TREN MAYA, S.A. DE C.V.

NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS

AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2026

CIFRAS EN PESOS

a) NOTAS DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA

1. Autorización e Historia.

a) Por medio de la resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 13 abril 2022, se autorizó la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, "Tren Maya, S.A. de C.V.", cuya organización y funcionamiento es el de una Sociedad Anónima de Capital Variable, en términos d e la Ley General de Sociedades Mercantiles, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, el Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y demás disposiciones jurídicas aplicables, misma que está agrupada en el Ramo 07 "Defensa Nacional", en el sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional.

La empresa podrá llevar a cabo todas las acciones necesarias para administrar, operar, explotar y construir el Tren Maya; prestar los servicios ferroviarios, complementarios y comerciales, por sí o por conducto de diversas figuras jurídicas de derecho público y privado, así como obtener, bajo cualquier título, concesiones, permisos, licencias, autorizaciones y en general, ejecutar todos los actos necesarios para llevar a cabo su objeto social, de conformidad con sus Estatutos Sociales y demás disposiciones aplicables. (DOF, 2022).

En el mes de junio 2022, por instrucciones del Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos de ese año, para llevar a cabo la consolidación del Proyecto Estratégico Nacional del Ejecutivo Federal, se formalizó la constitución de la sociedad mercantil denominada, "Tren Maya", Sociedad Anónima de Capital Variable, a su vez, se estableció por autorización de Secretaría de Economía, el uso de la denominación "Tren Maya".

La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Tren Maya, S.A. de C.V. se constituyó el 3 de junio de 2022 con el objetivo de construir, administrar y operar el Proyecto Tren Maya, iniciando los procedimientos para ser designada Unidad Responsable y estar en posibilidades de ejercer presupuesto. La Clave de Unidad Responsable H0M fue otorgada a esta empresa el 23 de enero 2023.

b) El 5 de mayo 2023 fue otorgado por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (S.I.C.T.) en favor de esta entidad, el título de asignación por tiempo indefinido (permanente), con exclusividad para la construcción, operación y explotación de la vía general de comunicación ferroviaria denominada Tren Maya, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, la cual incluye los permisos para prestar los servicios auxiliares requeridos. El 30 de mayo 2023 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Título de Asignación otorgado a Tren Maya, S.A. de C.V.

2. Panorama Económico y Financiero.

El Gobierno Mexicano estableció en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, el propósito de mejorar las condiciones de vida de México a través del bienestar general de la población, buscando alcanzar un progreso con justicia y un crecimiento con bienestar, mediante la construcción de un modelo viable de desarrollo económico, de ordenamiento político, territorial, y de convivencia entre los sectores sociales; modelo que contempla el establecimiento de proyectos regionales, dentro de los cuales, destaca el Tren Maya, como el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico, turismo y sostenibilidad del presente sexenio, el cual se ha establecido en un marco de certeza jurídica, honestidad, transparencia y reglas claras, coadyuvando en el incremento de la derrama económica del turismo, creación de empleos, impulso del desarrollo sostenible, protección del medio ambiente, buscando desalentar actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies, al mismo tiempo que propicia el ordenamiento territorial en la región sureste del país.

El PND 2025-2030 orienta los objetivos de la nación y define las acciones en el corto, mediano y largo plazo; instrumentos al Estado y a la sociedad para cumplir los compromisos, en materia de infraestructura, se ampliará el Tren Maya a Puerto Progreso, en Yucatán, y en sus más de mil 500 kilómetros será también tren de carga. Se terminará la Línea K del Tren Interoceánico, que va de Ixtepec a Ciudad Hidalgo, frontera con Guatemala. Construiremos más de 3 mil kilómetros de trenes de pasajeros, de Ciudad de México a Pachuca, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo, de Ciudad de México a Nogales, así como Ciudad de México a Veracruz. Los trenes de pasajeros significan desarrollo regional, empleos, turismo y prosperidad compartida. Seguiremos con caminos artesanales para conectar comunidades y con la construcción de puertos, aeropuertos y carreteras que generen desarrollo con bienestar y al mismo tiempo fortalezcan la infraestructura y conectividad en nuestro país y potencien la inversión.

El Tren Maya, es la obra de infraestructura de desarrollo económico y bienestar social en México; considerado el servicio de transporte ferroviario que permitirá detonar el desarrollo integral para el sureste mexicano, mediante el reordenamiento territorial, mejorando las condiciones de vida de la población, promoviendo la restauración y conservación de los ecosistemas naturales y productivos, así como la preservación y el respeto del patrimonio cultural, natural y biocultural.

Por tal motivo se implementaron acciones que permitan el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria y material rodante a fin de apoyar proyectos sociales, que propicien la mejora de las condiciones de vida de la población; coadyuvando también en el fortalecimiento de la infraestructura eléctrica de las comunidades del sureste del país. La gestión administrativa y operativa del Tren Maya, se lleva a cabo en términos de inclusividad social, honestidad a fin generar confianza institucional; mediante la aplicación de la racionalidad, honestidad y transparencia en la gestión de recursos humanos, financieros y materiales. Se ejecutarán políticas y lineamientos para promover la igualdad, los derechos humanos, la inclusión social y la perspectiva de género en la gestión interna y en los servicios del Tren; dando a conocer a la sociedad las acciones ejecutadas, mediante la rendición de cuentas. Finalmente, se fortalecerán las capacidades de la entidad, para promover una gestión administrativa eficiente; mediante la adopción de tecnologías de la información que permitan agilizar y optimizar los procesos administrativos y operativos, también se considera la ejecución de mecanismos y políticas de evaluación y mejora continua para el cumplimiento de objetivos estratégicos y de gestión de la entidad.

3. Organización y Objeto Social.

a) Objeto social.

"Prestar los servicios de transporte ferroviario, complementarios y comerciales, en términos de las concesiones, asignaciones, permisos, licencias y autorizaciones que, en su caso, obtenga del Gobierno Federal, para llevar a cabo la construcción, operación y explotación del Tren Maya".

El 14 de octubre 2025, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), fue publicado el Programa Institucional de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, Tren Maya S.A. de C.V. 2025-2030, donde se plantean 13 estrategias y 81 líneas de acción en el marco de los tres objetivos prioritarios, que representan las actividades sustantivas que realizará la empresa Tren Maya, S.A. de C.V. para coadyuvar al cumplimiento de lo establecido en el PND 2025 - 2030 y el Programa Sectorial de Defensa Nacional (PSDN) 2025 - 2030 conforme a las necesidades institucionales para contribuir al bienestar de la población del Sureste de México.

b) Principal actividad.

1.- Asegurar la rentabilidad del Tren Maya mediante la gestión eficiente de los servicios de transporte de pasajeros, carga, servicios complementarios y comerciales, para consolidar un sistema ferroviario que impulse el crecimiento económico del Sureste.

2.- Garantizar un sistema de transporte ferroviario confiable, eficiente, seguro, con calidad e innovador con una conectividad intermodal integral, para fortalecer la logística, el comercio y la competitividad regional.

4.- Impulsar al Tren Maya como una empresa ferroviaria con responsabilidad ambiental y social, con respeto a los derechos humanos, para contribuir al bienestar, la movilidad sostenible y desarrollo del Sureste.

Estrategias y acciones puntuales:

- Estrategia 1.1.- Impulsar alianzas estratégicas con socios comerciales nacionales e internacionales para potencializar los servicios que ofrece el Tren Maya.

