 trucko (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 electro-hidráulicos 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 0.46 al 30 de junio 2017.

Nuestro índice de accidentes por 200,000 horas hombre se muestra a continuación:

Índice de accidentes (accidentes por 200,000 horas hombre)



Fuente: Información interna de la Compañía calculado en número de accidentes dividido por toneladas/kilómetros por kilómetro al año.

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 concienciación de cruce de grado) y numerosos Comités de la Asociación de Ferrocarriles Regionales y de Línea Corta de América (*American Short Line and Regional Railroad Association Committees*).

2.7. 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 por lograr ahorrar 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 nuestros motores cuando están detenidos o en espera. Gracias a este mecanismo logramos ahorrar 16 millones de litros de diésel durante el 2016, aumentando el ahorro en 7% respecto a 2015. 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”.

Asimismo, la industria del transporte es altamente estacional y generalmente es un reflejo de los ciclos de la economía mundial. 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. Ver la sección “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con nuestro negocio y la industria - La industria del transporte es altamente cíclica”.

2.8. Información de Mercado y Ventajas Competitivas

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, transportistas a motor 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 añaden 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 vial directa entre la Ciudad de México y Laredo, Texas. Laredo es un punto de entrega internacional importante por el que más de la mitad de todo el tráfico ferroviario y de camiones de México y Estados Unidos cruza la frontera. KCSM compite con nosotros en algunas zonas en las que prestamos servicios, incluyendo las ciudades de 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 de manera adversa 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 mucha parte del territorio en el que nosotros operamos. Dependiendo del mercado en específico, nos enfrentamos con competencia de transportación terrestre.

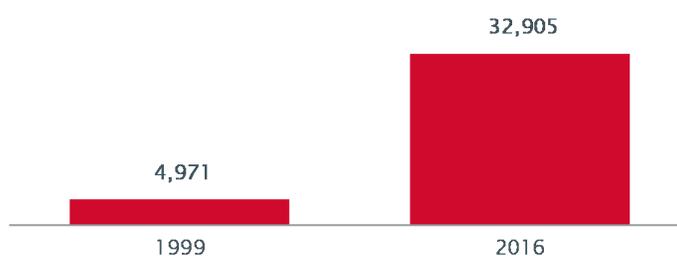
Información competitiva de GMXT

GMXT (excluyendo a FEC) ha tenido un sólido crecimiento en ventas, teniendo una tasa anual de crecimiento compuesto (“TACC”) de 1999 a 2016 de 11.8%. Creciendo de \$4,971 millones de Pesos a \$32,905 millones de Pesos en 2016.

Sólido crecimiento en ventas

(Ps\$ en millones)

1999 – 2016 TACC: 11.8%

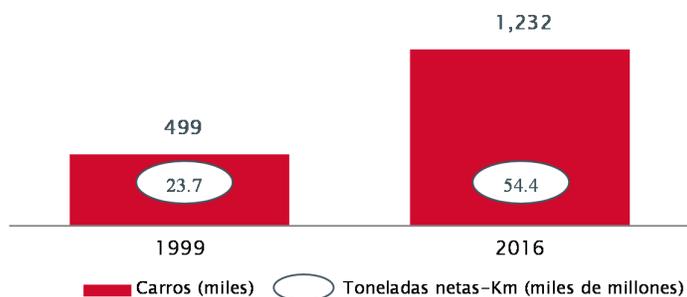


Asimismo, la Compañía (excluyendo a FEC) ha tenido un crecimiento consistente del volumen transportado, incrementando las toneladas netas transportadas de 1999 a 2016 en un TACC de 5%, mientras que el incremento de la carga durante ese mismo periodo ha tenido un TACC de 5.5%.

Consistente crecimiento del volumen transportado,...

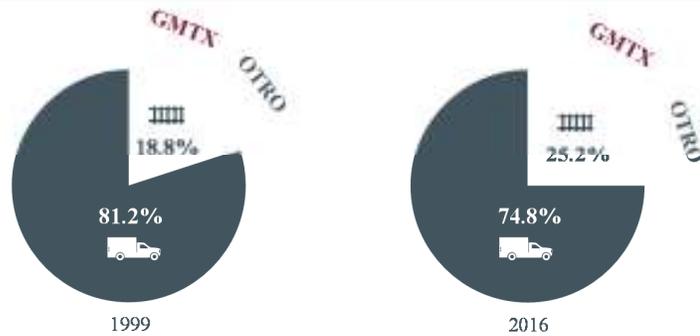
Toneladas netas – Km: 1999 – 2016 UDM TACC: 5.0%

Carga: 1999 – 2016 TACC: 5.5%



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

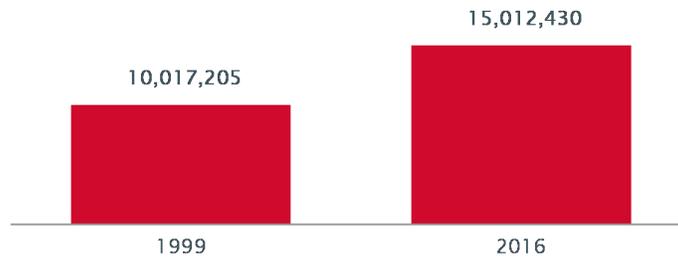
Creciente participación de mercado en una industria en expansión en México



Por otro lado, nuestro crecimiento ha superado el crecimiento del PIB en México de manera significativa, el cual incrementó de 1999 a 2016 en un TAAC de 2.4%.

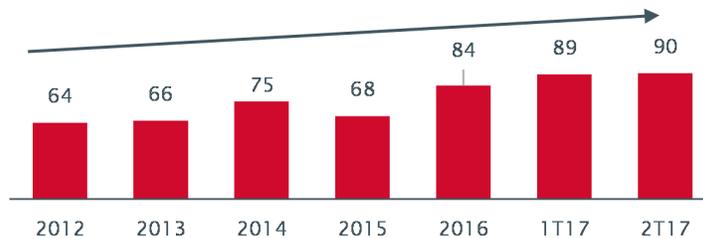
... superando al crecimiento del PIB en México significativamente

(Ps\$ en miles de millones) PIB: 1999 – 2016 TACC: 2.4%



De igual forma, la evaluación del servicio de la Compañía (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, 89 en el primer trimestre de 2017 y 90 en segundo trimestre de 2017.

Evaluación del servicio



La Compañía tiene una diversificación en términos de geografías y monedas, según se muestra en la gráfica a continuación:



La Compañía ha tenido crecimiento de métricas clave de desempeño de 1998 a 2016, según se muestra a continuación

Crecimiento de métricas clave de desempeño de 1998 - 2016	
Toneladas brutas - kilómetro	+203%
Productividad del combustible	+37%
Crecimiento de métricas clave de desempeño de 1999 - 2016	
Toneladas brutas por tren	+49%
Ratio de accidentes	-97%

El plan estratégico de inversión de GMXT es llevar a cabo inversiones de capital de EUA\$2.1 billones durante los 5 años, mediante la adición de nuevas estaciones y creación de doble vía en algunas ubicaciones, reemplazo de la antigua flotilla 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, según se muestra en las gráficas siguientes:

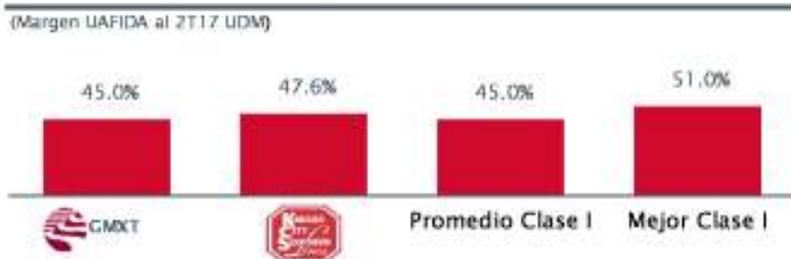
Incremento en inversiones de GMXT en infraestructura⁽¹⁾...



...ha llevado a mejoras significativas en el margen UAFIDA⁽²⁾...



...sin embargo aún hay espacio de mejora⁽²⁾

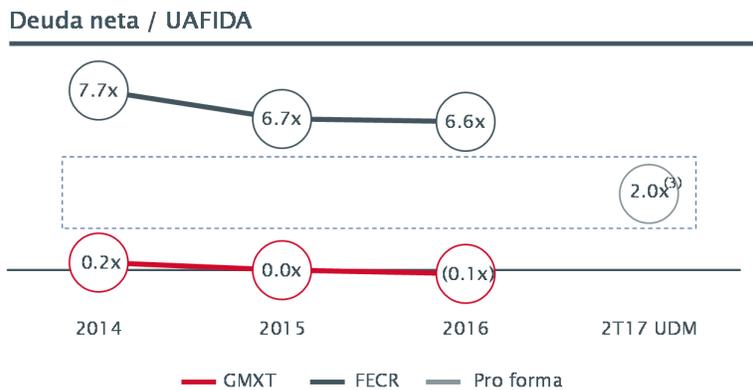
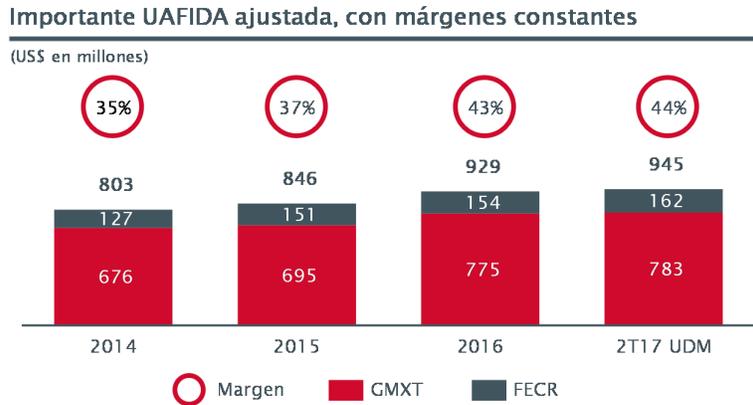
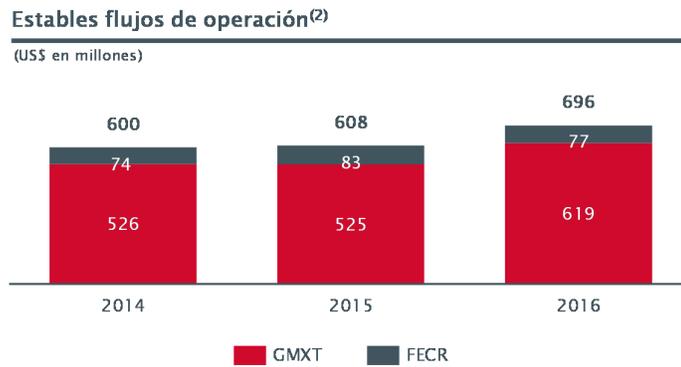
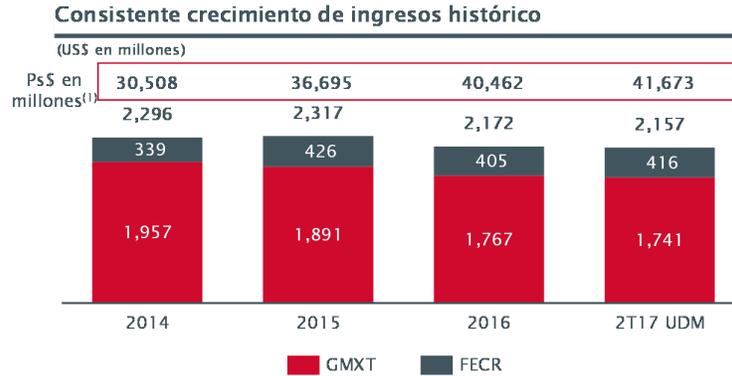


Fuente: Información de la Compañía.

(1) Incluye infraestructura, capacidad, telecomunicaciones y otras inversiones.

(2) Excluye FECR.

La Compañía tiene una fuerte generación de efectivo sólido, balance general y métricas de crédito, según se muestra en las gráficas siguientes:



Notas: Bajo las normas de contabilidad de USGAAP para GMXT y FECR. UAFIDA Ajustada ajustado de FECR no incluye garantías de RSU de los empleados. Pérdidas / ganancias por ventas de activos y otras cuentas no recurrentes. UAFIDA Ajustada de GMXT para el 2017 ajustada por el estímulo fiscal relacionado por consumo de diésel. (1) Las cifras para FECR de 2014 y 2015 fueron convertidas a un

tipo de cambio MXN / USD promedio de \$13.3 y \$15.8 respectivamente. (2) Flujo de operación antes de cambios de capital de trabajo y otros activos y pasivos. (3) Balances de deuda y de efectivo de los estados financieros pro-forma en IFRS, convertidos al tipo de cambio de fin de periodo. UAFIDA Ajustada en base a USGAAP.

Perspectivas Económicas de México

México se encuentra en una posición geográfica única y estratégica. Es un 50% más barato transportar bienes desde México a Estados Unidos en comparación con Asia. Tiene eficiencias de menor tiempo y costo. México es el socio comercial número 3 de Estados Unidos, la cual es la mayor economía del mundo. En 2016, el 13.4% de las importaciones a Estados Unidos provienen de México. El tamaño del bloque económico alcanzará EUA\$25,780 billones de dólares en 2020 y en 2016 representó 29.7% del Producto Interno Bruto (“**PIB**”) mundial.

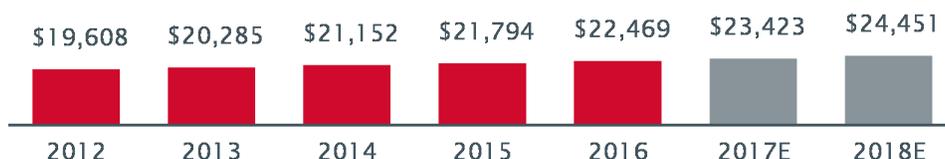
México tiene acuerdos comerciales con 46 países que equivalen a acceso preferencia a más de 1,100 millones de consumidores potenciales a nivel mundial.

México tiene estabilidad macroeconómica y socios fundamentales. México tiene finanzas y deuda pública sanas que representan un 22% del PIB. Tiene calificaciones crediticias soberanas estables con grados de inversión A3 por Moody’s y BB+ por Fitch y Standard & Poors. México tiene una inflación controlada del 3.4% en promedio de los últimos 24 meses. Finalmente, México tiene estabilidad cambiaria, ya que el peso ha tenido una apreciación del tipo de cambio de 20% en lo que va del año 2017.

GMXT se encuentra en una posición de liderazgo consolidado que le permitirá seguir capitalizando oportunidades y maximizar las dinámicas y perspectivas económicas que presenta Estados Unidos como bloque económico.

México es la plataforma perfecta para servir al mercado mas grande a nivel mundial: Norte América (29.7% del PIB mundial al 2016)

(Nominal US\$bn)



Crecimiento dinámico de exportaciones

(US\$bn)

■ E.U. ■ Resto del Mundo



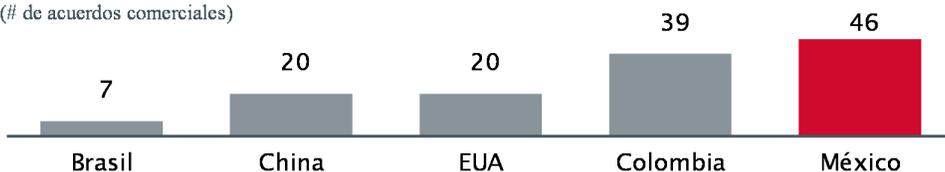
Estabilidad macroeconómica y solidos fundamentales

(Deuda total/PIB)



Acceso a más del 60% del PIB mundial a través de acuerdos comerciales

(# de acuerdos comerciales)



Fuente: Secretaría de Economía, INEGI, ProMéxico, EIU, OICA y AMAIA

De igual forma, México tiene perspectivas de crecimiento económico sostenido, tiene una clase media creciente, un bono demográfico de 125 millones de pesos con edad promedio inferior a los 30 años y el 65% de la población total se encuentran en edad laboral.

México es el productor de automóviles ligeros más grande en Latinoamérica y el tercer lugar a nivel mundial de autos comerciales. En el 2016, el 80% de la producción automotriz en México fue para exportación.

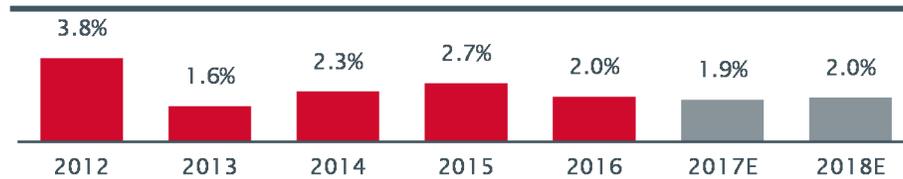
De igual forma, México tiene un rápido crecimiento en el sector aeroespacial. México es el sexto proveedor de la industria aeroespacial de los Estados Unidos.

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 billones de dólares 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.

Crecimiento de PIB (real)



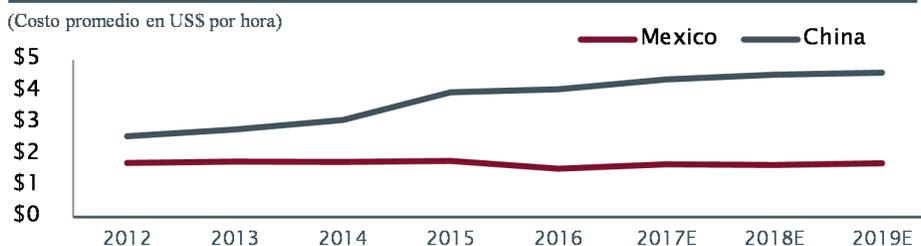
Inversión Extranjera Directa



Líder mundial en la industria automotriz



Mano de obra calificada a costos atractivos



Fuente: Secretaría de Economía, INEGI, ProMéxico, EIU, OICA y AMAIA

Oficina Corporativa y Oficinas

Nuestras oficinas corporativas se encuentran en la Ciudad de México. Nuestras oficinas operativas, las cuales incluyen nuestros centros de operaciones se encuentran en Guadalajara, Hermosillo, Chihuahua, Monterrey-Ferromex, Centro de México con sus oficinas principales en Irapuato, Guanajuato.

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 44%, 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 vías dobles, mejoramiento de nuestra capacidad de vía en la vía del 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 netas /kilómetros) 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 se espera que para 2017 se incrementará a 3.7 millones la producción de vehículos. 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 Pesidio, el cual se espera sea completado para el final del 2017. 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 vial, equipo e instalaciones para mejorar el servicio, utilización del equipo, seguridad y prevención de daños. Al 30 de junio de 2017, 64% 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 antigua corriente directa (DC). Las principales ventajas de la tecnología de corriente alterna son que podemos contar con una mejor tracción y fuerza de arrastre, y que tenemos un consumo mejorado 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 coaliciones 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 34.1% entre 2006 y el segundo trimestre de 2017. En Florida, por lo que respecta al primer trimestre de 2017, hemos completado la coinversión 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 \$11,441.3 millones de pesos en 2016 de los \$8,567.7 millones de pesos en 2015 y \$7,931.3 millones de pesos en 2014. 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 de \$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 2016, ningún cliente representaba más del 5% 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 50% de los ingresos estarán 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 16 años con nosotros (en promedio) y tienen una experiencia combinada en la industria de 80 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 la misma 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 34.6 kilómetros por hora de 2006 a junio 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 7.8% y 7.9% de nuestros ingresos por servicios para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, 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 de la puerta 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 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. En 2016, FEC convirtió 6,612 cargas en ferrocarril, o 7.2% de los volúmenes anuales de Raven. Nosotros continuaremos en buscar, de manera proactiva, oportunidades para retener oportunidades de transportación local, regional y nacional con la finalidad de incrementar los ingresos de nuestro negocio.
- *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 diversas 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 2016 invertimos \$359.8 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 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 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, dando como resultado un ahorro de \$148.5 millones en 2016, \$56.4 millones en 2015 y \$192.1 millones en 2014. 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.

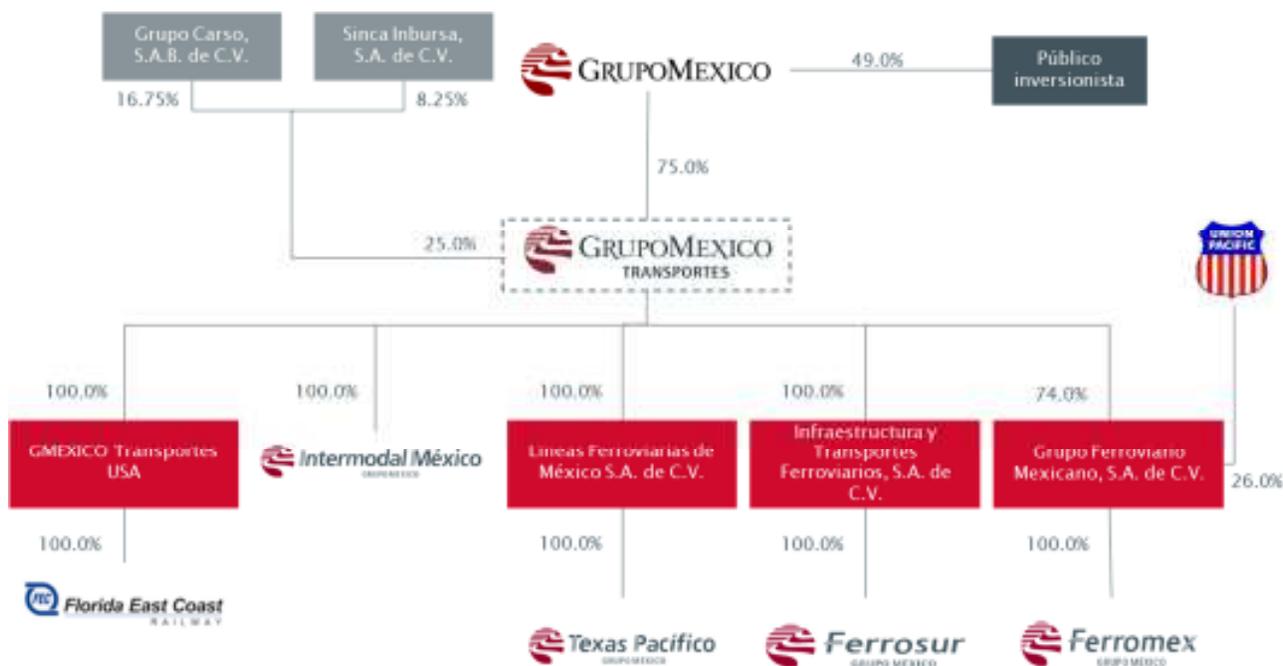
- *Productividad laboral.* Nuestros más de 10,159 empleados son la principal fuerza que contribuye al desarrollo exitoso y lleva a cabo la implementación de nuestras estrategias y creemos que el elemento clave para continuar creciendo es contar con su desarrollo personal y profesional. Reconocemos que 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 2016 le proporcionamos a nuestros trabajadores más de 365,000 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 6.5%. 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.

2.9. 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 es dueña del 75% del capital social de la Emisora y Grupo Carso y Sinca del 25% restante. 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, a través de ITF, 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 30 de junio de 2017:



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

Durante el cuarto trimestre de 2017, se espera llevar a cabo la fusión de la Emisora, en su carácter de sociedad fusionante, con Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V., en su carácter de sociedad fusionada, subsistiendo la Emisora y extinguiéndose Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S.A. de C.V. Una vez que la fusión haya surtido efectos, lo cual se espera suceda en el cuarto trimestre de 2017, la Emisora adquirirá y asumirá, incondicionalmente y a título universal, todos los activos y pasivos de ITF.

En virtud de que ITF es subsidiaria directa de la Emisora, no se espera que la fusión tenga como consecuencia la modificación del capital social o la estructura accionaria de la Emisora.

2.10. Descripción de los 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 encuentra descrita 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 deberá seguir cumpliendo con los estándares señalados. Para más información ver la sección “*Patentes, licencias, marcas y otros contratos*” del presente Prospecto.

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 \$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 vagones ferroviarios en la custodia y control de la Compañía. Esta póliza proporciona cobertura de hasta \$25 millones por ocurrencia, sujeto a la retención de auto asegurado de \$750 mil por ocurrencia.

Configuración de la Vía Férrea

Ferromex y Ferrosur

El sistema ferroviario 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 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. En un 11% (894.4 Km.) se permite operar carros con 120 toneladas en los tramos Ojinaga-Chihuahua, La Junta-Sufragio y Pénjamo-Ajuno. En un 3.1% (252 Km.) de las vías permiten cargas máximas de 110 toneladas brutas por carro, el 0.6% (28.8 Km.) operan carros con 100 toneladas brutas y 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 5 de los 35 túneles ubicados en la línea "T", entre Guadalajara y Tepic, así como en los 90 túneles del corredor Chihuahua-Topolobampo.

La red de vías de Ferrosur cuenta con un total de 1,823 Km., de los cuales 1,563.6 Km. son líneas troncales y 259.210 K. son ramales; se excluyen 217 Km. de la línea E comprendido del tramo Sánchez a la Cd. de Oaxaca, mencionado más adelante. Del total, 1,094.17 Km. (56.6%) corresponde a vía elástica sobre durmiente de concreto y madera, los 728.654 Km. (43.4%) restantes son de vía clásica sobre durmiente de madera. En GMXT, el 66.2% (1,174.144 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; Puebla-Apizaco; Encinar-Veracruz; Amozoc-Tehuacán; Amozoc-San Marcos; Jesús de Nazareno-Fortín; Veracruz-Tierra Blanca, y Coatzacoalcos-Medias Aguas. El 26.3% (339.198 Km.) permite operar carros con 120 toneladas brutas en los tramos: San Lorenzo-Empalme Atencingo; San Marcos-Oriental; Los Reyes-Cuautla; Jaltocan-Tepa, y Jesús de Nazareno-Encinar. El 7.5% (309.512 Km.) restante solo 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 GMXT es posible correr trenes con carros automotrices e intermodales con doble estiba.

El siguiente mapa muestra la capacidad de nuestra vía ferroviaria al 30 de junio de 2017:



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 vagones ferroviarios, 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 lazos de madera.

Locomotoras y Vagones

Ferromex y Ferrosur

Al 30 de junio de 2017, nuestra flota de locomotoras estaba compuesta de la siguiente manera:

<u>Modelo</u>	<u>Constructor</u>	<u>Caballos de fuerza</u>	<u>Promedio de edad</u>	<u>Número</u>
SW-1000	EMD	1,200	64	2
SW-1504	EMD	1,500	44	14
GP-22-ECO GP-38 y GP-38-2	EMD	2,000	46	49
GP-40-2 y SD-40-2	EMD	3,000	36	147
SD-70Ace	EMD	4,300	5	131
U-23-B	GE ⁽²⁾	2,250	36	1
B-23-7	GE ⁽²⁾	3,000	36	34
C-30-7, SUPER-7R, SUPER-7MP, S7 Y S7N	GE	3,000	28	129
AC-4400 CW	GE	4,400	16	112
ES-4400 AC	GE	4,400	7	172
Total				788

De las 788 locomotoras, 750 locomotoras son propias y 38 están bajo contrato de arrendamiento. Todas nuestras locomotoras cuentan con seguro.

El total de la flota de carros incluye 28,527 carros para uso comercial (pasajeros y carga) y 1,745 para uso interno (que se utilizan para transportar materias primas para la reparación y mantenimiento de su infraestructura).

Al 30 de junio de 2017, nuestra flota de carros estaba compuesta de la siguiente manera:

<u>Tipo</u>	<u>Producto Transportado</u>
Automax	Vehículos automotrices.
	
Biniveles	Vehículos automotrices.
	

Tipo	Producto Transportado
Triniveles	Vehículos automotrices.
	
Carro Tanque	Líquido, químicos (principalmente) y productos de energía tales como coque, amoníaco, combustible, gasolina y ácido sulfúrico, entre otros.
	
Contenedor 20, 40 y 53'	Todo tipo de carga incluyendo autopartes, cerveza, alimentos y electrodomésticos.
	
Furgón 50'	Todo tipo de cargamento, incluyendo auto partes, cerveza, comida y materiales electrodomésticos.
	
Furgón 60'	Cualquier tipo de cargamento, incluyendo productos de papel, productos terminados, recipientes de aluminio y madera.
	
Góndola	Diferentes tipos de productos a granel, incluyendo minerales, metales y desperdicios.
	
Góndola multi-usos	Diferentes tipos de productos a granel, incluyendo minerales, metales y desperdicios.
	
Góndola Cubierta	Este tipo de carro está equipado con ranuras y cubiertas para aluminio caliente y frío que puede utilizarse para la industria automotriz.
	
Tolva Granelera Jumbo	Diferentes tipos de productos a granel, productos de agricultura primaria tales como maíz, trigo y azúcar.
	

Tipo	Producto Transportado
Plataforma	Diferentes tipos de material suelto, incluyendo troncos y trozos.
 Tolva	Minerales y carbón a granel.
 Tolva Granelera	Diferentes tipos de productos a granel, productos de agricultura primaria, como maíz, trigo, canola, sorgo, frijoles, arroz y semillas. También se transportan fertilizantes.
 Tolva Cementera	Cemento a granel.
	

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 los locomotoras para los diferentes servicios.

Telecomunicaciones

Durante los primeros 17 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 l 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 al día de hoy se tiene una infraestructura sólida cuyo objetivo de cobertura es para el control y despacho a trenes en todo el territorio concesionado a Ferrosur, siendo importante comentar que actualmente 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.

2.11. 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 Prospecto, 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.

Procedimiento sobre condiciones de competencia en los derechos de paso para prestar el Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.

La COFECE notificó el 13 de septiembre de 2016 a la Emisora, del procedimiento para investigar la ausencia de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre utilizados para prestar el SPTFC en el territorio nacional (la "Investigación").

El 15 de marzo de 2017, la COFECE publicó en el Diario Oficial de la Federación el extracto del dictamen preliminar de la Investigación, mediante el cual la autoridad investigadora de la COFECE concluyó que no existen condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC en cualquier trayecto o ruta con origen, destino o tránsito en las redes de los tres ferrocarriles troncales y la terminal ferroviaria del Valle de México (el "Dictamen"). Con esa misma fecha, la COFECE notificó a Grupo México la versión pública del Dictamen.

La Emisora tiene conocimiento de que Grupo México, accionista de control de la Emisora, presentó un escrito de manifestaciones y ofrecimiento de pruebas ante la COFECE, mediante el cual hizo valer razones que controvierten la conclusión preliminar del Dictamen.

El procedimiento bajo el que se ventila el Dictamen (el "Procedimiento") se suspendió por más de dos meses ante la tramitación de un incidente de recusación de ciertos Comisionados de la COFECE. A fecha, el Procedimiento se ha reanudado una vez definido que dos de los siete Comisionados que integran el Pleno de la COFECE no pueden conocer del mismo. Actualmente, COFECE se encuentra analizando la admisión de las pruebas ofrecidas en el Procedimiento por las diversas partes.

El Procedimiento concluirá con la emisión de una resolución en donde el Pleno de la COFECE determine la ausencia o no de condiciones de competencia efectiva en los mercados de los servicios de interconexión en su modalidad de derechos de paso para prestar el SPTFC. En caso de que concluya que no existen condiciones de competencia, se lo informará a la Agencia para que tramite un procedimiento en el que determinen los derechos de paso obligatorios, así como las contraprestaciones correspondientes.

Contra dicha determinación, las partes afectadas podrían interponer diversos medios de defensa, incluyendo el amparo indirecto ante los juzgados federales especializados en la materia. Asimismo, en caso de que se inicié un procedimiento ante la Agencia para la declaración de nuevos derechos de paso obligatorios, las partes afectadas tendrán oportunidad de ser escuchadas y podrán asimismo impugnar las resoluciones correspondientes.

La Emisora se mantiene atenta al desarrollo de este Procedimiento puesto que el mismo podría tener consecuencias adversas sobre los prospectos de sus subsidiarias operativas si es que se impusieran derechos de paso obligatorios en los mercados que éstas atienden. En este sentido, la Emisora está convencida, con base en la información que COFECE ha hecho pública, que las conclusiones alcanzadas por dicha Comisión en el expediente referido son incorrectas y

espera que se reviertan en el Procedimiento. De cualquier forma, de no ser así, la Emisora hará valer los recursos legales a su alcance para proteger los intereses y derechos adquiridos de sus subsidiarias.

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 materializará 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 2016 y 2015, respecto de las demandas de Ferromex fue de \$2.6 millones y \$1.8 millones, respectivamente, y respecto de las indemnizaciones pagadas durante 2016 y 2015 respecto de las demandas de Ferrosur fue de \$3.6 millones y \$2.6 millones respectivamente.

Finalmente, a fecha del presente Prospecto, 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.

IV. INFORMACIÓN FINANCIERA

1. Información Financiera Seleccionada

Las siguientes tablas presentan nuestra información financiera y operativa seleccionada y nuestra situación financiera proforma a las fechas y por los periodos que se indican. Esta información debe ser leída junto con, y está calificada por completo por referencia a los Estados Financieros Consolidados, los Estados Financieros Proforma y los Estados Financieros Intermedios, incluyendo sus notas, contenidos en este Prospecto y en la sección “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera”.

La información financiera consolidada y otra información al y por los años terminados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 provienen de nuestros Estados Financieros Consolidados contenidos en el presente Prospecto. La información financiera consolidada al 30 de junio de 2017 y por el periodo intermedio de seis meses concluido el 30 de junio de 2017 y 2016 provienen de nuestros Estados Financieros Intermedios contenidos en el presente Prospecto.

Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios han sido preparados de conformidad con las NIIF. Algunas NIIF han sido modificadas recientemente y otras podrían modificarse o entrar en vigor en el futuro. La aplicación inicial de nuevas NIIF podría tener como un impacto negativo en nuestros procesos internos, así como en nuestras operaciones, situación financiera y cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales. A la fecha, no hemos cuantificado las posibles afectaciones derivadas 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. Ver nota 2(b) de los Estados Financieros Consolidados adjuntos a este Prospecto para una descripción más detallada de la aplicación de las nuevas NIIF.

Las políticas contables aplicadas en la preparación de los Estados Financieros Proforma cumplen con las NIIF. Los Estados Financieros Proforma fueron preparados como si la Adquisición hubiera surtido efectos al 1 de enero de 2016

Nuestros Estados Financieros Proforma se basan en información disponible y ciertas presunciones que consideramos razonables, sin embargo, dichas presunciones están sujetas a cambios y es posible que dichos cambios pudieran ser materiales. Nuestros Estados Financieros Proforma se presentan para fines informativos únicamente y no pretendemos que refleje los resultados operativos como si la Adquisición hubiera surtido efectos en fecha mencionada y tampoco representa una proyección de nuestros resultados operativos para periodos futuros o la situación financiera para cualquier fecha futura.

Los Estados Financieros Consolidados, los Estados Financieros Intermedios y Estados Financieros Proforma están expresados en Pesos. Para mayor información sobre la información financiera incluida en el presente Prospecto ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información”.

Información Financiera Pro forma del Emisor

El 24 de marzo de 2017, se celebró un contrato y un plan de fusión con FEC y FECR Rail LLC, conforme al cual, GMXT acordó adquirir todas las acciones de FEC. Como resultado, el 30 de junio de 2017, una filial de propiedad al cien por ciento de la Compañía, GMXT US, Inc., se fusionó con FEC y resultó en la adquisición por parte de GMXT de todas las acciones de FEC.

Por lo anterior, y de conformidad con lo establecido en el artículo 81 Bis de la Circular Única, a continuación se presenta información financiera pro forma del Emisor considerando la Adquisición.

Estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados
Por el período de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 y 2016
(En miles de pesos)

	30 de junio de 2017				30 de junio de 2016			
	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Transportes Cifras Pro forma	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Transportes Cifras Pro forma
Ingresos por servicios	\$ 17,218,838	\$ 4,053,891	\$ -	\$ 21,272,729	\$ 16,493,562	\$ 3,574,499	\$ -	\$ 20,068,061
Costos y gastos de operación:	12,294,762	3,117,600	183,918	15,596,280	11,154,134	2,796,899	220,068	14,171,101
Utilidad de operación	4,924,076	936,291	(183,918)	5,676,449	5,339,428	777,600	(220,068)	5,896,960
Costo financiero:	(589,738)	(1,832,659)	1,020,237	(1,402,160)	(56,394)	(653,064)	30,723	(678,735)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	45,373	-	-	45,373	42,878	-	-	42,878
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	4,379,711	(896,368)	836,319	4,319,662	5,325,912	124,536	(189,345)	5,261,103
Impuestos a la utilidad	<u>561,394</u>	<u>(165,457)</u>	<u>375,417</u>	<u>771,354</u>	<u>1,268,764</u>	<u>82,488</u>	<u>(24,937)</u>	<u>1,326,315</u>
Utilidad neta consolidada	3,818,317	(730,911)	460,902	3,548,308	4,057,148	42,048	(164,408)	3,934,788
Utilidad (pérdida) integral	3,779,274	(729,957)	460,902	3,510,219	4,085,789	42,807	(164,408)	3,964,188
Resultado consolidado atribuible a:								
Participación controladora	2,968,238	(730,911)	460,902	2,698,229	3,184,675	42,048	(164,408)	3,062,315
Participación no controladora	<u>850,079</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>850,079</u>	<u>872,473</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>872,473</u>
	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ (730,911)</u>	<u>\$ 460,902</u>	<u>\$ 3,548,308</u>	<u>\$ 4,057,148</u>	<u>\$ 42,048</u>	<u>\$ (164,408)</u>	<u>\$ 3,934,788</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:								
Participación controladora	2,939,346	(729,957)	460,902	2,670,291	3,205,870	42,807	(164,408)	3,084,269
Participación no controladora	<u>839,928</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>839,928</u>	<u>879,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>879,919</u>
	<u>\$ 3,779,274</u>	<u>\$ (729,957)</u>	<u>\$ 460,902</u>	<u>\$ 3,510,219</u>	<u>\$ 4,085,789</u>	<u>\$ 42,807</u>	<u>\$ (164,408)</u>	<u>\$ 3,964,188</u>
Acciones	425,000,000			425,000,000	425,000,000			425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	6.9841			6.3510	7.4934			7.2054

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros proforma consolidados condensados.

Estado de resultados y resultados integrales pro forma consolidado condensado no auditado
Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016
(En miles de pesos)

	GMéxico Transportes	FEC	Ajustes Pro Forma	GMéxico Cifras Pro Forma
Ingresos por servicios	\$ 32,905,433	\$ 7,440,550	\$ -	\$ 40,345,983
Costos y gastos de operación:	23,086,267	5,785,191	470,933	29,342,391
Utilidad de operación	9,819,166	1,655,359	(470,933)	11,003,592
Costo financiero:	(20,926)	(1,358,001)	(189,928)	(1,568,855)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	72,682	-	-	72,682
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	9,870,922	297,358	(660,861)	9,507,419
Impuestos a la utilidad	<u>1,463,267</u>	<u>38,482</u>	<u>(133,718)</u>	<u>1,368,031</u>
Utilidad neta consolidada	8,407,655	258,876	(527,143)	8,139,388
Otros resultados integrales:				
Dividendo y valuación de acciones	156,398	-	-	156,398
ISR diferido por valuación de acciones	(42,723)	-	-	(42,723)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado al plan de pensiones	-	(204)	-	(204)
Utilidad (pérdida) integral	<u>8,521,330</u>	<u>258,672</u>	<u>(527,143)</u>	<u>8,252,859</u>
Resultado consolidado atribuible a:				
Participación controladora	6,677,447	258,876	(527,143)	6,409,180
Participación no controladora	<u>1,730,208</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,730,208</u>
	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 258,876</u>	<u>\$ (527,143)</u>	<u>\$ 8,139,388</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:				
Participación controladora	6,761,568	258,672	(527,143)	6,493,097
Participación no controladora	<u>1,759,762</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>1,759,762</u>
	<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 258,672</u>	<u>\$ (527,143)</u>	<u>\$ 8,252,859</u>
Acciones	425,000,000			425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	15.7116			15.0804

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros proforma consolidados condensados.

Información Financiera Consolidada del Emisor

Las siguientes tablas muestran nuestra información financiera seleccionada del estado de situación financiera consolidado y del estado de resultados consolidado al y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y al y por los seis meses que terminaron el 30 de junio de 2016 y 2017, ambos de ellos, en miles de Pesos:

	Seis meses terminados el 30 de junio de		Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2016	2015	2014
Ingresos por servicios	\$ 17,218,838	\$ 16,493,562	\$ 32,905,433	\$ 29,962,988	\$ 25,995,363
Costos y gastos de operación:					
Directos	9,792,514	8,953,749	18,555,429	17,259,051	15,483,611
Participación de los trabajadores en las utilidades	432,458	325,149	823,829	709,901	581,249
Depreciación	1,529,450	1,351,423	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización de títulos de concesión	47,775	43,505	87,662	87,010	87,182
Administración	520,412	524,256	1,058,941	1,115,762	1,081,665
Otros ingresos – Neto	<u>(27,847)</u>	<u>(43,948)</u>	<u>(216,543)</u>	<u>(113,969)</u>	<u>(133,070)</u>
Utilidad de operación	4,924,076	5,339,428	9,819,166	8,314,010	6,551,891
Costo financiero:					
Intereses pagados	207,009	198,244	403,717	411,567	360,481
Intereses ganados	(111,084)	(84,744)	(194,080)	(98,326)	(151,794)
Utilidad en fluctuación cambiaria – Neta	<u>493,813</u>	<u>(57,106)</u>	<u>(188,711)</u>	<u>(78,856)</u>	<u>(187,073)</u>
	589,738	56,394	20,926	234,385	21,614
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	45,373	42,878	72,682	88,859	102,146
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	4,379,711	5,325,912	9,870,922	8,168,484	6,632,423
Impuestos a la utilidad	<u>561,394</u>	<u>1,268,764</u>	<u>1,463,267</u>	<u>2,243,785</u>	<u>1,925,608</u>
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ 4,057,148</u>	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>	<u>\$ 4,706,815</u>

Activo	Al 30 de junio de 2017	Al 31 de diciembre de 2016	Al 31 de diciembre de 2015	Al 31 de diciembre de 2014
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 3,106,794	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571	\$ 4,201,182
Cuentas por cobrar:	<u>5,716,773</u>	<u>4,249,934</u>	<u>3,444,127</u>	<u>3,588,607</u>
Total de activo circulante	<u>10,264,609</u>	<u>13,063,521</u>	<u>10,149,506</u>	<u>8,674,627</u>
Pasivo y Capital Contable				
Total de pasivo circulante	<u>32,793,704</u>	<u>4,064,921</u>	<u>4,010,699</u>	<u>4,382,700</u>
Total de pasivo a largo plazo	<u>18,240,256</u>	<u>7,411,451</u>	<u>6,315,307</u>	<u>6,665,471</u>
Total de pasivo	51,433,960	11,476,372	10,326,006	11,048,171
Total de capital contable	<u>41,301,077</u>	<u>40,492,655</u>	<u>34,244,920</u>	<u>28,727,593</u>
Total	<u>\$ 92,735,037</u>	<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>	<u>\$ 39,775,764</u>

2. Información financiera por línea de negocio, zona geográfica, y ventas de exportación

Una descripción de la información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación del Emisor se encuentra en el “Capítulo IV. Información Financiera, Sección 4. Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera” de este Prospecto.

3. Informe de Crédito Relevantes

El informe de créditos relevantes del Emisor se encuentra en el “Capítulo IV. Información Financiera, Sección 4. Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera” de este Prospecto.

4. Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Compañía

La siguiente discusión y análisis debe ser leída junto con los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios que se incluyen en este Prospecto. Los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios incluidos en el presente Prospecto han sido preparados de conformidad con las NIIF, las cuales son distintas a las normas de información financiera aplicables en Estados Unidos, ver la sección “Presentación de cierta información financiera y otra información – Estados financieros”.

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 24.81% y el 26.1% de nuestros costos operativos durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2016 y para el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2017, 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.

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. En virtud de lo anterior, nuestros resultados operativos reflejan, de manera general, las condiciones económicas de México y Norteamérica, 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 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.

Estimaciones contables críticas y fuentes clave de estimaciones

En la aplicación de las políticas contables, las cuales se describen en la Nota 3 de los Estados Financieros Consolidados, nuestra administración 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 activos y pasivos durante el siguiente periodo financiero son como sigue:

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 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 19 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.

Consideramos que hemos valuado de manera adecuada nuestras cuentas por cobrar y cuentas por pagar por lo que no creamos cálculos adicionales para cubrir posibles diferencias a favor nuestro o en nuestra contra que pudieran surgir de los negocios y litigios descritos en la sección “Descripción del negocio – Litigios”.

Resultados de Operaciones

La siguiente tabla muestra nuestros ingresos por la presentación de productos y servicios durante los periodos indicados, en miles de pesos:

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	2014
Agrícolas	\$ 9,712,364	\$ 8,456,210	\$ 6,881,021
Automotriz	3,963,009	3,602,920	3,227,277
Industriales y otros	3,250,130	3,168,661	2,675,655
Minerales	2,835,428	2,909,843	2,715,514
Químicos y fertilizantes	2,761,967	2,527,469	2,225,941
Intermodal	2,581,386	2,212,878	1,879,706
Energía	2,555,833	2,340,796	2,452,487
Metales	2,177,827	1,858,563	1,555,816
Cemento	1,341,500	1,310,645	1,198,572
Ingresos por pasajeros	168,679	140,714	127,273
Otros ingresos	1,557,310	1,434,289	1,056,101
	<u>\$ 32,905,433</u>	<u>\$ 29,962,988</u>	<u>\$ 25,995,363</u>

	Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de	
	2017	2016
Agrícolas	\$ 4,899,923	\$ 4,866,177
Automotriz	2,145,597	2,008,425
Minerales	1,559,087	1,397,160
Energía	1,495,726	1,264,446
Químicos y fertilizantes	1,488,794	1,354,642
Industriales y otros	1,444,589	1,819,972
Intermodal	1,362,525	1,218,892
Metales	1,050,228	1,099,070
Cemento	791,863	657,981
Ingresos por pasajeros	101,550	74,648
Otros ingresos	878,956	732,149
	<u>\$ 17,218,838</u>	<u>\$ 16,493,562</u>

La siguiente discusión compara los resultados de operación por el periodo de seis meses que terminó el 30 de junio de 2017 y 2016 y los años que terminaron el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 con base en los Estados Financieros Consolidados y los Estados Financieros Intermedios que se incluyen en este Prospecto.

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

Ingresos por prestación de servicios

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el periodo terminado el 30 de junio de 2017 incrementó \$725,276 a \$17,218,838 de \$16,493,562 durante el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Este incremento se debió principalmente por lo siguiente:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$33,746 a \$4,899,923 de \$4,866,177 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Esto se explica principalmente por una mayor importación de maíz y sorgo por frontera.
- *Automotriz.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$137,172 a \$2,145,597 de \$2,008,425 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, esto se debió a la consolidación de las operaciones de dos nuevas

plantas automotrices.

- *Minerales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$161,927 a \$1,559,087 de \$1,397,160 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Lo anterior se debió a incrementos en los volúmenes de concentrado de cobre, mineral de hierro y arena sílica.
- *Energía.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$231,280 a \$1,495,726 de \$1,264,446 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Lo anterior se debió a mayores volúmenes en el movimiento de refinados así como la importación de carbón y combustibles.
- *Químicos y fertilizantes.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$134,152 a \$1,488,794 de \$1,354,642 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Lo anterior se debió al inicio de operaciones de una planta productora de resinas plásticas en Coatzacoalcos y al incremento en el movimiento de cloro desde la zona de Coatzacoalcos hacia Altamira.
- *Industrial.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyeron \$375,383 a \$1,444,589 de \$1,819,972 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. El volumen transportado de equipo ferroviario y maquinaria disminuyó debido a una baja en la demanda de carros nuevos de ferrocarril, la impartición de desperdicio de papel decrece por un aumento en el consumo nacional.
- *Intermodal.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$143,633 a \$1,362,525 de \$1,218,892 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016; el crecimiento es debido a un mayor número de contenedores en los tráfic transfronterizos de autopartes y productos de consumo con origen en Monterrey y Silao con destino a Chicago – Memphis.
- *Metales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyeron \$48,842 a \$1,050,228 de \$1,099,070 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Lo anterior se debió a la disminución del volumen en tráfico de lámina de acero, tubería de hierro y planchón de hierro.
- *Cemento.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$133,882 a \$791,863 de \$657,981 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. El incremento se debe principalmente al aumento de volumen en las rutas nacionales, así como un incremento en la exportación de Cemento por frontera.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$26,902 a \$101,550 de \$74,648 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$146,807 a \$878,956 de \$732,149 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos por combustibles, por alquiler de carros, por arrendamiento de equipos de transporte y contenedores, y por mantenimiento de locomotoras por terceros. Ver la Nota 13 de los Estados Financieros Consolidados para más información acerca de la integración de nuestros costos directos operativos. Los costos directos operativos para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementaron \$838,765 a \$9,792,514 de \$8,953,749 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, principalmente por los incrementos en: consumo de diésel \$331,165, debido a un incremento de 21.1% en el precio del diésel neto de mejoras en el rendimiento, policía y vigilancia \$161,209, arrendamiento de equipo \$159,345, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$117,335 y otros por \$69,711.

Otros costos y gastos de operación

Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión, de gastos administrativos, y otros ingresos y gastos netos. Los gastos administrativos disminuyeron \$3,844 a \$520,412 de \$524,256, principalmente, por disminuciones en: costos por indemnización de personal de confianza durante el primer semestre de 2016 por \$17,252, disminución en gastos médicos mayores \$4,164 derivado de la disminución en el personal de confianza durante 2016; neto de incrementos en: compensaciones a ejecutivos \$11,192, propaganda y publicidad \$3,926, licencias de software \$2,795 y disminución en otros por \$341. La participación de los empleados en las utilidades de la empresa se incrementó \$107,309 a \$432,458 de \$325,149. La depreciación y amortización de los títulos de concesión se incrementó \$182,297 a \$1,577,225 de \$1,394,928 por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016 y el primer semestre de 2017. Los otros ingresos netos disminuyeron \$16,101 a \$27,847 de \$43,948, como resultado, principalmente, por una menor utilidad en la venta de activos fijos, neto de incrementos en los ingresos por venta de refacciones, compensación de saldos a favor de impuestos y a otros ingresos no operativos.

Utilidad de operación

La utilidad de operación para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyó \$415,352 a \$4,924,076 de \$5,339,428 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

Costo financiero

Los costos financieros netos para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 aumentaron \$533,344 a \$589,738 de \$56,394 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, como resultado, principalmente, de un incremento en la pérdida cambiaria por \$550,919, derivado de la depreciación del peso vs dólar en 8.1%.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 aumentó \$2,495 a \$45,373 de \$42,878 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, como resultado de mejores resultados en la operación del Ferrocarril y Terminal del Valle de México (FTVM).

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyeron \$707,370 a \$561,394 de \$1,268,764 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, derivado de la aplicación de un estímulo fiscal por el IEPS pagado en la compra del diésel para locomotoras por \$937,723 y por una disminución en otras partidas aplicables al cálculo del impuesto por \$230,353.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 disminuyó \$238,831 a \$3,818,317 de \$4,057,148 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado al cierre del 2015 (en miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

Ingresos por prestación de servicios

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$2,942,445 a \$32,905,433 de \$29,962,988 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Este incremento se debió principalmente por lo siguiente:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$1,256,154 a \$9,712,364 de \$8,456,210 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Esto se explica principalmente por importaciones a puertos debido a cambios en la oferta mundial de granos como maíz y frijol de soya.

- *Automotriz*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$360,089 a \$3,963,009 de \$3,602,920 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. La Industria Automotriz siguió creciendo con la incursión de las nuevas plantas, a quienes a partir de la segunda mitad del año se les empezó a dar servicio.
- *Industrial*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$81,469 a \$3,250,130 de \$3,168,661 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a mayores tráficos de cerveza, carros nuevos de Ferrocarril, papel, maquinaria, Equipo Ferroviario, y electrodomésticos.
- *Minerales*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 disminuyeron \$74,415 a \$2,835,428 de \$2,909,843 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. 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*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$234,498 a \$2,761,967 de \$2,527,469 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. 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.
- *Cemento*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$30,855 a \$1,341,500 de \$1,310,645 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a la captación de nuevas rutas nacionales.
- *Intermodal*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$368,508 a \$2,581,386 de \$2,212,878 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Toda la división transportó 318,450 contenedores, el crecimiento se debió principalmente en la sub-división transfronterizo debido a la consolidación de los tráficos de exportación e importación por frontera, desde Monterrey y Silao.
- *Energía*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$215,037 a \$2,555,833 de \$2,340,796 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a nuevos tráficos de importación de combustibles vía Nogales y Piedras Negras hacia Hermosillo y Torreón, igual que el tráfico de importación de carbón por Piedras Negras.
- *Metales*. Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$319,264 a \$2,177,827 de \$1,858,563 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. El incremento se debe principalmente a mayores tráficos de chatarra, planchón, rollos de acero. También se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.
- *Ingresos por pasajeros*. Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$27,965 a \$168,679 de \$140,714 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.
- *Otros*. Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$123,021 a \$1,557,310 de \$1,434,289 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementaron \$1,296,378 a \$18,555,429 de \$17,259,051 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$190,028 por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$436,527 por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$78,366; arrendamiento de equipo \$258,304; gastos por siniestros \$166,872, y parcialmente compensado

por un decremento en el costo del consumo de diésel por (\$204,123) debido a un menor consumo de diésel y mejoras en el rendimiento y otros por \$282,398.

Otros costos y gastos de operación

Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, de gastos administrativos, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión y otros ingresos y gastos netos. La depreciación y amortización se incrementó por \$186,378, por mayores inversiones de capital realizadas durante 2016. La provisión de PTU del ejercicio 2016 se incrementó por \$113,928. Los gastos de administración disminuyeron \$56,821 a \$1,058,941 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 de \$1,115,762 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) por disminución del número de empleados y otros por \$32,052. Los otros ingresos netos incrementaron \$102,574 a \$216,543 de \$113,969, como resultado, principalmente, por incremento en la venta de activos fijos y refacciones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,505,156 miles pasando de \$8,314,010 para el año terminado en 2015 a \$9,819,166 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016.

Costo financiero

Los costos financieros netos disminuyeron \$213,459 pasando de \$ 234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a de \$20,926 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como resultado, principalmente del incremento en la ganancia por tipo de cambio de \$110 millones, combinado con un incremento en el ingreso por intereses de \$96 millones y una leve reducción en el costo por intereses, por la terminación de algunos créditos.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto presenta una disminución de (\$16,177) pasando de \$88,859 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$72,682 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 como resultado, principalmente de un menor volumen de operaciones de ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad disminuyeron \$780,518 pasando de \$2,243,785 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,463,267 para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, principalmente por la aplicación de un estímulo fiscal por el IEPS pagado en la compra del diésel para locomotoras.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$2,482,956 a \$8,407,655 de \$5,924,699 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014 (en miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

Ingresos por prestación de servicios

Los ingresos por los servicios que prestamos durante el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$3,967,625 a \$29,962,988 de \$25,995,363 durante el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Este incremento se debió principalmente por lo siguiente:

- *Agrícola.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división agrícola para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$1,575,189 a \$8,456,210 de \$6,881,021 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. 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.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división automotriz para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$375,643 a \$3,602,920 de \$3,227,277 para el año terminado el 31 de

diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente al nuevo tráfico de importación de vehículos vía Mazatlán.

- *Industrial.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división industrial para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$493,006 a \$3,168,661 de \$2,675,655 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. 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.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de minerales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$194,329 a \$2,909,843 de \$2,715,514 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. 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.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de químicos y fertilizantes para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$301,528 a \$2,527,469 de \$2,225,941 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. 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.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de energía para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 disminuyeron \$111,691 a \$2,340,796 de \$2,452,487 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. La disminución se debe principalmente a la baja en el desalojo de combustóleo de las refinerías hacia los puertos.
- *Intermodal.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división intermodal para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$333,172 a \$2,212,878 de \$1,879,706 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a que en 2015, creció el corredor transfronterizo Monterrey-Chicago y se consolidaron dos servicios adicionales a Silao.
- *Cemento.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de cemento para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$112,073 a \$1,310,645 de \$1,198,572 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Se proporcionaron nuevos servicios a las principales plantas cementeras del país.
- *Metales.* Los ingresos por la prestación de servicios de la división de metales para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$302,747 a \$1,858,563 de \$1,555,816 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. El incremento se debe principalmente a tráficos de chatarra y arrabio, además de productos terminados como láminas, y se continuó con los movimientos de tubería para diversos gasoductos.
- *Ingresos por pasajeros.* Los ingresos por la prestación de otros servicios por los ingresos por pasajeros para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$13,441 a \$140,714 de \$127,273 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.
- *Otros.* Los ingresos por la prestación de servicios de transporte de otras divisiones y demás servicios auxiliares para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$378,188 a \$1,434,289 de \$1,056,101 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

Costos y gastos directos de operación

Los costos directos operativos consisten, principalmente, de costos laborales, maquinaria y equipo, gastos indirectos y arrendamiento de carros. Los costos directos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$1,775,440 a \$17,259,051 de \$15,483,611 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por los incrementos en: costos laborales por \$181,495 por mayor volumen, incremento en personal operativo y salariales; car hire por \$429,903 por la mayor utilización de carros de otros ferrocarriles, mantenimiento de terceros a locomotoras y carros por \$179,956; arrendamiento de equipo \$239,989; gastos por siniestros \$166,872; consumo de diésel por \$569,557 debido a un mayor consumo de diésel e incremento en precio del 7.3% y mejoras en el rendimiento; y otros por \$7,668.

Otros costos y gastos de operación

Los otros costos y gastos de operación consisten, principalmente, de gastos administrativos, participación de los empleados en las utilidades de la empresa, la depreciación y amortización de los títulos de concesión y otros ingresos y gastos netos. La depreciación y amortización se incrementó por \$248,216, por mayores inversiones de capital realizadas durante 2015. La provisión de PTU del ejercicio 2015 se incrementó por \$128,652. Los gastos de administración se incrementaron \$ 34,097 a \$1,115,762 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 a \$1,081,665 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente por: decremento en costo laboral de (\$24,769) por disminución del número de empleados y otros por (\$32,052). Los otros ingresos netos disminuyeron \$19,101 a \$113,969 de \$133,070, como resultado, principalmente, por una menor utilidad en venta de activos fijos y refacciones.

Utilidad de operación

Como resultado de los factores mencionados, la utilidad de operación se incrementó en \$1,762,119 pasando de \$6,551,891 para el año terminado en 2014 a \$8,314,010 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Costo financiero

Los costos financieros netos aumentaron \$212,771 pasando de \$ 21,614 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014 a \$234,385 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 como resultado, principalmente por una disminución en la ganancia por tipo de cambio de \$108 millones, combinado con una reducción en el ingreso por intereses de \$53 millones, originado por una menor posición de tesorería debido al pago de un dividendo en noviembre de 2014 y un leve incremento en el costo por intereses, por la contratación de certificados bursátiles en octubre de 2014.

Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto

La participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 disminuyó \$13,287 a \$88,859 de \$102,146 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, como resultado, principalmente por menor volumen de operaciones del ferrocarril y Terminal del Valle de México.

Impuestos a la utilidad

Los gastos relacionados con el impuesto a la utilidad para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementaron \$318,177 a \$2,243,785 de \$1,925,608 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, esto se debió a un incremento de 23.2% en la utilidad base de impuestos originados por todos los cambios ya mencionados anteriormente.

Utilidad neta

Debido a las razones señaladas anteriormente, la utilidad neta para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$1,217,884 a \$5,924,699 de \$4,706,815 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

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”.

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

La UAFIDA Ajustada para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 se incrementó \$652 millones a \$7,387 millones de \$6,734,356 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016. Este incremento de UAFIDA Ajustada refleja las utilidades de operación más depreciación y amortización. El margen de UAFIDA Ajustada para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 incrementó 210 puntos base a 42.9% de 40.8% para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2015

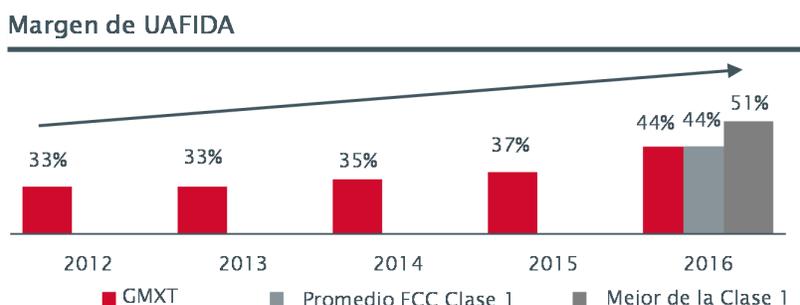
La UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó \$3,448 millones a \$14,441 millones de \$10,992,243 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015. Este incremento de UAFIDA Ajustada

refleja las utilidades de operación más depreciación y amortización. El margen de UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 incrementó 720 puntos base a 43.9% de 36.7% para el año terminado el 31 de diciembre de 2015.

Año terminado el 31 de diciembre de 2015 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2014

La UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó \$2,010 millones a \$10,992,243 de \$8,982 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2014. Este incremento de UAFIDA Ajustada refleja las utilidades de operación más depreciación y amortización. El margen de UAFIDA Ajustada para el año terminado el 31 de diciembre de 2015 incrementó 220 puntos base a 36.7% de 34.6% para el año terminado el 31 de diciembre de 2014.

En resumen, el margen de UAFIDA Ajustada de la Compañía se ve desde el 2012 al 2016 de manera comparativa de la siguiente manera:



Liquidez y recursos de capital

Liquidez

La liquidez representa nuestra capacidad de generar flujo de efectivo suficiente proveniente de nuestras operaciones para cumplir con nuestras obligaciones, así como nuestra capacidad para obtener financiamiento en términos adecuados. Por ello, la liquidez no puede considerarse en forma separada de nuestras fuentes de capital que consisten principalmente de recursos disponibles o recursos potenciales que pudieran ser utilizados para lograr nuestros objetivos. Actualmente, nuestras necesidades de liquidez surgen principalmente de las exigencias de inversiones de capital, capital de trabajo, pagos de deuda y dividendos. Para satisfacer nuestras necesidades de liquidez y de inversiones de capital, nos apoyamos principalmente en nuestras fuentes de recursos financieros, incluyendo el flujo de efectivo generado por nuestras operaciones y en nuestras líneas de crédito calificadas y comprometidas.

Consideramos que nuestro flujo operativo, nuestras líneas de crédito calificadas y comprometidas y nuestro financiamiento a largo plazo nos proveerán de liquidez suficiente para cumplir con nuestras necesidades de inversiones de capital planeadas, capital de trabajo, obligaciones contractuales futuras y pago de dividendos.

Flujos netos de efectivo por actividades de operación

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, los flujos netos de efectivo utilizados en actividades de operación aumentó \$348,470 a \$2,215,182, en comparación con \$1,866,712 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, principalmente como resultado de un menor desempeño en nuestras operaciones, incremento en cuentas por cobrar, compensado parcialmente por un menor pago de impuestos.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016 los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación incrementaron \$2'873,569 para alcanzar \$11'441,298, en comparación con \$8'567,729 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de un menor pago de impuestos por beneficio de un crédito fiscal por la compra de combustibles.

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación incrementaron \$636,396 para alcanzar \$8'567,729 en comparación con \$7'931,333 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente como resultado de unas utilidades antes de impuesto mayores con respecto al año anterior, disminución de cuentas por cobrar, compensado con un mayor pago de impuestos.

Flujos netos de efectivo por actividades de inversión

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión aumentó \$35,717,611 llegando a \$37,471,779, en comparación con efectivo utilizado de \$1,754,168 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, principalmente como resultado del pago de la Adquisición.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión aumentó \$565,196 llegando a \$6'401,839, en comparación con efectivo utilizado de \$5'836,643 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, principalmente como resultado de una mayor inversión en el Gasto de Capital (Capex).

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, el efectivo neto utilizado en actividades de inversión incrementó \$2'572,829 millones llegando a \$5'836,643, en comparación con efectivo utilizado de \$3'263,814 para el año terminado el 31 de diciembre de 2014, principalmente como resultado de un mayor inversión en el Gasto de Capital (Capex) por la compra de locomotoras de última generación.

Flujos netos de efectivo por actividades de financiamiento

Periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 comparado con el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016

Para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2017, el efectivo neto de actividades de financiamiento aumentó \$29,739,114 para alcanzar un efectivo generado de \$28,936,651, en comparación con efectivo usado de \$802,463 para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2016, principalmente como resultado de por la obtención de dos préstamos para financiar la compra del ferrocarril Florida East Coast Railway, por un total de Ps\$ 32,284,091.

Años terminados el 31 de diciembre de 2016 y 2015

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento incrementó \$1'749,770 llegando a \$2'917,467, en comparación con efectivo utilizado de \$1'167,697 para el año terminado el 31 de diciembre de 2015, debido principalmente al pago de dividendos a Grupo México y a Union Pacific por Ps\$2,274,265 (equivalentes a USD\$100 millones de dólares).

Años terminados el 31 de diciembre de 2015 y 2014

Para el año que terminó el 31 de diciembre de 2015, el efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento disminuyó en \$2'990,246 a \$1'167,697 en comparación con \$4'157,943 en 2014. Este cambio se debió principalmente a que en 2015 únicamente se pagó dividendos a Union Pacific por \$389,074; además en 2014 se refinanció un Certificado Bursátil de Ferromex que venció en octubre de ese mismo año.

Créditos de bancos y otras instituciones financieras

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Crédito contratado por Ferrosur con IXE banco el 31 de mayo de 2011 por \$450,000, devenga intereses a una tasa de THIE 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. (1)	\$ 90,000	\$ 135,000
Préstamo contratado por Ferrosur con EXIMBANK-PEFCO el 16 de marzo de 2012 con vencimiento el 15 de mayo de 2021, devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 0.65%	324,445	421,425
Préstamo contratado por GMXT con BBVA Bancomer y Credit Suisse el 30 de junio de 2017 con vencimiento el 21 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	27,740,815	-
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 THIE de 28 días más 1.00%	4,543,275	-
Préstamo contratado por FEC PEVT, LLC con State of Florida Department of Transportation contratado el 10 de octubre de 2014, con vencimiento el 01 de octubre de 2034, devenga intereses a una tasa fija de 3.5%	498,257	-
Certificados bursátiles emitidos por Ferromex	<u>5,000,000</u>	<u>5,000,000</u>
Costo de emisión de deuda	38,196,792	5,556,425
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(344,932)	(27,991)
	<u>(27,646,946)</u>	<u>(179,603)</u>
Deuda a largo plazo	<u>\$ 10,204,914</u>	<u>\$ 5,348,831</u>

Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

2018	\$ 438,421
2019	307,567
2020 (en adelante)	9,504,350
Comisiones financieras	<u>(45,424)</u>
	<u>\$ 10,204,914</u>

- (1) Crédito con IXE Banco contratado el 31 de mayo de 2012 por Ferrosur para el refinanciamiento de pasivos.

