

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE**  
**CIENCIAS CONTABLES**



**“EL PRESUPUESTO FINANCIERO Y LOS**  
**GASTOS DE VIATICOS DE LA EMPRESA**  
**FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.**  
**PERIODO 2014 AL 2016”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO DE**  
**MAESTRO EN TRIBUTACION**

**C.P.C. MARIANELA MALLMA MUÑANTE.**

**C.P.C. ROCIO ELENA ROMERO MORAN**

**Callao – Junio 2018**

**PERÚ**



## MIEMBROS DEL JURADO:

- CPC PRESIDENTE
- CPC SECRETARIO
- CPC VOCAL
- CPC MIEMBRO SUPLENTE

## ASESOR:

Nº de Libro:

Nº de Acta:

Fecha de Aprobación:

Resolución de Sustentación:

## DEDICATORIA

A nuestros hijos por su constante presencia emocional, determinando mayor perseverancia y constancia para alcanzar nuestros objetivos.

## AGRADECIMIENTO

A nuestra familia, sin cuyo apoyo no sería posible este logro.

A nuestros hijos:

### **Rocío:**

- Ángela, por su paciencia y apoyo incondicional.

### **Marianela:**

- Alicia y Sebastián, por su entendimiento y compañía, deviniendo en los pilares más importantes para continuar alcanzando metas.

## INDICE.

Pág.

DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTO.....	IV
INDICE.....	1
TABLAS DE CONTENIDO.....	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT .....	4
I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
1.1. Identificación del Problema.....	6
1.2. Formulación del Problemas .....	9
1.2.1. Problema General .....	9
1.2.2. Problemas Específicos.....	9
1.3. Objetivos de la investigación .....	9
1.3.1. Objetivo General.....	9
1.3.2. Objetivos Específicos .....	9
1.4. Justificación de la Investigación.....	10
1.4.1. Legal.....	10
1.4.2. Teórica .....	10
1.4.3. Económica.....	11
1.4.4. Social.....	11
1.4.5. Práctica.....	11
II. MARCO TEORICO .....	12
2.1. Antecedentes del estudio .....	12.
2.1.1. Investigaciones en el ámbito internacional.....	12
2.1.2. Investigaciones en el ámbito nacional .....	13
2.2. Marco Teorico .....	16
2.2.1 Marco Legal.....	16
2.2.2. Marco Conceptual .....	16

2.2.3.	Asiento Contable, tributario y Financiero	
2.4.	Definiciones de término básicos .....	39
III.	VARIABLES E HIPOTESIS .....	42
3.1.	Definición de las variables. ....	42
3.2.	Operacionalización de las variables.....	42
3.3.	Sistema de Hipótesis.....	44
IV.	METODOLOGIA .....	45
4.1.	Tipo de investigación.....	45
4.2.	Diseño de investigación.....	46
4.3.	Población y muestra.....	46
4.3.1.	Población.....	46
4.3.2.	Muestra.....	47
4.4.	Técnica e instrumento de Recolección de datos.....	47
4.4.1.	Técnicas.....	47
4.4.2.	Instrumentos.....	47
4.5.	Procedimientos de recolección de datos.....	47
4.6.	Procesamiento estadístico y análisis de datos.....	47
V.	RESULTADOS .....	49
5.1.	Resultados del objetivo específico 1... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
5.2.	Resultados del objetivo específico 2... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
5.3.	Resultados del objetivo general..... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	
VI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
VII.	CONCLUSIONES .....	77
VIII.	RECOMENDACIONES .....	79
IX.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	81
	ANEXO 1. Matriz de Consistencia .....	82
	ANEXO 2 Estados Financieros Ejecutados periodo 2014 al 2016.....	83
	ANEXO 3 Cuadro de los Estados Financieros Presupuestales y Ejecutados periodo 2014 al 2016.....	86
	ANEXO4 Presupuesto financiero comparado con los gastos generales considerando los Ingresos y egresos operativo y administrativo 2014 al 2016.....	92
	ANEXO 5. Flujograma de los Viaticos.....	96

## TABLAS DE CONTENIDO

	Pág.
Cuadro 5.1 Estado de ganancia y pérdidas 2014 al 2016.	49
Cuadro 5.2 Empresa ejercicio Económico 2014 al 2016.	50
Cuadro 5.3 Cuadro consolidado gastos de viaje 2014 al 2016.	51
Cuadro 5.4 Registros contables de Viáticos 2014 al 2016.	52

## RESUMEN

La tesis titulada “El presupuesto Financiero y los Gastos de Viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A., periodo 2014 al 2016” estableció que en la referida Empresa no se cuenta con un manual de procedimientos por lo que no se controló la deducción de los gastos por viáticos comparado con el presupuesto financiero. La investigación asumió como propósito solucionar y controlar los gastos antes señalados. Pretende entonces racionalizar y transparentar la información y comprobar los viáticos y pasajes nacionales e internacionales facilitando la información de los insumos requeridos para el desarrollo y cumplimiento de las actividades que se le han encomendado.

Metodológicamente nuestra investigación se ha desarrollado dentro del enfoque mixto que busca describir, analizar y evaluar la situación de la empresa materia de investigación solucionando así los problemas planteados. Los resultados obtenidos no obstante los gastos incurridos en los últimos años, consolidan los controles presupuestales financieros de la Empresa y la calidad de los servicios para lograr un mejor control a través de un Presupuesto Financiero en los viáticos de movilidad, alojamiento y alimentación.

La conclusión principal se dirige a revisar los criterios tomados en la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. teniendo en consideración sus bases estructurales dado que estamos en proceso de evaluación pues la administración está siendo más estricta lo cual también es compatible con la política de la Empresa en proceder hacia un control bien definido.