    - 1.1.1 Establecer convenios con socios comerciales locales, nacionales e internacionales, que permitan el incremento en el servicio de transporte de pasajeros.
    - 1.1.2 Instaurar acuerdos comerciales con operadores logísticos, distribuidores y cadenas de suministro, para garantizar el uso continuo del servicio de carga ferroviaria, que contribuya a la mejora de la rentabilidad de la empresa.
    - 1.1.3 Evaluar la segmentación de socios comerciales en los sectores estratégicos identificando las alianzas que contribuyan a la generación de una mayor demanda de servicios en el Tren Maya y potencializar en el mediano plazo su crecimiento.

- 1.1.4 Generar propuestas de valor personalizadas con paquetes de beneficios diferenciados para agencias de viajes, operadores logísticos y grandes empresas, que incluyan tarifas preferenciales, acceso prioritario o esquemas de lealtad, para aumentar la competitividad ante otras ofertas de mercado.
- 1.1.5 Promover los servicios que presta el Tren Maya en eventos nacionales e internacionales, para el desarrollo de alianzas con nuevos socios comerciales.

- 1.1.6 Realizar un programa de seguimiento para la verificación en el cumplimiento de los acuerdos y compromisos entre el Tren Maya y sus socios comerciales, que permita establecer mecanismos para el fortalecimiento de alianzas.
- 1.1.7 Implementar estrategias comerciales y campañas promocionales permanentes, para aumentar el posicionamiento del Tren Maya como una opción atractiva y competitiva en el transporte de carga y pasajeros, que generen nuevos socios comerciales.

- Estrategia 1.2.- Impulsar el crecimiento de los servicios de pasajeros y carga, así como líneas de negocio para alcanzar su sostenibilidad operativa y financiera.

  - 1.2.1 Fomentar estrategias para la innovación en los servicios y líneas de negocio, que permita la apertura de nuevas fuentes de ingresos y atraer mayor cantidad de usuarios.
  - 1.2.2 Desarrollar una aplicación y una plataforma digital, que facilite a las agencias de viajes, tour operadoras y socios comerciales, acceder a los servicios que oferta la empresa, para beneficiar el desarrollo de negocios del Tren Maya.
  - 1.2.3 Diseñar un sistema de evaluación continuo para el monitoreo por linea de negocio (de pasajeros, carga, turismo, servicios complementarios), que permita identificar áreas de bajo rendimiento y hacer ajustes en tarifas, frecuencias o promociones para mejorar la rentabilidad operativa.
  - 1.2.4 Construir una red flexible de rutas que contribuya a la eficiencia del transporte ferroviario de acuerdo con la demanda de pasajeros, flujo de mercancías y necesidades regionales.
  - 1.2.5 Ofrecer una variedad de frecuencias y horarios en cada servicio comercial que garantice la operación diaria de los trenes, para la satisfacción de la necesidad de los clientes.
  - 1.2.6 Desarrollar un sistema digital para la gestión integral estadística de los servicios que oferta el Tren Maya, que favorezca a la identificación y atención de áreas de mejora en sus modelos de negocio.

- Estrategia 1.3.- Incrementar la oferta ferroviaria especializada para atender diferentes nichos de mercado.

  - 1.3.1 Realizar estudios de mercado, que permitan la identificación de nichos con potencial en el sector ferroviario, para estructurar servicios especializados, acordes a las necesidades logísticas y de movilidad de las oportunidades potenciales de negocio.
  - 1.3.2 Diseñar programas de lealtad que permitan incentivar a clientes frecuentes, empresas y agencias de viajes, a través de descuentos preferenciales y promociones exclusivas, para la construcción de una relación sólida con los usuarios del Tren Maya.

- 1.3.3 Desarrollar mejoras circunstanciales en la página de internet para que los usuarios del Tren Maya puedan seleccionar sus viajes según sus intereses, haciendo la oferta ferroviaria más especializada y atractiva.
- 1.3.4 Crear experiencias temáticas ferroviarias únicas (culturales, gastronómicas, arqueológicas y ecoturísticas) para fomentar el turismo sostenible e incluyente en el Sureste de México.
- 1.3.5 Implementar precios competitivos para empresas e instituciones a través de tarifas corporativas, descuentos por volumen, convenios y contratos con el objeto de promover el uso del tren para transporte de mercancías y movilidad de las personas.

➢ Estrategia 1.4.- Mejorar la eficiencia operativa y comercial del sistema ferroviario mediante tarifas dinámicas, optimización de rutas, simplificación de procesos y capacitación del personal.

- 1.4.1 Crear tarifas flexibles y atractivas basadas en la demanda, los patrones de compra y la estacionalidad para aumentar la afluencia de usuarios e ingresos de la empresa.
- 1.4.2 Promover y difundir la cultura ferroviaria de carga y pasajeros en México en función de los corredores logísticos y turísticos, para posicionar la imagen de Tren Maya.
- 1.4.3 Promover la revisión y simplificación de los procesos para optimizar tiempos y costos en la organización.
- 1.4.4 Implementar capacitaciones inherentes a las funciones del personal contratado para aumentar la productividad y cumplir la norma aplicable.
- 1.4.5 Realizar la atención médica prehospitalaria en puntos estratégicos para la valoración inicial de las urgencias médicas, con el objetivo de estabilizar y canalizar a otras instituciones de salud a los usuarios, pasajeros y/o personal de la empresa.
- 1.4.6 Generar boletines de alerta temprana y preventivos sobre riesgos hidrometeorológicos del temporal de lluvia y ciclones tropicales que pudiesen afectar la infraestructura, bienes y la operación del sistema ferroviario para salvaguardar la integridad de los pasajeros y personal del tren.

➢ Estrategia 2.1 Coadyuvar en la construcción y operación de la línea del Tren Maya hacia Progreso para facilitar el transporte de carga y pasajeros desde y hacia ese puerto.

- 2.1.1 Contribuir en la implementación de la puesta en marcha del servicio de carga del Tren Maya con estándares técnicos y de gestión de calidad para el desarrollo económico y eficiencia logística de la región.
- 2.1.2 Fortalecer los principales corredores logísticos y puntos estratégicos en el Sureste para diseñar una red de rutas que maximice la eficiencia del transporte ferroviario y amplíe las operaciones de carga.
- 2.1.3 Implementar medidas de mitigación ambiental durante la construcción y operación del tren, para minimizar el impacto en ecosistemas sensibles y asegurar que el proyecto cumpla con la legislación ambiental y promueva la conservación del entorno.
- 2.1.4 Implementar precios competitivos a través de tarifas y descuentos por volumen y contratos a mediano y largo plazo, promoviendo el uso del tren para el transporte de mercancías y pasajeros, para atraer a nuevos clientes e incrementar la fidelidad de los usuarios.

- 2. 1. 5 Brindar asesoría legal sobre actos jurídicos que celebre la Entidad en materia de adquisiciones, arrendamientos, servicios, obra pública, permisos, fideicomisos, mandatos e infraestructura ferroviaria, para cumplir la legislación aplicable.