Al 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016, Ferromex tiene 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	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>
Costo de emisión de deuda				<u>5,000,000</u>	<u>5,000,000</u>
				<u>(11,355)</u>	<u>(11,083)</u>
Neto				<u>\$ 4,988,645</u>	<u>\$ 4,988,917</u>

Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de este estado financiero intermedio consolidado se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los periodos terminados el 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016, fueron: Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días de 7.36% y 6.11%, TIIE a 91 días de 7.39% y 6.19% y Libor a tres meses 1.26% y 0.98%, respectivamente.

La siguiente tabla 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:

Financiamiento	Principales obligaciones y causas de vencimiento anticipado
Crédito Ixe	<p>El acreditado se obliga a no (i) modificar su objeto social o cambiar su giro comercial, (ii) escindirse, entrar en disolución o liquidación, (iii) fusionarse, (iv) hacer pago de dividendos, (v) otorgar crédito, (vi) adquirir pasivos a su cargo, (vii), otorgar fianzas, avales, garantías o asumir obligaciones contingentes garantizando el cumplimiento de obligaciones de terceros, o (viii) constituir gravámenes sobre sus activos (salvo ciertas excepciones).</p> <p>El acreditado no puede realizar amortizaciones anticipadas sin el consentimiento previo y por escrito del acreditante. Para solicitar dicho consentimiento, el acreditado deberá solicitar la amortización anticipada por escrito al acreditante con 3 días de anticipación a la fecha en la que desee realizar el pago. En caso de que se autorice la amortización anticipada, el acreditado deberá pagar los intereses devengados y no pagados a la fecha, el saldo insoluto del crédito, primas de seguros y demás cargos pactados, así como costos y gastos por el pago anticipado.</p>
Crédito PEFCO Eximbank	<p>El acreditado se obliga a no (i) constituir gravámenes sobre ciertos bienes, (ii) enajenar o arrendar ciertos bienes, (iii) utilizar ciertos bienes fuera de México o Estados Unidos, (iv) modificar la naturaleza de su negocio, (v) fusionarse o consolidarse con otras entidades, disolverse o vender una parte sustancial de sus propiedades o cualquier propiedad esencial para su negocio, o (vi) llevar a cabo actos que afecten el valor de sus bienes.</p> <p>El acreditado podrá amortizar anticipadamente este crédito en cualquier fecha de pago de intereses sujeto, entre otras condiciones a que (i) el monto mínimo de pago sea de EUA\$1,000,000, (ii) el acreditado haya notificado a los acreedores con 5 días de anticipación y (iii) se hayan pagado la totalidad de los intereses adeudados a la fecha del pago anticipado.</p>
Crédito BBVA - Bancomer	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> 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 y permitir que el agente inspeccione los libros contables de GMXT, (iv) cumplir con las leyes aplicables así como con todas sus obligaciones derivadas de cualquier contrato o convenio del que sean parte, (v) obtener y mantener en plena validez y efecto, así como cumplir con todas las obligaciones y</p>

	<p>condiciones de todas las autorizaciones gubernamentales, permisos, licencias, concesiones, contratos o cualquier otro documento análogo, (vi) operar sus bienes de manera cuidadosa y eficiente, y mantener todos los bienes esenciales para el manejo del negocio en buen estado, (vii) mantener los seguros necesarios y adecuados contra cualquier pérdida y/o daños a su propiedad, (viii) realizar todos los actos necesarios para que sus obligaciones constituyan obligaciones generales quirografarias con una prelación de pago por lo menos equivalente (<i>pari passu</i>) respecto del pago de cualesquier otras obligaciones, (ix) realizar todos los actos necesarios para mantener los derechos de la acreditante bajo los documentos de crédito, (x) cumplir con todas las leyes ambientales y obtener y mantener cualesquier permisos ambientales necesarios para sus operaciones, (xi) obtener las calificaciones necesarias, (xii) realizar los pagos necesarios para que el acreditado pueda cumplir con sus obligaciones, y (xiii) que cualquier garante bajo el crédito de garantía de las obligaciones del deudor bajo el crédito con Santander.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> 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) realizar o adquirir cualquier inversión, excepto por las inversiones permitidas, (iii) 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, (iv) realizar cualquier venta o celebrar cualquier acuerdo para realizar cualquier venta de activos excepto por las permitidas en el contrato de crédito, (v) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (vi) cambiar en forma sustancial el giro y naturaleza de sus actividades principales, (vii) celebrar cualquier operación con cualesquier Afiliadas, (viii) modificar o de otra manera cambiar cualquiera de sus estatutos sociales, (ix) modificar, cambiar, adicionar u otorgar cualquier renuncia respecto de los documentos de la adquisición, (x) utilizar los recursos del crédito con otros fines que los fines permitidos, (xi) celebrar, crear o asumir cualquier obligación que prohíba el reparto dividendos, y abstenerse de pagar declarar el pago de dividendos, (xii) permitir un índice de apalancamiento mayor a 2.75:1.00 o un índice de cobertura menor a 5.00:1.00, (xiv) volverse una persona sancionada, (xiii) usar fondos derivados de actividades de lavado de dinero u otras actividades ilícitas para realizar cualesquier pagos a la acreditante, (xiv) realizar cualquier acción que tenga como consecuencia que GMXT se tenga que registrar como sociedad de inversión, (xv) permitir que se pague o se autorice un pago que se considere corrupto.</p> <p>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) que cualquier acreditante no pague cualquier monto adeudado mayor a \$100'000,000.00 de dólares, (vi) GMXT admite por escrito su incapacidad para pagar sus deudas, (vii) designar a un liquidador, o realizar una cesión general en favor de sus acreedores, o iniciar un procedimiento para ser insolvente, (viii) 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, (ix) si se dicta una sentencia ejecutoriada en contra de GMXT por un monto superior a \$100'000,000.00 de dólares, (x) si se dicta una sentencia que tenga un efecto material adverso, (xi) si cualquier permiso, licencia, decreto, concesión, contrato o cualquier instrumento emitido por cualquier autoridad gubernamental es revocado, (xii) cualquier imposición de una autoridad gubernamental en relación con el tipo de cambio que tenga un efecto adverso al pago bajo el contrato de crédito, se extiende la fecha de vencimiento del crédito puente, (xiii) 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, (xiv) que ocurra cualquier cambio a la ley aplicable que afecte a los documentos del crédito, (xv) que ocurra un cambio de control, (xvi) cualquier ejecución o embargo que afecte los bienes, o activos o propiedad de GMXT, (xvii) cualquier determinación de cualquier autoridad gubernamental que retrase el pago de cualquier monto bajo el contrato de crédito, y (xviii) ocurre un evento ERISA (según se define en el contrato de crédito).</p>
Crédito Santander	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> 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</p>

	<p>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 (<i>pari passu</i>) 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.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> 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.</p> <p>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 (xii) si cualquier autoridad gubernamental expropia todos o en parte sustancial de los bienes de GMXT.</p>
Crédito State of Florida Department of Transportation	<p><i>Obligaciones de hacer.</i> La acreditada se obliga a (i) previo a cualquier desembolso, obtener cualesquier permisos, derechos sobre inmuebles, y aprobaciones necesarias para la fase de construcción del proyecto, (ii) asumir responsabilidad del proyecto, (iii) sacar en paz a la acreditante, sus agencias, el estado de Florida y cada uno de sus funcionarios en relación con cualquier demanda derivada de cualquier acto u omisión de la acreditada en relación con la planeación del proyecto, (iv) adherirse a los principios aceptados de contabilidad, (v) entregar a la acreditada la información, reportes, registros, contratos y otros documentos relaciones con el proyecto, (vi) celebrar un contrato de confidencialidad en los términos del formato que se adjunta al contrato de crédito, (vii) entregar una carta de crédito a la acreditante.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer.</i> La acreditada se obliga a no usar los recursos del crédito con el propósito de influir en la legislatura de Florida, en el poder judicial o alguna agencia del estado de Florida.</p>

	<p>Son causas de vencimiento anticipado del contrato de crédito (i) el incumplimiento en el pago de cualquier monto y que dicho incumplimiento continúe por 5 años, (ii) si cualquier declaración o estipulación realizada por la acreditada o por FEC resultara ser falsa o engañosa (iii) se emita una orden con el consentimiento de la acreditada para designar a un depositario de una parte del proyecto, (iv) se inicie cualquier procedimiento, con el consentimiento de la acreditada o de FEC, para realizar un acuerdo entre los acreedores y la acreditada y FEC en relación con cualquier demanda derivada de cualquier ley emitida o que se emita, (v) se inicie cualquier procedimiento por o en contra de la acreditada para declarar su insolvencia, o cualquier proceso similar, y que dicho procedimiento no se deseché en los 60 días posteriores a su inicio, (vi) se incumpla con la entrega o renovación de la carta de crédito o de la garantía, excepto si la acreditada hubiere pagado el crédito en un monto de tres millones de dólares, (vii) cualquier incumplimiento con las obligaciones del contrato de crédito.</p>
FERROMX-07-2	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) presentar información trimestral o anual a la CNBV, BMV y al representante común correspondiente, (ii) cumplir con los requerimientos de presentación o divulgación de información, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines establecidos y mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV, (iv) conservar la existencia legal y de las subsidiarias, así como mantener su contabilidad y mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos y licencias, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades, contar y hacer que las subsidiarias contraten con compañías de seguros de reconocido prestigio, y (vi) tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los certificados bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda no garantizada de le Emisora.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen salvo que garantice las obligaciones de los certificados bursátiles, (iii) no fusionarse en calidad de fusionada o escindirse, salvo que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de Ferromex, no hubiere causa de vencimiento anticipado y no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera de Ferromex, y (iv) no pagar dividendos o realizar cualquier distribución a sus accionistas si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones o si con el pago de dividendos incurre en incumplimiento conforme al título de la emisión de los certificados bursátiles.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago a la fecha de vencimiento, contra la entrega del título o certificado emitido por Indeval. b. Obligatorias: (i) si el emisor dejare de realizar el pago oportuno, a su vencimiento, de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los siguientes 5 días hábiles, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta o falsa importante para la emisión y dicha información no se haya ratificado en 30 días naturales, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumplen con cualquier obligación contenida en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de emisión, contrato de crédito o instrumento similar, que evidencie deudas por un monto de EUAS\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias fuera declarado en quiebra, concurso mercantil o procedimiento similar o admita por escrito su incapacidad, (vi) si se emite cualquier resolución judicial definitiva por una cantidad equivalente a EUAS\$100,000,000.00 y dicha resolución afecte las operaciones y situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropia, interviene o asume legalmente la posesión administración o el control de los activos del emisor o de cualquiera de sus subsidiarias afectando las operaciones y situación financiera del emisor o de sus subsidiarias y limitara las facultades de la administración del emisor, y (viii) si incurre en cambio de control.
FERROMX-11	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) simultáneamente a la presentación de la información trimestral o anual a la CNBV, BMV y al público inversionista, enviar al representante común un ejemplar de dicha información por correo, (ii) cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligada Ferromex, así como entregar un certificado indicando el cumplimiento por parte de Ferromex de las obligaciones contenidas en el suplemento, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines ahí estipulados, (iv) conservar su existencia legal, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades y contratar compañías de seguros de</p>

	<p>reconocido prestigio, (vi) tomar todas las acciones necesarios a efecto de que las obligaciones tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda de Ferromex y (vii) mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV y en el listado de la BMV.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias en conjunto, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen, salvo los permitidos por los documentos de la emisión de las Notas 8.88%, (iii) podrá fusionarse en cualquier calidad, con Ferrosur, sin embargo no podrá fusionarse en calidad de fusionada o escindirse salvo que la sociedad que subsista asuma las obligaciones de Ferromex, no hubiere caso de vencimiento anticipado y dicha transacción no afecte las operaciones o situación financiera de Ferromex, y (iv) pagar dividendos o realizar cualquier otra distribución a sus accionistas, si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones, o si el pago de dicho dividendo incurre en un incumplimiento.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago en la fecha de vencimiento contra la entrega del título o de la certificación emitida por Indeval. En caso de que el día de pago no sea un día hábil, el pago se realizará el día hábil inmediato siguiente. b. Obligatorias: (i) si el emisor dejara de realizar el pago oportuno a su vencimiento de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha en que debió realizarse, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta con motivo de la emisión de los certificados bursátiles, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumple con cualquiera de sus obligaciones contenidas en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de sesión, contrato de crédito o algún instrumento similar que evidencia deudas en donde el acreedor sea una institución financiera, nacional o extranjera, o se trate de un financiamiento bursátil del emisor que individualmente o en su conjunto importen una cantidad equivalente a EUA\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias importantes fuere declarada en quiebra, insolvencia, concurso mercantil o procedimiento similar o se declarara su incapacidad para pagar sus deudas a su vencimiento, (vi) si se emitiera cualquier resolución judicial definitiva en contra del emisor por un monto de EUA\$100,000,000.00 y afectara de manera adversa las operaciones o la situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropiaria, interviene o asume legalmente la posesión o control de los activos del emisor, o limitara la facultad de administración del emisor, (viii) si el emisor rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles, o (ix) si ocurre un cambio de control.
FERROMX-14	<p><i>Obligaciones de hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) presentar información trimestral y anual a la CNBV, BMV y al representante común de los certificados bursátiles, (ii) cumplir con los requerimientos de presentación o divulgación de información, (iii) utilizar los recursos derivados de la colocación para los fines establecidos y mantener la inscripción de los certificados bursátiles en el RNV, (iv) conservar la existencia legal y la de sus subsidiarias, así como mantener su contabilidad y mantener vigentes todas las autorizaciones, permisos y licencias, (v) mantener los bienes necesarios para la realización de sus actividades, contratar y hacer que sus subsidiarias contraten con compañías de seguros de reconocido prestigio, y (vi) tomar todas las acciones y medidas necesarias a efecto de que las obligaciones de pago amparados por los certificados bursátiles tengan la misma preferencia en el pago que cualquier otra deuda no garantizada de Ferromex.</p> <p><i>Obligaciones de no hacer:</i> Ferromex se obliga a (i) no cambiar el giro preponderante de su negocio y el de sus subsidiarias, (ii) abstenerse de crear cualquier gravamen salvo que garantice las obligaciones de los certificados bursátiles, (iii) no fusionarse en calidad de fusionada o escindirse salvo que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma expresamente las obligaciones de Ferromex, no hubiere causa de vencimiento anticipado y no afecte de manera adversa las operaciones o la situación financiera del Emisor, y (iv) no pagar dividendos o realizar cualquier distribución a sus accionistas si Ferromex se encuentra en incumplimiento de sus obligaciones o si con el pago de dividendos incurre en incumplimiento conforme al título de la emisión.</p> <p>Son causas de vencimiento anticipado de los certificados bursátiles:</p>

	<p>a. Voluntarias: el principal de los certificados bursátiles se amortizará en un solo pago en la fecha de vencimiento, contra la entrega del título o certificación emitida por Indeval. En caso de que la fecha de vencimiento no se día hábil, el principal deberá ser liquidado el día hábil inmediato siguiente. El emisor tendrá en cualquier momento derecho a pagar anticipadamente la totalidad pero no menos de la totalidad, del valor nominal de los certificados bursátiles, en cualquier fecha de pago de intereses, en cuyo caso pagará un precio igual al precio de amortización anticipada más los intereses devengados y no pagados sobre el principal de los certificados bursátiles a la fecha de amortización anticipada respectiva. El emisor solicitará al representante común que notifique su decisión con 30 días naturales de anticipación. En dicho caso el emisor pagará a los tenedores una cantidad igual al monto que resulte mayor del importe de principal pendiente de pago y la suma del valor presente del pago de principal y de cada uno de los pagos pendientes de intereses.</p> <p>b. Obligatorias: (i) si el emisor dejare de realizar el pago oportuno, a su vencimiento, de cualquier cantidad de intereses y dicho pago no se realizara dentro de los siguientes 5 días hábiles, (ii) si el emisor proporciona al representante común o a los tenedores información incorrecta o falsa importante para la emisión y dicha información no se haya ratificado en 30 días naturales, (iii) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias incumplen con cualquier obligación contenida en el título, (iv) si se declara el vencimiento anticipado de cualquier convenio, acta de emisión, contrato de crédito o instrumento similar, que evidencie deudas por un monto de EUA\$100,000,000.00, (v) si el emisor o cualquiera de sus subsidiarias fuera declarado en quiebra, concurso mercantil o procedimiento similar o admita por escrito su incapacidad, (vi) si se emite cualquier resolución judicial definitiva por una cantidad equivalente a EUA\$100,000,000.00 y dicha resolución afecte las operaciones y situación financiera del emisor, (vii) si cualquier autoridad expropia, interviene o asume legalmente la posesión administración o el control de los activos del emisor o de cualquiera de sus subsidiarias afectando las operaciones y situación financiera del emisor o de sus subsidiarias y limitara las facultades de la administración del emisor, (viii) si el emisor rechaza, reclama o impugna la validez o exigibilidad de los certificados bursátiles, y (ix) si incurre en cambio de control.</p>
--	--

Inversiones de capital

Nuestra red ferroviaria requiere una inversión anual de capital para lograr reemplazos, mejoras y crecimiento. Estas inversiones buscan mejorar la seguridad, apoyar los requisitos de transporte de nuestros clientes, mejorar nuestra eficiencia operativa y reducir costos a largo plazo. Asimismo, hemos adicionado locomotoras y carros con un consumo de combustible más eficiente y que emiten menos contaminación, a nuestra flotilla para reemplazar equipo más viejo y menos eficiente, así como para apoyar nuestro crecimiento, la demanda de nuestros clientes y reducir el impacto en el medio ambiente. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, realizamos inversiones de capital por \$6,701,931, \$6,024,895 y \$3,871,283, respectivamente y durante el periodo del 1 de julio de 2016 al 30 de junio de 2017, realizamos inversiones de capital por \$6,511,966. Históricamente hemos fondeado y esperamos poder seguir fondeando nuestras inversiones de capital a través de nuestra liquidez operativa, deuda y arrendamiento de equipos.

Nuestras concesiones otorgadas por el Gobierno Federal requieren que realicemos inversiones considerables de capital. En consecuencia, esperamos mantener el fondeo de nuestro programa de inversiones mediante una combinación de liquidez de nuestras operaciones y deuda adicional, incluyendo parte de los recursos obtenidos mediante la presente oferta pública. En la segunda mitad del 2017, planeamos invertir aproximadamente \$289 millones de dólares en infraestructura, capacidad y equipo ferroviario; durante el 2018 planeamos invertir aproximadamente \$ 461 millones de dólares en infraestructura, capacidad y equipo ferroviario. Esperamos fondear nuestro programa de gastos de capital mediante una combinación de fondos y deuda generada internamente.

No podemos asegurar que vayamos a generar suficiente liquidez operativa o que tengamos acceso a fuentes de financiamiento de terceros para poder fondear nuestras inversiones de capital. Ver “Factores de Riesgo – Riesgos relacionados con nuestro negocio y la industria - 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 y/o implementar nuestra estrategia de inversión”.

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 Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 03 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) pagada en una sola exhibición el día 23 de agosto de 2016.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 11 de diciembre de 2014, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$4,050,000 (equivalente a US\$298,962), pagada en una sola exhibición el día 15 de diciembre de 2014.

Valor razonable de los instrumentos financieros

El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por GMXT 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, así como nuestras 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 GMXT se registra a su costo amortizado y, consiste en deuda que devenga 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 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son como sigue:

	2017		2016	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	37,851,860	39,073,241	5,528,434	6,854,202

Revelación cualitativa y cuantitativa sobre el riesgo de mercado

Estamos expuestos a riesgos de mercado que podrían surgir por variaciones en los precios de los insumos que utilizamos para nuestras operaciones, los tipos de cambio y las tasas de interés. Compramos combustible para operar nuestras locomotoras y adquirimos y arrendamos equipo ferroviario (incluyendo locomotoras, equipo de arrastre y maquinaria de vía) de proveedores nacionales y extranjeros. El precio y otros términos y condiciones de dichas compras podrían estar expresados en monedas extranjeras y están sujetos a cambios derivados de diversos factores, como la oferta y la demanda global. Asimismo, estamos expuestos al riesgo crediticio de nuestras contrapartes y al riesgo de liquidez para cumplir con nuestras obligaciones financieras. Buscamos minimizar los efectos adversos de los riesgos antes señalados mediante el empleo de las siguientes estrategias:

Administración del riesgo crediticio

El riesgo de crédito se refiere al riesgo de que las contrapartes incumplan sus obligaciones contractuales resultando en una pérdida para la Entidad. En GMXT, el principal riesgo de crédito surge del efectivo y equivalentes y de las cuentas por cobrar a clientes. Respecto al efectivo y equivalentes, GMXT 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.

Administración del riesgo de liquidez

GMXT administra el riesgo de liquidez invirtiendo sus excedentes de efectivo en instrumentos de inversión sin riesgo para ser utilizados en el momento que GMXT los requiera. GMXT tiene vigilancia continua de flujos de efectivo proyectados y reales.

Administración de riesgos de mercado

Administración de riesgos de tasas de interés

Estamos expuestos a riesgos de tasas de interés como resultado de los financiamientos contratados a tasas de interés variables. Con la finalidad de administrar dichos riesgos celebramos operaciones de cobertura de tiempo en tiempo. Ver “ - Instrumentos financieros derivados”. El análisis de sensibilidad que determina GMXT 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 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y de 0.008 puntos para 2014, 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 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y 0.008 puntos para 2014, por encima / por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes.

El resultado del año que terminó el 31 de diciembre de 2016, disminuiría/aumentaría \$1,719 (2015: disminución/aumento por \$225, 2014: disminución/aumento por \$934). Esto es principalmente atribuible a la exposición de la Entidad a las tasas de interés sobre sus préstamos a tasa variable.

Administración de riesgos de tipo de cambio

GMXT 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 GMXT a un incremento / decremento de 5.6% para 2016, 5.4% para 2015 y 3.7% para 2014 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			
	2016	2015	2014	
Resultados	(14,625)	(18,031)	(5,441)	(*)
(*)	Principalmente atribuible a la exposición de los saldos de las cuentas por cobrar y por pagar en dólares estadounidenses en la Emisora al final del período sobre el que se informa.			

Valor razonable de los instrumentos financieros

El valor razonable de los instrumentos financieros presentados a continuación ha sido determinado por GMXT 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 GMXT, 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 GMXT 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. Ver la nota 15.b.2 de los Estados Financieros Consolidados.

Adeudos o créditos fiscales

A la fecha del presente Prospecto hemos presentado todas las declaraciones fiscales aplicables de conformidad con la ley federal, estatal o local, en tal medida en la que la falta de presentación no cause un efecto material adverso. Asimismo, hemos pagado todos los impuestos que nos resultan aplicables en términos de dichas declaraciones fiscales.

Los saldos de las cuentas fiscales de capital contable al 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Cuenta de capital de aportación	<u>\$ 8,182,288</u>	<u>\$ 7,930,879</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	<u>\$ 7,119,563</u>	<u>\$ 3,554,314</u>

Obligaciones fuera de balance

Salvo por aquellas obligaciones que se indican en la Nota 19 de los Estados Financieros Consolidados y la Nota 12 de los Estados Financieros Intermedios, no tenemos celebradas operaciones que no estén registradas en nuestro estado de situación financiera.

5. Control Interno

La Compañía, a través de su Consejo de Administración ha adoptado políticas y procedimientos de control interno que están diseñados para garantizar de manera razonable que sus operaciones se apeguen a los lineamientos establecidos por su administración y que el proceso de preparación de su información financiera cumpla con lo dispuesto por las IFRS. La Compañía considera que su avanzada plataforma de información tecnológica y su estructura operativa le proporcionan las herramientas necesarias para aplicar de manera precisa y eficaz sus políticas y procedimientos de control interno. Además, los distintos procesos operativos de la Compañía se someten a auditorías internas en forma periódica.

V. ADMINISTRACIÓN

1. Auditores Externos

Los Estados Financieros Consolidados por los años 2016, 2015 y 2014, han sido dictaminados por Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited), según se establece en su informe. Asimismo, para dichos ejercicios sociales, Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C. (miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited) no ha emitido opinión con salvedad, opinión negativa o se ha abstenido de emitir opinión acerca de los Estados Financieros Consolidados.

Los auditores fueron designados por decisión de nuestro Consejo de Administración con base en su experiencia y calidad de servicio.

2. Operaciones con Partes Relacionadas y Conflictos 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 transportación, interconexión para la prestación de servicios de carga transnacionales, arrendamiento de carros y de locomotoras, en cumplimiento con la legislación aplicable. Dichas operaciones se encuentran sujetas a la aprobación, caso por caso, de nuestro Consejo de Administración, excepto por aquellas que (i) no sean materiales o (ii) sean celebradas en el curso ordinario de trabajo 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:

	Al 31 de diciembre de			Al 30 de junio
	2016	2015	2014	2017
Por cobrar:				
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 309,119	\$ 280,354	\$ 238,102	\$ 382,526
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	45,136	23,556	4,194	47,029
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	20,509	17,518	15,914	10,976
Metalúrgica de Cobre, S.A. de C.V.	10,583	1,191	3,717	7,290
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	10,279	15,718	24,564	11,915
UP Logistic de México, S. de R.L.	6,779	5,355	-	27,155
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	5,965	590	358	853
Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V.	3,339	2,902	17,106	3,089
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,168	1,806	1,544	1,878
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,544	1,484	1,684	1,661
Union Pacific Distribution Service, Inc.	573	586	5,739	607
Buenavista del Cobre S. A. de C. V.	2	2	-	2
Grupo México, S.A.B. de C.V.	-	-	217,393	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	-	-	13,490	-
Asarco, Inc.	-	-	21	-
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S. A. de C.V.	-	-	-	17
Servicio y Control Empresarial, S. A. de C.V.	-	-	-	11
Grupo México Servicios, S. A. de C. V.	-	-	-	3
	<u>\$ 415,996</u>	<u>\$ 351,062</u>	<u>\$ 543,826</u>	<u>\$ 495,012</u>
Por pagar a corto plazo:				
TTX Company	\$ 211,390	\$ 196,055	\$ 145,987	\$ 193,263
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	55,838	50,724	42,647	33,102
PS Technology, Inc.	16,648	7,561	4,990	-
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	5,270	-	-	3,990
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	147	134	-	122
Transentric, Inc.	7	135	1,546	6
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	3	3	3	3
UPRR International Advisors, Inc.	-	6	271	-
	<u>\$ 289,303</u>	<u>\$ 254,618</u>	<u>\$ 195,444</u>	<u>\$ 230,486</u>
Por pagar a largo plazo:				
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	24,477	24,477	24,477	\$ 24,477
	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</u>	<u>\$ 24,477</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 las notas de los Estados Financieros Consolidados para más información en relación con las operaciones que realizamos con partes relacionadas.

La siguiente tabla incluye el monto por concepto aproximado de las operaciones celebradas con partes relacionadas del Emisor durante los periodos que se indican continuación:

	Al 31 de diciembre de		
	2016	2015	2014
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 5,015,406	\$ 3,506,684	\$ 3,719,840
Renta de carros (Car-Hire)	813,510	521,542	373,788
Otros	<u>76,185</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 5,905,101</u>	<u>\$ 4,028,226</u>	<u>\$ 4,093,628</u>
Egresos:			
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 1,651,102	\$ 1,088,370	\$ 784,686
Fletes interlineales	1,039,105	1,114,676	1,139,782
Arrastres	114,016	117,365	120,688
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	94,029	82,577	51,343
Fletes misceláneos	94,016	135,422	113,667
Maniobras	66,742	68,330	402
Siniestros	47,295	22,438	4,760
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	36,298	31,144	35,051
Arrendamiento de oficinas corporativas	28,060	23,825	19,652
Ajuste temporal de diésel	27,876	28,789	26,903
Reparación de carros	6,296	22,843	15,767
Derechos de paso	4,831	5,260	5,055
Otros servicios	<u>41,843</u>	<u>22,669</u>	<u>16,701</u>
	<u>\$ 3,251,509</u>	<u>\$ 2,763,708</u>	<u>\$ 2,334,457</u>

	Por los tres meses terminados el		Por los seis meses acumulados al	
	30 de junio de	30 de junio de	30 de junio de	30 de junio de 2016
	2017	2016	2017	
Ingresos:				
Servicios de transportación prestados	\$ 953,493	\$ 1,022,401	\$ 1,938,508	\$ 1,855,429
Renta de carros (Car-Hire)	<u>186,320</u>	<u>188,467</u>	<u>410,952</u>	<u>368,259</u>
	<u><u>\$ 1,139,813</u></u>	<u><u>\$ 1,210,868</u></u>	<u><u>\$ 2,349,460</u></u>	<u><u>\$ 2,223,688</u></u>
Egresos:				
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 391,971	\$ 415,982	\$ 833,706	\$ 846,578
Fletes interlineales	67,355	3,495	92,717	35,935
Ajuste temporal de diesel	42,942	34,641	75,557	64,523
Arrastres	32,351	29,249	61,823	57,130
Maniobras	17,385	15,287	33,968	29,857
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	10,804	12,622	19,196	15,687
Siniestros	17,683	20,514	18,366	29,559
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	13,320	4,782	17,934	8,813
Arrendamiento de oficinas corporativas	7,080	6,584	14,867	13,263
Reparación de carros	7,470	5,539	9,131	14,094
Derechos de paso	3,217	2,409	5,941	4,795
Otros servicios	<u>13,561</u>	<u>19,390</u>	<u>26,456</u>	<u>26,040</u>
	<u><u>\$ 625,139</u></u>	<u><u>\$ 570,494</u></u>	<u><u>\$ 1,209,662</u></u>	<u><u>\$ 1,146,274</u></u>

3. Administradores y Accionistas

Administradores

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. 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.

El 22 de agosto de 2016 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 en GMXT	Género
Germán Larrea Mota Velasco	Consejero/Presidente	2014	3	Masculino
Alfredo Casar Pérez	Consejero	2014	3	Masculino
Daniel Muñoz Quintanilla	Consejero	2014	3	Masculino
Octavio Javier Ornelas Esquinca	Consejero	2014	3	Masculino
Arturo Elías Ayub	Consejero	2016	1	Masculino
Roberto Slim Seade	Consejero	2014	3	Masculino
Raúl Humberto Zepeda Ruíz	Consejero Suplente	2014	3	Masculino
Francisco Jurado Martínez*	Secretario no miembro	2014	3	Masculino
Alejandro Román López*	Secretario Suplente no miembro	2014	3	Masculino

* No miembro de nuestro Consejo de Administración.

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.

El 100% de los miembros propietarios y suplentes del consejo de administración 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.

La dirección de nuestros consejeros es en Bosque de Ciruelos 99, 4º piso, Col. Bosques de las Lomas, 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. Anteriormente 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.

Daniel Muñiz Quintanilla. El Sr. Muñiz Quintanilla actualmente es Vicepresidente Ejecutivo de Americas Mining Corporation que integra las unidades de minería en México, EEUU y Perú. Desde 2007 fue Director General de Finanzas y Administración (CFO) de Grupo México y desde 2008 es miembro del Consejo de Administración de Southern Copper Corporation y es Secretario del Consejo de Administración de Grupo México desde 2013. Estudió la licenciatura en Derecho por la Universidad Iberoamericana, tiene una maestría en Derecho Financiero por la Universidad de Georgetown, y un MBA por el Instituto de Empresa de Madrid. Antes de incorporarse en Grupo México de 1996 al 2006 el Sr. Muñiz ejerció como abogado, especializado en las áreas de derecho corporativo y financiero incluyendo fusiones y adquisiciones. El Sr. Muñiz trabajo con las firmas Cortés, Muñiz y Núñez Sarrapay; Mijares, Angoitia Cortes y Fuentes, así como en Baker & McKenzie (en Londres y México).

Octavio Javier Ornelas Esquinca. El Sr. Ornelas Esquinca tiene una experiencia de más de 12 años como Director Financiero en diferentes divisiones de Grupo México, siendo siempre responsable de las áreas de contabilidad, tesoro, planeación financiera, manejo de riesgos, administración y legal. Ha liderado el financiamiento y adquisición de bienes y sociedades dedicadas a las industrias de electricidad, energía y petróleo. Anteriormente, fungió como Director de Finanzas y Tesorería en Petróleos Mexicanos y como Director de Finanzas de una compañía de administración de activos.

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.

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.

Raúl Humberto Zepeda Ruiz. El Sr. Zepeda Ruiz es Licenciado en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Tiene 46 años de edad. Actualmente es Director General Jurídico y de Relaciones Institucionales y Secretario del Consejo de Administración de Impulsora del Desarrollo y el Empleo en América Latina, S.A.B. de C.V. y Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V., así como de las entidades que los integran.

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”.

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 en GMXT</u>	<u>Género</u>
Alfredo Casar Pérez	Director General	18	Masculino
Fernando López Guerra Larrea	Director General de Administración	13	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:

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 más de 13 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.

Hugo Rafael Gómez Díaz

El Sr. Gómez es Licenciado en Ingeniería Mecánica por el Instituto Tecnológico de Veracruz y tiene una maestría en Administración de Empresas por la Universidad Cristóbal Colón. El Sr. Gómez ha sido Director de Operaciones desde el 2015 y anteriormente fue responsable de la división de transportes. Anteriormente se desempeñó como Director de Operaciones de Ferrosur durante 13 años.

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 4 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”.