Palabras claves: Presupuesto Financiero y los gastos por viáticos, viajes nacionales e internaciones; movilidad, alimentación y hospedaje; comparado con el presupuesto financiero en la movilidad, alimentación y hospedaje, para ver su nivel de control y el efecto rentable de la empresa.

## ABSTRACT

The thesis entitled "The Financial Budget and Travel Expenses of Empresa Ferrocarril Central Andino S.A., period 2014 to 2016" established that the aforementioned Company does not have a procedure manual, so the deduction of expenses was not controlled per travel expenses compared to the financial budget. The investigation assumed as purpose to solve and control the expenses indicated above. It intends then to rationalize and make transparent the information and to verify the travels and national and international passages facilitating the information of the required inputs for the development and fulfillment of the activities that have been entrusted to it.

Methodologically our research has been developed within the mixed approach that seeks to describe, analyze and evaluate the situation of the company subject of research solving the problems raised. The results obtained, notwithstanding the expenses incurred in recent years, consolidate the efficiency and profitability of the Company and the quality of the services to achieve better control through a Financial Budget in the travel, accommodation and food allowances.

The main conclusion is directed to review the criteria taken in the Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. taking into consideration its structural bases, given that we are in the process of evaluating the administration being stricter, which is also compatible with the Company's policy in proceeding towards a well-defined control.

Key words: Financial Budget and travel expenses, national and international trips; mobility, food and lodging; compared to the financial budget in mobility, food and lodging, to see their level of control and the profitable effect of the company.

## I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1. Identificación del Problema

Nuestro sistema tributario tiene como objetivo primordial recaudar ingresos para el sector público, es por ello que se enfoca en verificar determinados resultados tributarios generando en muchos casos controversias entre los contribuyentes quienes se ven afectados, sobre todo quienes consideran que la obligación tributaria es una carga.

El mundo globalizado en el que vivimos exige que las empresas tengan la necesidad de interactuar con otras empresas tanto en el interior como en el exterior del país con la finalidad de conocer el mercado favorable para las negociaciones de la entidad, lo que determina la urgencia de establecer empresas sólidas, competitivas y adecuadas a la dinámica moderna.

Estos hechos obligan a los trabajadores y ejecutivos de las empresas a efectuar viajes constantes por lo que se tiene la necesidad de que la empresa desembolse estos gastos para los conceptos de pasajes, hospedajes, movilidades, alimentación y otros gastos menores.

El tratamiento de la renta de tercera categoría requiere de un manejo especial y técnico basado en la correcta determinación del resultado tributario; analizar las deducciones de los gastos es donde se va a centrar nuestra investigación, específicamente en lo relativos a los viáticos.

Es por ello que se necesita un manual de procedimiento para que se lleve un buen control de sus gastos y no se sobrepasen de sus presupuestos asignados para cada área y en el proceso cuando se genere los viáticos al personal comisionado por la empresa para que los gastos de viáticos por concepto de viaje sean deducibles estos deben

cumplir los principios de causalidad, es decir que lo mismo que es gravado contribuya con el mantenimiento de la fuente productora.

Por lo tanto dichos gastos son deducibles hasta ciertos límites a efectos de poder determinar la renta neta de tercera categoría en el artículo 37 inciso r) y artículo 21 inciso n) del Texto único ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta DS N° 122 - EF y su Reglamento: “Los viáticos comprenden los gastos de alimentación, alojamiento y movilidad, los mismos que no podrán exceder del doble del monto que, por este concepto, concede el Gobierno Central y sus funcionarios de carrera de mayor Jerarquía.

SUNAT (s.f.)”

En tal sentido los viajes que realizan los funcionarios de la Empresa se efectúa para mejorar la calidad de los equipos de tracto rodante y la búsqueda de rendimiento óptimo en el transporte de carga y que no se genere retraso a fin de obtener como resultado mayor ventas, así mismo una mejor capacitación en el manejo de la producción en la vía.

No podemos dejar de lado la aplicación de la norma tributaria puesto que nos regimos bajo las mismas. Así, el artículo 44° de la Ley del Impuesto a la Renta señala que no son deducibles para la determinación de la renta imponible de tercera categoría.

El presupuesto Financiero es el estudio mediante el cual se expresan los diferentes costos y el monto para la iniciación de cualquier proyecto empresarial. Nuestros presupuestos financieros están basados de información histórica o estudio llevado a cabo por actividades o procesos de estudio para poder obtener los medios esenciales que deben calcularse como los costos de realización, el costo de un periodo y el costo de adquirir nuevos recursos.

Comprende un análisis de la inversión y la proyección de ingresos y gastos financieros. Y esto tomarlo como fuente de información de suma importancia los recursos financieros son los más importantes en la actividad empresarial, es por ello que se debe considerar decisiones correctas al realizar la evaluación de posibles fuentes de financiamiento de la actividad.

Podemos señalar entonces que el presupuesto financiero es la herramienta que permite saber cuáles son los ingresos y gastos en un periodo determinado. Así, podemos llegar a metas planteadas e identificar en que está gastándose de más y tomar las medidas correctas a fin de que se requiera reajustar los gastos.

El presupuesto puede entonces organizar nuestros efectivos, para usarlo de manera correcta, debemos aclarar prioridades, disminuir riesgo de incumplir con las obligaciones y hacer comparaciones por periodos de lo consumido o gastado que evalúa ajustar nuestra gestión que como resultado se plasma en los estados financieros.

Ajustar las finanzas a tiempo, permite oportunamente tomar decisiones financieras acertadas y definir el mejor camino para alcanzar los propósitos, las metas el presupuesto en nuestra empresa es importante por:

- Sirve para tener un mayor control de nuestros gastos.
- Identifica cual a sido el gasto y permita controlarlo.
- Permite establecer las posibilidades de dónde puedo ahorrar y a corto plazo lograr mis objetivos.
- Establece igualmente la capacidad de pago a fin de evitar deudas que se pueden manejar.
- Para eso tengo que tener al día mis gastos bien claros como son mis viáticos al día para ver cuánto he gastado y cuanto se ha invertido y obtener un buen resultado de la misma.