- Estrategia 2.2.- Ofrecer un servicio de transporte ferroviario que cumpla con altos estándares de calidad para garantizar la seguridad, eficiencia y eficacia.
  - 2.2.1 Crear un Sistema Integral de Gestión basado en los principios de calidad total, mejora continua e innovación, para promover su adopción en toda la organización y orientado a la obtención de las certificaciones ISO en los procesos clave para un servicio de transporte ferroviario de calidad.
  - 2.2.2 Establecer protocolos operativos basados en la normatividad y estándares nacionales e internacionales de calidad y seguridad para asegurar el buen funcionamiento y eficiencia del sistema ferroviario.
  - 2.2.3 Generar un Sistema de Gestión de Calidad para el cumplimiento de estándares en la infraestructura ferroviaria, con el fin de garantizar su seguridad, eficiencia y confiabilidad operativa.
  - 2.2.4 Fomentar en el personal la aplicación del Sistema de Gestión de Calidad para alcanzar la mejora continua a través de distintos medios de comunicación, difusión, sensibilización y/o capacitación.
  - 2.2.5 Capacitar de forma continua al personal en protocolos de seguridad e higiene, salud en el trabajo, seguridad operacional, operativa y protección civil, para mejorar la seguridad de los trabajadores y pasajeros.
  - 2.2.6 Establecer protocolos y programas de inspección regular del estado de la vía férrea, cruces y equipo ferroviario para la prevención de accidentes, asegurando la fiabilidad del servicio.
  - 2.2.7 Implementar planes y programas de mantenimiento preventivo y correctivo del equipo ferroviario e infraestructura para asegurar la confiabilidad del servicio.
  - 2.2.8 Promover las verificaciones de control, calidad y aplicación de mejora continua a procesos con el objeto de asegurar condiciones óptimas del equipo y formación técnica del personal.
  - 2.2.9 Contribuir en la creación de un Sistema de Gestión de Seguridad Integral, que permita prevenir riesgos, garantizar la protección de usuarios, trabajadores e infraestructura para asegurar una operación eficiente garantizando un servicio de calidad.
  - 2.2.10 Establecer canales de atención y retroalimentación del usuario para identificar oportunidades de mejora en la experiencia del pasajero.

- Estrategia 2.3. Consolidar el transporte intermodal para facilitar el traslado de personas y mercancías.

  - 2.3.1 Impulsar la conectividad intermodal con otros proyectos estratégicos de la región, integrando estaciones del Tren Maya con prestadores de servicios turísticos y de transporte para su optimización e incremento de la movilidad de personas y mercancías.
  - 2.3.2 Fomentar la colaboración entre empresas logísticas, gobiernos y transportistas para crear rutas y soluciones de transporte para facilitar el acceso a las estaciones y patios de intercambio.
  - 2.3.3 Establecer alianzas entre el sector público y privado para financiar proyectos de infraestructura y modernización de sistemas de transporte intermodal.

- 2.3.4 Crear rutas intermodales para facilitar la circulación de personas y mercancías a través de diferentes modos de transporte (ferrocarril, marítimo, autobuses y camiones) para mejorar los servicios.

- Estrategia 2.4.- Implementar el mantenimiento preventivo y correctivo en la infraestructura ferroviaria para asegurar el funcionamiento sin fallas mecánicas del servicio.

  - 2.4.1 Crear documentos técnicos para un mantenimiento seguro, eficiente y eficaz del equipo e infraestructura ferroviaria.
  - 2.4.2 Establecer un proceso de verificación de cumplimiento de las normas, con el objeto de aplicarlas de manera consistente a los protocolos y asegurar la mejora continua.
  - 2.4.3 Implementar tecnologías de monitoreo y diagnóstico integradas al Sistema de Gestión de Calidad para anticipar y prevenir fallas y mejorar la eficiencia de los mantenimientos preventivos.
  - 2.4.4 Asegurar que se encuentren alineados los manuales de operación, mantenimiento y actualización de las matrículas ferroviarias, para garantizar la correcta gestión de los recursos y el funcionamiento eficiente y seguro del sistema con información relevante, precisa y efectiva.
  - 2.4.5 Capacitar al personal operativo en los protocolos de calidad aplicables a la conducción y mantenimiento, para garantizar que el personal esté preparado para realizar tareas con los mejores estándares de calidad.
  - 2.4.6. Revisar jurídicamente los proyectos normativos que sean remitidos por las unidades administrativas con el propósito de emitir una opinión jurídica, a efecto de que los actos de la entidad se encuentren alineados a las disposiciones legales vigentes.

- Estrategia 3.1.- Optimizar la gestión administrativa y operativa bajo principios de honestidad, transparencia y rendición de cuentas para fortalecer la confianza institucional.

  - 3.1.1 Crear un mecanismo de verificación que asegure la correcta aplicación de los procesos de contratación pública y privada, para brindar certeza legal, transparencia y garantizar la operación ética y el uso responsable de los recursos otorgados.
  - 3.1.2 Asegurar que, en materia de transparencia, protección de datos personales y rendición de cuentas, se garantice el acceso a la información pública para dar cumplimiento a la normativa vigente aplicable.
  - 3.1.3 Fortalecer el Sistema de Control Interno con enfoque preventivo y correctivo para asegurar el uso eficiente y seguro de los recursos.
  - 3.1.4 Fortalecer la gestión del gasto mediante la implementación de mecanismos de evaluación y seguimiento del desempeño presupuestal, para asegurar su alineación con los Programas Presupuestarios de Tren Maya, S.A. de C.V. y contribuir a la estabilidad financiera de la empresa.
  - 3.1.5 Realizar encuestas periódicas y estudios sociales para medir la percepción ciudadana sobre la gestión institucional e identificar áreas de mejora en los procesos administrativos y fortalecer la confianza pública.
  - 3.1.6 Proporcionar asesoramiento a las áreas técnicas relacionadas con posibles conflictos que pudieran constituir casos contenciosos, para realizar una correcta defensa de los intereses legales de la empresa.

- 3.1.7 Aplicar un Sistema de Gestión de Casos Contenciosos mediante el seguimiento, monitoreo y actuación de los procesos judiciales y administrativos; juicios laborales, penales, ambientales y agrarios que afecten la esfera jurídica de la empresa para un manejo eficiente de los mismos.

- 3.1.8 Evaluar los costos de la empresa para implementar estrategias de eficiencia y promover el uso racional de los recursos en todas las áreas de operación y mejorar la gestión.
- 3.1.9 Verificar el correcto resguardo de los bienes muebles mediante el proceso de toma de inventarios para mantener el control de los activos de la empresa.

- Estrategia 3.2.- Crear valor compartido para beneficio social con comunidades locales aledañas a la ruta del Tren Maya.

  - 3.2.1 Incrementar la participación de negocios locales vinculados con el Tren Maya, como artesanías, gastronomía, ecoturismo y otros para producir beneficios sociales a la población cercana.
  - 3.2.2 Impulsar proyectos sociales, económicos y culturales que generen valor compartido con las comunidades ubicadas en la zona de influencia de la ruta del Tren Maya.
  - 3.2.3 Otorgar espacios comunitarios en estaciones para promover arte, gastronomía y saberes tradicionales de las comunidades locales.
  - 3.2.4 Establecer alianzas con gobiernos locales para el desarrollo de infraestructura complementaria y espacios comerciales en torno al Tren Maya.
  - 3.2.5 Generar convenios en colaboración con universidades y centros de investigación, para contribuir a proyectos para el desarrollo de la región.
  - 3.2.6 Crear un programa de vinculación permanente con las comunidades y productores locales, que maximice los beneficios económicos y sociales del proyecto para las localidades de la zona de influencia del Tren Maya.
  - 3.2.7 Implementar estrategias de relaciones públicas y vinculación social, mediante convenios con asociaciones, entidades y empresas no lucrativas para fortalecer la presencia del Tren Maya en la zona de influencia.
  - 3.2.8 Impulsar la difusión del Tren Maya mediante alianzas estratégicas con dependencias y gobiernos locales, mediante mecanismos de colaboración interinstitucional para promocionar a la empresa.
  - 3.2.9 Realizar estudios de percepción e impacto social y económico, en el área de influencia de Tren Maya, con el fin de proponer proyectos y/o acciones en beneficio del alcance de los objetivos institucionales.