Accionistas

A fecha del presente Prospecto, tenemos en circulación 425’000,000 acciones, ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, representativas de la parte fija de nuestro capital social, mismas que se distribuyen entre nuestros accionistas de la siguiente manera:

<u>ACCIONISTAS</u>	<u>NÚMERO</u>	<u>SERIE</u>	<u>CLASE</u>
Grupo México, S.A.B. de C.V.	318’749,150	B	I
Grupo Carso, S.A.B. de C.V.	71’187,500	C	I
Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales.	35’062,500	C	I
Accionistas minoritarios no identificados	850	B	I
TOTAL:	425,000,000		

Grupo México es una sociedad controladora. Las actividades principales de sus subsidiarias incluyen la minería, los servicios ferroviarios e infraestructura. Sus oficinas principales están ubicadas en la Ciudad de México. Grupo México opera diversas minas de larga vida útil en México, Perú, Estados Unidos y Chile y es uno de los productores de cobre más importantes del mundo. Esta compañía también opera la red ferroviaria multimodal más grande de México en términos de cobertura y tamaño de flota y cuenta con una división de infraestructura enfocada en la prestación de servicios de extracción de petróleo, ingeniería y construcción para proyectos de gran escala y proyectos públicos. Las acciones de Grupo México cotizan en la BMV desde 1978.

Grupo Carso, S.A.B. de C.V. es una sociedad controladora cuyas subsidiarias operan una gran variedad de empresas en los ramos comercial, industrial, de infraestructura y de construcción. Sus principales subsidiarias son Grupo Sanborns, S.A.B. de C.V., Grupo Condomex, S.A. de C.V. y Carso Infraestructura y Construcción, S.A. de C.V. y sus principales oficinas se ubican en la Ciudad de México. Esta empresa se constituyó en 1980 y cotiza en la BMV desde 1990.

Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales es un fondo de inversión de capitales que opera preponderantemente con activos objeto de inversión cuya naturaleza corresponde a acciones o partes sociales, obligaciones y bonos a cargo de empresas promovidas que pertenecen, señalando sin limitar a los sectores de servicios de salud; servicios financieros; comunicaciones y transportes; servicios educativos; productos químicos; entretenimiento y contenido, entre otros. Dicha sociedad se constituyó en 1988. Sus oficinas principales están ubicadas en la Ciudad de México y se encuentra debidamente organizada de conformidad con la Ley de Fondos de Inversión (antes Ley de Sociedades de Inversión), bajo la supervisión y vigilancia de la CNBV.

4. Estatutos Sociales y Otros Convenios

Constitución y Reformas Estatutarias

GMXT fue constituida mediante escritura pública número 51,417 de fecha 19 de diciembre de 2014, otorgada ante el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la notaría pública 246 de la Ciudad de México, actuando en el protocolo del licenciado Francisco I. Hugues Vélez, titular de la notaría pública número 212, bajo la denominación social de FM Rail Holding, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México.

Mediante escritura pública número 60,704, de fecha 6 de junio de 2016, otorgada ante el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la notaría pública 246 de la Ciudad de México, actuando en el protocolo del licenciado Francisco I. Hugues Vélez, titular de la notaría pública número 212, y cuyo primer testimonio quedo inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil número 529,629-1, el 12 de julio de 2016, GMXT cambió su denominación social, así como la reforma de algunos de sus estatutos sociales, mismos que están en vigor a fecha.

Capital Social y Acciones

De acuerdo con nuestros estatutos sociales, el capital social es variable, nuestras acciones están representadas por títulos nominativos, sin expresión de valor nominal.

La parte fija del capital social sin derecho a retiro es de \$50,000.00 (cincuenta mil Pesos 00/100 M.N.) representado por 425'000,000 (cuatrocientas veinticinco millones) de acciones nominativas, ordinarias, sin expresión de valor nominal, de la Clase "I".

La parte variable del capital social es ilimitado y está representado por acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, de la Clase II. Ambas clases de acciones tienen las características que determina la Asamblea de Accionistas que apruebe su emisión.

Ambas clases de acciones están divididas en dos series como sigue: (i) Acciones de la Serie "B" de libre suscripción; y (ii) Acciones de la Serie "C" de libre suscripción que representan, el 15% (quince por ciento) del capital social y confieren a sus titulares los derechos previstos en los estatutos de GMXT.

Las acciones de la Serie "C" están sujetas a las siguientes reglas: (a) Los accionistas tienen derecho de nombrar 2 (dos) miembros del Consejo de Administración y sus suplentes por el voto de la mayoría de las acciones que representen dicha serie, quienes tendrán los derechos y facultades que se establecen en los estatutos sociales; (b) Los accionistas tienen derecho de nombrar 1 (un) comisario y su respectivo suplente por el voto de la mayoría de las acciones que representen dicha serie; (c) No podrán ser objeto de inscripción en el Registro Nacional de Valores; (d) La totalidad de las acciones Serie "C" en circulación se convertirán automáticamente en acciones Serie "B" en el momento que las acciones Serie "C" representen menos del 15% (quince por ciento) del capital social. Como consecuencia de la conversión automática de acciones Serie "C" en acciones Serie "B", los derechos previstos en los estatutos para los titulares de acciones Serie "C" se extinguirán. Como consecuencia, los accionistas de la Serie "B" podrán llevar a cabo los actos corporativos que sean necesarios a fin de modificar los estatutos como crean conveniente sin que sea necesario reunir los quora especiales previstos; y e) Derecho de convertir voluntariamente sus acciones en acciones de la Serie "B", mediante simple notificación por escrito al Secretario de GMXT. La conversión de las acciones será efectiva a partir de la fecha de notificación y el secretario hará el canje de los títulos.

Todas las acciones ordinarias conferirán, dentro de su respectiva serie, iguales derechos y obligaciones a sus tenedores. La propiedad de las acciones implica la sumisión incondicional a las disposiciones de los estatutos sociales de GMXT, así como las resoluciones adoptadas por la Asamblea de Accionistas y por el Consejo de Administración.

Estatutos Sociales

A continuación incluimos un extracto de los principales artículos de nuestros Estatutos Sociales:

Denominación

La denominación de la sociedad es GMéxico Transportes e irá seguida de las palabras “Sociedad Anónima de Capital Variable”, o de su abreviatura “S.A. de C.V. (la “Sociedad”).

Objeto

La sociedad tendrá por objeto: I.- Promover, constituir, organizar, explotar, adquirir y tomar participación en el capital social o patrimonio de todo género de sociedades mercantiles o civiles, asociaciones o empresas, ya sean industriales, comerciales, de servicios o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación; II.- Adquirir, bajo cualquier título legal, acciones, intereses, participaciones o partes sociales de cualquier tipo de sociedades mercantiles o civiles, ya sea formando parte de su constitución o mediante adquisición posterior, así como enajenar, disponer y negociar tales acciones, participaciones y partes sociales, incluyendo cualquier otro título-valor; III.- Recibir de otras sociedades y personas, así como prestar o proporcionar a otras sociedades y personas, cualquier servicio que sea necesario para el logro de sus finalidades u objetos sociales, tales como, entre otros, servicios legales, administrativos, financieros, de tesorería, auditoría, mercadotecnia, preparación de balances y presupuestos, elaboración de programas y manuales, análisis de resultados de operación, evaluación de información sobre productividad y de posibles financiamientos, preparación de estudios de información sobre productividad y de posibles financiamientos, preparación de estudios acerca de la disponibilidad de capital, asistencia técnica, asesoría o consultoría. IV.- Obtener, adquirir, desarrollar, comercializar, hacer mejoras, utilizar, otorgar y recibir licencias o disponer bajo cualquier título legal toda clase de patentes, marcas, certificados de invención, nombres comerciales, modelos de utilidad, diseños industriales, secretos industriales y cualesquiera otros derechos de propiedad industrial, así como derechos de autor, opciones sobre ellos y preferencias, ya sea en México o en el extranjero; V.- Obtener toda clase de préstamos o créditos, emitir obligaciones, bonos, papel comercial y cualquier otro título de crédito o instrumento equivalente, sin o con el otorgamiento de garantía real específica mediante prenda, hipoteca, fideicomiso o bajo cualquier otro título legal, así como, otorgar cualquier tipo de financiamiento o préstamo a sociedades mercantiles o civiles, empresas e instituciones con las que la Sociedad tenga relaciones de negocios o participaciones sociales recibiendo o no garantías reales o personales específicas; VI.- Otorgar y recibir toda clase de garantías personales, reales y avales de obligaciones o títulos de crédito a cargo de sociedades, asociaciones e instituciones en las que la Sociedad tenga interés o participación, o con las que la Sociedad tenga relaciones de negocios, constituyéndose en fiador, obligado solidario, avalista y/o garante de tales personas, o de cualquier tercero; VII.- Suscribir, emitir, girar y avalar toda clase de títulos de crédito, así como aceptarlos y endosarlos; VIII.- Realizar, supervisar o contratar por cuenta propia o de terceros, toda clase de construcciones, edificaciones, conjuntos inmobiliarios, fraccionamientos, edificios o instalaciones para oficinas o establecimientos; IX.- Llevar a cabo, por cuenta propia o de terceros programas de capacitación y desarrollo, así como trabajos de investigación; X.- Dar o tomar en arrendamiento o en comodato, adquirir, poseer, permutar, enajenar, transmitir, disponer o gravar la propiedad o posesión de toda clase de bienes muebles e inmuebles, así como otros derechos reales o personales sobre ellos, que sean necesarios o convenientes para su objeto social o para las operaciones u objetos sociales de las sociedades mercantiles o civiles, asociaciones e instituciones en las que la Sociedad tenga algún interés o participación de cualquier naturaleza; XI.- Actuar como comisionista, mediador, representante, distribuidor, o intermediario de cualquier persona o sociedad; XII.- La producción, transformación, adaptación, importación, exportación y la compraventa por cualquier título de maquinaria, refacciones, materiales, materias primas, productos industriales, efectos y mercaderías de todas clases; y XIII.- En general, celebrar y realizar todos los actos, contratos y operaciones conexos, accesorios o accidentales, que sean necesarios o convenientes para la realización de los objetos anteriores.

Domicilio

El domicilio social de la Sociedad es la Ciudad de México, Distrito Federal. La Sociedad podrá establecer sucursales, agencias u oficinas en otros lugares de la República Mexicana o en el extranjero, así como someterse convencionalmente por cualquier acto, contrato o convenio a la aplicación de leyes extranjeras o de cualquier estado de la República Mexicana y a las jurisdicciones de los tribunales correspondientes o a domicilios convencionales en México o en el extranjero para dichos efectos o para cualquier otro efecto, sin que se entienda por ello cambiado su domicilio social.

Duración

La duración de la Sociedad es indefinida.

Nacionalidad

La Sociedad es de nacionalidad mexicana. Los socios extranjeros actuales o futuros de la Sociedad se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos a considerarse como nacionales con respecto a las acciones de la Sociedad que adquieran o de que sean titulares, así como con respecto a los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de los que sea titular la Sociedad, o bien de los derechos y obligaciones que se deriven de los contratos en que sea parte la Sociedad con autoridades mexicanas. En consecuencia, los socios extranjeros, actuales o futuros, se obligan, por lo mismo a no invocar la protección de sus Gobiernos, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la Nación las participaciones sociales que hubieren adquirido.

Aumentos y Disminuciones del Capital Social

Los aumentos en la parte mínima fija sin derecho a retiro del capital social se efectuarán mediante resolución de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, debiéndose en consecuencia reformar la cláusula sexta de los estatutos sociales. Los aumentos en la parte variable del capital social, se efectuarán mediante resolución de la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, sin que se requiera la inscripción de dicho aumento en el Registro Público de Comercio del domicilio de la Sociedad. Todo aumento o disminución del capital social deberá inscribirse en el Libro de Registro de Variaciones de Capital. Los accionistas gozarán del derecho de preferencia para suscribir las acciones que representen el aumento de capital en proporción al número de acciones de que sean propietarios. Dicho derecho preferente deberá ser ejercitado dentro de los 15 (quince) días naturales siguientes a fecha de la publicación del aviso correspondiente en el Diario Oficial de la Federación o en el periódico oficial del domicilio social, o a partir de la fecha de celebración de la Asamblea en el caso de que la totalidad de las acciones en que se divida el capital social hubieren estado representadas en la misma.

En el caso de acciones representativas del capital social que por resolución de la Asamblea de Accionistas hubieren quedado depositadas en la tesorería de la Sociedad para su posterior suscripción y pago, los accionistas gozarán de derecho de preferencia para suscribirlas una vez que las mismas hayan de ser ofrecidas para suscripción y pago, salvo en el caso de que el aumento de capital sea para llevar a cabo una oferta pública de acciones en los términos de la Ley del Mercado de Valores.

Asambleas de Accionistas

La suprema autoridad de la Sociedad es la Asamblea General de Accionistas, las cuales podrán ser Extraordinarias y Ordinarias. Todas las demás Asambleas serán Especiales. Serán Asambleas Extraordinarias las convocadas para tratar cualquiera de los asuntos indicados en el artículo 182 (ciento ochenta y dos) de la Ley General de Sociedades Mercantiles. Todas las demás Asambleas Generales serán Ordinarias. Las convocatorias para las Asambleas de Accionistas deberán publicarse en el periódico oficial del domicilio social o en uno de los diarios de mayor circulación del domicilio social, por lo menos con 15 (quince) días naturales de anticipación a fecha fijada para la Asamblea y debe contener la hora, fecha, lugar, orden del día y firma de quien la haga. Las Asambleas serán presididas por el Presidente del Consejo de Administración y a falta de él, por el Vicepresidente del propio Consejo.

Las actas de Asamblea serán asentadas en un libro de actas de asambleas que al efecto lleva la Sociedad y serán firmadas por quienes actúen como Presidente y Secretario de la Asamblea, así como por el Comisario que hubiese asistido a la Asamblea.

Vigilancia

La vigilancia estará confiada a uno o varios Comisarios y a sus respectivos suplentes, designados por la Asamblea General Ordinaria de Accionistas y quienes no requerirán ser accionistas. Los accionistas de la Serie "C" tienen derecho de designar a un Comisario y a su respectivo suplente. Siempre que las acciones de la Sociedad se encuentren inscritas en la Bolsa Mexicana de Valores, Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable y en el Registro Nacional de Valores, los titulares de acciones con o sin derecho a voto que representen cuando menos un 10% (diez por ciento) del capital social, podrán designar un Comisario.

Información Financiera

El ejercicio social correrá del primero de enero al treinta y uno de diciembre de cada año. Dentro de los tres meses siguientes en la clausura de cada ejercicio social, se presentará a los accionistas, para su aprobación, la información financiera a que se refiere el artículo 172 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Las utilidades netas se distribuirán de la siguiente manera: (i) Un mínimo del cinco por ciento será separado para crear el fondo de reserva legal, hasta que dicho fondo sea igual al veinte por ciento del capital social; (ii) Se separarán las cantidades que la Asamblea acuerde aplicar para crear e incrementar reservas generales o especiales; (iii) El remanente, se destinará en la forma en que lo resuelva la Asamblea; y (iv) El superávit, si lo hubiese, quedará a disposición de la Asamblea, o bien del Consejo de Administración si así lo autoriza la propia Asamblea.

Disolución y Liquidación

La Sociedad se disolverá en cualquiera de los casos previstos por el artículo 229 (doscientos veintinueve) de la Ley General de Sociedades Mercantiles, mediante acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. Una vez disuelta, se pondrá en liquidación, misma que será encomendada a uno o más liquidadores designados por la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas. La liquidación se llevará a cabo de acuerdo con las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles

Consejo de Administración

La administración de GMXT está encomendada a un Consejo de Administración. La designación o elección de los miembros del Consejo de Administración será hecha por 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 20 consejeros. La Asamblea podrá designar por cada consejero propietario, a su respectivo suplente.

Los accionistas de la Serie "C" tendrán el derecho de designar 2 miembros del Consejo de Administración de la Sociedad.

Los accionistas que representen por lo menos el 25% del capital social representado por acciones comunes u ordinarias tendrán derecho a designar un consejero propietario y a un suplente, quien únicamente podrá suplir al miembro propietario de que se trate en el concepto de que, dicho porcentaje será del 10% de las acciones comunes u ordinarias siempre que las acciones de la Compañía se encuentren inscritas en la Bolsa Mexicana de Valores, Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variables, y en el Registro Nacional de Valores.

Los miembros del Consejo de Administración durarán en su encargo un año o el tiempo necesario hasta que las personas elegidas para reemplazarlos tomen posesión de su cargo, podrán ser o no accionistas, podrán ser reelectos o revocados sus nombramientos en cualquier momento, y recibirán las remuneraciones que determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas.

Facultades del Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el representante legal de GMXT y tiene las más amplias facultades para cumplir con sus funciones.

A continuación se incluye un resumen de las principales facultades del Consejo de Administración de GMXT: (a) Poder general para pleitos y cobranzas; (b) Poder general para actos de administración; (c) Poder para designar y remover a todos los funcionarios, y determinar sus atribuciones, condiciones de trabajo y remuneraciones; (d) Poder para adquirir y enajenar acciones y partes sociales; (e) Poder general para actos de dominio; (f) Poder para suscribir títulos de crédito y obligar cambiariamente a la Emisora; (g) Poder para convocar a asambleas generales ordinarias, extraordinarias o especiales de accionistas, así como para fijar fecha y hora en que tales asambleas deban celebrarse y ejecutar sus resoluciones; (h) Poder para formular reglamentos interiores de trabajo; (i) Poder para nombrar y remover a los auditores externos de la Emisora; (j) Poder para establecer sucursales y agencias de la Emisora en cualquier parte de la República Mexicana o del Extranjero; (k) Poder para conferir poderes generales y especiales, con las limitaciones que se consideren convenientes, así como para revocar dichos poderes.

Se requerirá el voto favorable de todos los miembros del Consejo de Administración designados por los accionistas de la Serie "C" para que se tomen resoluciones y acuerdos válidos sobre de los asuntos señalados a continuación: (i) Aprobación de inversiones fuera del sector transporte y servicios relacionados con el mismo; (ii) Constitución de nuevas sociedades subsidiarias o adquisición por cualquier título de acciones o partes sociales de otras sociedades cuando éstas se dediquen a actividades fuera del sector transporte y servicios relacionados con el mismo; (iii) Venta, enajenación, o cualquier disposición de las acciones o partes sociales de sociedades subsidiarias cuyo monto exceda el 10% del capital contable; (iv) Transmisión o enajenación de cualquier forma de acciones representativas del capital social; (v) Cualquier adquisición o disposición de activos o serie de adquisiciones o disposiciones relacionadas, que, conjunta o separadamente, representen más del 15% de los activos consolidados de la Emisora al cierre del ejercicio social inmediato anterior a fecha de adquisición o disposición de activos o de la última adquisición; (vi) Oferta de cualquier tipo de valores o adquisición de deuda cuyo monto sea superior al 10% del capital contable de la Emisora conforme a los estados financieros consolidados auditados de la Emisora y sus subsidiarias; (vii) Cualquier operación con cualquier accionista o personas que se consideren como personas relacionadas conforme a los principios de contabilidad generalmente aceptados que quede relacionada con cualquier accionista, fuera del curso ordinario de los negocios; (viii) El otorgamiento de garantías sobre los activos de la Emisora o sus subsidiarias, de avales, asunción de obligaciones como fiador u obligado solidario o el otorgamiento de préstamos que, conjunta o separadamente en cualquier tiempo, excedan de USD\$10,000,000.00 o su equivalente en Pesos, Moneda Nacional y sean para garantizar obligaciones que se otorguen a sociedades distintas de la Emisora y sus subsidiarias; (ix) La terminación de cualquier línea de negocios que hubiese representado ingresos mayores al 10% de los ingresos anuales consolidados de la Emisora; y (x) El inicio de cualquier procedimiento de liquidación, concurso, conciliación, suspensión de pagos o quiebras o procedimiento similar de la Emisora o cualquiera de sus subsidiarias.

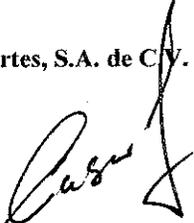
Dentro de las facultades otorgadas al Consejo de Administración, éste podrá establecer planes de compensación para los ejecutivos y consejeros, así como para tomar decisiones respecto a cualquier otro asunto en donde puedan tener algún interés personal.

Para que las sesiones del Consejo de Administración se consideren legalmente instaladas se requerirá de la asistencia de la mayoría de sus miembros y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por mayoría de votos de los miembros presentes en la sesión. En caso de empate el Presidente del Consejo, o en su caso, el Vicepresidente en ausencia del anterior, tendrá voto de calidad. Las sesiones del Consejo de celebrarán en el domicilio social o en cualquier otro lugar que determine previamente el Consejo de Administración.

VI. PERSONAS RESPONSABLES

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa al Emisor contenida en el presente Prospecto, 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 Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

GMéxico Transportes, S.A. de C.V.



Por: Alfredo Casar Pérez
Cargo: Director General



Por: Fernando López Guerra Larrea
Cargo: Director General de Finanzas y Administración



Por: Francisco Jurado Martínez
Cargo: Director Jurídico

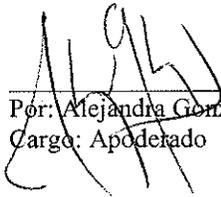
Los suscritos manifiestan bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio del Emisor, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado al Emisor el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

Casa de Bolsa BBVA Bancomer, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA Bancomer



Por: Gonzalo Manuel Mañón Suárez
Cargo: Apoderado



Por: Alejandra González Canto
Cargo: Apoderado

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que su representada en su carácter de intermediario colocador, ha realizado la investigación, revisión y análisis del negocio del Emisor, así como participado en la definición de los términos de la oferta pública y que a su leal saber y entender, dicha investigación fue realizada con amplitud y profundidad suficientes para lograr un entendimiento adecuado del negocio. Asimismo, su representada no tiene conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Igualmente, su representada está de acuerdo en concentrar sus esfuerzos en alcanzar la mejor distribución de los Certificados Bursátiles materia de la oferta pública, con vistas a lograr una adecuada formación de precios en el mercado y que ha informado al Emisor el sentido y alcance de las responsabilidades que deberá asumir frente al gran público inversionista, las autoridades competentes y demás participantes del mercado de valores, como una sociedad con valores inscritos en el Registro Nacional de Valores y en bolsa.

Casa de Bolsa Credit Suisse (México), S.A. de C.V., Grupo Financiero Credit Suisse (México)



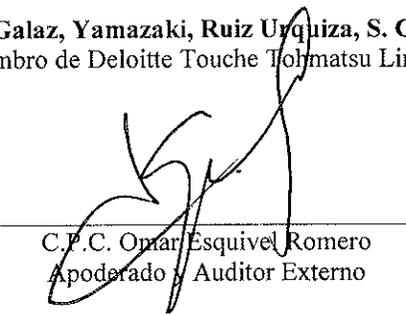
Por: **Manuel Gutiérrez Salorio**
Cargo: Apoderado

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad, que (i) los estados financieros consolidados de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias (la “Emisora”) al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y por los años que terminaron en esas fechas, que contiene en el presente prospecto de colocación, fueron dictaminados con fecha 22 de agosto de 2017, de acuerdo con las Normas Internacionales de Auditoría; (ii) los financieros pro forma consolidados condensados de la Emisora por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 contenidos en el presente prospecto de colocación, fueron dictaminados con fecha 22 de agosto de 2017, de acuerdo con las Normas Internacionales de Trabajos de Aseguramiento, 3420, *Trabajos de Aseguramiento para Reportar Sobre la Compilación de Información Financiera Proforma Incluida en un Prospecto*; y (iii) que los estados financieros intermedios consolidados condensados de la Emisora por los períodos de seis y tres meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, contenidos en el presente prospecto de colocación, fueron sujetos a una revisión con fecha 22 de agosto de 2017, de acuerdo con la Normas Internacionales de Compromisos de Revisión 2410, *Revisión de Información Intermedia Realizada por el Auditor Independiente de la Entidad*.

Asimismo, manifestamos que hemos leído el presente prospecto de colocación y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría y revisión realizado, no tenemos conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados y revisados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este prospecto de colocación, o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, los suscritos no fuimos contratados para realizar, y no realizamos procedimientos adicionales con el objeto de expresar su opinión respecto de la demás información contenida en el prospecto de colocación que no provenga de los estados financieros dictaminados y revisados.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C.F.C. Omar Esquivel Romero
Apoderado y Auditor Externo

Exclusivamente para efectos de la opinión legal emitida en términos de lo establecido en el artículo 87, fracción II de la Ley del Mercado de Valores, (i) el suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que a su leal saber y entender, la emisión y colocación de los valores cumple con las leyes y demás disposiciones legales aplicables, y (ii) asimismo, manifiesta que no tiene conocimiento de información jurídica relevante que haya sido omitida o falseada en este Prospecto o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Galicia Abogados, S.C.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guillermo Pérez Santiago', written over a horizontal line.

Guillermo Pérez Santiago
Socio

ANEXO 1
ESTADOS FINANCIEROS

- (a) Estados financieros consolidados de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 y por los años que terminaron en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera;
- (b) Financieros pro forma consolidados condensados de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016; y
- (c) Estados financieros intermedios consolidados condensados de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. por los períodos de seis y tres meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad No. 34, *Información Financiera Intermedia*.

**GMéxico Transportes, S.A.
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 2016, 2015 y 2014, e
Informe de los auditores
independientes del 22 de
agosto de 2017



**GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)**

**Informe de los auditores independientes y
estados financieros consolidados 2016, 2015
y 2014**

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1
Estados consolidados de posición financiera	3
Estados consolidados de resultados y resultados integrales	4
Estados consolidados de cambios en el capital contable	5
Estados consolidados de flujos de efectivo	6
Notas a los estados financieros consolidados	7



Informe de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de GMéxico Transportes, S. A. de C. V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados adjuntos de GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias (la "Entidad"), subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (GMéxico), que comprenden los estados consolidados de posición financiera al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, los estados consolidados de resultados y los estados de resultados integrales, los estados 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 materiales, la situación financiera consolidada de la Entidad al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, 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.

Párrafo de énfasis

Como se detalla en la Nota 1, la Entidad se constituyó como resultado de una escisión del negocio ferroviario. Dado que se consideró que la Entidad es la continuación de un negocio existente que se transfirió entre entidades bajo control común, la administración determinó que presentar la información financiera de dicho negocio de manera retrospectiva de períodos anteriores a la constitución de la Entidad refleja de la mejor forma la sustancia económica de la transacción. Por lo tanto, la información financiera se presenta de manera similar al método conocido como unión de intereses, bajo el cual se presenta como si la transacción hubiera ocurrido antes del inicio del primer periodo presentado.

El 30 de abril de 2016, mediante asamblea general extraordinaria de accionistas, se aprobó el cambio de denominación social de la entidad, para quedar en GMéxico Transportes, S.A. de C.V.

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.

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 responsables 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 incorrecciones materiales de los estados financieros, 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.
- 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.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Omar Esquivel Romero

22 de agosto de 2017



GMéxico Transportes, S.A. 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 2016, 2015 y 2014
(En miles de pesos)

Activo	Notas	2016	2015	2014
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 7,886,563	\$ 5,764,571	\$ 4,201,182
Cuentas por cobrar:				
Cientes – Neto	6	2,636,943	2,929,561	2,948,479
Impuestos por recuperar		931,689	132,413	67,821
Partes relacionadas	16	415,996	351,062	543,826
Otras		<u>265,306</u>	<u>31,091</u>	<u>28,481</u>
		<u>4,249,934</u>	<u>3,444,127</u>	<u>3,588,607</u>
Inventarios – Neto	7	749,559	679,050	690,537
Pagos anticipados		<u>177,465</u>	<u>261,758</u>	<u>194,301</u>
Total de activo circulante		<u>13,063,521</u>	<u>10,149,506</u>	<u>8,674,627</u>
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril		-	262,647	274,970
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	8	35,323,134	30,756,611	27,334,522
Títulos de concesión - Neto	9	1,755,161	1,822,293	1,917,029
Inversión en acciones de asociada y negocio conjunto	10	566,013	493,331	454,472
Crédito mercantil	10	515,310	515,310	515,310
Pagos anticipados a largo plazo		205,882	187,711	176,781
Otros activos – Neto		<u>540,006</u>	<u>383,517</u>	<u>428,053</u>
Total		<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>	<u>\$ 39,775,764</u>

Pasivo y Capital Contable	Notas	2016	2015	2014
Pasivo circulante:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	11	\$ 179,603	\$ 254,620	\$ 411,147
Proveedores		983,342	1,247,130	1,110,443
Arrendamiento financiero a corto plazo	15	81,411	-	-
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles		311,130	176,487	128,497
Pasivos acumulados		899,966	567,965	888,508
Impuestos por pagar		460,501	370,137	383,396
Partes relacionadas	16	289,303	254,618	195,444
Impuesto sobre la renta		22,919	399,907	682,305
Participación de los trabajadores en las utilidades		<u>836,746</u>	<u>739,835</u>	<u>582,960</u>
Total de pasivo circulante		<u>4,064,921</u>	<u>4,010,699</u>	<u>4,382,700</u>
Pasivo a largo plazo:				
Deuda a largo plazo	11	5,348,831	5,455,964	5,631,420
Arrendamiento financiero a largo plazo	15	758,477	-	-
Beneficios a los empleados	12	114,245	118,013	109,389
Partes relacionadas	16	24,477	24,477	24,477
Impuestos a la utilidad diferidos	17	<u>1,165,421</u>	<u>716,853</u>	<u>900,185</u>
Total de pasivo a largo plazo		<u>7,411,451</u>	<u>6,315,307</u>	<u>6,665,471</u>
Total de pasivo		11,476,372	10,326,006	11,048,171
Capital contable:				
Capital social	14	50	50	50
Utilidades acumuladas	14	31,781,538	26,930,487	22,180,135
Otras cuentas de capital		<u>871,078</u>	<u>786,957</u>	<u>800,500</u>
Total de capital contable atribuido a la controladora		<u>32,652,666</u>	<u>27,717,494</u>	<u>22,980,685</u>
Participación no controladora		<u>7,839,989</u>	<u>6,527,426</u>	<u>5,746,908</u>
Total de capital contable		<u>40,492,655</u>	<u>34,244,920</u>	<u>28,727,593</u>
Total		<u>\$ 51,969,027</u>	<u>\$ 44,570,926</u>	<u>\$ 39,775,764</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



**GMéxico Transportes, S.A. 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 2016, 2015 y 2014
(En miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

	Notas	2016	2015	2014
Ingresos por servicios	20	\$ 32,905,433	\$ 29,962,988	\$ 25,995,363
Costos y gastos de operación:				
Directos		18,555,429	17,259,051	15,483,611
Participación de los trabajadores en las utilidades	20	823,829	709,901	581,249
Depreciación	20	2,776,949	2,591,223	2,342,835
Amortización de títulos de concesión		87,662	87,010	87,182
Administración		1,058,941	1,115,762	1,081,665
Otros ingresos – Neto		<u>(216,543)</u>	<u>(113,969)</u>	<u>(133,070)</u>
		23,086,267	21,648,978	19,443,472
Utilidad de operación		9,819,166	8,314,010	6,551,891
Costo financiero:				
Intereses pagados	20	403,717	411,567	360,481
Intereses ganados	20	(194,080)	(98,326)	(151,794)
Utilidad en fluctuación cambiaria – Neta		<u>(188,711)</u>	<u>(78,856)</u>	<u>(187,073)</u>
		20,926	234,385	21,614
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto		72,682	88,859	102,146
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		9,870,922	8,168,484	6,632,423
Impuestos a la utilidad		<u>1,463,267</u>	<u>2,243,785</u>	<u>1,925,608</u>
Utilidad neta consolidada		<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>	<u>\$ 4,706,815</u>
Otros resultados integrales (que se reclasificaría a resultados):				
Valuación de acciones		156,398	(44,380)	(3,766)
ISR diferido por valuación de acciones		<u>(42,723)</u>	<u>26,082</u>	<u>4,330</u>
Otra utilidad (perdida) integral		113,675	(18,298)	564
Resultado consolidado atribuible a:				
Participación controladora		\$ 6,677,447	\$ 4,750,352	\$ 3,822,931
Participación no controladora		<u>1,730,208</u>	<u>1,174,347</u>	<u>883,885</u>
Resultado integral consolidado		<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 5,924,699</u>	<u>\$ 4,706,816</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:				
Participación controladora		\$ 6,761,568	\$ 4,736,809	\$ 3,823,348
Participación no controladora		<u>1,759,762</u>	<u>1,169,592</u>	<u>884,032</u>
		<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 5,906,401</u>	<u>\$ 4,707,380</u>
Acciones		425,000,000	425,000,000	425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción		15.71164	11.177299	8.995132

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A. 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 2016, 2015 y 2014

(En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Capital contable controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2014	\$ 50	\$ 22,407,204	\$ 469,189	\$ 22,876,443	\$ 5,208,322	\$ 28,084,765
Dividendo pagado	-	(4,050,000)	-	(4,050,000)	(345,446)	(4,395,446)
Aportaciones de capital por control común	-	-	330,894	330,894	-	330,894
Partidas del resultado integral:						
Utilidad neta consolidada	-	3,822,931	-	3,822,931	883,885	4,706,816
Dividendo y valuación de acciones	-	-	(2,787)	(2,787)	(979)	(3,766)
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	3,204	3,204	1,126	4,330
Resultado integral consolidado	-	<u>3,822,931</u>	<u>417</u>	<u>3,823,348</u>	<u>884,032</u>	<u>4,707,380</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2014	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	-	<u>4,750,352</u>	<u>(13,543)</u>	<u>4,736,809</u>	<u>1,169,592</u>	<u>5,906,401</u>
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	-	<u>6,677,447</u>	<u>84,121</u>	<u>6,761,568</u>	<u>1,759,762</u>	<u>8,521,330</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2016	<u>\$ 50</u>	<u>\$ 31,781,538</u>	<u>\$ 871,078</u>	<u>\$ 32,652,666</u>	<u>\$ 7,839,989</u>	<u>\$ 40,492,655</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A. 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 2016, 2015 y 2014

(En miles de pesos)

	2016	2015	2014
Actividades de operación:			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,870,922	\$ 8,168,484	\$ 6,632,423
Depreciación	2,776,949	2,591,223	2,342,834
Amortización de títulos de concesión	87,662	87,010	87,182
Otras reservas	336,628	(60,144)	36,205
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	(72,682)	(88,859)	(102,146)
Ganancia en venta de propiedades, planta y equipo	(29,203)	(22,355)	(31,483)
Intereses ganados	(194,080)	(98,326)	(151,794)
Intereses devengados	403,717	411,567	360,431
	<u>13,179,913</u>	<u>10,988,600</u>	<u>9,173,652</u>
(Aumento) disminución en:			
Cuentas por cobrar	297,580	16,651	(122,057)
Otras cuentas por cobrar	(697,956)	(13,837)	236,414
Inventarios	(70,509)	11,487	30,109
Aumento (disminución) en:			
Otros pasivos	199,954	(267,063)	(643,685)
Impuestos a la utilidad pagados	(1,467,684)	(2,168,109)	(743,100)
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	<u>11,441,298</u>	<u>8,567,729</u>	<u>7,931,333</u>
Actividades de inversión:			
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(6,701,931)	(6,024,895)	(3,871,283)
Adquisiciones de activos intangibles	(30,971)	-	-
Aportaciones de capital por control común	-	-	330,894
Intereses cobrados	194,080	98,326	151,791
Dividendos cobrados	4,135	55,988	66,697
Venta de inmuebles, planta y equipo	132,848	33,938	58,087
Flujos netos de efectivo de actividades de inversión	<u>(6,401,839)</u>	<u>(5,836,643)</u>	<u>(3,263,814)</u>
Actividades de financiamiento:			
Obtención de financiamientos	-	-	2,000,000
Pago de financiamientos	(272,389)	(439,147)	(1,486,630)
Dividendos pagados	(2,274,265)	(389,074)	(4,395,446)
Intereses pagados	(453,998)	(435,653)	(355,951)
Otras partidas	83,185	96,177	80,084
Flujos netos de efectivo de actividades de financiamiento	<u>(2,917,467)</u>	<u>(1,167,697)</u>	<u>(4,157,943)</u>
Aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	2,121,992	1,563,389	509,576
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del año	<u>5,764,571</u>	<u>4,201,182</u>	<u>3,691,606</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del año	<u>\$ 7,886,563</u>	<u>\$ 5,764,571</u>	<u>\$ 4,201,182</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros consolidados.