Gracias al control del presupuesto se puede dar cuenta si los gastos reales son mayores y por qué teniendo un control del dinero los resultados no son óptimos. Así mismo permite saber cuánto ha sido el ahorro para tener así diversas alternativas.

## **1.2. Formulación del Problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con los gastos de viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?

### **1.2.2. Problemas Específicos**

- ¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?
- ¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?
- ¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?
- 

## **1.3. Objetivos de la investigación**

### **1.3.1. Objetivo General**

Analizar la relación el presupuesto financiero con los gastos de viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016

### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016
- Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

- Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

## **1.4 Justificación de la Investigación**

### **1.4.1. Legal**

Según el Artículo 37° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta, a efectos de determinar los gastos de viaje y viáticos se debe tener en cuenta el criterio de causalidad, en tal virtud los gastos serán deducibles en la medida que sea necesario para producir la renta gravada y/o mantener la fuente productora de renta.

La norma establece que el primer requisito para que los gastos de viaje sean deducibles es el cumplimiento del principio de causalidad, estableciendo además los requisitos señalados en la LIR (Inc. R) Del Artículo 37° y el Inc. N) del Artículo 21°

### **1.4.2. Teórica**

Se busca un desarrollo del manual de procedimientos y controlar al personal que se le destaca en el interior y exterior del país, por una comisión de servicios, dando lugar así a una correcta aplicación de las normas tributarias, con la finalidad de poder evitar contingencias tributarias posibles en la Compañía.

De este modo, como primer aspecto a observar, con la finalidad de que los gastos de viáticos y la documentación pertinente el tiempo de duración, se hace necesario que se explique la importancia del viaje, para que al rendir ante el presupuesto financiero los gastos se encuentren justificados, caso contrario podría ser materia de observación por el fisco.

Los gastos por viáticos que realiza una persona destacada, se efectúa a través de un desembolso para su gasto de

movilizarse, su alimentación y su hospedaje. De allí la gran importancia de los viáticos.

#### 1.4.3. Económica

Se da como resultado un notable rendimiento que permite llegar a los objetivos que deseamos como es la adquisición de productos con una mejor calidad del producto o servicio mejorando nuestras ventas y un mayor beneficio controlado por el presupuesto.

#### 1.4.4. Social

La necesidad de la programación de que se generen los viáticos “se justifica por la naturaleza de las relaciones comerciales de la empresa hacia el lugar de destino de dichos viajes, no siendo indispensable que se sustente cada una de las actividades realizadas durante el viaje, sino que basta la existencia de una adecuada relación entre la documentación presentada y el lugar del destino”

#### 1.4.5. Práctica

Asimismo, buscamos el desarrollo de un manual de procedimientos, controles internos, guía de apoyo para el personal que realiza las comisiones de servicio en la empresa, contribuyendo con una aplicación correcta de las normas tributarias establecidas por la empresa, con la finalidad de evitar contingencias posibles para la Compañía.

## II. MARCO TEORICO

### 2.1. Antecedentes del estudio

Resulta de mucha importancia para el desarrollo de la presente investigación revisar las investigaciones, textos y el marco legal relacionado al aspecto tributario, toda esta información se convirtió en el soporte de nuestra investigación.

#### 2.1.1. Investigaciones en el ámbito internacional

(CUSCO HERNANDEZ & AVILA AVILA, 2011) Tesis – Ecuador. “Evaluación Tributaria de los gastos deducibles para el Impuesto a la Renta, del Ejercicio Fiscal 2010, aplicada a las Empresa de Producción y Comercialización de Madera”.

De los autores se concluye que analizar los gastos no deducibles es de vital importancia, dado que repercute en el aumento de la utilidad gravable, siendo causante de que el impuesto a la renta crezca considerablemente, pudiendo evitarlo cumpliéndose con las condiciones que la ley establece.

(GERARDO, 2013) “Guatemala. Señala que “Los ingresos que obtengan las personas por concepto de viáticos y dietas no comprobados y que no formen parte de las funciones de su relación laboral o que hayan sido percibidos fuera de su relación laboral, constituirán rentas de actividades lucrativas y deberán pagar el Impuesto Sobre la Renta según el régimen de actividades lucrativas en el que se encuentren inscritos. En estos casos la persona que percibe los ingresos está obligada a emitir la factura en la que deberá incluir el Impuesto al Valor Agregado”.

El autor señala como conclusión que todo documento que no esté justificado y no comprobado como gasto justificado de viáticos no es considerado contablemente ni mucho menos tributariamente.

### 2.1.2. Investigaciones en el ámbito nacional

(SALVATIERRA, 2015) Tesis - Perú “El mundo globalizado en el que vivimos exige que la empresa tenga la necesidad de interactuar con otras empresas tanto al interior como al exterior del país, con la finalidad de adquirir tecnología, intercambio de materias primas, adquisición de mercadería”.

Es decir, los viáticos se generaron para realizar intercambios comerciales y poder traer e innovar tecnología, actualizaciones y buscar nuevos mercados.

(CATYA, 2009) Tesis – Lima. “Los Gastos Deducibles y el Principio de Causalidad en la determinación de la renta neta empresariales – Caso Peruano”.

Del autor se concluye que la Ley del Impuesto a la Renta establece una restricción indebida en la deducción de los costos o gastos, los cuales son necesarios para que se genere la renta neta empresarial, condicionando al pago previo de los mismos, generando así una mayor renta neta empresarial, trayendo como consecuencia que el pago de impuestos sea mayor.