- Estrategia 3.3 Desarrollar un sistema ferroviario sostenible para reducir y mitigar su impacto ambiental.

  - 3.3.1 Difundir los beneficios del uso de trenes eléctricos o híbridos, que minimizan el impacto ambiental para promover el uso de esta alternativa de transporte ambientalmente sostenible.
  - 3.3.2 Promover la conservación y regeneración de ecosistemas aledaños a la infraestructura ferroviaria mediante procedimientos que permitan un aprovechamiento responsable para fomentar una mayor conciencia ambiental.

- 3.3.3 Implementar programas en materia de mejora ambiental para minimizar el impacto en la región y preservar la biodiversidad.
- 3.3.4 Establecer alianzas con instituciones académicas, organizaciones sociales y comunidades para la investigación y mitigación de impactos ambientales.
- 3.3.5 Incorporar tecnologías limpias y prácticas de eficiencia energética en la construcción y operación del Tren Maya, para mitigar su impacto ambiental.

➢ Estrategia 3.4 Promover el respeto de los derechos humanos en la gestión del Tren Maya, para asegurar una operación inclusiva y libre de discriminación.

- 3.4.1 Contribuir en la contratación de personal con igualdad de oportunidades, especialmente en personas con discapacidad y población local de las estaciones aledañas a la ruta del Tren Maya para asegurar una operación inclusiva y libre de discriminación.
- 3.4.2 Capacitar al personal de la empresa en temas de igualdad, derechos humanos, respeto a las culturas de la región y prevención de violencia para ofrecer un servicio de transporte accesible y respetuoso.
- 3.4.3 Establecer protocolos de actuación que garanticen el trato digno, accesibilidad y atención a casos de discriminación del personal y la población usuaria, para contribuir al respeto de los derechos humanos.
- 3.4.4 Fomentar una cultura, clima organizacional y entorno laboral favorable basada en valores mediante talleres, campañas internas y sistemas de reconocimiento para contribuir a la sensibilización sobre la importancia del respeto a los derechos humanos.
- 3.4.5 Incrementar la señalética (braille, lengua indígena, etc.) para garantizar la accesibilidad e inclusión de la población en las estaciones, trenes y puntos de información.

➢ Estrategia 3.5 Desarrollar herramientas tecnológicas para mejorar la experiencia de los usuarios.

- 3.5.1 Rediseñar la aplicación móvil oficial del Tren Maya que permita realizar además de la compra de boletos, dar seguimiento de rutas, horarios en tiempo real y atención al cliente para hacer más satisfactoria la experiencia de los usuarios.
- 3.5.2 Impulsar la innovación y aportación de conocimiento a través de acciones que promuevan la investigación, el desarrollo tecnológico para incrementar la productividad, eficiencia operativa y rentabilidad.
- 3.5.3 Elaborar análisis de riesgos, con base en la identificación de activos y procesos críticos en materia de TIC´s para desarrollar estrategias de mitigación y gestión de riesgos reduciendo vulnerabilidades en la experiencia tecnológica.
- 3.5.4 Implementar sistemas de información digital en estaciones y trenes que proporcionen datos en tiempo real sobre horarios, conexiones, servicios y condiciones del viaje para mejorar la experiencia de los clientes.

c) Ejercicio fiscal.

El 21 de noviembre 2025 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal de 2026, el cual entra en vigor el 1 de enero de 2026 y tiene por finalidad que el ejercicio del gasto público deberá sujetarse a los criterios de objetividad, equidad, austeridad, transparencia, publicidad, selectividad y temporalidad, con base en las disposiciones contenidas en dicho decreto.

d) Régimen jurídico.

Tren Maya S.A. de C.V. se rige a través de las siguientes leyes y demás disposiciones:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
- Presupuesto de Egresos de la Federación.
- Ley de Ingresos de la Federación.
- Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley Federal de las Entidades Paraestatales.
- Ley Federal de Responsabilidad Administrativa de los Servidores Públicos.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Federal de la Austeridad Republicana.
- Ley de Impuestos al Valor Agregado.
- Ley de Impuesto Sobre la Renta
- Ley Federal de Presupuestos y Responsabilidad Hacendaria.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.
- Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental.
- Código de Comercio.
- Código Civil Federal.

e) Consideraciones fiscales del ente.

El régimen fiscal para Tren Maya S.A. de C.V. es el correspondiente a personas morales con fines lucrativos y sus obligaciones fiscales se determinan conforme a las actividades que llevan a cabo y objeto para el cual fue creada.

f) Estructura organizacional básica.

CONFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA BÁSICA LABORAL EN 2026.

Tipo de Plaza	Total
Mandos Medios y Superiores	21
Grupo H11	1
Grupo J21	5
Grupo K22	9
Grupo K21	6

4. Bases de Preparación de los Estados Financieros.

a) Normatividad emitida por el CONAC.

Los estados financieros al 30 de Septiembre de 2026, cumplen cabalmente las disposiciones establecidas por el Manual de Contabilidad Gubernamental para el Sector Paraestatal Federal, en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG), emitido por la Unidad de Contabilidad Gubernamental e Informes sobre la Gestión Pública (UCG) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), así como por las disposiciones emitidas por el Consejo Nacional de Armonización Contable (CONAC), para mostrar una presentación razonable de la situación financiera de la Empresa. Bajo el análisis de otras normas contables, ciertas transacciones de la Entidad pudieran llegar a tener una interpretación y presentación distinta en la información financiera.

El 31 de diciembre de 2008 se publicó en el DOF la LGCG que entró en vigor el 1 de enero de 2009, y es de observancia obligatoria para los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Federación, los Estados y la Ciudad de México (antes Distrito Federal); los ayuntamientos de los municipios; los órganos político-administrativos de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; las entidades de la administración pública paraestatal, ya sean federales, estatales o municipales y los órganos autónomos federales y estatales.

La LGCG tiene como objeto establecer los criterios generales que regirán la contabilidad gubernamental y la emisión de la información financiera de los entes públicos, con la finalidad de lograr la armonización contable a nivel nacional, para lo cual fue creado el Consejo Nacional de Armonización Contable ("CONAC") como órgano de coordinación para la armonización de la contabilidad gubernamental, el cual tiene por objeto la emisión de las normas contables y las disposiciones presupuestales que se aplicarán para la generación de información financiera y presupuestal que emitirán los entes públicos.

A partir de 2009, el CONAC ha emitido diversas disposiciones regulatorias en materia de contabilidad gubernamental y de presupuestos, en las cuales se han establecido diversas fechas para el inicio de su aplicación efectiva.

b) Para el reconocimiento, valuación y revelación de la información financiera, Tren Maya S.A. de C.V. aplicó la siguiente normatividad.

- Normas emitidas por el CONAC.
- Normas de Información Financiera Gubernamental Generales para el Sector Paraestatal.
- Ley General de Contabilidad Gubernamental.

c) Los Postulados Básicos de Contabilidad Gubernamental (PBCG) aplicados por la Empresa.