GMéxico Transportes, S.A. 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 2016, 2015 y 2014

(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

GMéxico Transportes, S. A. 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 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.

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.

Dado que se consideró que FMRH es la continuación de un negocio existente que se transfirió entre entidades bajo control común, la administración de la Entidad determinó que presentar la información financiera de dicho negocio de manera retrospectiva de periodos anteriores a la constitución de la Entidad refleja de la mejor forma la sustancia económica de la transacción. Por lo tanto, la información financiera se presenta de manera similar al método conocido como unión de intereses, bajo el cual se presenta como si la transacción hubiera ocurrido antes del inicio del primer periodo presentado

La escisión surtió efectos legales el día 23 de marzo de 2015.

El 30 de abril de 2016, 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.

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
Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S. A. de C. V. (ITF)	100
Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM)	100
Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX)	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 2016, 2015 y 2014, 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.

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 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 Coatzacoalcos (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.

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. Aplicación 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) y nuevas interpretaciones que son obligatorias a partir de 2016*

En el año en curso, la Entidad aplicó una serie de IFRS 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 2016.

Modificaciones a la IAS 1 Iniciativa de Revelaciones

Las modificaciones a la IAS 1 dan algunas orientaciones sobre cómo aplicar el concepto de materialidad en la práctica.

La aplicación de estas modificaciones a la IAS 1 no tuvo ningún impacto en los estados financieros consolidados de la Entidad.

Modificaciones a la IAS 16, IAS 38 Métodos Aceptables de Depreciación y Amortización

Las modificaciones a la IAS 16 prohíben a las entidades usar un método basado en ingresos para la depreciación de propiedad, planta y equipo. Las modificaciones a la IAS 38 introducen una presunción refutable que los ingresos no son una base apropiada para amortizar un activo intangible. La presunción solamente puede ser refutada en las siguientes dos circunstancias limitadas:

- a) Cuando el activo intangible se expresa como una medida del ingreso; o
- b) Cuando puedes ser demostrado que los ingresos y el consumo de los beneficios económicos del intangible están altamente correlacionados.

Las modificaciones aplican prospectivamente para periodos anuales que inician el 1 de enero de 2016 o posteriormente. Actualmente la Entidad utiliza el método de línea recta para la depreciación y amortización de su propiedad, planta y equipo y activos intangibles, respectivamente. La administración de la Entidad considera que el método de línea recta es el método más apropiado para reflejar el consumo de los beneficios económicos inherentes en los activos respectivos, por lo tanto, la administración de la Entidad no estima que la aplicación de estas modificaciones a la IAS 16 e IAS 38 tengan efectos importantes en los estados financieros consolidados de la Entidad.

Modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 y la IAS 28 Entidades de inversión: aplicación de la excepción de consolidación

Las modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 y la IAS 28 aclaran que la exención de la preparación de estados financieros consolidados está disponible para una entidad tenedora que es subsidiaria de una entidad de inversión, incluso si la entidad mide todas sus subsidiarias a valor razonable de acuerdo con IFRS 10. Las modificaciones también aclaran que el requisito para consolidar una subsidiaria que proporciona servicios relacionados con las actividades anteriores de inversión se aplican únicamente a las subsidiarias que no son las propias entidades de inversión.



La aplicación de estas modificaciones a la IFRS 10, IFRS 12 y la IAS 28 no tuvo un impacto material en los estados financieros consolidados de la Entidad ya que la Entidad no es una entidad de inversión y no tiene ninguna entidad controladora, subsidiaria, asociada o negocio conjunto que califiquen como una entidad de inversión.

Mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2012-2014

Las mejoras anuales a las IFRS Ciclo 2012-2014 incluyen varias IFRS que se resumen a continuación:

Las modificaciones a la IFRS 7 proporcionan una guía adicional para aclarar si un contrato de servicio implica involucración continua en un activo transferido con el propósito de hacer las revelaciones requeridas en relación con los activos transferidos.

Las modificaciones de la IAS 19 aclaran que la tasa utilizada para descontar las obligaciones por beneficios post-empleo debe ser determinada en función de los rendimientos de mercado al final del período de presentación de informes sobre los bonos corporativos de alta calidad. La evaluación de la profundidad de un mercado para calificar bonos corporativos de alta calidad debe ser a nivel de la moneda (es decir, la misma moneda en que los beneficios deben ser pagados). Para las divisas que no existe un mercado amplio para tales bonos corporativos de alta calidad, se utilizarán los rendimientos de mercado al final del período de presentación del informe sobre bonos del gobierno denominados en esa moneda.

La aplicación de estas modificaciones no ha tenido ningún impacto material en las revelaciones o los importes reconocidos en los estados financieros consolidados de la Entidad.

b. IFRS nuevas y revisadas emitidas no vigentes a la fecha

La Entidad no ha aplicado las siguientes IFRS nuevas y revisadas que han sido emitidas pero que aún no han entrado en vigencia:

IFRS 9	Instrumentos Financieros ²
IFRS 15	Ingresos de Contratos con Clientes ²
IFRS 16	Arrendamientos ³
Modificaciones a la IAS 12	Impuestos a la utilidad ¹
Modificaciones a la IAS 7	Estados de flujo de efectivo ¹
Modificaciones a la IFRS 2	Clasificación y medición de los pagos basados en acciones ¹

¹ Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017, permitiéndose la aplicación temprana.

² Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación temprana.

³ Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, permitiéndose la aplicación anticipada.

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 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:

- La IFRS 9 requiere que todos los activos financieros reconocidos que estén dentro del alcance de IAS 39, *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición* sean medidos posteriormente a costo amortizado o a 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) 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 creara 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.

No es práctico proporcionar un estimado razonable de dicho efecto hasta que se haya completado una revisión detallada.



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 reemplazará 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.

No es práctico proporcionar un estimado razonable de dicho efecto hasta que la Entidad haya realizado una revisión detallada.

IFRS 16 Arrendamientos

La IFRS 16 *Arrendamientos*, fue publicada en enero de 2016 y sustituye a la IAS 17 *Arrendamientos*, así como las interpretaciones relacionadas. Esta nueva norma propicia que la mayoría de los arrendamientos se presenten en el estado de posición financiera para los arrendatarios bajo un modelo único, eliminando la distinción entre los arrendamientos operativos y financieros. Sin embargo, la contabilidad para los arrendadores permanece con la distinción entre dichas clasificaciones de arrendamiento. La IFRS 16 es efectiva para periodos que inician a partir del 1 de enero de 2019 y se permite su adopción anticipada siempre que se haya adoptado la IFRS 15.

Bajo la IFRS 16, los arrendatarios reconocerán el derecho de uso de un activo y el pasivo por arrendamiento correspondiente. El derecho de uso se trata de manera similar a cualquier otro activo no financiero, con su depreciación correspondiente, mientras que el pasivo devengará intereses. Esto típicamente produce un perfil de reconocimiento acelerado del gasto (a diferencia de los arrendamientos operativos bajo la IAS 17 donde se reconocían gastos en línea recta), debido a que la depreciación lineal del derecho de uso y el interés decreciente del pasivo financiero, conllevan a una disminución general del gasto a lo largo del tiempo.

También, el pasivo financiero se medirá al valor presente de los pagos mínimos pagaderos durante el plazo del arrendamiento, descontados a la tasa de interés implícita en el arrendamiento siempre que pueda ser determinada. Si dicha tasa no puede determinarse, el arrendatario deberá utilizar una tasa de interés incremental de deuda.

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.



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, aunque por la naturaleza de sus operaciones no se esperaría un impacto significativo.

Modificaciones la IAS 7 Estados de Flujos de Efectivo: Proporcionar revelaciones

Las modificaciones con iniciativa de revelación (Modificaciones a la IAS 7) vienen con el objetivo de que las entidades proporcionen revelaciones que permitan a los usuarios de los estados financieros evaluar los cambios en los pasivos derivados de las actividades de financiamiento.

Para alcanzar este objetivo, el IASB requiere que los siguientes cambios en los pasivos que surjan de actividades de financiamiento sean revelados (en la medida necesaria): (i) cambios en los flujos de efectivo de financiamiento; (ii) cambios derivados de la obtención o pérdida de control de subsidiarias u otros negocios; (iii) el efecto de las variaciones de tipo de cambio; (iv) cambios en valor razonable; y (v) otros cambios.

Las entidades están obligadas a aplicar las modificaciones para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017. Se permite la aplicación anticipada.

Modificaciones a la IFRS 2 Clasificación y medición de los Pagos Basados en Acciones

Las modificaciones a la IFRS 2 Pagos Basados en Acciones, aclaran la clasificación y la medición de las transacciones de pagos basados en acciones. Las modificaciones contienen aclaraciones y modificaciones dirigidas a la contabilización de transacciones de pagos basados en acciones pagados en efectivo; la clasificación de transacciones de pagos basados en acciones con características de liquidación neta; y contabilización por modificaciones de transacciones de pagos basados en acciones liquidados en efectivo a liquidables mediante instrumentos de capital. Estas modificaciones son aplicables para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018. Se permite la aplicación anticipada. Las modificaciones se aplican de manera prospectiva.

La administración de la Entidad no espera que pueda haber algunos impactos como resultado de estas modificaciones.

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 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 presentación de información comparativa**

FMRH se constituyó como resultado de la escisión y adquisición del negocio ferroviario de ITM. Dado que se consideró que FMRH es la continuación de un negocio existente que se transfirió entre entidades bajo control común, la administración de la Entidad determinó que presentar la información financiera de dicho negocio de manera retrospectiva de periodos anteriores a la constitución de la Entidad refleja de la mejor forma la sustancia económica de la transacción. Por lo tanto, la información financiera se presenta de manera similar al método conocido como unión de intereses, bajo el cual se presenta como si la transacción hubiera ocurrido antes del inicio del primer periodo presentado.

d. **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.

e. **Clasificación de costos, gastos y utilidad de operación**

La Entidad ha elaborado sus estados consolidados de resultados y 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 resultados integrales, debido a que dicha información es una práctica común de revelación del sector a que pertenece la Entidad.

f. **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.
- g. **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.

- h. **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:

	%	De valor remanente	Años promedio de vidas útiles remanentes		
			2016	2015	2014
Equipo de arrastre	50		13	14	15
Locomotoras	47		7	8	9
Maquinaria de vía	43		5	6	7
Maquinaria de talleres	20		2	3	4
Contenedores	87		5	13	14
Maquinaria y equipo	26		7	8	9
Equipo de cómputo	26		2	2	3
Equipo de telecomunicaciones	21		3	4	5
Mobiliario y equipo de oficina	7		7	8	9
Equipo automotriz	40		2	2	3
Edificios	52		11	12	13
Vías y estructuras	71		23	24	25
Puentes, túneles y alcantarillas	75		48	49	50
Sistemas de comunicación y tráfico	22		5	6	7
Terminales y talleres	60		7	8	9

- i. **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.
- j. **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 resultados integrales.
- k. **Otros activos** - Incluyen principalmente inversiones no permanentes en acciones de GMéxico referentes al plan de acciones para empleados; en Ferromex el efecto de la valuación de las acciones al 31 de diciembre de 2016 es positivo por \$158,327 integrado por \$154,849 de plusvalía, \$602 por rendimientos en efectivo, dividendos en efectivo por \$4,135, \$(16,656) por decremento en cuentas por cobrar a empleados, depósitos al fideicomiso \$14,780 y traspaso de acciones no pagadas \$617, al 31 de diciembre de 2015 es negativo por \$(45,583) integrados por \$(42,210) de minusvalía, \$1,173 por rendimientos en efectivo, dividendos en efectivo por \$5,988, \$54,170 por incremento en cuentas por cobrar a empleados, depósitos al fideicomiso \$3,322, asignación de 1,849,027 acciones del plan 2015-2023 por \$(68,026) y al 31 de diciembre de 2014 es positivo por \$4,370 integrado por \$8,703 de plusvalía, retorno de 499,513 acciones asignadas a empleados por \$(3,110), \$7,527 por rendimientos en efectivo, dividendos en efectivo por \$6,697 y \$(15,447) por decremento en cuentas por cobrar a empleados y se reflejaron en otras cuentas de capital dentro del estado de variaciones en el capital contable. En Ferrosur, la cuenta por cobrar a los empleados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 asciende a \$1,372, \$2,023 y \$119 respectivamente.



- l. **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.

- m. **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 arrendador 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.

- n. **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 2016, 2015 y 2014, no existen indicios de deterioro en dichos activos.
- o. **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 y valúa los préstamos con posterioridad al reconocimiento inicial a costo amortizado.

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



- p. **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 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.

- q. **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.

- r. **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 resultados integrales en el período en que se incurren. Las remediones que reconocen en 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 período de la modificación al plan. Los intereses netos se calculan aplicando la tasa de descuento al inicio del período 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 como un gasto o un ingreso según las partidas en mano de obra y sueldos. 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.

- s. **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 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").
- t. **Instrumentos financieros derivados** - La Entidad obtiene financiamientos bajo diferentes condiciones; cuando éstos son a tasa variable, con la finalidad de reducir su exposición a riesgos de volatilidad en tasas de interés, contrata en ocasiones instrumentos financieros derivados swaps de tasa de interés que convierten su perfil de pago de intereses, de tasa variable a fija. La negociación con instrumentos derivados se realiza sólo con instituciones de reconocida solvencia y se han establecido límites para cada institución. La política de la Entidad es la de no realizar operaciones con propósitos de especulación con instrumentos financieros derivados.

La Entidad reconoce todos los activos o pasivos que surgen de las operaciones con instrumentos financieros derivados en el balance general a valor razonable, independientemente del propósito de su tenencia. El valor razonable se determina con base en precios de mercados reconocidos y cuando no cotizan en un mercado, se determina con base en técnicas de valuación aceptadas en el ámbito financiero.

Cuando los derivados son contratados con la finalidad de cubrir riesgos y cumplen con todos los requisitos de cobertura, se documenta su designación al inicio de la operación de cobertura, describiendo el objetivo, características, reconocimiento contable y cómo se llevará a cabo la medición de la efectividad aplicable a esa operación.

- u. **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 resultados integrales, excepto en los casos en los que procede su capitalización.
- v. **Reconocimiento de ingresos y costos** - Los ingresos se reconocen durante el período 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.

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:

- Vida útil de inmuebles, maquinaria y equipo: La Entidad revisa 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 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 19, la Compañía está sujeta a contingencias que de materializarse no tendrían un impacto en la situación financiera, desempeño o flujos de efectivo futuros.

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. Instrumentos financieros derivados

El 17 de marzo de 2008, GFM contrató con BBVA Bancomer S. A. (“Bancomer”) un derivado de tasas de interés (con un monto notional por US\$80.0 millones), con la finalidad de administrar el riesgo de las tasas de interés de los préstamos con CREDIT AGRICOLE CIB- EXIMBANK antes CALYON - EXIMBANK y CREDIT AGRICOLE CIB antes CALYON, a través del cual paga importes calculados con base en tasas de interés fijas y recibe importes calculados con base en tasas de interés variables. El derivado cuyo importe notional al 31 de diciembre de 2015 asciende a US\$5.4 millones expira el 15 de junio de 2016, (tanto el importe notional como las fechas de vencimiento coinciden con las posiciones de riesgo.) Durante 2015, por el derivado mencionado anteriormente, GFM pagó una tasa de interés de 2.8% y recibió una tasa libor de interés promedio de 0.2836%. La diferencia se registró en el costo financiero, en adición a la tasa variable del préstamo Bancomer tenía la opción de cancelar la tasa fija el 16 de marzo de 2010; sin embargo, no ejerció dicha opción; la tasa se mantiene fija al 2.8% anual. La valuación del derivado de tasa de interés al 31 de diciembre de 2015 es desfavorable en un importe no representativo (US\$0.3 millones desfavorable al 31 de diciembre de 2014). El efecto por variación entre las tasas contratadas y las del derivado en 2015 fue de US\$0.3 millones desfavorables.

Los derivados descritos representan una cobertura desde un punto de vista económico, pero para efectos contables se clasificaron de negociación y se reconocen en el costo financiero.



6. Cuentas por cobrar a clientes

	2016	2015	2014
Cuentas por cobrar a clientes	\$ 2,690,769	\$ 2,978,425	\$ 2,999,609
Estimación de cuentas por cobrar	<u>(53,826)</u>	<u>(48,864)</u>	<u>(51,130)</u>
Cientes – Neto	<u>\$ 2,636,943</u>	<u>\$ 2,929,561</u>	<u>\$ 2,948,479</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:

	2016	2015	2014
60-90 días	\$ 71,689	\$ 101,370	\$ 77,147
Más de 90-120 días	<u>199,094</u>	<u>187,389</u>	<u>180,360</u>
Total	<u>\$ 270,783</u>	<u>\$ 288,759</u>	<u>\$ 257,507</u>
Antigüedad promedio (días cartera)	35	36	39

Cambio en la estimación para cuentas de cobro dudoso:

	2016	2015	2014
Saldos al inicio del año	\$ (48,864)	\$ (51,130)	\$ (56,768)
Incremento en provisión	(16,046)	(1,009)	(6,422)
Castigo de importes considerados incobrables durante el año	11,127	4,965	12,322
Resultado por conversión de moneda	<u>(43)</u>	<u>(1,690)</u>	<u>(262)</u>
Saldos al final del año	<u>\$ (53,826)</u>	<u>\$ (48,864)</u>	<u>\$ (51,130)</u>

7. Inventarios

El saldo de este rubro se integra por:

	2016	2015	2014
Material de vía	\$ 594,039	\$ 531,906	\$ 560,989
Otras refacciones y materiales	171,508	164,718	144,618
Estimación de inventarios obsoletos	<u>(15,988)</u>	<u>(17,574)</u>	<u>(15,070)</u>
	<u>\$ 749,559</u>	<u>\$ 679,050</u>	<u>\$ 690,537</u>

8. Inmuebles, maquinaria y equipo

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	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



	Saldo al 31 de diciembre de 2015	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2016
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	<u>3,206,360</u>	<u>274,405</u>	<u>-</u>	<u>3,480,765</u>
Total inversión	<u>53,608,967</u>	<u>7,443,425</u>	<u>(459,129)</u>	<u>60,593,263</u>
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	<u>1,116,654</u>	<u>167,617</u>	<u>-</u>	<u>1,284,271</u>
Total depreciación acumulada	<u>22,846,140</u>	<u>2,774,222</u>	<u>(355,484)</u>	<u>25,264,878</u>
Reserva para bajas	<u>6,216</u>	<u>(965)</u>	<u>-</u>	<u>5,251</u>
Inversión neta	<u>\$ 30,756,611</u>	<u>\$ 4,670,168</u>	<u>\$ (103,645)</u>	<u>\$ 35,323,134</u>
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	<u>2,909,503</u>	<u>296,857</u>	<u>-</u>	<u>3,206,360</u>
Total inversión	<u>47,831,769</u>	<u>6,020,436</u>	<u>(243,238)</u>	<u>53,608,967</u>



	Saldo al 31 de diciembre de 2014	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2015
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
	Saldo al 1 de enero de 2014	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2014
Inversión:				
Equipo de arrastre	\$ 2,485,759	\$ 477,301	\$ (11,142)	\$ 2,951,918
Locomotoras	12,420,695	364,112	(168,132)	12,616,675
Maquinaria de vía	949,747	136,424	(17,393)	1,068,778
Maquinaria de talleres	200,746	17,321	(1,765)	216,302
Contenedores	15,324	-	-	15,324
Maquinaria y equipo	334,300	29,765	(1,571)	362,494
Equipo de cómputo	372,072	61,887	(5,873)	428,086
Equipo de telecomunicaciones	1,601,829	264,546	(27)	1,866,348
Mobiliario y equipo de oficina	60,771	2,049	(83)	62,737
Equipo automotriz	753,244	60,060	(61,293)	752,011
Construcciones en proceso	3,737,159	(1,159,542)	-	2,577,617
Intereses por capitalizar	20,448	(5,799)	-	14,649
Edificios	479,146	17,939	-	497,085
Terrenos	236,914	-	-	236,914
Vías y estructuras	17,071,863	3,088,629	(8,135)	20,152,357
Puentes, túneles y alcantarillas	796,498	206,104	-	1,002,602
Sistemas de comunicación y tráfico	98,677	1,692	-	100,369
Terminales y talleres	2,604,508	304,995	-	2,909,503
Total inversión	\$ 44,239,700	\$ 3,867,483	\$ (275,414)	\$ 47,831,769
Depreciación:				
Equipo de arrastre	\$ 1,572,205	\$ 81,651	\$ (8,698)	\$ 1,645,158
Locomotoras	7,275,245	715,106	(179,472)	7,810,879
Maquinaria de vía	496,734	72,298	(17,038)	551,994
Maquinaria de talleres	131,647	5,680	(1,732)	135,595
Contenedores	6,354	5,107	-	11,461
Maquinaria y equipo	175,977	25,451	(1,362)	200,066
Equipo de cómputo	257,784	67,900	(5,855)	319,829
Equipo de telecomunicaciones	1,107,254	252,495	(27)	1,359,722
Mobiliario y equipo de oficina	47,478	1,734	(60)	49,152
Equipo automotriz	398,977	101,941	(59,640)	441,278
Edificios	116,286	25,442	-	141,728
Vías y estructuras	5,718,810	796,488	-	6,515,298



	Saldo al 1 de enero de 2014	Adiciones directas	Bajas por ventas	Saldo al 31 de diciembre de 2014
Puentes, túneles y alcantarillas	222,393	48,218	-	270,611
Sistemas de comunicación y tráfico	63,390	4,128	-	67,518
Terminales y talleres	<u>826,901</u>	<u>139,377</u>	<u>-</u>	<u>966,278</u>
Total depreciación acumulada	18,417,435	2,343,016	(273,884)	20,486,567
Reserva para bajas	<u>14,481</u>	<u>(3,801)</u>	<u>-</u>	<u>10,682</u>
Inversión neta	<u>\$ 25,807,784</u>	<u>\$ 1,528,268</u>	<u>\$ (1,530)</u>	<u>\$ 27,334,522</u>

La depreciación cargada a los resultados al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 fue por \$2,776,949, \$2,591,223 y \$2,342,835, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2016 los inmuebles, maquinaria y equipo incluyen costos de préstamos capitalizados por \$77,672, de los cuales se transfirieron a la depreciación del ejercicio \$1,024. 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 2016, el promedio de activos calificables ascendió a \$1,087,702. La tasa promedio de capitalización anualizada al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 fue del 20.94%, 11.03% y 17.25% respectivamente.

9. Títulos de concesión

El saldo de este rubro se integra como sigue:

	2016	2015	2014
Título de concesión:			
Vía troncal Pacífico-Norte	\$ 1,365,089	\$ 1,374,448	\$ 1,382,174
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 Ferrobuque	500	500	500
Vías cortas	3,250	3,250	3,250
Radiofrecuencias	<u>29,889</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	3,357,752	3,337,222	3,344,948
Amortización acumulada	<u>(1,602,591)</u>	<u>(1,514,929)</u>	<u>(1,427,919)</u>
	<u>\$ 1,755,161</u>	<u>\$ 1,822,293</u>	<u>\$ 1,917,029</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 2016, 2015 y 2014 fue \$87,662, \$87,010 y \$87,182, respectivamente.

Concesión ferroviaria

Costo:

Saldos al 1 de enero de 2014	\$ 3,382,735
Otros (Reparaciones mayores)	(2,605)
Bajas de reparaciones mayores	(35,182)



Concesión ferroviaria

Saldos al 31 de diciembre de 2014	3,344,948
Otros (Reparaciones mayores)	<u>(7,726)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2015	3,337,222
Otros (Reparaciones mayores)	(9,359)
Radiofrecuencias	<u>29,889</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2016	<u>\$ 3,357,752</u>

Amortización acumulada y deterioro:**Concesión ferroviaria**

Saldos al 1 de enero de 2014	\$ 1,344,570
Amortización del año	87,182
Bajas de reparaciones mayores	<u>(3,833)</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2014	1,427,919
Amortización del año	<u>87,010</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2015	1,514,929
Amortización del año	<u>87,662</u>
Saldos al 31 de diciembre de 2016	<u>\$ 1,602,591</u>

10. 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 conexas 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	31 de Diciembre 2016	31 de Diciembre 2015	31 de Diciembre 2014	Número de acciones	% de Tenencia
FTVM	\$ 446,678	\$ 373,996	\$ 335,137	10,728,420	50%
TTX Company	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	<u>119,335</u>	100	1%
Total	<u>\$ 566,013</u>	<u>\$ 493,331</u>	<u>\$ 454,472</u>		

La participación en los resultados es de la siguiente manera:

Entidad	31 de Diciembre 2016	31 de Diciembre 2015	31 de Diciembre 2014
FTVM	<u>\$ 72,682</u>	<u>\$ 88,859</u>	<u>\$ 102,146</u>
Total	<u>\$ 72,682</u>	<u>\$ 88,859</u>	<u>\$ 102,146</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, así mismo, el 28 de mayo y el 26 de noviembre de 2014 recibieron dividendos por \$40,000 y \$20,000, respectivamente.

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. Debido a que ITF es subsidiaria de la Entidad, la cual mantiene inversiones en otras entidades ferroviarias, la administración notificó en esa misma fecha a la Comisión Federal de Competencia (COFECO) la transacción y solicitó resolución en el sentido de que la misma no contraviene las disposiciones contenidas en la Ley Federal de Competencia Económica.

Después de la negativa de la COFECO y la presentación del recurso de reconsideración presentado por ITF y la Entidad, la COFECO resolvió el 8 de noviembre de 2006 no autorizar las concentraciones notificadas, sin embargo ITF y la Entidad impugnaron la resolución, razón por la cual ITF decidió no emitir estados financieros consolidados con su subsidiaria, dicha inversión se presentaba valuada hasta el 31 de marzo de 2011 por el método de participación.

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 COFECO en contra de la sentencia del pleno del Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa (TFJFA) a favor de la ITF y la Entidad, sentencia que aprobó la concentración de Ferrosur por parte de la ITF y la Entidad, y por tanto a partir del 1º de abril de 2011 se consolida dicha inversión.

La adquisición de Ferrosur se valuó a la fecha de la transacción, utilizando el "método de compra", que comparara 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 la entidad adquirida sobre el valor razonable neto de los activos adquiridos y de los pasivos asumidos por \$515,310, el cual se presenta en el balance general al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014.

11. Deuda

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

	2016	2015	2014
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	\$ 183,928
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	51,482
Crédito con Banco Nacional de México, S. A. (BANAMEX) y EXIMBANK con vencimientos trimestrales hasta el 15 de septiembre de 2015, que genera intereses a la tasa fija de 8.18% (2)	-	-	104,625



	2016	2015	2014
Crédito con IXE banco el 31 de mayo de 2011 por \$450,000, genera intereses a una tasa de TIE 91 días más 1.35% con vencimiento trimestral a partir de 31 de agosto de 2013 y hasta el 31 de mayo de 2018. (3)	135,000	225,000	315,000
Préstamo contratado con EXIMBANK-PEFCO el 16 de marzo de 2012 con vencimiento el 15 de mayo de 2021, genera intereses a una tasa Libor a tres meses más 0.65%	421,425	428,892	433,566
Certificados bursátiles	<u>5,000,000</u>	<u>5,000,000</u>	<u>5,000,000</u>
	5,556,425	5,745,629	6,088,601
Costo de emisión de deuda	(27,991)	(35,045)	(46,034)
Porción circulante de la deuda a largo plazo	<u>(179,603)</u>	<u>(254,620)</u>	<u>(411,147)</u>
Deuda a largo plazo	<u>\$ 5,348,831</u>	<u>\$ 5,455,964</u>	<u>\$ 5,631,420</u>

Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

2018	\$ 138,650
2019	93,650
2020 (en adelante)	5,140,475
Comisiones financieras	<u>(23,944)</u>
	<u>\$ 5,348,831</u>

- (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) Créditos con BANAMEX-EXIMBANK y BANAMEX directo, contratados para liquidar anticipadamente el crédito puente con BANAMEX, los cuales se contrataron para la compra de 60 locomotoras, las cuales quedaron en garantía prendaria de dichos créditos.
- (3) Crédito con IXE Banco contratado el 31 de mayo de 2012 por Ferrosur para el refinanciamiento de pasivos.

En los créditos (1) y (2) arriba mencionados Ferromex firmó como obligado solidario y avalista.

Al 31 de diciembre de 2016, el valor en libros de las locomotoras que quedaron en garantía prendaria de los créditos vigentes marcados en los puntos 1, asciende a \$1,011,206.



Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, la Entidad tiene 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	2016	2015	2014
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	1,500,000	1,500,000	1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000	1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>
				5,000,000	5,000,000	5,000,000
Costo de emisión de deuda				<u>(11,083)</u>	<u>(13,040)</u>	<u>(14,998)</u>
Neto				<u>\$ 4,988,917</u>	<u>\$ 4,986,960</u>	<u>\$ 4,985,002</u>

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

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 fueron: Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 91 días de 4.44%, 3.34% y 3.67%, respectivamente; Libor a tres meses 0.57%, 0.28% y 0.24%, respectivamente.

12. Beneficios a empleados

- El valor de los beneficios a los empleados por beneficios adquiridos al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014, ascendió a \$114,245, \$118,013 y \$109,389, respectivamente.
- A continuación, se presenta un análisis del Costo Neto del período (CNP) por tipo de plan:

	31 de Diciembre de 2016	31 de Diciembre de 2015	31 de Diciembre de 2014
Costo laboral del servicio actual	\$ 6,263	\$ 9,446	\$ 8,693
Costo financiero	7,917	7,223	6,571
Ganancia actuarial del período	<u>(5,422)</u>	<u>(7,921)</u>	<u>(1,147)</u>
Total	<u>\$ 8,758</u>	<u>\$ 8,748</u>	<u>\$ 14,117</u>

- Principales hipótesis actuariales:

Las tasas nominales utilizadas en el cálculo de las obligaciones por beneficios y rendimientos del plan se muestran a continuación:

	2016 (%)	2015 (%)	2014 (%)
Tasa de descuento	7.54	7.21	6.80
Tasa de incremento salarial	4.00	4.00	4.00
Tasa de incremento al salario mínimo	3.50	3.50	3.50



d. 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 disminuiría a \$(103,015), o aumentaría a \$125,317.

Si el incremento en el salario previsto aumenta (disminuye) de 50 puntos base, la obligación por beneficio definido aumentaría a \$84,834, disminuiría a \$(84,831).

Si la esperanza de vida aumenta (disminuye) en un año, tanto para hombres y mujeres, la obligación de beneficio definido se aumentaría a \$(113,370), disminuiría a \$113,667.