(LEYTON, 2012) Tesis- UNT Trujillo, “El Impuesto a la Renta y los reparos tributarios en el establecimiento de hospedaje del Distrito de Trujillo 2010”. El autor concluye que la aplicación incorrecta de los procedimientos de reparo tributario debe ir acompañado de un proceso adecuado de gestión empresarial en el contexto de las nuevas herramientas administrativas. Lo que repercutirá en la optimización de los establecimientos de hospedaje.

(MATTEUCCI, 2009) “El presente informe pretende desarrollar el tema de los viáticos al interior del país, determinado su deducción como gasto para efectos de la determinación de la renta neta de tercera categoría en el Impuesto a la Renta,

tomando en cuenta las modificaciones efectuadas por el Decreto Supremo N° 028 – 2009 EF y el Decreto supremo N° 007-2013- EF.”

Esta investigación se centra principalmente en lo que exige nuestras leyes tributarias peruanas aplicadas en las deducciones que rige el reglamento del Impuesto a la Renta, con el fin de que no tenga ningún inconveniente la empresa con el Estado.

Por lo tanto, se debería contar con un manual de procedimientos cuando se trata de los viáticos al interior y exterior del país para que los funcionarios y/o empleado se usen el procedimiento en forma adecuada y no tener problemas tributarios.

Como financieros controlándolo a través de un presupuesto estimado por el periodo ejecutado y como resultado un favorable resultado en las Ventas. Controlando los gastos ejecutados como son por alimentación, hospedaje y movilidad.

## **2.2. Marco Teórico.**

### **2.2.1 Marco Legal**

“Constitución Política del Perú de 1993, Título III del Régimen Económico Capítulo I Principios Generales Artículo 59 “El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa”.

(BOLETIN EMPRESARIAL, 2017) “Gastos de movilidad y viáticos Los cambios al reglamento del IR flexibilizan las trabas de empresas. Conozca los requisitos y formalidades que presenta y sustenta como gastos que reconoce la SUNAT.

Anteriormente la ley no daba facilidades y se tenía algunas dificultades hasta esta penúltima modificación para deducir los gastos por movilidad y viáticos para sus trabajadores, ahora se ha flexibilizado en parte con la expedición de DS N° 159-20017 –EF, que modifica el reglamento del impuesto a la Renta a partir del 17 de octubre último.

En su efecto, los problemas de las empresas para sustentar sus gastos de sus trabajadores asignados que laboraban fuera de sus establecimientos se debe a que principalmente al transportista, incluido los taxistas, no emitían comprobante de pago de acuerdo a los requisitos dispuestos por la SUNAT.

En el caso del personal destacado al exterior por razones de negocios a diferentes países incluyendo a China se tenía inconveniente para sustentar los gastos o alojamiento, movilidad y alimentación por cuanto era imposible en el exterior obtener comprobantes de pago con todos los requisitos que exige la SUNAT.

Para resolver precisamente esto inconvenientes en el marco de la facultad tributaria y el poder ejecutivo, se expidió el D. Leg. N° 970 (24.12.06) mediante el cual se flexibilizó las normas del Impuesto a la Renta a efecto que la empresa puedan sustentar los gastos de movilidad mediante una planilla de movilidad y para el caso de los viajes al exterior, a través una declaración jurada que debe suscribir el funcionario que viaja al exterior”

(RAUL RODRIGUEZ, 2017)“Según el reglamento del Impuesto a la Renta se tiene parámetros establecidos por la SUNAT\_

- A. Gastos por Viaje al interior del país, según el artículo 21, inciso n) del reglamento del impuesto a la Renta, deben ser sustentado con comprobante de pago en consecuencia no procede el sustento de dicho gasto con una declaración Jurada. El máximo gasto aceptado por concepto de viatico es de diario S/640.00 y

distribuidos en los tres conceptos como son alimentación, movilidad y Alojamiento.

- B. Gastos de Viajes por Exterior, Según el artículo 21, inciso n) del reglamento del Impuesto a la Renta, deben ser sustentado de la siguiente manera: el Alojamiento con el nombre que contengan el nombre del prestador de servicio, detalle del servicio, monto y fecha según el artículo 51 la alimentación y movilidad, en caso que no contengan comprobante de pago, la norma permite sustentar dichos gastos con Declaración Jurada por un monto que no debe exceder al 30% del doble del monto que por concepto de viatico concede el gobierno Central a sus funcionarios de mayor jerarquía. El máximo gasto aceptado por viáticos al exterior está entre \$/630 (América Central) \$/1080 (Europa) sustentado con comprobante de pago con declaración jurada la aceptación se reduce solo al 30%”

#### 2.2.2. Marco Conceptual

El marco teórico para este proyecto de investigación se refiere a la aplicación del principio de causalidad refiriéndose al análisis de los gastos por viáticos en su evaluación con el principio de presupuesto financiero para la empresa en revisión de los periodos contables 2014 al 2016.

Se evaluará conforme lo que se solicita en aplicación a las normas impuestas por el Código Tributario aplicada según el artículo 37 inciso r) del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la renta y el artículo 21 inciso n) del Decreto Supremo Nro. 122 - EF y su Reglamento.

La necesidad del viaje se justifica pues por ejemplo si se requiere importar una maquinaria destinada al mejoramiento de la producción de La empresa, el funcionario encargado de las finanzas y/o de las

partes técnicas viajará al extranjero para ubicar la maquinaria y decir su compra, además del embarque de la misma hacia el país.

Si existen nuevas técnicas de enseñanza en la utilización de equipos cuya tecnología es de punta, se determina que la persona encargada del funcionamiento de la maquinaria viaje al extranjero para ver el tema de la formación en el manejo de la misma.