- Sustancia económica.
- Entes públicos.
- Existencia permanente.
- Revelación suficiente.
- Importancia relativa.
- Registro e integración presupuestaria.
- Devengo contable.
- Valuación.
- Dualidad económica.
- Consistencia.

Los lineamientos contables A, B, C, D, E y F y la Norma de Archivo Contable Gubernamental que forman parte del Manual de Contabilidad Gubernamental del Sector Paraestatal Federal, son emitidas por la Unidad de Contabilidad Gubernamental de la SHCP, y son aplicables a todas las entidades paraestatales de la Administración Pública Federal.

Los formatos están basados en las normas y metodologías para la emisión de información financiera y estructura de los estados financieros básicos del Ente Público y características de sus notas a que hace referencia la LGCG, emitida por el CONAC; así mismo en el acuerdo que reforman los capítulos III y VII del Manual de Contabilidad Gubernamental.

d) Supletoriedad al Marco Conceptual de Contabilidad Gubernamental.

El Marco Conceptual de Contabilidad Gubernamental ("MCCG") se sustenta en la LGCG, que otorga al CONAC la atribución de ser el órgano de coordinación para la armonización de la contabilidad gubernamental, teniendo por objeto la emisión de las normas contables y lineamientos para la generación de información financiera que aplicarán los entes públicos.

La supletoriedad al MCCG y la normatividad que de éste se derive, será:

a) La Normatividad emitida por las unidades administrativas o instancias competentes en materia de Contabilidad Gubernamental;

b) Las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público emitidas por la Junta de Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (International Public Sector Accounting Standards Board, International Federation Accounting Committee, por su nombre en inglés, respectivamente); y

5. Políticas de Contabilidad Significativas.

La políticas contables más significativas utilizadas para la elaboración de los estados financieros al 30 de septiembre de 2026 que se acompañan, cumplen plenamente con las disposiciones establecidas en el Manual de Contabilidad Gubernamental para el Sector Paraestatal Federal, en cumplimiento a lo dispuesto por la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG), emitido por la Unidad de Contabilidad Gubernamental e informes sobre la Gestión Pública (UCG) de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), así como por las disposiciones emitidas por el CONAC, para mostrar una presentación razonable de la situación financiera de la Empresa. Bajo el análisis de otras normas contables, ciertas transacciones de la Entidad pudieran llegar a tener una interpretación y presentación distinta en la información financiera. Tren Maya S.A. de C.V. aplica de manera supletoria las Normas de Información Financiera (NIF) emitidas por el Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera, A. C. (CINIF), que han sido autorizadas.

5.1. Efectos de la inflación en la información financiera-

La NIF B- 10 "Efectos de la inflación", establece en términos generales, el reconocimiento de los efectos de la inflación para la actualización de las cifras de los estados financieros; sin embargo, dicho reconocimiento estará en función del entorno económico, con lo cual, en ciertos periodos se permite no reconocer los efectos de la inflación (desconexión de la contabilidad inflacionaria).

La norma establece dos entornos económicos en los que pueden operar las entidades en determinado momento: a) inflacionario, cuando la inflación es igual o mayor que el 26% acumulado en los tres ejercicios anuales anteriores, y b) no inflacionario, cuando la inflación es menor que el referido 26% acumulado.

5.2 Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo representa recursos a corto plazo de gran liquidez que son fácilmente convertibles en importes determinados de efectivo, estando sujetos a un riesgo mínimo de cambio en su valor. El efectivo y equivalentes de efectivo se reconocen inicialmente a su valor razonable.

5.3 Derechos a recibir efectivo o equivalentes

Los derechos a recibir efectivo o equivalentes representan importes adeudados principalmente de clientes y son originados por la prestación de servicios y comerciales de parte de la Compañía. Cuando se espera recibir una contraprestación en un período menor o igual a 12 meses desde la fecha de cierre, se presentan como activo circulante. En caso de no cumplir con lo anteriormente mencionado se presentan como activos no circulantes.

Los derechos a recibir efectivo o equivalentes se reconocen inicialmente a su valor razonable y posterior se miden al costo amortizado utilizando el método de la tasa efectiva de interés, menos la reserva por estimación de cuentas de cobro dudoso, en caso de corresponder.

5.4 Derechos a recibir bienes o servicios

Los derechos a recibir bienes o servicios representan los anticipos entregados a proveedores por adquisición de bienes, prestación de servicios, de bienes muebles e inmuebles y a contratistas por obra pública, que serán exigibles en un período menor o igual a 12 meses desde la fecha de cierre, se presentan como activo circulante. En caso de no cumplir con lo anteriormente mencionado se presentan como activos no circulantes.

Una vez recibidos los bienes o servicios relativos a los derechos a recibir bienes o servicios se reconocen como un activo o como un gasto en el estado de actividades del período según sea la naturaleza.

5.5 Inversiones financieras a largo plazo

Representa el monto de los recursos destinados a fideicomisos, mandatos y contratos análogos para el ejercicio de las funciones encomendadas.

De acuerdo a los lineamientos que deberán observar los entes públicos para registrar en las cuentas de activo los fideicomisos públicos sin estructura orgánica y contratos análogos, incluyendo mandatos, la Compañía reconoce en una cuenta de activo el efectivo y/o bienes que administra en fideicomisos y mandatos, así como las construcciones y gastos directamente relacionados con los mismos, hasta que reciba instrucciones del Gobierno Federal sobre el destino final de los bienes incluidos en dichos fideicomisos y mandatos o se extingan los mismos.

5.6 Mejoras a los Bienes inmuebles en concesión, infraestructura y construcciones en proceso

Representa el monto de todo tipo de bienes inmuebles, infraestructura y construcciones; así como los gastos derivados de actos de su adquisición, adjudicación, expropiación e indemnización y los que se generen por estudios de pre-inversión, cuando se realicen por causas de interés público.

Los bienes inmuebles e infraestructura se registran a su costo de adquisición o construcción, se expresan como sigue: i) a su costo de adquisición o construcción, y ii) a sus valores actualizados determinados mediante la aplicación a sus costos de adquisición y construcción de factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC); en caso de que sean producto de una donación, expropiación, adjudicación o dación en pago se reconocen a su valor razonable determinado por la Administración de la Compañía de: i) cotizaciones observables en los mercados; ii) valores de mercado de activos o activos netos similares en cuanto a sus rendimientos, riesgos y beneficios, y iii) técnicas de valuación reconocidos en el ámbito financiero. En el caso de los bienes inmuebles, su valor no es inferior al valor catastral.

El costo de adquisición de los bienes inmuebles e infraestructura disminuidos de su valor de desecho, se deprecian conforme al período remanente que se tiene para la explotación de la Concesión o de acuerdo a la estimación de vidas útiles si esta es menor.

Los bienes inmuebles e infraestructura son sometidos a pruebas anuales de deterioro únicamente, cuando se identifican indicios de deterioro. Consecuentemente, estos se expresan a su costo histórico modificado, menos la depreciación acumulada y, en su caso las pérdidas por deterioro.

5.7 Bienes muebles

Representa el monto de los bienes muebles requeridos en el desempeño de las actividades del Tren Maya. Los bienes muebles se registran a su costo de adquisición, se expresan como sigue: i) a su costo de adquisición, y ii) a sus valores actualizados determinados mediante la aplicación a sus costos de adquisición de factores derivados del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC); en caso de que sean producto de una donación, expropiación, adjudicación o dación en pago se reconocen a su valor razonable determinado por la Administración de la Compañía a partir de: i) cotizaciones observables en los mercados; ii) valores de mercado de activos o activos netos similares en cuanto a sus rendimientos, riesgos y beneficios, o iii) técnicas de valuación reconocidas en el ámbito financiero.