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:

	2016	2015	2014
Costos directos:			
Diesel y gasolina	\$ 5,729,103	\$ 5,933,226	\$ 5,349,116
Mano de obra	4,008,506	3,818,478	3,606,120
Renta de carros (Car- Hire)	1,499,096	1,062,569	648,649
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	1,464,841	1,234,922	957,283
Mantenimiento de terceros a locomotoras	1,116,126	1,059,722	966,702
Sustracción de bienes	611,110	320,112	193,502
Policía y vigilancia	488,737	613,382	530,180
Servicios de conexión y terminal	426,327	420,681	606,997
Contratistas	367,552	332,879	343,171
Materiales y refacciones para carros	332,983	306,749	312,437
Arrendamiento de locomotoras	194,394	166,009	150,763
Mantenimiento de terceros a carros	147,300	161,326	104,642
Pre-trip e inspección automotriz	99,136	94,693	64,345
Otros	<u>2,070,218</u>	<u>1,734,303</u>	<u>1,649,704</u>
Total costos directos	<u>\$ 18,555,429</u>	<u>\$ 17,259,051</u>	<u>\$ 15,483,611</u>
Gastos de administración:			
Sueldos	\$ 469,715	\$ 494,484	\$ 481,965
Honorarios y asesorías	224,244	236,720	230,274
Mantenimiento y materiales de equipo de computo	76,576	63,578	48,722
Arrendamiento de inmuebles	29,965	25,183	21,020
Gasto de viaje	23,539	22,507	23,848
Capacitación confianza	10,935	34,888	33,088
Otros	<u>223,967</u>	<u>238,402</u>	<u>242,748</u>
Total gastos de operación	<u>\$ 1,058,941</u>	<u>\$ 1,115,762</u>	<u>\$ 1,081,665</u>



14. Capital contable

- a. El capital social al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie "B" (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	318,750,000	\$ 38
Serie "C" (Clase I): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>106,250,000</u>	<u>12</u>
	<u>425,000,000</u>	<u>\$ 50</u>

- b. Durante 2016 y 2014 la Entidad efectuó los siguientes movimientos de capital:

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.

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 11 de diciembre de 2014, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$4,050,000 (equivalente a US\$298,962), pagándose en una sola exhibición el día 15 de diciembre de 2014.

- c. Durante 2016, 2015 y 2014 GFM efectuó los siguientes movimientos de capital, sobre las cuales corresponde el 26% a la participación no controlada:

En Asambleas General Ordinaria de Accionistas celebradas el 29 de abril de 2016, 25 de marzo de 2015 y 30 de abril de 2014, se aprobó el pago de un dividendo contra las utilidades acumuladas por \$1,721,250, \$1,496,440 y \$1,313,560 (equivalente a US\$100,000) respectivamente, pagándose en los días 2 de mayo de 2016, 13 de mayo de 2015 y 27 de mayo y 11 de julio de 2014, respectivamente.

- 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. Al 31 de diciembre de 2016, 2015 y 2014 no se cuenta con reserva legal debido a que el inicio de operaciones de GMXT se dio el 23 de marzo de 2015.
- e. La Compañía ofrece un plan de compra de acciones de GMEXICO 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 Compañía 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 2016, 2015 y 2014, 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 de 2016, 2015 y 2014 son:

	2016	2015	2014
Cuenta de capital de aportación	\$ <u>7,930,879</u>	\$ <u>7,673,064</u>	\$ <u>-</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ <u>3,554,314</u>	\$ <u>3,465,848</u>	\$ <u>-</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, evaluando los niveles de EBITDA. La estrategia general de la entidad no ha sido modificada en comparación con 2015.

La estructura de capital de la entidad está compuesta por capital social emitido y utilidades acumuladas como se revela en la Nota 15.

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	2016	2015	2014
Activos financieros:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	(i)	\$ 7,886,563	\$ 5,764,571	\$ 4,201,182
Préstamos y cuentas por cobrar:				
Clientes – Neto	(i)	2,636,943	2,969,561	2,948,479
Partes relacionadas	(i)	415,996	351,062	543,826
Otras	(i)	265,306	31,091	28,481
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	(i)	-	262,647	274,970
A valor razonable con cambios en resultados integrales:				
Otros activos a largo plazo- Neto	(i)	540,006	383,517	428,053



	Riesgo	2016	2015	2014
Pasivos financieros a costo amortizado:				
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(ii) (iii)	179,603	254,620	411,147
Proveedores	(ii) (iii)	983,342	1,247,130	1,110,443
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles	(ii) (iii)	311,130	176,487	128,497
Partes relacionadas por pagar	(i)	289,303	254,618	195,444
Arrendamiento financiero	(ii) (iii)	839,888	-	-
Deuda a largo plazo	(ii) (iii)	5,348,831	5,455,964	5,631,420

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:

b.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.

b.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:

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
Pasivos acumulados a largo plazo	471,932	326,184	438,423	1,236,539
Deuda a largo plazo	<u> </u>	<u>2,199,579</u>	<u>5,262,322</u>	<u>7,461,901</u>
Total	<u>\$ 2,643,647</u>	<u>\$ 2,525,763</u>	<u>\$ 5,700,745</u>	<u>\$ 10,870,155</u>
		Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
2015	Menos de 1 año			
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	<u>-</u>	<u>2,097,076</u>	<u>5,826,163</u>	<u>7,923,239</u>
Total	<u>\$ 2,359,896</u>	<u>\$ 2,097,076</u>	<u>\$ 5,826,163</u>	<u>\$ 10,283,135</u>



2014	Menos de 1 año	Más de 1 año y menos de 5	Más de 5 años	Total
Deuda a corto plazo	\$ 848,366	\$ -	\$ -	\$ 848,366
Proveedores	1,110,443	-	-	1,110,443
Cuentas por pagar neta a otros ferrocarriles	128,497	-	-	128,497
Partes relacionadas por pagar	195,444	-	-	195,444
Deuda a largo plazo	<u>-</u>	<u>2,230,158</u>	<u>6,297,255</u>	<u>8,527,413</u>
Total	<u>\$ 2,282,750</u>	<u>\$ 2,230,158</u>	<u>\$ 6,297,255</u>	<u>\$ 10,810,163</u>

b.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 TIIE a tres meses. Con el fin de diversificar el riesgo de tasa de interés, la Entidad mantiene certificados bursátiles en una proporción de 100% a tasa fija. Con la finalidad de administrar el riesgo de las tasas de interés de los préstamos con CREDIT AGRICOLE CIB - EXIMBANK antes CALYON EXIMBANK y CREDIT AGRICOLE CIB antes CALYON la Entidad contrató con BBVA Bancomer S. A. (“Bancomer”) un derivado de tasas de interés (con un monto notional por US\$80.0 millones).

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 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y de 0.008 puntos para 2014, 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 0.0027 puntos para 2016 y 2015 y 0.008 puntos para 2014, por encima/por debajo y todas las otras variables permanecieran constantes:

El resultado del año que terminó el 31 de diciembre de 2016, disminuiría/aumentaría \$1,719 (2015: disminución/aumento por \$225, 2014: disminución/aumento por \$934). 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 5.6% para 2016, 5.4% para 2015 y 3.7% para 2014 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			(*)
	2016	2015	2014	
Resultados	(14,625)	(18,031)	(5,441)	(*)

(*) 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 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 el año y la exposición no reflejan la exposición durante el ejercicio.

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:

c. La posición monetaria en dólares estadounidenses al 31 de diciembre es:

	2016	2015	2014
Miles de dólares estadounidenses:			
Activos monetarios	US\$ 175,517	US\$ 153,944	US\$ 129,433
Pasivos monetarios	<u>119,955</u>	<u>94,027</u>	<u>131,428</u>
Posición neta corta	<u>US\$ 55,562</u>	<u>US\$ 59,917</u>	<u>US\$ (1,995)</u>
Equivalentes en pesos	<u>\$ 1,148,133</u>	<u>\$ 1,030,962</u>	<u>\$ (29,362)</u>

d. Las transacciones en moneda extranjera fueron como sigue:

	Miles de dólares estadounidenses		
	2016	2015	2014
Ingresos:			
Ingresos por servicios	US\$ 612,010	US\$ 631,861	US\$ 553,900
Renta de carros (Car-Hire)	56,884	49,150	45,786
Servicios interlineales	12,330	15,338	0
Venta de durmientes y refacciones	1,227	1,156	889
Intereses	274	1	19
Arrendamiento de locomotoras	2	35	24
Otros	6,979	5,741	5,042
Egresos:			
Renta de carros (Car-Hire)	US\$ 142,535	US\$ 120,557	US\$ 99,800
Compra de material	81,367	140,683	79,912
Arrendamiento de equipo de arrastre	65,873	59,812	57,603
Mantenimiento de locomotoras y carros	32,264	35,395	32,091
Compra de activo fijo	27,753	105,819	57,154
Asistencia técnica y otros	12,901	16,423	15,587
Operaciones ferroviarias	11,808	13,849	14,301
Arrendamiento de equipo tractivo	10,515	10,515	10,515
Gastos por siniestros	6,739	3,108	7,737
Renta de equipo	3,902	14,126	14,279
Maniobras	1,183	1,611	1,828
Intereses y comisiones pagadas	86	89	678
Otros Servicios	8,168	4,982	4,234



- e. Los tipos de cambio, en pesos, vigentes a la fecha de los estados financieros consolidados y a la fecha del informe, fueron como sigue:

	2016	2015	2014	22 de agosto de 2017
Dólar estadounidense	\$ <u>20.6640</u>	\$ <u>17.2065</u>	\$ <u>14.7180</u>	\$ <u>17.6501</u>

f. **Arrendamientos financieros**

- f.1 **Contratos de arrendamiento** - GFM arrienda 550 tolvas en régimen de arrendamiento financiero. El costo de adquisición fue de \$42,675 miles de dólares. El plazo del arrendamiento es de 120 meses, habiendo iniciado el pago de las rentas el primero de mayo de 2016. GFM cuenta con opciones para comprar el equipo por un monto nominal al final de los términos del arrendamiento. Las obligaciones de GFM derivadas de arrendamientos financieros están garantizadas por el título de los arrendadores a los activos arrendados.

La tasa de interés que subyace a todas las obligaciones en virtud del contrato de arrendamiento es fija del 5.8%.

f.2 **Pasivos financieros por arrendamiento**

	Pagos mínimos de arrendamiento 2017	Valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento 31/12/2016
Miles de dólares estadounidenses:		
Menos de uno año	\$ 5,505	\$ 3,462
Entre uno y cinco años	21,996	15,785
Cinco años o más	<u>23,768</u>	<u>21,328</u>
	51,269	40,645
Menos cargos de financiamiento futuros	<u>10,624</u>	<u>-</u>
	\$ <u>40,645</u>	\$ <u>40,645</u>
	Pagos mínimos de arrendamiento 2017	Valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento 31/12/2016
Equivalente en pesos	\$ <u>839,888</u>	\$ <u>838,442</u>

El pasivo por arrendamiento neto de los intereses por amortizar se encuentra incluido en el estado de posición financiera en:

	2016
Arrendamiento financiero a corto plazo	\$ 81,411
Arrendamiento financiero a largo plazo	<u>758,477</u>
	\$ <u>839,888</u>

- 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 2016, 2015 y 2014 son como sigue:

	2016		2015		2014	
	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	\$7,888,563	\$7,888,563	\$5,764,571	\$5,764,571	\$4,201,182	\$4,201,182
Cuentas por cobrar	3,052,939	3,052,939	3,280,623	3,280,623	3,492,305	3,492,305
Otras	265,306	265,306	31,091	31,091	28,481	28,481
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril	-	-	262,647	262,647	274,970	274,970
Otros activos – neto	<u>540,006</u>	<u>540,006</u>	<u>383,517</u>	<u>383,517</u>	<u>428,053</u>	<u>428,053</u>
	<u>\$11,746,814</u>	<u>\$ 11,746,814</u>	<u>\$9,722,449</u>	<u>\$9,722,449</u>	<u>\$8,424,991</u>	<u>\$8,424,991</u>
Pasivos financieros mantenidos al costo amortizado:						
Cuentas por pagar	1,583,775	1,583,775	1,678,235	1,678,235	1,434,384	1,434,384
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	<u>5,528,434</u>	<u>6,854,202</u>	<u>5,710,584</u>	<u>7,219,104</u>	<u>6,042,567</u>	<u>7,735,894</u>
	<u>\$7,112,209</u>	<u>\$8,437,977</u>	<u>\$7,388,819</u>	<u>\$8,897,339</u>	<u>\$7,476,951</u>	<u>\$9,170,278</u>

16. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	2016	2015	2014
Por cobrar:			
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 309,119	\$ 280,354	\$ 238,102
Operadora de Minas e Instalaciones, S.A de C.V.	45,136	23,556	4,194
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	20,509	17,518	15,914
Metalurgica de Cobre, S.A. de C.V.	10,583	1,191	3,717
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	10,279	15,718	24,564
UP Logistic de México, S. de R.L.	6,779	5,355	-
Operadora de Minas Nacozari, S.A. de C.V.	5,965	590	358
Infraestructura y Transportes México, S.A. de C.V.	3,339	2,902	17,106



	2016	2015	2014
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S.A. de C.V.	2,168	1,806	1,544
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,544	1,484	1,684
Union Pacific Distribution Service, Inc.	573	586	5,739
Buenavista del Cobre S. A. de C. V.	2	2	-
Grupo México, S.A.B. de C.V.	-	-	217,393
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	-	-	13,490
ASARCO, Inc.	-	-	21
	<u>\$ 415,996</u>	<u>\$ 351,062</u>	<u>\$ 543,826</u>
Por pagar a corto plazo:			
TTX Company	\$ 211,390	\$ 196,055	\$ 145,987
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	55,838	50,724	42,647
PS Technology, Inc.	16,648	7,561	4,990
Eólica el Retiro, S.A. de C.V.	5,270	-	-
UPDS de México, S. de R.L. de C.V.	147	134	-
Transentric, Inc.	7	135	1,546
Industrial Minera México, S.A. de C.V.	3	3	3
UPRR International Advisors, Inc.	-	6	271
	<u>\$ 289,303</u>	<u>\$ 254,618</u>	<u>\$ 195,444</u>
Por pagar a largo plazo:			
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	<u>24,477</u>	<u>24,477</u>	<u>24,477</u>
	<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:

	2016	2015	2014
Ingresos:			
Servicios de transportación prestados	\$ 5,015,406	\$ 3,506,684	\$ 3,719,840
Renta de carros (Car-Hire)	813,510	521,542	373,788
Otros	<u>76,185</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>\$ 5,905,101</u>	<u>\$ 4,028,226</u>	<u>\$ 4,093,628</u>



	2016	2015	2014
Egresos:			
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 1,651,102	\$ 1,088,370	\$ 784,686
Fletes interlineales	1,039,105	1,114,676	1,139,782
Arrastres	114,016	117,365	120,688
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	94,029	82,577	51,343
Fletes misceláneos	94,016	135,422	113,667
Maniobras	66,742	68,330	402
Siniestros	47,295	22,438	4,760
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	36,298	31,144	35,051
Arrendamiento de oficinas corporativas	28,060	23,825	19,652
Ajuste temporal de diesel	27,876	28,789	26,903
Reparación de carros	6,296	22,843	15,767
Derechos de paso	4,831	5,260	5,055
Otros servicios	<u>41,843</u>	<u>22,669</u>	<u>16,701</u>
	<u>\$ 3,251,509</u>	<u>\$ 2,763,708</u>	<u>\$ 2,334,457</u>

17. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2016, 2015 y 2014 y continuará al 30% para 2017 y años posteriores.

a. La provisión para ISR en 2016, 2015 y 2014 se analiza como se muestra a continuación:

	2016	2015	2014
ISR causado	\$ 1,056,753	\$ 2,401,038	\$ 1,932,252
ISR diferido	<u>406,514</u>	<u>(157,253)</u>	<u>(6,644)</u>
Total provisión	<u>\$ 1,463,267</u>	<u>\$ 2,243,785</u>	<u>\$ 1,925,608</u>

Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido, son:

	31 diciembre 2016	31 diciembre 2015	31 diciembre 2014
Diferencias temporales:			
Clientes - Neto	\$ 201,768	\$ 103,339	\$ 54,638
Servicios interlineales por cobrar	83,537	551,054	547,827
Cuentas por pagar	294,397	453,070	373,569
Pasivos acumulados y acreedores diversos	40,154	53,206	196,429
PTU por pagar	248,843	213,069	169,484
Beneficios a los empleados	34,274	35,786	32,815
Inventarios - Neto	(212,717)	(192,403)	(199,173)
Inmuebles, maquinaria y equipo - Neto	(1,293,620)	(1,400,413)	(1,460,225)
Títulos de concesión	(491,388)	(505,191)	(527,728)
Acciones GMéxico no asignadas	(75,266)	(32,544)	(58,180)
Pagos anticipados	(12,023)	(12,520)	(42,693)
Intereses por pagar	(113)	(460)	(3,477)
Otros activos	<u>16,733</u>	<u>17,154</u>	<u>16,529</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (1,165,421)</u>	<u>\$ (716,853)</u>	<u>\$ (900,185)</u>



- 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:

	2016		2015		2014	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 9,870,922	-	\$ 8,168,484	-	\$ 6,632,423	-
Impuesto a la tasa legal	2,961,277	30	2,450,545	30	1,989,727	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles y método de participación	(100,589)	(2)	(11,624)	-	55,233	1
Estimulo IEPS	(1,692,830)	(17)	-	-	-	-
ISR diferido por valuación de acciones no asignadas de GMÉXICO	(42,722)	-	-	-	-	-
ISR diferido por ganancia actuarial	(688)	-	-	-	-	-
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable - fiscal	387,883	4	(175,533)	(3)	(49,913)	(1)
Otros	(49,064)	-	(19,603)	-	(69,439)	(1)
	<u>\$ 1,463,267</u>	<u>15%</u>	<u>\$ 2,243,785</u>	<u>27%</u>	<u>\$ 1,925,608</u>	<u>29%</u>

18. Contratos de mantenimiento

Ferromex tiene celebrados dos contratos con Lámparas General Electric, S. de R.L. de C.V., (“Lámparas”) y uno 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
Lámparas	219	Agosto 2012	Junio 2017
Lámparas	60	Mayo 1999	Junio 2024
Lámparas	136	Octubre 2006	Diciembre 2032
EMDL	<u>131</u>	Junio 2006	Junio 2026
Total	<u>546</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 Lámparas referente a las 219 locomotoras estipula los siguientes pagos por terminación anticipada: a) la cantidad de US\$2.7 millones si ocurre entre el 1 de julio de 2014 y el 30 de junio de 2015, b) US\$1.8 millones si ocurre entre el 1 de julio de 2015 y el 30 de junio de 2016 y c) US\$1.0 millones si ocurre entre el 1 de julio de 2016 y el 30 de junio de 2017.

El contrato con Lámparas por 196 locomotoras contempla dos flotas por separado (AC4400 y ES44AC), el de las 60 AC4400 que vence en junio 2024 indica que la Entidad puede cancelar a partir del 1 de julio de 2009 pagando una penalidad que va de US\$2.0 millones en 2009 a US\$0.13 millones a junio de 2024. Por lo que respecta a las 136 locomotoras ES44AC (EVO), se indica que la Entidad puede cancelar a partir de 2010 pagando una penalidad que va de US\$2.71 millones a US\$0.17 millones en 2032.

El contrato con EMDL no podía darse por concluido antes del 1 de julio del 2015. Si la Entidad decidiera concluir el contrato entre el 1 de julio 2015 y el 30 de junio 2016, tendría que pagar una cantidad equivalente a 15 meses de facturación promedio. El pago por cancelación disminuirá en un mes, por cada período de 12 meses que el contrato esté vigente.

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 2016, 2015 y 2014, la Entidad pagó por este concepto \$1,116,126, \$1,059,722 y \$966,702, respectivamente.

Reparaciones mayores (overhauls) - En el caso de overhauls, éstos se capitalizan en el equipo conforme se van realizando.

19. 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 (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.



El día 29 de septiembre de 2016 se dio respuesta a dicho oficio. El periodo de investigación durará hasta 45 días que podrán ser prorrogables por otros 45 días a partir de la publicación del extracto de Acuerdo en el Diario Oficial de la Federación. El proceso de investigación continua y no ha habido resolución por parte de la autoridad a la fecha de los estados financieros.

- 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.5 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 2016, 2015 y 2014, respecto de las demandas laborales, fue de \$6,189, \$4,446 y \$5,333, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2016, la Entidad considera que ha valuado adecuadamente las cuentas por cobrar y por pagar y, por tanto, no ha creado una estimación adicional para cubrir un posible diferencial a favor o en contra que resultara de las negociaciones y de los juicios indicados anteriormente.

- b. **Otras contingencias** – 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 2016 se tienen abiertos 4 expedientes administrativos con la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) relacionados con derrames de productos químicos al suelo, en 3 de ellos pudieran imponer sanciones económicas. Estos eventos no tuvieron 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 2016, 2015 y 2014 el importe de estos pagos ascendió a \$401,371, \$367,456 y \$318,658, 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 2016, 2015 y 2014 el importe de estos pagos ascendió a \$5,146, \$5,498 y \$4,941 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 por los siguientes ejercicios son como sigue (montos por tipo de moneda establecida en los contratos):

	Dólares	Equivalente en pesos	Miles Pesos	Total Pesos
2017	US\$ 99,543	\$ 2,056,957	\$ 51,128	\$ 2,108,085
2018	86,728	1,792,148	51,209	1,843,357
2019	72,299	1,493,987	48,865	1,542,852
2020	58,194	1,202,521	49,905	1,252,426
2021 en adelante	<u>121,197</u>	<u>2,504,415</u>	<u>63,678</u>	<u>2,568,093</u>
Total de pagos mínimos	<u>US\$ 437,961</u>	<u>\$ 9,050,028</u>	<u>\$ 264,785</u>	<u>\$ 9,314,813</u>

Ferromex tiene celebrado un contrato con PEMEX Refinación por el cual tiene la obligación de comprar, a valor de mercado, un mínimo de 19,575 metros cúbicos y un máximo de 38,650 metros cúbicos de diesel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de venta de primera mano de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Refinación y Ferromex el cual se prorrogó el día 15 de septiembre de 2015 por dos años y al término de estos se renovará cada año.

Ferrosur tiene celebrado un contrato con PEMEX Refinación por el cual tiene la obligación de comprar, a valor mercado, un mínimo de 5,355 metros cúbicos y un máximo de 10,710 metros cúbicos de diésel por mes, aunque este límite puede excederse, sin ninguna repercusión, de acuerdo al contrato de venta de primera mano de productos petrolíferos para el autoconsumo celebrado entre PEMEX Refinación y Ferrosur, el cual se prorrogó el día 1 de Septiembre de 2015 por dos años y al término de estos se renovará cada año.

20. 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), ITF (que incluye a Ferrosur) e IMEX.

2016	GFM	ITF	IMEX	Total
Ingresos por servicios	\$ 26,515,345	\$ 5,684,531	\$ 705,557	\$ 32,905,433
Depreciaciones y amortizaciones	2,268,233	532,142	64,236	2,864,611
Intereses pagados	386,140	17,306	271	403,717
Intereses ganados	(83,197)	(39,952)	(70,931)	(194,080)
Participación en la utilidad de asociada e inversión permanente	(36,341)	(36,341)	-	(72,682)
Impuestos a la utilidad	1,188,363	105,781	169,123	1,463,267
Utilidad neta consolidada	6,665,285	1,188,635	553,735	8,407,655
Activos totales	39,503,031	9,204,490	3,261,506	51,969,027
Pasivos totales	9,500,307	1,759,932	216,133	11,476,372



2015	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 23,947,270	\$ 5,449,758	\$ 565,960	\$ 29,962,988
Depreciaciones y amortizaciones	2,146,874	477,010	54,349	2,678,233
Intereses pagados	396,134	15,281	152	411,567
Intereses ganados	(43,790)	(24,139)	(30,397)	(98,326)
Participación en la utilidad de asociada e inversión permanente	(44,430)	(44,429)	-	(88,859)
Impuestos a la utilidad	1,792,689	332,463	118,633	2,243,785
Utilidad neta consolidada	4,541,859	935,904	446,936	5,924,699
Activos totales	33,401,972	8,552,564	2,616,390	44,570,926
Pasivos totales	8,456,956	1,780,475	88,575	10,326,006
2014	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 20,594,744	\$ 4,991,919	\$ 408,700	\$ 25,995,363
Depreciaciones y amortizaciones	1,958,296	419,019	52,702	2,430,017
Intereses pagados	335,763	24,592	126	360,481
Intereses ganados	(35,781)	(46,197)	(69,816)	(151,794)
Participación en la utilidad de asociada e inversión permanente	(51,073)	(51,073)		(102,146)
Impuestos a la utilidad	1,499,242	358,155	68,211	1,925,608
Utilidad neta consolidada	3,407,708	892,131	406,976	4,706,815
Activos totales	31,121,932	7,796,459	857,373	39,775,764
Pasivos totales	9,204,037	1,960,278	(116,144)	11,048,171

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.



a. **Ingresos de los principales productos y servicios**

Los ingresos de las operaciones continuas de la Entidad provenientes de los principales productos y servicios, son:

	2016	2015	2014
Agrícolas	\$ 9,712,364	\$ 8,456,210	\$ 6,881,021
Minerales	2,835,428	2,909,843	2,715,514
Energía	2,555,833	2,340,796	2,452,487
Automotriz	3,963,009	3,602,920	3,227,277
Metales	2,177,827	1,858,563	1,555,816
Cemento	1,341,500	1,310,645	1,198,572
Químicos y fertilizantes	2,761,967	2,527,469	2,225,941
Industriales y otros	3,250,130	3,168,661	2,675,655
Intermodal	2,581,386	2,212,878	1,879,706
Ingresos por pasajeros	168,679	140,714	127,273
Otros ingresos	<u>1,557,310</u>	<u>1,434,289</u>	<u>1,056,101</u>
	<u>\$ 32,905,433</u>	<u>\$ 29,962,988</u>	<u>\$ 25,995,363</u>

21. Eventos subsecuentes

El 29 de marzo de 2017 GMéxico Transportes anunció un acuerdo con Fortress Investment Group, LLC., para adquirir el 100% del Florida East Coast Railway ("FECR") por US\$ 2,100 millones (valor de la empresa) en una operación en efectivo, se espera que la transacción se cierre a fines del 2T17, sujeta a la satisfacción de ciertas condiciones.

22. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 22 de agosto de 2017 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.
de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México,
S. A. B. de C. V.)**

Información financiera pro
forma consolidada condensada
no auditada por los períodos de
tres y seis meses que
terminaron el 30 de junio de
2017 y 2016 y por el año
terminado el 31 de diciembre de
2016



GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias (Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Información financiera pro forma consolidada condensada no auditada por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016

Contenido	Página
Estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados por el período de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016	3
Estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados por el período de tres meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 30 de junio de 2016	4
Estado de resultados y resultados integrales pro forma consolidado condensado no auditado por el año terminado el 31 de diciembre de 2016	5
Notas a la información financiera pro forma condensada consolidada (no auditadas)	7



Informe de aseguramiento de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de GMéxico Transportes, S. A. de C. V. sobre la compilación de la información financiera proforma incluida en el prospecto

Hemos completado nuestro trabajo de aseguramiento para informar sobre la compilación de la información proforma de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. (la "Entidad"), la cual comprende los estados consolidados de resultados y resultados integrales proforma por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, y las notas a los estados financieros proforma (en su conjunto, la "información financiera proforma"). Los criterios aplicables sobre la base que la administración de la Entidad ha compilado la información financiera proforma se describen en la Nota 2 ("los criterios").

La información financiera proforma ha sido compilada por la administración de la Entidad para ejemplificar el impacto de la compra de Federal East Coast Railway, LLC ("FEC") sobre los resultados financieros de la Entidad por los tres y seis meses que terminaron el 30 de junio 2017 y 2016 y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016, como si los ajustes se hubieran llevado a cabo al 1 de enero 2016. Como parte de este proceso, la información sobre los resultados financieros ha sido recopilada por la administración, de las fuentes detalladas en la Nota 2.

Responsabilidad de la Administración por la información financiera proforma

La administración de la Entidad es responsable de la compilación de esta información financiera proforma y la fuente de los criterios de acuerdo con las bases de presentación descritas en la Nota 2.

Responsabilidad del auditor

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión, como es requerido por la Comisión Nacional de Bolsa de Valores ("CNBV"), con base en nuestro trabajo de aseguramiento, sobre si la información financiera proforma se ha compilado, en todos los aspectos materiales, por la administración de la Entidad de acuerdo con las bases de presentación descritas en la Nota 2.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de aseguramiento, de conformidad con la Norma Internacional de Trabajos de Aseguramiento 3420, *Trabajos de aseguramiento para reportar sobre la compilación de información financiera proforma incluida en un prospecto*, emitidos por el International Auditing and Assurance Standards Board. Estas normas requieren que cumplamos con requerimientos éticos y que planeemos y realicemos procedimientos para obtener una seguridad razonable acerca de si la administración ha compilado, en todos sus aspectos significativos, la información financiera proforma sobre las bases descritas en la Nota 2.

Para los efectos de este trabajo, no somos responsables de actualizar o reemitir algún informe o dictamen sobre la información financiera histórica utilizada en la compilación de la información financiera proforma, ni hemos, en el curso de este trabajo, realizado una auditoría o revisión de la información financiera utilizada en la compilación de la información financiera proforma.



El propósito de la información financiera proforma incluida en el prospecto de colocación es únicamente para ejemplificar el impacto de un evento significativo o transacción sobre la información financiera no ajustada de una entidad como si el evento hubiera ocurrido o la transacción se hubiera realizado en una fecha anterior seleccionada para efectos de la ejemplificación. En consecuencia, no damos ninguna seguridad de que el resultado real de la transacción descrita en la Nota 1, por los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 o por el año que terminó al 31 de diciembre de 2016 hubieran sido como se presentan.

Un trabajo de aseguramiento para informar sobre si la información financiera proforma se ha compilado, en todos sus aspectos materiales, de acuerdo con las bases de presentación aplicables implica realizar procedimientos para evaluar si los criterios aplicables utilizados por la administración en la compilación de la información financiera proforma proporcionan una base razonable para la presentación de los efectos significativos directamente atribuibles a la transacción o evento, y para obtener evidencia suficiente apropiada sobre si:

- Los ajustes proforma relacionados dan un efecto apropiado a esos criterios; y
- La información financiera proforma refleja la correcta aplicación de los ajustes a la información financiera no ajustada.

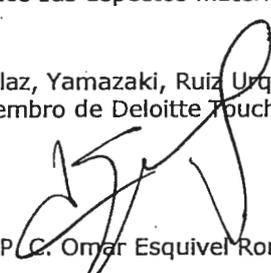
Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, teniendo en cuenta el entendimiento sobre la naturaleza de la entidad, del evento o transacción respecto de la información financiera proforma que ha sido compilada, y otras circunstancias relevantes del trabajo.

El trabajo también incluye la evaluación de la presentación general de la información financiera proforma. Creemos que la evidencia que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionar una base para nuestra opinión.

Opinión

En nuestra opinión, la información financiera proforma por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 y por el año que terminó el 31 de diciembre de 2016 de la Entidad ha sido compilada, en todos sus aspectos materiales, de acuerdo con las bases de presentación descritas en la Nota 2.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



C. P.C. Omar Esquivel Romero

22 de agosto de 2017



GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias (Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados

Por los períodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016
(En miles de pesos)

	GMéxico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	Ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Transportes Cifras Pro forma	GMéxico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	30 de junio de 2016 Ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Transportes Cifras Pro forma
Ingresos por servicios	\$ 17,218,838	\$ 4,053,891	\$ -		\$ 21,272,729	\$ 16,493,562	\$ 3,574,499	\$ -		\$ 20,068,061
Costos y gastos de operación:										
Directos	9,792,514	2,129,594	(67,166)	(3(e))	11,854,942	8,953,749	1,970,780	(27,622)	(3(e))	10,896,907
Participación de los trabajadores en las utilidades	432,458	-	-		432,458	325,149	-	-		325,149
Depreciación	1,529,450	533,270	266,676	(3(a))	2,329,396	1,351,423	446,385	247,690	(3(a))	2,045,498
Amortización de títulos de concesión	47,775	-	-		47,775	43,505	-	-		43,505
Administración	520,412	441,306	(15,592)	(3(b))	946,126	524,256	353,684	-		877,940
Otros ingresos - Neto	(27,847)	13,430	-		(14,417)	(43,948)	26,050	-		(17,898)
	<u>12,294,762</u>	<u>3,117,600</u>	<u>183,918</u>		<u>15,596,280</u>	<u>11,154,134</u>	<u>2,796,899</u>	<u>220,068</u>		<u>14,171,101</u>
Utilidad de operación	4,924,076	936,291	(183,918)		5,676,449	5,339,428	777,600	(220,068)		5,896,960
Costo financiero:										
Intereses devengados	(207,009)	(713,167)	(99,352)	(3(c))	(1,019,528)	(198,244)	(653,733)	30,723	(3(c))	(821,254)
Intereses ganados	111,084	97	-		111,181	84,744	669	-		85,413
(Pérdida) utilidad en cambios – Neta	(493,813)	-	-		(493,813)	57,106	-	-		57,106
Pérdida en extinción de deuda	-	(1,119,589)	1,119,589	(3(d))	-	-	-	-		-
	<u>(589,738)</u>	<u>(1,832,659)</u>	<u>1,020,237</u>		<u>(1,402,160)</u>	<u>(56,394)</u>	<u>(653,064)</u>	<u>30,723</u>		<u>(678,735)</u>
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	45,373	-	-		45,373	42,878	-	-		42,878
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	4,379,711	(896,368)	836,319		4,319,662	5,325,912	124,536	(189,345)		5,261,103
Impuestos a la utilidad	561,394	(165,457)	375,417	(3(f))	771,354	1,268,764	82,488	(24,937)	(3(f))	1,326,315
Utilidad neta consolidada	<u>3,818,317</u>	<u>(730,911)</u>	<u>460,902</u>		<u>3,548,308</u>	<u>4,057,148</u>	<u>42,048</u>	<u>(164,408)</u>		<u>3,934,788</u>
Otros resultados integrales:										
Dividendo y valuación de acciones	(49,535)	-	-		(49,535)	41,938	-	-		41,938
ISR diferido por valuación de acciones	10,492	-	-		10,492	(13,297)	-	-		(13,297)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado al plan de pensiones	-	954	-		954	-	759	-		759
Utilidad (pérdida) integral	<u>3,779,274</u>	<u>(729,957)</u>	<u>460,902</u>		<u>3,510,219</u>	<u>4,085,789</u>	<u>42,807</u>	<u>(164,408)</u>		<u>3,964,188</u>
Resultado consolidado atribuible a:										
Participación controladora	2,968,238	(730,911)	460,902		2,698,229	3,184,675	42,048	(164,408)		3,062,315
Participación no controladora	<u>850,079</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>850,079</u>	<u>872,473</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>872,473</u>
	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ (730,911)</u>	<u>\$ 460,902</u>		<u>\$ 3,548,308</u>	<u>\$ 4,057,148</u>	<u>\$ 42,048</u>	<u>\$ (164,408)</u>		<u>\$ 3,934,788</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:										
Participación controladora	2,939,346	(729,957)	460,902		2,670,291	3,205,870	42,807	(164,408)		3,084,269
Participación no controladora	<u>839,928</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>839,928</u>	<u>879,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>879,919</u>
	<u>\$ 3,779,274</u>	<u>\$ (729,957)</u>	<u>\$ 460,902</u>		<u>\$ 3,510,219</u>	<u>\$ 4,085,789</u>	<u>\$ 42,807</u>	<u>\$ (164,408)</u>		<u>\$ 3,964,188</u>
Acciones	425,000,000				425,000,000	425,000,000				425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	6.9841				6.3510	7.4934				7.2054

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros proforma consolidados condensados.



GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias (Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados de resultados y otros resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados

Por los períodos de tres meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016

(En miles de pesos)

	GMéxico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	30 de junio de 2017 Ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Transportes Cifras Pro Forma	GMéxico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	30 de junio de 2016 Ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Transportes Cifras Pro Forma
Ingresos por servicios	\$ 8,884,282	\$ 1,922,397	\$ -		\$ 10,806,679	\$ 8,647,240	\$ 1,778,987	\$ -		\$ 10,426,227
Costos y gastos de operación:										
Directos	4,980,701	1,014,936	(24,770)	(3(e))	5,970,867	4,596,533	943,380	(5,101)	(3(e))	5,534,812
Participación de los trabajadores en las utilidades	235,679	-	-		235,679	189,801	-	-		189,801
Depreciación	768,499	255,826	127,121	(3(a))	1,151,446	683,518	229,347	123,922	(3(a))	1,036,787
Amortización de títulos de concesión	23,887	-	-		23,887	21,753	-	-		21,753
Administración	269,913	196,652	(15,592)	(3(b))	450,973	266,481	150,444	-		416,925
Otros ingresos - Neto	(67,235)	2,282	-	(3(e))	(64,953)	(28,077)	23,641	-		(4,436)
	<u>6,211,444</u>	<u>1,469,696</u>	<u>86,759</u>		<u>7,767,899</u>	<u>5,730,009</u>	<u>1,346,812</u>	<u>118,821</u>		<u>7,195,642</u>
Utilidad de operación	2,672,838	452,701	(86,759)		3,038,780	2,917,231	432,175	(118,821)		3,230,585
Costo financiero:										
Intereses devengados	(104,378)	(344,206)	(43,050)	(3(c))	(491,634)	(104,191)	(326,610)	7,111	(3(c))	(423,690)
Intereses ganados	48,890	55	-		48,945	47,538	470	-		48,008
Utilidad (pérdida) en cambios - Neta	(178,832)	-	-		(178,832)	118,188	-	-		118,188
Otros (gastos) ingresos	-	-	-		-	-	-	-		-
Pérdida en extinción de deuda	-	(1,119,589)	1,119,589	(3(d))	-	-	-	-		-
	<u>(234,320)</u>	<u>(1,463,740)</u>	<u>1,076,539</u>		<u>(621,521)</u>	<u>61,535</u>	<u>(326,140)</u>	<u>7,111</u>		<u>(257,494)</u>
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	26,687	-	-		26,687	28,636	-	-		28,636
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	2,465,205	(1,011,039)	989,780		2,443,946	3,007,402	106,035	(111,710)		3,001,727
Impuestos a la utilidad	423,033	(167,075)	401,763	(3(f))	657,721	744,356	140,007	(18,211)	(3(f))	866,152
Utilidad neta consolidada	<u>2,042,172</u>	<u>(843,964)</u>	<u>588,017</u>		<u>1,786,225</u>	<u>2,263,046</u>	<u>(33,972)</u>	<u>(93,499)</u>		<u>2,135,575</u>
Otros resultados integrales:										
Dividendo y valuación de acciones	(39,764)	-	-		(39,764)	38,988	-	-		38,988
ISR diferido por valuación de acciones	9,117	-	-		9,117	(9,273)	-	-		(9,273)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado al plan de pensiones	-	482	-		482	-	397	-		397
Utilidad (pérdida) integral	<u>2,011,525</u>	<u>(843,482)</u>	<u>588,017</u>		<u>1,756,060</u>	<u>2,292,761</u>	<u>(33,575)</u>	<u>(93,499)</u>		<u>2,165,687</u>
Resultado consolidado atribuible a:										
Participación controladora	1,567,945	(843,964)	588,017		1,311,998	1,779,884	(33,972)	(93,499)		1,652,413
Participación no controladora	<u>474,227</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>474,227</u>	<u>483,162</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>483,162</u>
	<u>\$ 2,042,172</u>	<u>\$ (843,964)</u>	<u>\$ 588,017</u>		<u>\$ 1,786,225</u>	<u>\$ 2,263,046</u>	<u>\$ (33,972)</u>	<u>\$ (93,499)</u>		<u>\$ 2,135,575</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:										
Participación controladora	1,545,267	(843,482)	588,017		1,289,802	1,801,873	(33,575)	(93,499)		1,674,799
Participación no controladora	<u>466,258</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>466,258</u>	<u>490,888</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>490,888</u>
	<u>\$ 2,011,525</u>	<u>\$ (843,482)</u>	<u>\$ 588,017</u>		<u>\$ 1,756,060</u>	<u>\$ 2,292,761</u>	<u>\$ (33,575)</u>	<u>\$ (93,499)</u>		<u>\$ 2,165,687</u>
Acciones	425,000,000				425,000,000	425,000,000				425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	3.6893				3.0871	4.1880				3.8880

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros proforma consolidados condensados.



GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias (Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estado de resultados y resultados integrales pro forma consolidado condensado no auditado

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2016
(En miles de pesos)

	GMéxico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	31 de diciembre de 2016 ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Cifras Pro Forma
Ingresos por servicios	\$32,905,433	\$ 7,440,550	\$ -		\$40,345,983
Costos y gastos de operación:					
Directos	18,555,429	4,062,259	(40,722)	(3(e))	22,576,966
Participación de los trabajadores en las utilidades	823,829	-	-		823,829
Depreciación	2,776,949	936,795	511,655	(3(a))	4,225,399
Amortización de títulos de concesión	87,662	-	-		87,662
Administración	1,058,941	711,601	-		1,770,542
Otros ingresos - Neto	<u>(216,543)</u>	<u>74,536</u>	<u>-</u>		<u>(142,007)</u>
	23,086,267	5,785,191	470,933		29,342,391
Utilidad de operación	9,819,166	1,655,359	(470,933)		11,003,592
Costo financiero:					
Intereses devengados	(403,717)	(1,359,327)	(189,928)	(3(c))	(1,952,972)
Intereses ganados	194,080	1,326	-		195,406
(Utilidad) pérdida en cambios - Neta	188,711	-	-		188,711
Otros (gastos) ingresos	-	-	-		-
Pérdida en extinción de deuda	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>-</u>
	(20,926)	(1,358,001)	(189,928)		(1,568,855)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	72,682	-	-		72,682
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	9,870,922	297,358	(660,861)		9,507,419
Impuestos a la utilidad	<u>1,463,267</u>	<u>38,482</u>	<u>(133,718)</u>	(3(f))	<u>1,368,031</u>
Utilidad neta consolidada	8,407,655	258,876	(527,143)		8,139,388
Otros resultados integrales:					
Dividendo y valuación de acciones	156,398	-	-		156,398
ISR diferido por valuación de acciones	(42,723)	-	-		(42,723)
Pérdida (ganancia) actuarial asociado al plan de pensiones	<u>-</u>	<u>(204)</u>	<u>-</u>		<u>(204)</u>
Utilidad (pérdida) integral	8,521,330	258,672	(527,143)		8,252,859



	GMexico Transportes (Nota 2)	FEC (Nota 2)	31 de diciembre de 2016 ajustes Pro Forma	Notas	GMéxico Cifras Pro Forma
Resultado consolidado atribuible a:					
Participación controladora	6,677,447	258,876	(527,143)		6,409,180
Participación no controladora	<u>1,730,208</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>1,730,208</u>
	<u>\$ 8,407,655</u>	<u>\$ 258,876</u>	<u>\$ (527,143)</u>		<u>\$ 8,139,388</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:					
Participación controladora	6,761,568	258,672	(527,143)		6,493,097
Participación no controladora	<u>1,759,762</u>	<u>-</u>	<u>-</u>		<u>1,759,762</u>
	<u>\$ 8,521,330</u>	<u>\$ 258,672</u>	<u>\$ (527,143)</u>		<u>\$ 8,252,859</u>
Acciones	425,000,000				425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	15.7116				15.0804

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros proforma consolidados condensados.



**GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)**

Notas a los estados de resultados y otros resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados

Por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016 (En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

GMéxico Transportes, S. A. 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 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.

El domicilio de GMXT es Bosque de Ciruelos núm. 99 Colonia Bosques de las Lomas Delegación Miguel Hidalgo, Ciudad de México C.P. 11700.

Descripción de la adquisición

El día 24 de marzo de 2017, la Entidad firmó un acuerdo para la adquisición del 100% de las acciones de Florida East Coast Holdings Corp. (“FEC”). La operación 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 vías propias, con conexiones a CSX y Norfolk Southern en Jacksonville, Florida.

El día 30 de junio de 2017 y con efectos a esa misma fecha, la Entidad concluyó la adquisición, después de haberse 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 fondeados con un crédito por US\$1,550 millones por parte de BBVA Bancomer y Credit Suisse (los “Créditos Puente”), y un crédito a cinco años por el equivalente en pesos a US\$250 millones otorgado por Santander. El resto fue fondeado con recursos propios de la Entidad. Asimismo, la Entidad acordó asumir deuda a nivel de FEC por un monto de US\$97 millones, por lo que el monto total de la operación fue de US\$2,100 millones

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 tiene en México y en el estado de Texas.

Descripción de la Oferta

Para refinanciar el Crédito Puente, GMXT pretende emitir certificados bursátiles en el mercado mexicano. Asimismo, GMXT analiza de tiempo en tiempo otras alternativas de financiamiento.



2. Bases de presentación de los estados de resultados pro forma

Las políticas contables aplicadas en la preparación de los estados de resultados pro forma consolidados condensados no auditados, cumplen con las Normas Internacionales de Información Financiera (“IFRS”).

Los estados financieros pro forma consolidados condensados no auditados incluyen los estados de resultados y resultados integrales por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Los estados de resultados y resultados integrales pro forma consolidados presentan la información financiera de GMXT suponiendo que la adquisición de FEC ocurrió el 1 de enero de 2016. Dado que la fecha de adquisición de FEC fue el 30 de junio de 2017, dicha operación se encuentra reflejada en el estado de situación financiera de GMXT al 30 de junio de 2017, aplicando los requerimientos contables de la IFRS 3, *Combinaciones de Negocios*. En consecuencia, no es necesario presentar el estado de situación financiera pro forma dando efectos a la adquisición de FEC.

La información financiera pro forma consolidada condensada no auditada adjunta fue compilada a través de la siguiente información:

- (1) Estados de resultados y resultados integrales históricos intermedios por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 de GMXT, los cuales fueron preparados de conformidad con la Norma Internacional de Contabilidad (“IAS” por sus siglas en inglés) 34, *Información Financiera Intermedia*, y el estado de resultados y resultados integrales consolidados anuales por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, el cual fue preparado de conformidad con IFRS.
- (2) Información financiera histórica de FEC preparada de conformidad con IFRS, la cual deriva de los estados de resultados y resultados integrales históricos intermedios por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, y del estado de resultados y resultados integrales consolidados anuales por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, los cuales fueron preparados de conformidad con los principios contables generalmente aceptados en los Estados Unidos de América (“US GAAP”). No existen diferencias significativas entre la información financiera de FEC preparada de conformidad con US GAAP y la información financiera de FEC preparada conforme a IFRS.

3. Ajustes Pro forma

Los ajustes pro forma incluidos en los estados de resultados y resultados integrales por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 y por el año terminado el 31 de diciembre de 2016, como se describe a continuación, reflejan la adquisición de los activos netos de FEC por parte de GMXT, así como el financiamiento obtenido por GMXT para fundear la adquisición. La información no pretende representar los resultados de las operaciones de GMXT como si la operación ocurriera en las fechas indicadas, ni tampoco la información pretende proyectar los resultados de la operación de GMXT en ningún período futuro o en fechas futuras.

Con la finalidad de reflejar en los estados financieros pro forma los efectos de la adquisición, se procedió a aplicar a las cifras ciertos ajustes en las cifras históricas de GMXT y de FEC. Los ajustes pro forma reflejan los efectos contables de la adquisición bajo IFRS a las fechas previamente establecidas, los cuales se detallan a continuación:

Asignación del precio de compra

Los ajustes pro forma descritos a continuación, principalmente asociados a la depreciación y amortización, han sido calculados con base en la asignación de precio de compra preliminar de la contraprestación pagada por GMXT al valor razonable de los activos netos identificables adquiridos al 30 de junio de 2017, como sigue. Esta asignación del precio de compra es preliminar, ya que GMXT está en el proceso de determinación del valor razonable de los activos netos adquiridos, así como de identificar los activos intangibles adquiridos. Este proceso se espera se complete en un periodo de doce meses después de la fecha de adquisición. Por esta razón, los montos presentados a continuación están sujetos a cualquier cambio. Una vez finalizada la asignación del precio de compra, los montos presentados podrían cambiar de manera significativa.



Importes reconocidos de los activos identificables y pasivos asumidos:

Miles de dólares

Contraprestación pagada \$ **2,100,000****Activo:****Activo Circulante:**

Efectivo y equivalentes de efectivo	14,635
Clientes – Neto	57,858
Inventarios – Neto	8,257
Pagos anticipados	6,291
Total activo circulante	87,041

Inversión en acciones	74
Crédito mercantil	22,169
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	1,649,940
Otros activos – Neto	514

Total activo \$ **1,759,738****Pasivo****Pasivo Circulante**

Porción circulante de la deuda a largo plazo	\$ 1,136
Proveedores	48,934
Pasivos acumulados	29,967
Impuestos por pagar	7,783
Total pasivo circulante	87,820

Impuestos diferidos	249,126
Arrendamientos financieros a largo plazo	52,380
Deuda a largo plazo	26,518
Pasivos acumulados a largo plazo	25,351
Obligaciones laborales	4,385
Total pasivo	445,580

Activos netos adquiridos **1,314,158****Crédito mercantil** \$ **785,842**

Ajustes al estado de resultados y resultados integrales pro forma consolidados condensados no auditados por los períodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 y el año que terminó el 31 de diciembre de 2016:

- El ajuste representa la depreciación y amortización derivadas del aumento en la base de los elementos de propiedad, planta y equipo adquiridos, así como activos intangibles identificados por \$266,676, \$247,690, \$127,120 y \$123,922 por los períodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente, y \$511,655 por el año terminado el 31 de diciembre de 2016.
- El ajuste representa la eliminación de costos de adquisición por \$15,592, los cuales fueron incurridos por GMXT durante el segundo trimestre de 2017 en relación con la adquisición de FEC. Han sido excluidos de los estados de resultados y resultados integrales consolidados pro forma ya que son costos no recurrentes directamente atribuibles a la operación.



- c. Ajuste compuesto por lo siguiente:
- (i) Los gastos por interés adicionales, relacionados al financiamiento obtenido para la adquisición de FEC a través del Crédito Puente con BBVA Bancomer y Credit Suisse, calculados considerando un monto de deuda de US\$1,550,000 a una tasa de LIBOR por un periodo de tres meses más un margen definido que va 1.5% a 2.5%, ascendiendo a \$272,972, \$213,533, \$572,644 y \$409,286 por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente y \$1,098,695 por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Se considera una tasa de LIBOR de 1.29635%
 - (ii) Los gastos por interés adicionales, relacionados al financiamiento obtenido para la adquisición de FEC a través de un préstamo con Santander, calculados considerando un monto de deuda de US\$250,000,000 a una tasa de TIIIE de 28 días más 1%, ascendiendo a \$82,456, \$80,382, \$172,978 y \$160,663 por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente y \$331,882 por el año terminado el 31 de diciembre de 2016. Se considera una tasa de TIIIE de 6.11%. y
 - (iii) La eliminación de los gastos por intereses en FEC como resultado del pago de la deuda con los recursos recibidos por FEC por la adquisición de \$326,718, \$315,004, \$676,352, y \$628,613 por los períodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente y \$1,298,366 por el año terminado el 31 de diciembre de 2016.
- d. Ajuste representa la eliminación de la pérdida de \$1,119,589, reconocida por FEC con motivo del pago anticipado de parte de su deuda. Dado que este monto es no recurrente y es directamente atribuible a la transacción, se elimina por efectos de proforma.
- e. Ajuste representa principalmente el gasto relacionado a un plan basado en acciones que tenía vigente FEC. Este plan se liquidó como parte de la compra. Como el gasto relacionado a este plan ya no será un gasto recurrente, se elimina para efectos de proforma.
- f. Ajuste representa los efectos de los impuestos de los ajustes antes mencionados. La tasa aplicada fue de 37.8% para ajustes a nivel de FEC y 30% para ajustes a nivel de GMXT.

* * * * *



**GMéxico Transportes, S. A.
de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo
México, S. A. B. de C. V.)**

Estados financieros intermedios
consolidados por los periodos de
tres y seis meses terminados el
30 de junio de 2017 y 2016 (no
auditados), e Informe de
revisión de los auditores
independientes del 22 de agosto
de 2017



**GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)**

**Estados financieros intermedios consolidados
por los periodos de tres y seis meses
terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 (no
auditados)**

Contenido	Página
Informe de revisión de los auditores independientes	1
Estados intermedios consolidados de posición financiera al 30 de junio de 2017 (no auditado) y 31 de diciembre de 2016	2
Estados intermedios consolidados de resultados y resultados integrales por los periodos de tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)	3
Estados intermedios consolidados de cambios en el capital contable por los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)	4
Estados intermedios consolidados de flujos de efectivo por los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)	5
Notas a los estados financieros intermedios consolidados condensados (no auditadas)	6



Informe de revisión limitada de los auditores independientes al Consejo de Administración y Accionistas de GMéxico Transportes, S. A. de C. V.

Introducción

Hemos revisado los estados financieros intermedios consolidados de GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias ("GMXT" o la "Entidad"), subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V. (GMéxico), los cuales comprenden los estados intermedios consolidados de posición financiera al 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 y los estados intermedios consolidados de resultados y resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los periodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, así como un resumen de las políticas contables significativas y otras notas explicativas. La administración de la Entidad es responsable de la preparación y presentación de estos estados financieros intermedios de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad (IAS, por sus siglas en inglés) 34, *Información Financiera Intermedia*. Nuestra responsabilidad consiste en expresar una conclusión sobre esta información financiera con base en nuestra revisión.

Alcance de la revisión

Nuestra revisión fue realizada de acuerdo con la Norma Internacional de Trabajos de Revisión 2410, *Revisión de Información Financiera Intermedia realizada por el Auditor Independiente de la Entidad*, emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB, por sus siglas en inglés). Una revisión de información financiera intermedia consiste en realizar indagaciones, principalmente con las personas responsables de los asuntos financieros y contables, y en aplicar procedimientos analíticos y otros procedimientos de revisión. El alcance de una revisión es sustancialmente menor que el de una auditoría realizada de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría y, por consiguiente, no nos permite obtener la seguridad de conocer todos los asuntos importantes que pudieran identificarse en una auditoría. En consecuencia, no expresamos una opinión de auditoría.

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión, no tenemos conocimiento de ningún asunto que nos haga concluir que los estados financieros intermedios consolidados antes mencionados, no presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la posición financiera de GMéxico Transportes, S. A. de C.V. y Subsidiarias al 30 de junio de 2017, así como su desempeño financiero y sus flujos de efectivo por los periodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, de conformidad con la IAS 34, *Información Financiera Intermedia*.

Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S. C.
Miembro de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

C. P. C. Omar Esquivel Romero

22 de agosto de 2017



GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados intermedios consolidados de posición financiera

Al 30 de junio de 2017 (no auditado) y 31 de diciembre de 2016

(En miles de pesos)

Activo	Notas	2017 (no auditado)	2016
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 3,106,794	\$ 7,886,563
Cuentas por cobrar:			
Clientes – Neto		4,558,841	2,636,943
Impuestos por recuperar		612,328	931,689
Partes relacionadas	9	495,012	415,996
Otras		<u>50,592</u>	<u>265,306</u>
		<u>5,716,773</u>	<u>4,249,934</u>
Inventarios – Neto		946,388	749,559
Pagos anticipados		<u>494,654</u>	<u>177,465</u>
Total de activo circulante		<u>10,264,609</u>	<u>13,063,521</u>
Cuenta por cobrar neta a otro ferrocarril		8,249	-
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	4	65,945,760	35,323,134
Títulos de concesión – Neto		1,703,541	1,755,161
Inversión en acciones de asociada y negocio conjunto		612,718	566,013
Crédito mercantil		13,355,589	515,310
Pagos anticipados a largo plazo		188,318	205,882
Otros activos – Neto		<u>656,253</u>	<u>540,006</u>
Total		<u>\$ 92,735,037</u>	<u>\$ 51,969,027</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros intermedios consolidados.

Pasivo y Capital Contable	Notas	2017 (no auditado)	2016
Pasivo circulante:			
Porción circulante de la deuda a largo plazo	5	\$ 27,646,946	\$ 179,603
Proveedores		2,088,020	983,342
Arrendamiento financiero a corto plazo		418,856	81,411
Cuenta por pagar neta a otros ferrocarriles		291,299	311,130
Pasivos acumulados		957,458	899,966
Impuestos por pagar		669,229	460,501
Partes relacionadas	9	230,486	289,303
Impuesto sobre la renta		42,213	22,919
Participación de los trabajadores en las utilidades		<u>449,197</u>	<u>836,746</u>
Total de pasivo circulante		<u>32,793,704</u>	<u>4,064,921</u>
Pasivo a largo plazo:			
Deuda a largo plazo	5	10,204,914	5,348,831
Arrendamiento financiero a largo plazo		2,392,293	758,477
Pasivos acumulados a largo plazo		453,713	-
Beneficios a los empleados		201,248	114,245
Partes relacionadas	9	24,477	24,477
Impuestos a la utilidad diferidos	10	<u>5,363,611</u>	<u>1,165,421</u>
Total de pasivo a largo plazo		<u>18,640,256</u>	<u>7,411,451</u>
Total de pasivo		51,433,960	11,476,372
Capital contable:			
Capital social	7	50	50
Utilidades acumuladas		33,272,193	31,781,538
Otras cuentas de capital		<u>842,186</u>	<u>871,078</u>
Total de capital contable atribuido a la controladora		<u>34,114,429</u>	<u>32,652,666</u>
Participación no controladora		<u>7,186,648</u>	<u>7,839,989</u>
Total de capital contable		<u>41,301,077</u>	<u>40,492,655</u>
Total		<u>\$ 92,735,037</u>	<u>\$ 51,969,027</u>



GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados intermedios consolidados de resultados y resultados integrales

Por los periodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)
 (En miles de pesos, excepto por la utilidad por acción que se presenta en pesos)

	Tres meses terminados el 30 de junio de:		Seis meses terminados el 30 de junio de:	
	2017 (no auditado)	2016 (no auditado)	2017 (no auditado)	2016 (no auditado)
Ingresos por servicios	\$ 8,884,282	\$ 8,647,240	\$ 17,218,838	\$ 16,493,562
Costos y gastos de operación:				
Directos	4,980,701	4,596,533	9,792,514	8,953,749
Participación de los trabajadores en las utilidades	235,679	189,801	432,458	325,149
Depreciación	768,499	683,518	1,529,450	1,351,423
Amortización de títulos de concesión	23,887	21,753	47,775	43,505
Administración	269,913	266,481	520,412	524,256
Otros ingresos – Neto	<u>(67,235)</u>	<u>(28,077)</u>	<u>(27,847)</u>	<u>(43,948)</u>
	6,211,444	5,730,009	12,294,762	11,154,134
Utilidad de operación	2,672,838	2,917,231	4,924,076	5,339,428
Costo financiero:				
Intereses devengados	104,378	104,191	207,009	198,244
Intereses ganados	(48,890)	(47,538)	(111,084)	(84,744)
(Utilidad) pérdida en cambios – Neta	<u>178,832</u>	<u>(118,188)</u>	<u>493,813</u>	<u>(57,106)</u>
	234,320	(61,535)	589,738	56,394
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	26,687	28,636	45,373	42,878
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	2,465,205	3,007,402	4,379,711	5,325,912
Impuestos a la utilidad	423,033	744,356	561,394	1,268,764
Utilidad neta consolidada	<u>\$ 2,042,172</u>	<u>\$ 2,263,046</u>	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ 4,057,148</u>
Otros resultados integrales:				
Dividendo y valuación de acciones	\$ (39,764)	\$ 38,988	\$ (49,535)	\$ 41,938
ISR diferido por valuación de acciones	<u>9,117</u>	<u>(9,273)</u>	<u>10,492</u>	<u>(13,297)</u>
Otra utilidad (pérdida) integral	(30,647)	29,715	(39,043)	28,641
Resultado consolidado atribuible a:				
Participación controladora	\$ 1,567,945	\$ 1,779,884	\$ 2,968,238	\$ 3,184,675
Participación no controladora	<u>474,227</u>	<u>483,162</u>	<u>850,079</u>	<u>872,473</u>
	<u>\$ 2,042,172</u>	<u>\$ 2,263,046</u>	<u>\$ 3,818,317</u>	<u>\$ 4,057,148</u>
Resultado integral consolidado atribuible a:				
Participación controladora	\$ 1,545,267	\$ 1,801,873	\$ 2,939,346	\$ 3,205,870
Participación no controladora	<u>466,258</u>	<u>490,888</u>	<u>839,928</u>	<u>879,919</u>
	<u>\$ 2,011,525</u>	<u>\$ 2,292,761</u>	<u>\$ 3,779,274</u>	<u>\$ 4,085,789</u>
Acciones	425,000,000	425,000,000	425,000,000	425,000,000
Utilidad básica y diluida por acción	3.6893	4.1880	6.9841	7.4934

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros intermedios consolidados.



GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados intermedios consolidados de cambios en el capital contable

Por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)
 (En miles de pesos)

	Capital social	Utilidades acumuladas	Otras cuentas de capital	Capital contable controladora	Participación no controladora	Total capital contable
Saldos al 1 de enero de 2016	\$ 50	\$ 26,930,487	\$ 786,957	\$ 27,717,494	\$ 6,527,426	\$ 34,244,920
Dividendo decretado	-	-	-	-	(447,525)	(447,525)
Partidas del resultado integral:						
Utilidad neta consolidada	-	3,184,675	-	3,184,675	872,473	4,057,148
Dividendo y valuación de acciones	-	-	31,034	31,034	10,904	41,938
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	(9,839)	(9,839)	(3,458)	(13,297)
Resultado integral consolidado	-	3,184,675	21,195	3,205,870	879,919	4,085,789
Saldos al 30 de junio de 2016 (no auditado)	<u>\$ 50</u>	<u>\$ 30,115,162</u>	<u>\$ 808,152</u>	<u>\$ 30,923,364</u>	<u>\$ 6,959,820</u>	<u>\$ 37,883,184</u>
Saldos al 1 de enero de 2017	\$ 50	\$ 31,781,538	\$ 871,078	\$ 32,652,666	\$ 7,839,989	\$ 40,492,655
Dividendo decretado	-	(1,477,583)	-	(1,477,583)	(1,493,269)	(2,970,852)
Partidas del resultado integral:						
Utilidad neta consolidada	-	2,968,238	-	2,968,238	850,079	3,818,317
Valuación de acciones	-	-	(36,656)	(36,656)	(12,879)	(49,535)
ISR diferido por valuación de acciones	-	-	7,764	7,764	2,728	10,492
Resultado integral consolidado	-	2,968,238	(28,892)	2,939,346	839,928	3,779,274
Saldos al 30 de junio de 2017 (no auditado)	<u>\$ 50</u>	<u>\$ 33,272,193</u>	<u>\$ 842,186</u>	<u>\$ 34,114,429</u>	<u>\$ 7,186,648</u>	<u>\$ 41,301,077</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros intermedios consolidados.



GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)

Estados intermedios consolidados de flujos de efectivo

Por los periodos de seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)

(En miles de pesos)

	2017 (no auditado)	2016 (no auditado)
Actividades de operación:		
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 4,379,711	\$ 5,325,912
Depreciación	1,529,450	1,351,423
Amortización de títulos de concesión	47,775	43,505
Otras reservas	8,598	(76,431)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	(45,373)	(42,878)
(Ganancia) en inmuebles, maquinaria y equipo	(45,545)	(12,141)
Intereses ganados	(111,084)	(84,744)
Intereses devengados	<u>207,009</u>	<u>198,244</u>
Flujo derivado del resultado antes de impuestos a la utilidad	5,970,541	6,702,890
(Aumento) disminución en:		
Cuentas por cobrar	(886,192)	(353,846)
Otras cuentas por cobrar	53,115	(340,941)
Inventarios	(49,059)	26,103
Aumento (disminución) en:		
Otros pasivos	(945,373)	30,565
Impuestos a la utilidad pagados	<u>(387,673)</u>	<u>(1,228,593)</u>
Flujos netos de efectivo de utilizados en actividades de operación	<u>(2,215,182)</u>	<u>(1,866,712)</u>
Actividades de inversión:		
Adquisiciones de inmuebles, maquinaria y equipo	(1,752,140)	(1,942,105)
Intereses cobrados	111,084	84,744
Dividendos cobrados	1,961	1,876
Compra de acciones FEC	(35,963,409)	-
Venta de inmuebles, planta y equipo	<u>130,725</u>	<u>101,317</u>
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(37,471,779)	(1,754,168)
Actividades de financiamiento:		
Obtención de financiamientos bancarios	32,284,091	-
Amortización de financiamientos bancarios	(89,742)	(183,395)
Dividendos pagados	(2,970,852)	(447,525)
Intereses pagados	(234,607)	(217,843)
Otras partidas	<u>(52,239)</u>	<u>46,300</u>
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de financiamiento	28,936,651	(802,463)
(Disminución) aumento neto de efectivo y equivalentes de efectivo	(4,779,769)	2,279,547
Efectivo y equivalentes de efectivo al principio del periodo	<u>7,886,563</u>	<u>5,764,571</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo al fin del periodo	<u>\$ 3,106,794</u>	<u>\$ 8,044,118</u>

Las notas adjuntas son parte de los estados financieros intermedios consolidados.



**GMéxico Transportes, S. A. de C. V. y Subsidiarias
(Subsidiaria de Grupo México, S. A. B. de C. V.)**

**Notas a los estados financieros intermedios
consolidados (no auditadas)**

Por los periodos de tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados)
(En miles de pesos)

1. Actividades y eventos significativos

GMéxico Transportes, S. A. 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 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.

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 2016, 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.

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
Infraestructura y Transportes Ferroviarios, S. A. de C. V. (ITF)	100
Líneas Ferroviarias de México, S. A. de C. V. (LFM)	100
Intermodal México, S. A. de C. V. (IMEX)	100
Florida East Coast Holdings Corp. (FEC)	100

El día 30 de junio de 2017, se concluyó la operación de compra de Florida East Coast Holdings Corp. (FEC). 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 de BBVA y Credit Suisse, y un crédito a cinco años por el equivalente en pesos a US\$250 millones otorgado por Santander. El resto fue financiado con recursos propios de la Entidad. Asimismo, la Entidad asumió deuda a nivel de FEC por un monto de US\$97 millones, por lo que el monto total de la operación fue de US\$2,100 millones. 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.



2. Bases de presentación

Los estados financieros intermedios consolidados de GMXT al 30 de junio de 2017 (no auditado) y por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 (no auditados), han sido preparados de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad 34, Información Financiera Intermedia (IAS 34, por sus siglas en inglés) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en inglés).

Los estados financieros intermedios consolidados no han sido auditados. En opinión de la administración de la Entidad, todos los ajustes (ordinarios y recurrentes) necesarios para una presentación razonable de los estados financieros intermedios consolidados están incluidos. Los resultados de los periodos no son necesariamente indicativos de los resultados por el año completo.

Estos estados financieros intermedios consolidados no auditados deben leerse en conjunto con los estados financieros consolidados auditados de la Entidad y sus respectivas notas por el año que terminó al 31 de diciembre de 2016.

a. *Bases de preparación*

Los estados financieros consolidados de la Entidad han sido preparados sobre la base de costo histórico, excepto por ciertos instrumentos financieros y los inmuebles, maquinaria y equipo adquiridos en la adquisición de FEC, 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 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.

b. *Bases de consolidación de estados financieros*

Los estados financieros intermedios 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.



c. ***Políticas contables***

Las políticas contables aplicadas por la Entidad a los presentes estados financieros intermedios consolidados son las mismas que las aplicadas por la Entidad en sus estados financieros al 31 de diciembre de 2016 y para el año terminado en esa fecha.

d. ***Juicios contables críticos y fuentes clave para la estimación de incertidumbres***

En la aplicación de las políticas contables descritas en el punto anterior, 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.