La empresa tiene inversiones en otras empresas accionista mayoritario o minoritario, por lo que se requiere que el representante legal de negocio de la empresa realice el viaje al país o países en los cuales la empresa nacional tiene accionariado, a efectos de verificar el resultado de la inversión realizada.

Siendo así nuestro análisis se encontrará en la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. Se observa que no hay cuestionamiento en el manejo de estos gastos en cuanto a su procedimiento, sin embargo no hay control y se desconoce las normas tributarias vigentes, aun cuando estos gastos son necesarios para el buen funcionamiento de la empresa.

Los problemas de los gastos de viáticos en la empresa en mención, se presenta por el análisis de dichos desembolsos ya que no rinden en su totalidad, es así que podría incidir en la determinación correcta del impuesto a la Renta de Tercera Categoría podría generando contingencia ante la Administración tributaria en el son de su fiscalización, y traería como resultado la determinación de una infracción tipificada en el código tributario y como consecuencia afectaría la parte tributaria de la Compañía.

Se ha visto conveniente considerar y revisar el presente trabajo en el cual vamos a considerar los periodo 2014, 2015 y 2016, con la

finalidad de revisar las incidencias de los gastos de viáticos establecido por la Ley del Impuesto a la Renta.

La investigación plantea como problema principal la evaluación de los periodos 2014 al 2016 tanto para los viáticos en función a lo que se ha generado dentro del país como fuera del país para tener una evaluación de lo que ha ocurrido como se ha llevado como se está llevando y cuál es el efecto tributario que se ha tenido.

Compararemos también con otras empresas para ver sus controles y revisaremos RTF si se ha tenido para tomar como ejemplo y así poder tener presente y ordenarnos en lo que fuera necesario.

Es por ello que se plantea esta investigación como problema principal dado que vamos a evaluar los periodos 2014 al 2016 son tres años que se va a tomar como muestra tanto los viáticos en función a lo que se ha generado dentro del país como fuera del país para tener un evaluación de lo que ha ocurrido como se ha llevado, como se está llevando y cuál es el efecto tributario que se ha tenido.

Compararemos también con otras empresas para ver sus controles y revisaremos RTF si se ha tenido para tomar como ejemplo y así poder tener presente y ordenarnos en lo que fuera necesario.

A. Facultad de Recaudación; Una de sus funciones es de recaudar tributos. Para ello podrá contratar directamente los servicios de las entidades del sistema bancario y financiero para recibir el pago de deudas correspondientes a tributos administrados. Por la administración Tributaria.

En nuestro País la Superintendencia Nacional de Aduana y la SUNAT ha adoptado el sistema mixto de recaudación desde el mes de julio del año 1993.

Mediante este sistema los bancos recepciona a nivel nacional a través de sus sucursales y agencias las declaraciones de pago de los contribuyentes facilitando el cumplimiento voluntario y oportuno de sus obligaciones tributarias.

B. Facultad de Determinación de la obligación Tributaria;

En efecto, la Administración Tributaria verifica la realización del hecho generador de las obligaciones tributarias identificando al deudor tributario, el deudor Tributario verifica la realización del hecho generador de la obligación Tributaria, señala la base imponible y la cuantía del tributo.

C. Facultad de Fiscalización; En la administración tributaria se ejerce en forma discrecional. El ejercicio de la función fiscalizadora que incluye: la inspección, la investigación y el control del cumplimiento de obligaciones tributarias, para tal efecto, dispone entre otras de las siguientes facultades discrecionales: Exigir a los deudores tributarios la presentación de Libros, registros y/o documentos que sustenten la confiabilidad y/o que se encuentre relacionado con hechos susceptibles de generar obligaciones tributarias los mismos que deberán ser llevados de acuerdo con las normas correspondientes.

Requerir a terceros informaciones y exhibición y/o presentación de libros registros, documentos emisión y uso de tarjetas de créditos y/o afines.

Solicitar la comparecencia de los deudores o terceros.

Efectuar tomas de inventario de bienes, Cuando se presuma la existencia de evasión tributaria podrá inmovilizar libros, archivos, documentos y registros en general y bienes de cualquier naturaleza .

D. Facultad Sancionadora; Cuando el contribuyente o responsable incumple algunas disposiciones en materia tributaria se entenderá que ha cometido un ilícito o una infracción tributaria. Algunas infracciones derivadas del incumplimiento de obligaciones son:

- No inscribirse en el RUC
- No otorgar y/o exigir comprobante de pago.
- No llevar libros y registros contables.
- No prestar declaraciones y comunicaciones.
- No permitir el control de la administración Tributaria.
- Otras Obligaciones tributarias.

E. Régimen de Incentivos Según SUNAT (INFORME N° 204-2007-SUNAT/2B0000, 2017) “La sanción de multa aplicable por las infracciones establecidas en los numerales 1, 4 y 5 del Artículo 178° se sujetará, al siguiente régimen incentivo siempre que al contribuyente cumpla con cancelar la misma con la rebaja correspondiente. Será rebajada en un noventa por ciento (90%) siempre que el deudor tributario cumpla con declarar la deuda tributaria omitida por anterioridad”. “Si la declaración se realiza con posterioridad a la notificación de un requerimiento de la Administración, pero antes del cumplimiento del plazo otorgado por esta según lo dispuesto en el artículo 75° o en su defecto de no haberse otorgado este plazo antes de que se surta efecto la notificación del Orden de Pago o Resolución de Determinación. Según corresponda o la Resolución de la Multa, la sanción se reducirá en un setenta Por ciento (70%)”.

“Una vez culminado el plazo otorgado por la Administración Tributaria según lo dispuesto en el artículo 75° o en su defecto de no haberse otorgado dicho plazo. La sanción será rebajada en un cincuenta por ciento (50%) solo si el deudor tributario cancela la Orden de Pago o la Resolución de su determinación

y la Resolución de Multa notificadas con anterioridad al vencimiento del plazo establecido en el primer párrafo del artículo 117° del presente Código Tributario”.