El costo de adquisición de los bienes muebles, disminuidos de su valor de desecho, se deprecia de manera sistemática utilizando el método de línea recta con base en las vidas útiles de los bienes muebles.

5.8 Estimación para cuentas incobrables

La estimación para cuentas de cobro dudoso se reconoce con base en estudios realizados por la Administración de la Compañía, con base en su política contable y de conformidad con el lineamiento contable C.- "Estimación de Cuentas Incobrables", se considera suficiente para absorber pérdidas. Las aplicaciones a dicha estimación se reconocen en el estado de actividades dentro del rubro de Estimaciones, depreciaciones, deterioros, obsolescencia y amortizaciones.

5.9 Almacenes

Representa el valor de la existencia de materiales y suministros de consumo para el desempeño de las actividades de la Compañía.

5.10 Cuentas por pagar

Esta cuenta incluye obligaciones con proveedores por compra de bienes o prestación de servicios adquiridos en el curso normal de las actividades de la Compañía. Cuando se espera pagarlas en un período de un año o menos desde la fecha de cierre, se presentan en el pasivo circulante. En caso de no cumplir lo anteriormente mencionado se presentan en el pasivo no circulante.

5.11 Provisiones

Los pasivos a cargo del Tren Maya y las provisiones de pasivo reconocidas en el estado de situación financiera, representan obligaciones presentes por eventos pasados en las que es probable la salida de recursos económicos. Estas provisiones se han registrado contablemente bajo la mejor estimación razonable efectuada por la administración del Tren Maya para liquidar la obligación presente.

5.12 Impuesto Sobre la Renta (ISR) causado y diferido

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

5.13 Obligaciones laborales

La relación laboral del personal del Instituto se rige por el apartado "B" del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; consecuentemente, los compromisos en materia de pensiones para el retiro de los trabajadores son asumidos por el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado ("ISSSTE"). Adicionalmente, el Instituto cuenta con condiciones generales de trabajo, en las cuales se establecen obligaciones por concepto de indemnizaciones y primas de antigüedad, pagaderas a empleados que dejen de prestar sus servicios bajo ciertas circunstancias. Los pagos realizados por esos conceptos son cargados a los egresos en el ejercicio que se presentan.

5.14 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos derivados de la prestación de servicios y servicios comerciales en el curso normal de las actividades se reconocen al valor razonable de la contraprestación recibida o por cobrar. Los ingresos se presentan netos del Impuesto al Valor Agregado (IVA), rebajas y descuentos.

La Compañía reconoce los ingresos cuando el importe de los ingresos puede valorarse con fiabilidad, es probable que los beneficios económicos futuros fluyan a la entidad y los criterios específicos se han cumplido para cada tipo de servicio.

Los ingresos se obtienen de servicios, los cuales se relacionan al uso de la infraestructura de transporte por los pasajeros y arrendatarios.

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

5.15 Operaciones en moneda extranjera

Las transacciones en moneda extranjera se registran al tipo de cambio aplicable a la fecha de su celebración. Los activos y pasivos en moneda extranjera se valúan al tipo de cambio de la fecha del balance general, emitido por la UCG de la SHCP, el cual coincide con el publicado en el DOF.

Las diferencias cambiarias entre la fecha de celebración y las de su cobro o pago, así como las derivadas de la conversión de los saldos denominados en moneda extranjera a la fecha de los estados financieros, se aplican a resultados, excepto por aquellas fluctuaciones generadas por financiamientos en moneda extranjera que fueron destinados para la construcción de activos fijos y en los que se capitaliza el resultado integral de financiamiento durante la construcción de los mismos.

5.16 Subsidios y transferencias del Gobierno Federal

De conformidad con el lineamiento contable B.- "Subsidios, Apoyos Fiscales y Transferencias Corrientes y de Capital en sus diferentes modalidades", emitida por la Unidad de Contabilidad Gubernamental e Informes sobre la Gestión Pública; se reconocen en la cuenta de aportaciones del Gobierno Federal en el año en curso las transferencias recibidas para inversión física y en resultados los apoyos para gastos de servicios generales.

6. Posición en Moneda Extranjera y Protección por Riesgo Cambiario.

Sin información a revelar.

7. Reporte Analítico del Activo.

Los activos fijos son las inversiones que Tren Maya S.A. de C.V. hace en bienes en su beneficio, de carácter permanente, con el propósito de usarlos y no venderlos, siendo los bienes muebles aquellos cuya duración es mayor de un año y que se pueden trasladar de un lugar a otro sin alterar su forma o sustancia; tales como mobiliario de oficina, equipo de transporte, etc.; y los bienes inmuebles son los que no pueden cambiarse de ubicación, tales como terrenos, edificios, construcciones, etc.

Las inversiones en bienes de activo fijo son registradas a su valor de adquisición.

8.- Fideicomisos, Mandatos y Análogos.

Derivado de la publicación del Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2024, el 21 de enero de 2025 se llevó a cabo la extinción del fideicomiso público de administración y pago sin estructura orgánica llamado "Fideicomiso del artículo 18-A de la Ley Federal de Derechos".

La secretaría de Hacienda y Crédito Público en su carácter de fideicomitente constituye el "Fideicomiso de administración y pago 108697", cuyos fines son que el Fiduciario (Banco Nacional del Ejecito, Fuerza Aerea y Armada, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo), previa instrucción del Comité Técnico efectúe el pago de las contrataciones que formalicen las entidades paraestatales sectorizadas a la Defensa. Iniciando operaciones el 27 de marzo 2025.

Para el ejercicio fiscal 2025, Tren Maya no contaba con recursos fiscales asignados a los capítulos 2000 y 3000 para cubrir su gasto de operación, por lo que dichos pagos fueron cubiertos con recursos del "Fideicomiso de administración y pago 108697", del cual es beneficiario.

9.- Reporte de la Recaudación.

Al 30 de septiembre 2026 se prestaron servicios de transporte de pasajeros, renta de locales comerciales, regalías, se agregaron los servicios de paquetes turísticos, así como se agregaron nuevos horarios en dichos servicios, los cuales se encuentran en las diferentes estaciones y próximamente se espera dar comienzo a la prestación del servicio de transporte de carga.

10.- Información sobre la Deuda y el Reporte Analítico de la Deuda.

Sin información a revelar.

11.- Calificaciones otorgadas.

Sin información a revelar.

12.- Proceso de Mejora.

Sin información a revelar.

13.- Información por Segmentos.

Sin información a revelar.

14.- Eventos Posteriores al Cierre.

Sin información a revelar.

15.- Partes Relacionadas.

No existen partes relacionadas que pudieran ejercer influencia significativa sobre la toma de decisiones financieras y operativas.

16.- Responsabilidad Sobre la Presentación Razonable de la Información Contable.

"Bajo protesta de decir verdad declaramos que los Estados Financieros y sus notas, son razonablemente correctos y son responsabilidad del emisor".

b) NOTAS DE DESGLOSE

I) NOTAS AL ESTADO DE ACTIVIDADES.

Ingresos y otros beneficios.