Excepto por lo que se revela en la nota 11 sobre el cálculo del valor razonable de los activos netos adquiridos en la adquisición de FEC, las fuentes de incertidumbre clave en las estimaciones efectuadas a la fecha del estado intermedio consolidado de posición financiera, y que tienen un riesgo significativo de derivar un ajuste en los valores en libros de activos y pasivos durante el periodo financiero son las mismas que fueron aplicadas por la Entidad en sus estados financieros al 31 de diciembre de 2016 y para el año terminado en esa fecha.

e. ***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.



3. Nuevas y modificadas Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés)

La Entidad no ha aplicado las siguientes IFRS nuevas y revisadas que han sido emitidas pero que aún no han entrado en vigencia:

IFRS 9	Instrumentos Financieros ²
IFRS 15	Ingresos de Contratos con Clientes ²
IFRS 16	Arrendamientos ³
Modificaciones a la IAS 12	Impuestos a la utilidad ¹
Modificaciones a la IAS 7	Estados de flujo de efectivo ¹
Modificaciones a la IFRS 2	Clasificación y medición de los pagos basados en acciones ¹

¹ Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2017, permitiéndose la aplicación temprana.

² Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2018, permitiéndose la aplicación temprana.

³ Efectiva para los períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2019, permitiéndose la aplicación anticipada.

4. Inmuebles, maquinaria y equipo

Durante los periodos de seis meses terminados al 30 de junio de 2017 y 2016 la Entidad adquirió activos como sigue:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Vías y estructuras	\$ 1,241,980	\$ 747,138
Locomotoras	233,110	615,505
Maquinaria de vía	126,493	36,877
Equipo de telecomunicaciones	56,351	111,857
Maquinaria y equipo	45,083	909
Equipo de arrastre	24,874	418,929
Otros	24,249	10,890
	<u>\$ 1,752,140</u>	<u>\$ 1,942,105</u>

El gasto por depreciación durante los periodos de seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 fue de \$1,529,450 y \$1,351,423, respectivamente.

Durante los periodos de seis meses terminado el 30 de junio de 2017 y 2016 la Entidad no ha identificado indicios de deterioro.

5. Deuda a corto y largo plazo

La deuda a largo plazo se integra de la siguiente forma:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Crédito contratado por Ferrosur con IXE banco el 31 de mayo de 2011 por \$450,000, devenga intereses a una tasa de TIIIE 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. (1)	\$ 90,000	\$ 135,000



	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Préstamo contratado por Ferrosur con EXIMBANK-PEFCO el 16 de marzo de 2012 con vencimiento el 15 de mayo de 2021, devenga intereses a una tasa Libor a tres meses más 0.65%	324,445	421,425
Préstamo contratado por GMXT con BBVA Bancomer y Credit Suisse el 30 de junio de 2017 con vencimiento el 21 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	27,740,815	-
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 TIIE 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%	498,257	-
Certificados bursátiles emitidos por Ferromex	<u>5,000,000</u>	<u>5,000,000</u>
Costo de emisión de deuda	38,196,792	5,556,425
Porción circulante de la deuda a largo plazo	(344,932)	(27,991)
	<u>(27,646,946)</u>	<u>(179,603)</u>
Deuda a largo plazo	<u>\$ 10,204,914</u>	<u>\$ 5,348,831</u>

Los vencimientos de la deuda por pagar a largo plazo son como sigue:

2018	\$ 438,421
2019	307,567
2020 (en adelante)	9,504,350
Comisiones financieras	<u>(45,424)</u>
	<u>\$ 10,204,914</u>

- (1) Crédito con IXE Banco contratado el 31 de mayo de 2012 por Ferrosur para el refinanciamiento de pasivos.

Al 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016, Ferromex tiene 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	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
FERROMX-07-2	16-Nov-2007	28-Oct-2022	Tasa fija de 9.03%	\$ 1,500,000	\$ 1,500,000
FERROMX-11	15-Abr-2011	02-Abr-2021	Tasa fija de 8.88%	1,500,000	1,500,000
FERROMX-14	20-Oct-2014	07-Oct-2024	Tasa fija de 6.76%	<u>2,000,000</u>	<u>2,000,000</u>
				5,000,000	5,000,000
Costo de emisión de deuda				<u>(11,355)</u>	<u>(11,083)</u>
Neto				<u>\$ 4,988,645</u>	<u>\$ 4,988,917</u>



Los créditos establecen ciertas restricciones y obligaciones de hacer y no hacer, las cuales a las fechas de este estado financiero intermedio consolidado se han cumplido.

Las tasas anuales promedio por los períodos terminados el 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016, fueron: Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días de 7.36% y 6.11%, TIIE a 91 días de 7.39% y 6.19% y Libor a tres meses 1.26% y 0.98%, respectivamente.

6. Principales costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 se indican a continuación:

	Tres meses terminados el 30 de junio de:		Seis meses terminados el 30 de junio de:	
	2017	2016	2017	2016
	(no auditado)	(no auditado)	(no auditado)	(no auditado)
Costos directos:				
Diesel y gasolina	\$ 1,675,189	\$ 1,490,049	\$ 3,210,065	\$ 2,878,900
Mano de obra	1,067,241	1,014,189	2,080,875	2,017,512
Arrendamiento de equipo de arrastre y contenedores	419,833	355,385	845,238	717,488
Mantenimiento de terceros a locomotoras	303,964	262,848	615,193	521,943
Renta de carros (Car- Hire)	281,613	334,585	593,921	712,509
Policía y vigilancia	190,409	111,401	364,110	202,901
Servicios de conexión y terminal	119,462	113,124	222,708	217,801
Derechos de concesión	107,657	106,698	209,249	201,547
Sustracción de bienes	45,809	81,869	188,971	177,308
Materiales y refacciones para carros	89,036	83,365	181,614	170,883
Contratistas	83,952	102,821	164,190	167,469
Arrendamiento de locomotoras	62,541	46,423	125,183	93,588
Mantenimiento de terceros a carros	54,459	48,558	98,680	84,944
Pre-trip e inspección automotriz	24,079	24,264	42,957	40,582
Otros	<u>455,457</u>	<u>420,954</u>	<u>849,560</u>	<u>748,374</u>
Total costos directos	<u>\$ 4,980,701</u>	<u>\$ 4,596,533</u>	<u>\$ 9,792,514</u>	<u>\$ 8,953,749</u>
Gastos de administración:				
Sueldos	\$ 112,602	\$ 119,541	\$ 238,984	\$ 251,376
Honorarios y asesorías	69,498	57,650	118,472	98,598
Mantenimiento y materiales de equipo de computo	18,009	28,686	28,084	46,707
Arrendamiento de inmuebles	7,535	6,912	16,128	14,703
Gasto de viaje	5,828	6,305	9,577	9,869
Capacitación confianza	721	971	1,580	3,199
Otros	<u>55,720</u>	<u>46,416</u>	<u>107,587</u>	<u>99,804</u>
Total gastos de administración	<u>\$ 269,913</u>	<u>\$ 266,481</u>	<u>\$ 520,412</u>	<u>\$ 524,256</u>



7. Capital contable

- a. El capital social al 30 de junio de 2017 se integra como se muestra a continuación:

Descripción	Acciones	Importe
Serie "B" (Clase I): representa la porción fija del capital sin derecho a retiro	318,750,000	\$ 38
Serie "C" (Clase I): representa la porción variable del capital con derecho a retiro	<u>106,250,000</u>	<u>12</u>
	<u>425,000,000</u>	<u>\$ 50</u>

- b. Durante los primeros seis meses de 2017 la Entidad efectuó los siguientes movimientos de capital:

En Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 03 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.

- c. 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.
- d. 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 Compañía asignará al participante un bono de una acción por cada 10 acciones compradas por el empleado.
- e. 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.
- f. 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.
- g. Los saldos de las cuentas fiscales de capital contable al 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son:

	2017	2016
Cuenta de capital de aportación	\$ <u>8,182,288</u>	\$ <u>7,930,879</u>
Cuenta de utilidad fiscal neta	\$ <u>7,119,563</u>	\$ <u>3,554,314</u>



8. 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 devenga 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 30 de junio de 2017 y 31 de diciembre de 2016 son como sigue:

	2017		2016	
	Valor en libros	Valor razonable	Valor en libros	Valor razonable
Deuda a largo plazo, incluyendo la porción circulante	37,851,860	39,073,241	5,528,434	6,854,202

9. Operaciones y saldos con partes relacionadas

a. Los saldos con partes relacionadas son:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Por cobrar:		
Union Pacific Railroad, Co.	\$ 382,526	\$ 309,119
Operadora de Minas e Instalaciones, S. A de C. V.	47,029	45,136
UP Logistic de México, S. de R.L.	27,155	6,779
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	11,915	10,279
Mexicana de Cobre, S. A. de C. V.	10,976	20,509
Metalurgica de Cobre, S. A. de C.V.	7,290	10,583
Infraestructura y Transportes México, S. A. de C.V.	3,089	3,339
Inmobiliaria Bosques de Ciruelos, S. A. de C. V.	1,878	2,168
Unión Pacific de México, S. A. de C. V.	1,661	1,544
Operadora de Minas Nacozari, S. A. de C. V.	853	5,965
Union Pacific Distribution Service, Inc.	607	573
México Proyectos y Desarrollos Servicios, S. A. de C. V.	17	-
Servicio y Control Empresarial, S. A. de C.V.	11	-
Grupo México Servicios, S. A. de C. V.	3	-
Buenavista del Cobre S. A. de C. V.	<u>2</u>	<u>2</u>
	<u>\$ 495,012</u>	<u>\$ 415,996</u>



	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Por pagar a corto plazo:		
TTX Company	\$ 193,263	\$ 211,390
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S. A. de C. V.	33,102	55,838
Eólica el Retiro, S. A. de C. V.	3,990	5,270
UPDS de México, S. de R.L. de C. V.	122	147
Transentric, Inc.	6	7
Industrial Minera México, S. A. de C. V.	3	3
PS Technology, Inc.	<u>-</u>	<u>16,648</u>
	<u>\$ 230,486</u>	<u>\$ 289,303</u>
Por pagar a largo plazo:		
Central Gulf Railway, Inc. (CGR)	<u>\$ 24,477</u>	<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, por los tres y seis meses que terminaron el 30 de junio de 2017 y 2016, fueron como sigue:

	Por los tres meses terminados el		Por los seis meses terminados el	
	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
Ingresos:				
Servicios de transportación prestados	\$ 953,493	\$ 1,022,401	\$ 1,938,508	\$ 1,855,429
Renta de carros (Car-Hire)	<u>186,320</u>	<u>188,467</u>	<u>410,952</u>	<u>368,259</u>
	<u>\$ 1,139,813</u>	<u>\$ 1,210,868</u>	<u>\$ 2,349,460</u>	<u>\$ 2,223,688</u>
Egresos:				
Renta de carros (Car-Hire)	\$ 391,971	\$ 415,982	\$ 833,706	\$ 846,578
Fletes interlineales	67,355	3,495	92,717	35,935
Ajuste temporal de diesel	42,942	34,641	75,557	64,523
Arrastres	32,351	29,249	61,823	57,130
Maniobras	17,385	15,287	33,968	29,857
Servicios de asesoría y licencias para el uso de software	10,804	12,622	19,196	15,687
Siniestros	17,683	20,514	18,366	29,559
Asesoría financiera, legal y servicios administrativos	13,320	4,782	17,934	8,813
Arrendamiento de oficinas corporativas	7,080	6,584	14,867	13,263
Reparación de carros	7,470	5,539	9,131	14,094
Derechos de paso	3,217	2,409	5,941	4,795
Otros servicios	<u>13,561</u>	<u>19,390</u>	<u>26,456</u>	<u>26,040</u>
	<u>\$ 625,139</u>	<u>\$ 570,494</u>	<u>\$ 1,209,662</u>	<u>\$ 1,146,274</u>



10. Impuestos a la utilidad

La Entidad está sujeta al ISR, cuya tasa es del 30% para 2017 y 2016 y continuará al 30% para 2018 y años posteriores.

- a. La provisión para ISR por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016 se analiza como se muestra a continuación:

	30 de junio de 2017	30 de junio de 2016
ISR causado	\$ 811,392	\$ 1,036,692
ISR diferido	<u>(249,998)</u>	<u>232,072</u>
Total provisión	<u>\$ 561,394</u>	<u>\$ 1,268,764</u>

Los principales conceptos que originan el saldo del pasivo por ISR diferido son:

	30 de junio de 2017	31 de diciembre de 2016
Diferencias temporales:		
Clientes - Neto	\$ 166,385	\$ 201,768
Servicios interlineales por cobrar	169,215	83,537
Cuentas por pagar	417,398	294,397
Pasivos acumulados y acreedores diversos	160,097	40,154
Impuestos por pagar	266,089	248,843
Beneficios a los empleados	94,016	34,274
Inventarios - Neto	(234,345)	(212,717)
Propiedades y equipo - Neto	(8,431,524)	(1,293,620)
Títulos de concesión	(513,146)	(491,388)
Acciones GMéxico no asignadas	(64,774)	(75,266)
Pagos anticipados	(41,429)	(12,023)
Pérdidas operativas	2,586,883	-
Créditos fiscales	43,468	-
Deuda largo plazo	(97)	(113)
Otros activos	<u>18,153</u>	<u>16,733</u>
Total del impuesto diferido	<u>\$ (5,363,611)</u>	<u>\$ (1,165,421)</u>

- 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	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	\$ 4,379,711	-	\$ 5,325,912	-
Impuesto a la tasa legal	1,313,913	30	1,597,774	30
Más (menos) efectos de diferencias permanentes, principalmente gastos no deducibles y método de participación	261,442	6	(236,495)	(4)
Estimulo IEPS	(937,723)	(21)	-	-



	2017		2016	
	Importe	Tasa %	Importe	Tasa %
ISR diferido por valuación de acciones no asignadas de GMEXICO	(10,492)	-	13,297	-
Efectos de actualización y diferencia en tratamiento contable - fiscal	<u>(65,746)</u>	<u>(2)</u>	<u>(105,812)</u>	<u>(2)</u>
	<u>\$ 561,394</u>	<u>13%</u>	<u>\$ 1,268,764</u>	<u>24%</u>

11. Adquisición Florida East Coast Holdings Corp.

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 haberse 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 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.

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 adquiridos y pasivos reconocidos por medio de la adquisición:

Miles de dólares-

Contraprestación pagada	\$	2,100,000
Activo		
Activo Circulante		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$	14,635
Clientes – Neto		57,858
Inventarios – Neto		8,257
Pagos anticipados		<u>6,291</u>
Total Activo Circulante		87,041



Inversión en acciones	74
Crédito mercantil	22,169
Inmuebles, maquinaria y equipo – Neto	1,649,940
Otros activos – Neto	514
Total Activo	<u>1,759,738</u>

Pasivo

Pasivo Circulante	
Porción circulante de la deuda a largo plazo	1,136
Proveedores	48,934
Pasivos acumulados	29,967
Impuestos por pagar	7,783
Total Pasivo Circulante	87,820

Impuestos diferidos	249,126
Arrendamientos financieros a largo plazo	52,380
Deuda a largo plazo	26,518
Pasivos acumulados a largo plazo	25,351
Obligaciones laborales	4,385
Total pasivo	445,580

Activos netos adquiridos	<u>1,314,158</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 cambiar mientras finalicen la determinación de valor razonable de estos activos. El crédito mercantil no es deducible bajo la legislación.

Las principales valuaciones de los activos adquiridos y pasivos asumidos son:

Dado que la transacción se consumó el 30 de junio de 2017, esta no tiene impacto en los estados intermedios consolidados de resultados y otros resultados integrales por los tres y seis meses terminados en esa fecha.

Ingresos hubieran sido \$10,836,758, \$10,455,007, \$21,338,400 y \$20,127,607 por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente, si la adquisición hubiera ocurrido el 1 de enero de 2016.

Utilidad integral hubiera sido \$1,555,587, \$2,428,531, \$3,478,382 y \$4,371,465 por los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2017 y 2016, respectivamente, si la adquisición hubiera ocurrido el 1 de enero de 2016.

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



Concepto	Nivel de la jerarquía	Técnicas de valuación	Principales datos utilizados
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
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.

12. Compromisos y contingencias

Los compromisos y contingencias que tienen la Entidad y sus subsidiarias directas, indirectas y asociadas, aplicables a los presentes estados financieros intermedios consolidados son los mismos y no presentan cambios a los reportados en sus estados financieros al 31 de diciembre de 2016 y para el año terminado en esa fecha.

13. 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), ITF (que incluye a Ferrosur) y Otros.

Por los seis meses terminados el 30 de junio de 2017	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 13,557,138	\$ 3,243,857	\$ 417,843	\$ 17,218,838
Depreciaciones y amortizaciones	1,229,715	311,239	36,271	1,577,225
Gastos de intereses	197,969	8,887	153	207,009
Intereses ganados	(62,014)	(22,516)	(26,554)	(111,084)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	22,686	22,687	-	45,373
Impuestos a la utilidad	367,562	81,712	112,120	561,394
Utilidad neta consolidada	3,240,482	774,929	(197,094)	3,818,317



Por los tres meses terminados el 30 de junio de 2017	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 6,975,623	\$ 1,674,908	\$ 233,751	\$ 8,884,282
Depreciaciones y amortizaciones	617,699	155,964	18,723	792,386
Gastos de intereses	100,653	3,647	78	104,378
Intereses ganados	(26,539)	(12,002)	(10,349)	(48,890)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	13,343	13,344	-	26,687
Impuestos a la utilidad	331,859	18,135	73,039	423,033
Utilidad neta consolidada	1,815,582	435,452	(208,862)	2,042,172
Por los seis meses terminados el 30 de junio de 2016	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 13,380,321	\$ 2,769,881	\$ 343,360	\$ 16,493,562
Depreciaciones y amortizaciones	1,107,803	256,359	30,766	1,394,928
Gastos de intereses	188,867	9,254	123	198,244
Intereses ganados	(30,569)	(19,490)	(34,685)	(84,744)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	21,439	21,439	-	42,878
Impuestos a la utilidad	989,905	177,086	101,773	1,268,764
Utilidad neta consolidada	3,356,597	432,721	267,830	4,057,148
Por los tres meses terminados el 30 de junio de 2016	GFM	ITF	Otros	Total
Ingresos por servicios	\$ 7,025,969	\$ 1,452,760	\$ 168,511	\$ 8,647,240
Depreciaciones y amortizaciones	558,377	129,068	17,826	705,271
Gastos de intereses	99,984	4,144	63	104,191
Intereses ganados	(16,427)	(10,189)	(20,922)	(47,538)
Participación en la utilidad de asociada y negocio conjunto	14,318	14,318	-	28,636
Impuestos a la utilidad	595,833	98,859	49,664	744,356
Utilidad neta consolidada	1,868,829	241,827	152,390	2,263,046



a. **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
Agrícolas	\$ 4,899,923	\$ 4,866,177
Minerales	1,559,087	1,397,160
Energía	1,495,726	1,264,446
Automotriz	2,145,597	2,008,425
Metales	1,050,228	1,099,070
Cemento	791,863	657,981
Químicos y fertilizantes	1,488,794	1,354,642
Industriales y otros	1,444,589	1,819,972
Intermodal	1,362,525	1,218,892
Ingresos por pasajeros	101,550	74,648
Otros ingresos	<u>878,956</u>	<u>732,149</u>
	<u>\$ 17,218,838</u>	<u>\$ 16,493,562</u>

14. Autorización de la emisión de los estados financieros

Los estados financieros fueron autorizados para su emisión el 22 de agosto de 2017 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.

* * * * *



ANEXO 2
OPINIÓN LEGAL

Ciudad de México, a 18 de septiembre de 2017.

Comisión Nacional Bancaria y de Valores
Vicepresidencia de Supervisión Bursátil
Dirección General de Emisoras
Av. Insurgentes Sur 1971, Torre Norte, Piso 7
Colonia Guadalupe Inn
C.P. 01020, Ciudad de México

Estimados señores:

Hacemos referencia a la solicitud presentada ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para (i) el establecimiento, por parte de GMéxico Transportes, S.A. de C.V. (el “Emisor”), de un programa para la emisión de certificados bursátiles de largo plazo (los “Certificados Bursátiles”) por un monto de hasta \$15,000,000,000.00 (quince mil millones de pesos 00/100 moneda nacional) o su equivalente en Unidades de Inversión o divisas, con carácter de revolvente (el “Programa”), (ii) autorizar la oferta pública de los Certificados Bursátiles al amparo del Programa, y (iii) llevar a cabo la primera emisión (la “Primera Emisión”) y la segunda emisión (la “Segunda Emisión”) y, conjuntamente con la Primera Emisión, las “Emisiones”) al amparo del Programa. Las Emisiones contarán con el aval de Florida East Coast Railway Corp y Ferrosur, S.A. de C.V. (conjuntamente, las “Avalistas”).

El Emisor nos ha solicitado emitir la presente opinión con el fin de dar cumplimiento a lo previsto por el Artículo 2, fracción I, inciso h) de las “Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y demás participantes del mercado de Valores”, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas (las “Disposiciones de Carácter General”) y el Artículo 87 de la Ley del Mercado de Valores.

En relación con la presente opinión, hemos revisado los siguientes documentos:

(a) Constitutiva del Emisor. Copia certificada de la escritura pública número 51,417 de fecha 19 de diciembre de 2014, otorgada por el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la Notaría Pública número 246 de la Ciudad de México, en el protocolo de la Notaría Pública

Torre del Bosque
Blvd. Manuel Ávila Camacho
No. 24 Piso 7
Lomas de Chapultepec
México DF CP 11000

T: +52 (55) 5540 9200
www.galicia.com.mx

número 214, por convenio de sociedad con su titular el licenciado Francisco I. Hugues Vélez, en la que aparece un sello que indica que la misma fue inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil electrónico número 529629-1 el 6 de febrero de 2015, en la que se hace constar la constitución del Emisor bajo la denominación de FM Rail Holding, S.A. de C.V.

(b) Estatutos Sociales y Poderes del Emisor. Copia certificada de la escritura pública número 60,704 de fecha 6 de junio de 2016, otorgada por el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la Notaría Pública número 246 de la Ciudad de México, en el protocolo de la Notaría Pública número 214, por convenio de sociedad con su titular el licenciado Francisco I. Hugues Vélez, en la que aparece un sello que indica que la misma quedó inscrita Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil electrónico número 529629-1 de fecha 12 de julio de 2016, en la cual se hace constar (i) el cambio de denominación del Emisor a su actual denominación GMéxico Transportes, S.A. de C.V. y la reforma a las cláusulas primera y décimo sexta de los estatutos sociales del Emisor, y (ii) el otorgamiento de un poder general para otorgar y suscribir títulos de crédito, para ser ejercido conjuntamente con cualquier otro apoderado que cuente con las mismas facultades, en términos del artículo 9 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, a favor de los señores Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra Larrea y Genaro Guerrero Díaz Mercado (los “Apoderados del Emisor”).

(c) Poderes de las Avalistas. (i) Copia certificada de la escritura pública número 68,655 de fecha 30 de agosto de 2017, otorgada por el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la Notaría Pública número 246 de la Ciudad de México, en el protocolo de la Notaría Pública número 214, por convenio de sociedad con su titular el licenciado Francisco I. Hugues Vélez, en la cual se hace constar el otorgamiento de un poder general por parte de Florida East Coast Railway Corp. para actos de administración, para actos de dominio, para pleitos y cobranzas, y para otorgar y suscribir títulos de crédito en términos del artículo 9 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, para ser ejercido individualmente, a favor de los señores Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra y Genaro Guerrero Díaz Mercado (los “Apoderados FEC”), y (ii) Copia certificada de la escritura pública número 68,299 de fecha 10 de agosto de 2017, otorgada por el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la Notaría Pública número 246 de la Ciudad de México, en el protocolo de la Notaría Pública número 214, por convenio de sociedad con su titular el licenciado Francisco I. Hugues Vélez, la cual se encuentra en trámite de inscripción debido a lo reciente de su otorgamiento, en la cual se hace constar el otorgamiento de un poder general por parte de Ferrosur, S.A. de C.V. para actos de administración, para actos de dominio, para pleitos y cobranzas, y para otorgar y suscribir títulos de crédito en términos del artículo 9 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, para ser ejercido individualmente, a favor de los señores Alfredo Casar Pérez y Fernando López Guerra (los “Apoderados Ferrosur”).

(d) Estatutos Sociales del Representante Común. Copia certificada de las escrituras públicas número (a) 57,840 de fecha 6 de febrero de 2008, otorgada ante la fe del licenciado Roberto Núñez y Bandera, titular de la notaría pública número 1 de la Ciudad de México, en la que aparece un sello que indica que la misma fue inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, bajo el folio mercantil número 384235 de fecha 25 de julio de 2008, en la que se hace constar la constitución de The Bank of New York Mellon, S.A.,

Institución de Banca Múltiple, (b) escritura pública número 113,339 de fecha 23 de abril de 2014, otorgada por el licenciado Armando Mastachi Aguario, titular de la notaría pública número 121 de la Ciudad de México, en la que aparece un sello que indica que la misma fue inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, bajo el folio mercantil número 66,277 y 384,235 con fecha 23 de abril de 2014, en el cual se hace constar la fusión de The Bank of New York Mellon, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fusionante y el Representante Común como fusionada, y (c) escritura pública número 115,472 de fecha 21 de noviembre de 2014, otorgada ante la fe del licenciado Armando Mastachi Aguario, titular de la notaría pública número 121 de la Ciudad de México, en la que aparece un sello que indica que la misma fue inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, bajo el folio mercantil número 384,235 con fecha 16 de enero de 2015, mediante la cual se hace constar, la reforma integral de los estatutos sociales de CI Banco, S.A., Institución de Banca Múltiple (el “Representante Común”).

(e) Poderes del Representante Común. Copia certificada de la escritura pública número 118,737 de fecha 14 de mayo de 2015, otorgada ante la fe del licenciado Amando Mastachi Aguario, titular de la notaría pública número 121 de la Ciudad de México, en la que aparece un sello que indica que la misma fue inscrita en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, bajo el folio mercantil número 384,235 con fecha 10 de julio de 2015, que contiene, entre otros el otorgamiento de poderes generales para actos de administración y para suscribir títulos de crédito, para ser ejercidos por cualesquiera dos apoderados designados como “Apoderados A” o por un “Apoderado A” y un “Apoderado B”. Los poderes fueron otorgados, entre otros, a favor de Salvador Arroyo Rodríguez, Mario Alberto Maciel Castro, Roberto Pérez Estrada, Fernando José Royo Díaz de Rivera, Jorge Alejandro Nacif Ocegueda, Fernando Rafael García Cuéllar, Daniel Martín Tapia Alonso, Carlos Mauricio Ramírez Rodríguez, Raúl Morelos Meza, Óscar Herrejón Caballero, Jesús Hevelio Villegas Velderrain, Esteban Sadurni Fernández, Ana María Castro Velázquez, Rogelio Alberto Rey Salinas, Fernando Uriel López de Jesús, Luis Felipe Mendoza Cárdenas, Ricardo Antonio Rangel Fernández Macgregor, Juan Pablo Baigts Lastiri, Norma Serrano Ruiz y Cristina Reus Medina como “Apoderados “A” y Rosa Adriana López Jaimes Figueroa, Mara Patricia Sandoval Silva, Itzel Crisóstomo Guzmán, Mónica Jiménez Labora Sarabia, María del Carmen Robles Martínez Gómez, Patricia Flores Milchorena, Alberto Méndez Davidson, Adrián Méndez Vázquez, Jonatan Carlo Trejo, Priscilla Vega Calatayud, Gerardo Ibarrola Samaniego y Carlos Alberto Jáuregui Baltazar como “Apoderados B” (los “Apoderados del Representante Común”). El poder puede ser ejercido por dos “Apoderados A”, o por un “Apoderado A” y un “Apoderado B”, sin que puedan actuar dos “Apoderados B”.

(f) Autorización del Consejo. Copia certificada de la escritura pública número 68,678 de fecha 31 de agosto de 2017, otorgada por el licenciado Guillermo Oliver Bucio, titular de la Notaría Pública número 246 de la Ciudad de México, en el protocolo de la Notaría Pública número 214, por convenio de sociedad con su titular el licenciado Francisco I. Hugues Vélez, en la cual se hace constar la protocolización de las resoluciones unánimes de los miembros del consejo de administración del Emisor de fecha 1 de agosto de 2017, por virtud de la cual se aprobó, entre otros, el establecimiento del Programa, la oferta pública de los Certificados

Bursátiles al amparo del Programa y la realización de las emisiones de certificados bursátiles al amparo del mismo (las “Resoluciones”).

(g) Título. El proyecto de los títulos que documentarán los Certificados Bursátiles a ser emitidos en cada una de las Emisiones, los cuales se adjuntaron a la Solicitud (conjuntamente, los “Títulos”).

Para emitir la presente opinión, hemos supuesto (i) la autenticidad de los documentos que nos fueron proporcionados por el Emisor, las Avalistas y el Representante Común, (ii) que las copias certificadas que revisamos son copias fieles de sus respectivos originales, (iii) que a la fecha de la presente, el Emisor no ha revocado o modificado los poderes otorgados a favor de los Apoderados del Emisor, (iv) que a la fecha de la presente, ninguna de las Avalistas ha revocado o modificado los poderes otorgados a cualquiera de los Apoderados FEC o los Apoderados Ferrosur, según corresponda, (v) que a la fecha de la presente, el Representante Común no ha revocado o modificado los poderes otorgados a los Apoderados del Representante Común, (vi) que a la fecha de la presente los estatutos del Emisor y del Representante Común no han sufrido modificaciones posteriores a las que se mencionan en los documentos descritos en los incisos (b) y (d) anteriores y (vii) que cada uno de los Títulos será suscrito en nombre y representación del Emisor por dos de los Apoderados del Emisor, en nombre y representación de las Avalistas por un Apoderado FEC y un Apoderado Ferrosur, según corresponda, y en nombre y representación del Representante Común por dos Apoderados A, o por un Apoderado A y un Apoderado B, de los Apoderados del Representante Común.

En virtud de lo anterior y sujeto a las excepciones expresadas más adelante, somos de la opinión que:

1. El Emisor es una sociedad anónima de capital variable, legalmente constituida conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles y sus estatutos sociales le permiten suscribir los Certificados Bursátiles.

2. Las Resoluciones han sido válidamente celebradas y por lo tanto, el Programa y las emisiones a ser realizadas al amparo del mismo están válidamente aprobadas por el Emisor.

3. Los señores Alfredo Casar Pérez, Fernando López Guerra Larrea y Genaro Guerrero Díaz Mercado cuentan con facultades suficientes, de manera conjunta cualesquiera dos de ellos, para suscribir los títulos que representen los Certificados Bursátiles en nombre y representación del Emisor.

4. Cualquiera de los Apoderados FEC y cualquiera de los Apoderados Ferrosur cuentan con facultades suficientes, de manera individual, para suscribir los títulos que representen los Certificados Bursátiles en nombre y representación de cada una de las Avalistas, según corresponda.

5. Los Apoderados del Representante Común cuentan con facultades suficientes para firmar los títulos que representen los Certificados Bursátiles en nombre y representación del

Representante Común, para efectos de aceptar su encargo, siempre que, firmen dos Apoderados “A” o un Apoderado “A” con un Apoderado “B”.

6. Una vez obtenidas las autorizaciones correspondientes y realizados los actos legales y contractuales necesarios (incluyendo, sin limitación, la autorización de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para la inscripción de los Certificados Bursátiles en el Registro Nacional de Valores y su oferta pública en el mercado de valores, la aprobación de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. para el listado de los Certificados Bursátiles, la suscripción de los Certificados Bursátiles, conforme a los proyectos de cada uno de los Títulos revisados por parte de los apoderados legalmente facultados del Emisor, de las Avalistas y del Representante Común, y el depósito de los títulos que representen los Certificados Bursátiles ante S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.), los Certificados Bursátiles constituirán una obligación válida del Emisor y las Avalistas, exigible en contra del Emisor y las Avalistas de conformidad con sus términos.

7. El procedimiento para hacer exigible el aval de las Avalistas deberá seguirse conforme a las disposiciones aplicables previstas en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y las demás leyes aplicables.

La presente opinión está sujeta a las siguientes excepciones:

A. la validez y exigibilidad de los Certificados Bursátiles puede estar limitada por leyes en materia de concurso mercantil o por cualquier ley similar que afecte los derechos de los acreedores en forma general;

B. de conformidad con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, ciertas deudas del Emisor y las Avalistas (tales como obligaciones laborales, reclamaciones de autoridades fiscales por impuestos no pagados, cuotas del seguro social, fondo para la vivienda de los trabajadores o del sistema de ahorro para el retiro, así como los créditos de acreedores singularmente privilegiados, acreedores con garantía real y acreedores con privilegio especial), tendrán preferencia sobre créditos de los tenedores de los Certificados Bursátiles;

C. la presente opinión está limitada a cuestiones relacionadas con la legislación mexicana vigente en la fecha de la presente, por lo que no asumimos obligación alguna para actualizarla o revisarla en el futuro; y

D. no hemos obtenido ni revisado ningún certificado o documento emitido por registro público alguno.

La presente opinión sustituye y deja sin efectos a la opinión de fecha 13 de septiembre de 2017 para los asuntos contenidos en la presente.

La presente opinión se emite únicamente para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 2, fracción I, inciso h) de las Disposiciones de Carácter General y el Artículo 87 de la Ley del Mercado de Valores y no pretende sugerir o propiciar la compra o venta de los Certificados Bursátiles.

Atentamente,

Galicia Abogados, S.C.



Guillermo Pérez Santiago
Socio