“Al vencimiento del plazo establecido en el primer párrafo del artículo 117° respecto a la resolución de Multa o interpuesto medio impugnatorio contra la Orden de Pago o Resolución de Determinación de ser el caso, no procederá ninguna rebaja salvo que el medio impugnatorio este referido a la aplicación del régimen de incentivos”.

Régimen de Gradualidad.

Define: “que es un régimen de rebaja de sanciones por el cual la Administración Tributaria, sobre la base de su facultad discrecional para determinar y sancionar administrativamente las infracciones tributarias, establece la aplicación de las sanciones de forma gradual, fijando condiciones para la subsanación de la infracción y parámetros o criterios objetivos a fin de determinar tramos menores al monto de la sanción establecida por el Código tributario”.

“Este régimen solo es aplicable a las infracciones contenidas en los artículos 173° al 177° del Código Tributario y se encuentra regulado en la R.S. N° 063 -2007/ SUNAT”.

“Aplicación de las sanciones de forma gradual, fijando condiciones para la subsanación de la infracción y parámetros o criterios objetivos a fin de determinar tramos menores al monto de la sanción establecida por el Código tributario”.

“Este régimen solo es aplicable a las infracciones contenidas en los artículos 173° al 177° del Código Tributario y se encuentra regulado en la R.S. N° 063 -2007/ SUNAT”.

Advertimos que la necesidad del viaje deberá reflejarse en el Acta de Directorio respectiva con lo consiguiente aprobación con un Acuerdo del Directorio, el cual determinará los días otorgados por los viáticos.

### 2.2.3. Aspecto Contable, tributario y financiero.

A. Viáticos: Citamos a (MATTEUCCI M. A., Elemento que debe tener en cuenta sobre los gastos de viaje, 2014)

Se define como:

- “PREVENCION: en especie o en dinero, lo necesario para el que genera el gasto quien realiza el viaje”.
  
- “SUBVENCION: en dinero que se abona a los que se comisiona para trasladarse a un destino determinado”.

Los viáticos tienen varios conceptos, pero que a para efecto del Impuesto a la renta, solo se tiene claro que abarca tres conceptos son:

- Hospedaje.
- Alimentación.
- Movilidad.

### B. Medios probatorios de los gastos de viaje

Se sustentan los gastos básicamente con los comprobantes de pago, sin embargo esto no es todo. También se requiere que se acompañe los documentos como son los adicionales que permitan principalmente demostrar la adquisición del bien o el servicio prestado, los cuales se encuentran vinculados con la generación de la renta gravada del impuesto a la renta.

Para efecto de su comparación con el presupuesto financiero, únicamente podrá ser demostrada con los documentos que exige la Ley del Impuesto a la Renta o de lo contrario podrían ser cuestionados por la Administración Tributaria.

Al respecto el Tribunal Fiscal ha señaló que: “la relación de causalidad debe encontrarse sustentada entre otros con:

- (SUNAT, s.f.) Comprobante de pago debidamente emitida conforme al Reglamento de Comprobante de Pago aprobado por la Resolución de Superintendencia N° 067-93-EF/SUNAT.
- (SUNAT, s.f.) Documentos que acrediten fehacientemente el destino del gasto y de ser el caso su beneficiario.
  
- (SUNAT, s.f.) Si el monto de los gastos corresponde al volumen de operaciones del negocio, es decir, su proporcionalidad razonabilidad.
  
- (Oviedo, 2008) En el caso particular de los obsequios, cual es la relación de las persona beneficiadas con las actividades de la empresa Así la realización del gasto para efectos de su rendición, solo podrá ser demostrada con los documentos exigidos por la LIR o su Reglamento en cada caso en concreto. En su defecto podrían ser cuestionados para la Administración Tributaria.
  
- (Oviedo, 2008) Por otra parte el Inc. r) del artículo 37 de la LIR ha establecido que “la necesidad del viaje quedara acreditada con la correspondencia y cualquier otra documentación pertinente” Cartas correos electrónicos mantenidos con los proveedores clientes etc. y demás documentación emitidas antes de la realización de los viajes (por ejemplo, publicidad física y/o electrónica del evento en el que se participa) permitirán acreditar su necesidad.

(Oviedo, 2008) De acuerdo a lo señalado por el mismo autor, indica que la necesidad del viaje “se justifica por la naturaleza de los de las relaciones comerciales de la recurrente en lugar de destino de dichos viajes, no siendo indispensable que se sustente cada una de las actividades realizadas durante así viaje, sino que basta la existencia de una adecuada relación entre la

documentación presentada y el lugar del destino” La RTF N° 1015-4-1999 (03.12.1999)

El mismo Autor (Oviedo, Tratamiento Tributario de los Gastos de Viaje, 2008) señala que “Los medios probatorios se presentaran en función al hecho que motivo el viaje. Es en algunos casos no existirá correspondencia alguna previa al viaje; pero si un plan de expansión de las empresas o de políticas de aplicación de mercado fijados por su directorio o jefaturas encargadas”.

“Si bien ni la LIR ni su Reglamento exigen la aprobación del gasto por el Directorio de la empresa, consideramos que este seria de beneficio para probar la necesidad del mismo”.

“Sin embargo, dicha aprobación no necesariamente debe ser realizada por el directorio de la empresa; podría ser aprobado por cualquier órgano administrativo o gerencia de empresa que tenga entre sus funciones internas dicha labor”.

“Finamente, cabe agregar que la exigencia de documentación fehaciente del gasto varía de acuerdo al viaje realizado (al interior o al exterior) y al tipo del gasto transporte o viatico) aspecto que analizaremos en su oportunidad”.