Los ingresos de la empresa al 30 de septiembre de 2026 se integra por los siguientes conceptos:

Concepto	3Q 2026
Ingresos por prestación de Servicios.	356,733,048.11
Utilidad cambiaria.	1,071,188.75
Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas.	2,764,656,910.39
Transferencias, Asignaciones, Subsidios y Otras Ayudas (FIDEICOMISO).	0
Ingresos por FIDEICOMISO	1,869,097,066.01
Interés generado por el FIDEICOMISO	0
Plusvalía de fondos de inversión	7,141,899.75
Interés de saldos en cuentas bancarias	832,901.74
Otros Ingresos	9,508,749.56
Total, de ingresos y otros beneficios.	**5,009,041,764.31**

Al 30 de septiembre de 2026, Tren Maya por concepto de Transferencias y Asignaciones recibió los ingresos fiscales para el pago de obra y servicios personales incurridos en el año. No hubo transferencias para el fideicomiso en 2025, puesto que, el Fideicomiso 18-A se extinguió.

Al 30 de septiembre de 2026, los Ingresos Financieros por 7,974,801.49 pesos respectivamente, se integran por el interés generado por el Fideicomiso, la plusvalía de fondos de inversión e interés de saldos en cuentas bancarias. Los ingresos por FIDEICOMISO derivan de los pagos a proveedores realizado por el Fideicomiso de Administración y Pago 108697 a favor del Tren Maya, como beneficiario del citado fideicomiso.

El devengo de los ingresos por prestación de servicios no incluye el IVA, sin embargo, en el Estado de Flujos de Efectivo, la recaudación del IVA correspondiente se ve reflejado en el rubro de Ingresos por Venta.

Gastos y otras perdidas.

El saldo al 30 de septiembre de 2026 se integra como sigue:

Concepto	3Q 2026
Servicios personales	614,767,930.10
Materiales y suministros	211,084,845.29
Servicios generales	3,821,586,812.21
Ayudas Sociales	292,500.00
Depreciación	2,274,584,009.07
Provisiones	0
Disminución de inventarios	0
Otros Gastos	2,696.94
ISR	0
PTU	0
Total de gastos y otras pérdidas	**6,922,318,793.61**

El gasto más representativo corresponde al capítulo de Servicios Generales ya que se realiza la contratación de seguros, el mantenimiento de infraestructura y material rodante, servicios de asesoría (AT y OT) y servicios de limpieza.

Las prestaciones de los empleados de esta empresa se rigen por el apartado B del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que no corresponde repartir utilidades a los empleados. La PTU del ejercicio 2024 no se repartió y se cancelo en los registros contables.

II) NOTAS AL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.

Activo

1. Efectivo y equivalentes

La empresa contó con cinco cuentas bancarias destinadas al cumplimiento de las obligaciones de pago, aportaciones de patrimonio, inversiones a corto plazo, así como de ingresos propios de las actividades ferroviarias, complementarias y comerciales.

Concepto	3Q 2026
Efectivo	885,424.58
Bancos	69,668,028.33
Inversiones temporales (3 Meses)	223,795,762.59
Depósitos de Fondos de Terceros en Garantía	4,455.00
Total	**294,353,670.50**

Tren Maya, S.A. de C.V. no efectúa operaciones en directo en el mercado de dinero, la inversión de las disponibilidades financieras se realiza 10% en una cuenta bancaria de inversión y 90% a través de fondos de inversión especializados en títulos de deuda de emisiones gubernamentales con calificación de valores AAA, con un horizonte de inversión de corto plazo y disponibilidad de liquidez diaria. Adicionalmente se informa que, esta empresa no realiza coberturas financieras.

2. Derechos a recibir Efectivo y Equivalentes.

Dentro de los derechos a recibir efectivo o equivalentes, se considera el saldo de las cuentas por cobrar, las cuales se integran de la siguiente forma:

Concepto	3Q 2026
Clientes	6,422,511.19
TESOFE (Reconocimiento del pago)	0.02
Fondo de caja (estaciones)	15,260.61
Funcionarios y empleados.	1,582,195.78
Boletaje por cobrar	384,365.29
Impuestos por recuperar	162,100,091.07
Intereses por recuperar (FIDEICOMISO)	0
Total	**170,504,423.96**

Funcionarios y empleados muestra el saldo a favor por recursos otorgados a empleados para el cumplimiento de actividades, como son los viáticos.

3. Derechos a recibir Bienes o Servicios

Dentro de los derechos a recibir efectivo o equivalentes, se considera el saldo de los anticipos otorgados a proveedores y contratistas de obra pública los cuales se integran de la siguiente forma:

Concepto	3Q 2026
Anticipo a proveedores	714,571,935.97
Anticipo a contratistas	4,263,381,657.08
Bienes en proceso Material Rodante	(439,361,836.82)
Bienes en proceso Centro de datos	624,868,946.99
Total	**5,163,460,702.83**

El rubro de anticipo a proveedores incluye 448,860,165.40 pesos destinados para la adquisición de góndolas y carrotanques para la línea de negocio de transporte de mercancías, así como, 105,332,204.92 pesos para el desarrollo del sistema de boletaje y el software de sistemas ferroviarios. Los principales anticipos son los siguientes:

Proveedor	Importe
Renfe-Operadora Entidad Pública Empresarial	159,363,220.96
ETD Solutions INC	448,860,165.83
Aviatek S.A.S	(0.43)
Indra Sistemas Transporte y Defensa	28,432,806.90
Software sistemas ferroviarios/ ALSTOM	76,899,398.02
ICA Constructora de Infraestructura	3,055,017,029.10
Azvindi Ferroviario	268,181,601.26
Alstom Ferroviario México	930,297,435.32
Otros proveedores	10,901,936.09
Total	**4,977,953,593.05**

4. Inventarios.

En este rubro se tiene registrado, al 30 de septiembre de 2026, un monto de 132,907.86 correspondiente a los artículos adquiridos para los souvenirs que se entregan en los diferentes eventos.

5. Almacenes.

En este rubro se tiene registrado el combustible utilizado por los trenes por un importe de 121,087.71 pesos y urea por 5,609,029.86 pesos al 30 de septiembre de 2026. El método de valuación utilizado es el de promedios, derivado de que las características físicas de los productos, al ser líquidos, no permiten la identificación necesaria para la aplicación de otros métodos de valuación.

6. Inversiones financieras.

Se cuenta con recursos de un Fideicomiso de administración y pago 108697 por un monto de 138,128,835.05 pesos.

7. Participaciones y Aportaciones de Capital, Inversiones a Largo Plazo y Títulos y Valores a Largo Plazo.

Sin información a revelar.

8. Bienes Muebles e Inmuebles.

Los saldos de bienes muebles, inmuebles e intangibles al 30 de septiembre de 2026 se integran como sigue:

Concepto	3Q 2026
Terrenos.	9,404,941,492.84
Edificios no habitacionales	894,518,817.10
Infraestructura.	315,077,124.33
Construcciones en proceso.	483,450,190,169.99
Mobiliario administrativo.	137,626,085.90
Mobiliario recreativo.	13,722,038.19
Equipo de transporte.	20,839,927,126.79
Maquinaria otros equipos.	66,802,370.05
Colecciones y obras de arte.	14,270,000.00
Total	**515,137,075,225.19**

La información anterior incluye los bienes que fueron traspasados del Fondo Nacional del Fomento al Turismo (FONATUR) y de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. a la Compañía, como consecuencia de la primera entrega-recepción del Proyecto Tren Maya, establecida en el "Decreto por el

que el Fideicomiso denominado Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y Fonatur Tren Maya, S. A. de C.V. realizarán la entrega del Proyecto Tren Maya a Tren Maya, S.A. de C.V.

Los bienes inmuebles se componen por el rubro de Terrenos, en el cual se encuentran registrados los predios derivados del derecho de vía, es decir, los lotes sobre los cuales se construyó la vía y las estaciones. Estos predios no fueron adquisiciones propias, si no que se derivan de la entrega recepción citada.

En el rubro de construcciones en proceso se encuentra la construcción de la vía y las estaciones, que se convertirán a inmuebles una vez se capitalice la obra. No fue construcción contratada y ejecutada por esta empresa, si no que se derivan de la entrega recepción citada.

El equipo de transporte incluye automóviles, camionetas, autobuses, carrotanques, góndolas, rieles y un activo en desarrollo por material rodante. Los rieles y el material rodante no fueron adquisiciones propias, si no que se derivan de la entrega recepción citada. Los activos intangibles se componen por tres softwares que se encuentran en fase de desarrollo e implementación, son el sistema de contabilidad de la empresa, el sistema de boletaje y sistema de modelado de construcciones.

Asimismo, el 28 de junio de 2025 se llevó a cabo la segunda acta entrega-recepción de bienes traspasados del FONATUR y Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V. a esta empresa por un importe de 310,140,098 pesos, por concepto de obras en proceso entregadas al INAH, reversa de predios y estimaciones de obras pagadas por FONATUR en 2025.

Durante el ejercicio 2026 se realizaron ajustes en los registros contables al 31 de diciembre de 2025 de Tren Maya, S.A. de C.V. por concepto de traspasos de saldo de FONATUR por incrementos en las Obras en proceso por un importe de 515,569,564 pesos, que se registraron como un activo en Construcciones en proceso y en Capital como Aportaciones del Gobierno Federal.

9. Bienes intangibles.

En este rubro se tiene registrado, al 30 de septiembre de 2026, un monto de 1,267,430,526.79 correspondiente a los activos intangibles como el desarrollo del GRP y el sistema de boletaje.

10. Estimaciones y Deterioros

Sin información a revelar.

11. Otros Activos

Sin información a revelar.

Pasivo

1. Cuentas y Documentos por pagar

El saldo al 30 de septiembre de 2026 del pasivo circulante se integra como sigue:

Pasivo Circulante	3Q 2026
Nomina por pagar	149,068.11
Aportaciones por pagar	7,175,475.93
Proveedores	229,885,711.74
Contratistas	437,765,012.87
Retenciones y Contribuciones	17,295,720.85
Empleados	212,099.88
Otras cuentas por pagar a corto plazo	3,069.24
Tesorería de la Federación	0.02
Intereses por reintegrar	121,376.36
Fideicomiso de Admon y Pago 108697	138,128,834.25
Ingresos cobrados por adelantado a corto Plazo	12,837.20
Fondos en garantía a corto plazo	8,221.50
Provisión de pasivos laborales.	17,737,918.09
Total	**848,495,346.02**

2. Fondos y Bienes de Terceros en Garantía y/o Administración

Sin información a revelar.

3. Pasivos Diferidos

Sin información a revelar.

4. Provisiones

Sin información a revelar.

5. Otros Pasivos

Sin información a revelar.

III)NOTAS AL ESTADO DE VARIACIÓN EN LA HACIENDA PÚBLICA.

1. El saldo del patrimonio contribuido al 30 de septiembre de 2026 se integra como sigue:

Patrimonio contribuido	3Q 2026
Patrimonio o Capital Social.	1,000,000.00
Aportaciones del Gobierno Federal del Año.	66,824,909,726.05
Aportaciones del Gobierno Federal de años anteriores.	443,070,855,303.49
Donaciones de capital.	1,215,378,613.43
Total	**511,112,143,642.97**

Se integra por las aportaciones de los socios con un total de 100 acciones a valor de 10,000 pesos cada una; SEDENA con 99 acciones con 990,0000 pesos y BANJERCITO SNC con 1 acción con 10,000 pesos.

2. El patrimonio generado se integra como sigue:

Patrimonio generado	3Q 2026
Resultados del Ejercicio.	(1,913,277,029.30)
Resultados de Ejercicios Anteriores	32,236,727,514.73
Revalúo	(665,421,663.45)
Reservas	200,000.00
Rectificaciones de Resultados de Ejercicios Anteriores	(22,476,905,335.86)
Total	**7,181,323,634.84**

Las rectificaciones de ejercicios anteriores se derivan de ajustes derivados de cancelaciones de facturas, rectificaciones de provisiones, entre otros.

IV) NOTAS AL ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO.

El análisis de los saldos inicial y final que se presentan en la última parte del Estado de Flujo de Efectivo, es como sigue:

Concepto	3Q 2026	3Q 2025
Efectivo.	885,424.58	889,436.45
Bancos / Tesorería.	69,668,028.33	53,481,319.39
Bancos/Dependencias y otros.	0	0
Inversiones temporales.	223,795,762.59	132,768,258.14
Fondos con afectación especifica.	0	0
Depósitos de Fondos de Terceros en Garantía y/o Administración	4,455.00	987.00
Otros efectivo y equivalentes	0	0
Total	**294,353,670.50**	**187,140,000.98**

c) NOTAS DE MEMORIA (CUENTAS DE ORDEN)

Las cuentas de orden se utilizan para registrar movimientos de valores que no afectan o modifican el estado de situación financiera, su incorporación en libros es con fines de recordatorio contable, de control y de aspectos administrativos, o bien para consignar derechos o responsabilidades contingentes que pueden o no presentarse en el futuro, las cuentas de orden utilizadas al 30 de septiembre de 2026 se muestran a continuación:

Cuenta	Nombre	2026
	Cuentas de orden contables	
7011	Obligaciones Laborales Pendientes de Fondear	17,737,918.09
7012	Obligaciones Laborales	(17,737,918.09)
7331	Fianzas y Garantías Comerciales	175,238,578,311.97
7333	Fianzas Otorgadas para Respaldar Obligaciones no F	(175,238,578,311.97)
7411	Demandas Judiciales en Proceso de Resolución	578,895,063,756.13
7421	Resolución de Demandas en Proceso Judicial	(578,895,063,756.13)
	Cuentas de orden presupuestarias	
8111	Presupuesto de ingresos autorizado	32,031,792,009.00
8121	Presupuesto De Ingresos Por Ejecutar	(11,689,210,343.52)
8131	Modificaciones Al Presupuesto De Ingreso Aprobado	(37,233,460.05)
8141	Presupuesto De Ingresos Devengado	(5,580,248.28)
8151	Presupuesto De Ingresos Recaudado	(20,299,767,957.15)
8211	Presupuesto De Egresos Aprobado	(32,031,792,009.00)
8221	Presupuesto De Egresos Por Ejercer	(5,828,749,594.94)
8231	Presupuesto De Egresos Modificado	37,187,000.07
8241	Presupuesto De Egresos Comprometido	17,220,981,141.29
8251	Presupuesto De Egresos Devengado	463,163,391.65
8261	Presupuesto De Egresos Ejercido	0.63
8271	Presupuesto De Egresos Pagado	20,139,210,070.30

Elaboró

Mtro. Edgar Cortes Osorno
Gerente de Contabilidad e Impuestos.

Autorizó

Cor. Intdte. D.E.M. Felipe Noe Romero Polanco
Coord. General de Finanzas.