Según (MEF, 1999) el Tribunal Fiscal en su jurisprudencia expresada en la RTF N° 1015-4-99. (03.12.99), las necesidades de los viajes se justifican por la naturaleza de las relaciones comerciales de la recurrente en el lugar de destino de dichos viajes No siendo indispensable que se sustente cada una de la actividades realizadas durante el viaje sino que basta la existencia de un adecuado relación entre documentos presentados y en el lugar de destino.

En efecto, el Tribunal Fiscal en su jurisprudencia derivada de la (RTF N° 11631-4-2007 05.12.2007)

“Para que los gastos de viajes (pasajes) sean deducibles, además de ser necesarios para el desarrollo de la actividad productora de la renta gravada deben encontrarse debidamente acreditados con la documentación correspondiente”.

SUNAT, (INFORME N° 103-2006-SUNAT 2B00000)

Indica que “Durante el ejercicio 2002, los gastos por viáticos debían encontrarse necesariamente sustentados en comprobante de pago que reúnan los requisitos y características mínimas establecidas por el Reglamento de Comprobante de Pago, salvo el caso de los viajes al exterior”.

C. Según el autor (MATTEUCCI J. M., 2014)

Se define” La deducción de viáticos al interior del país en el caso puntual de la deducción de gastos relacionados con los viajes al interior del país, debemos mencionar que el literal r) del Artículo 37° de la ley del Impuesto a la Renta precisa que los gastos incurridos por el concepto de viáticos no podrán exceder del doble del monto que concede el Gobierno Central a su funcionario de carrera de mayor jerarquía. Tanto para los viajes al interior del país como del extranjero. Así el límite es fijado a través de Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Economía”.

D. De acuerdo a lo expresado (MATEUCCI, 2013) indica que el “límite aplicable a partir del 24 de enero del 2013 el artículo 1° del Decreto Supremo N° 007-2013-EF precisa que los viáticos por viajes a nivel nacional en comisión de servicio para los funcionarios empleados públicos, independientemente del vínculo que tengan con el Estado: incluyendo aquellos que brinden servicios de consultoría que por la necesidad o naturaleza del servicio, la entidad requiere realizar viajes al interior del país es de trescientos Veinte y 00/100 Soles (S/ 320.00) por día”.

En el caso del sector Privado la formula aplicable a partir del 24 de enero del 2013 es la siguiente: Características de la Evasión.

Escala vigente de viáticos deducibles para el ejercicio 2016

Escala según Decreto Supremo N° 007-2013-EF	Gastos aceptados tributariamente
Funcionarios y empleados públicos, independientemente del vínculo que tengan con el Estado, incluyendo a los que brinden servicios de consultoría.	Doble del monto concedido a funcionarios de carrera del Gobierno Central
S/ 320.00	S/ 640.00

(\*) Directores Generales, Jefes de Oficina General, Gerentes Generales, Gerentes Regionales, Asesores de Alta Dirección, Directores Ejecutivos y Directores, Funcionarios que desempeñen cargos equivalentes.

### Cuadro N° 2.1 Escala de los Gastos de Viáticos ejercicio 2016 D.S. N°007-2013-EF

Esto significa que el limite diario que tiene una persona para la deducción de los viáticos por día es de S/ 640.00 exigiéndose igualmente que los viáticos deban estar sustentados con los respectivos comprobantes de pago, ya que si no se cuenta con estos el gasto será reparable.

F. Transporte; la Superintendencia de Administración Tributaria “señala que los gastos de viatico – transporte a que se refiere el inciso r del artículo 37° de la ley del Impuesto a la Renta, son aquellos que realizan el traslado del personal destacado a un lugar determinado” que no es su residencia habitual, para el envío del personal a un lugar de destino por asuntos del servicio que se presenta a buscar proveedores, clientes o revisar el trabajo que está realizando el personal destacado en las cuadrillas según el comportamiento de nuestra empresa.

G. Alojamiento; Podría decirse como destino donde va a descansar nuestro personal que va a instalarse el tiempo necesario en su estadía, sin ánimo a quedarse o a permanecer en dicho lugar por mucho tiempo solo se estaría quedando lo necesario para lo que se le ha encomendado. Tenemos tales alojamientos como: hoteles, hospedaje, residencia, posada etc., Resulta importante

para la deducción de los gastos incurridos, ya que se tomara en cuenta donde se va a hospedar y tener atención al escoger el lugar que se está alojando ya que tiene que tener correcto los comprobante de pago al prestarles el servicio y puedan ser justificado sin causar y tener en cuenta los principios contables de proporcionalidad con la razonabilidad del gasto y no poner en compromiso ante lo que se le a presupuestado.

H. Alimentación; Se entiende que son los alimentos que va a procurarse en todo el trayecto que dure el viaje sea su investigación u otro servicio. Puede ser desayuno almuerzo y cena con un rango de gasto según la tabla de controles que se ha asignado. Y atendido como el conjunto de las cosas que se toma como alimentos y también los líquidos que se tome y sea permitido para nuestra subsistencia y sea las adecuadas.

I. Movilidad; Según (Oviedo, 2008, pág. 11) “Los Gastos de movilidad, según la Superintendencia de la administración Tributaria ha señalado que son aquellos en los que se incurre cuando siendo prestado el servicio en un lugar distinto al de nuestra residencia actual”. El trabajador que requiere trasladarse de un lugar a otro como taxi, metro, u otro transporte público con corto recorrido es por ello que si su trabajador para la realización de su labor tiene que desplazarte a otros sitios cortos dentro del país sea distrito seria movilidad si es departamento seria gasto de transporte porque su comprobante seria boleto de viaje

➤ **Obligaciones Tributarias**

La obligación tributaria, es de derecho público, es la relación que existe entre el deudor y el acreedor tributario, establecido de acuerdo a ley, que tiene por objeto el cumplimiento de la norma tributaria. Siendo exigible y obligatoria.

- **Base Fiscal**  
Es el importe atribuido al activo y al pasivo para fines fiscales. Por tanto, la base fiscal de un activo es el importe que será deducible de los beneficios económicos que obtengan a futuro.
- **Base Contable**  
Es aquel establecido por las Normas Internacionales de información Financiera de acuerdo a los elementos de fabricación, de revaluación y valor razonable menos los costos de venta como su valor de cotización, de realización entre otros, de un activo y de un pasivo.  
(SUNAT, CODIGO TRIBUTARIO INFRACCIONES, SANCIONES ADMINISTRATIVAS TRIBUTARIAS, 2004)  
“Infracciones Tributarias Es toda acción u omisión que no se cumpla con las normas tributarias, siempre que se encuentre tipificado en el Texto Único Ordenado del Código Tributario, entre otras leyes o decretos legislativos”.
- **Impuesto a la Renta**  
El Impuesto a la Renta es un tributo que se determina anualmente y considera como “ejercicio gravable” aquel que comienza desde el 01 de enero al 31 de diciembre de cada año.
- **Gastos (ingresos) por el Impuesto a las ganancias**  
Es el total que por concepto, se incluye al determinar la ganancia o pérdida neta del periodo, conteniendo tanto el impuesto corriente como el diferido.
- **Ganancia (perdida) fiscal**  
Es la ganancia (perdida) de un periodo calculada de acuerdo con las normas establecida por la autoridad fiscal (SUNAT) sobre la que se calcula el impuesto a pagar o a recuperar. En el que representa la renta neta imponible al momento de elaborar la declaración jurada Anual.
- **Ganancia Contable**  
Es la ganancia neta o la pérdida neta del periodo antes de deducir el gasto por el impuesto a las ganancias. Es el resultado del ejercicio (contable) antes de deducir el gasto por Impuesto a la renta.

➤ **Margen Operativo**

Nos indica el Presupuesto financiero que se define como lo que incluye los gastos financieros

Operacional sobre los gastos netas y nos indica, si el negocio es beneficioso o no, independientemente de la forma como ha sido financiado.

➤ **Margen Bruto**

Nos indica la diferencia entre los ingresos totales y los costos de producción.

➤ **Tratamiento Tributario**

Debemos señalar que los gastos por viáticos tienen implicancia en la renta anual, es por ello que resulta necesario y nos nace el análisis de investigar el tratamiento de sus gastos que sean deducibles para los efectos tributarios, sino serán reparados el mal uso de la misma en consecuencia en la declaración jurada anual del ejercicio gravable que se realiza los gastos.

➤ **Jurisprudencia**

Es el conjunto de las decisiones de los tribunales sobre su determinación en la cual puede darse la interpretación dada por los jueces a una situación concreta. Tiene un valor fundamental como fuente para tener conocimiento en forma positiva, para evitar en la misma situación que sea interpretada en forma distinta por los tribunales.

➤ **Papeles de Trabajo**

Es el trabajo que evidencia los análisis, comprobaciones, verificaciones, interpretaciones, etc., en el que fundamenta al contador para dar su opinión sobre el sistema de información examinada dando sus salvedades.

➤ **Causalidad y Necesidad**

El Tribunal Fiscal ha señalado que el principio de causalidad es la relación de necesidad que debe establecerse entre los gastos y a la generación de la renta o el mantenimiento de fuente. Necesidad y

causalidad son dos conceptos importantes. Se requiere que exista una relación de causalidad entre los gastos producidos y la renta generada.

Por lo tanto los documentos que respaldan los Gastos de Viajes son:  
Las personas que efectúen el viaje debe movilizarse de un lugar a otro este movimiento o viaje encuentra el apoyo en la emisión del boleto o ticket que representa el pasaje, el cual puede ser aéreo terrestre o marítimo.

Los boletos de viajes deberán contener los siguientes requisitos mínimos como se mostrará a continuación.

## **INFORMACION DE LA EMPRESA.**

### 1.- Datos de identificación del transportista

Apellidos y nombres denominado también Razón Social.

Número de RUC.

Dirección de la casa matriz y del establecimiento donde este consignado el punto de emisión.

### 2.- Denominación del comprobante. BOLETO DE VIAJE.

### 3.- Numeración: Serie y Número correlativo

### 4.- Numeración y autorización de impresión.

### 5.- Numero de autorización de Impresión.

### 6.- Destino del original y copia.

### 7.- Fecha y emisión del boleto de Viajes.

### 8.- Datos de identificación del Usuario.

### 9.- Datos de identificación del pasajero.

### 10.-Del Servicio de Transporte.

## ❖ **Presupuesto Financiero**

Es una proyección de tus ingresos con tus gastos de distintos orígenes en un periodo determinado como también hay cursos de acciones de tema económico y financiero que podría llegar a variar los resultados

proyectados que se da como resultado el Presupuesto Financiero Operativo.

Pueden darse de dos formas.

- A Largo Plazo: Determinar las acciones financieras planeadas y su impacto que puede ser de dos a diez años de acuerdo a sus necesidades de la empresa que pretende a futuro cuáles son sus metas.
- A corto plazo: son los impactos pronosticados que se tiene a corto plazo esto puede ser de uno a dos años de acuerdo a lo que se espera en la empresa.

Usualmente los presupuesto que manejamos está controlado mensualmente para ver cómo se ha comportado los Estados financieros lo Ejecutado con lo proyectado.

#### ❖ **Tipo de Presupuesto:**

##### Presupuesto Financiero Base

Es lo que sirve como punto de partida para realizar un presupuesto financiero Operativo son las estimaciones con la apertura mensual de ingreso y egreso y si tiene correlación con lo financiero en el periodo que se está presupuestando el modulo que tenemos es Presupuesto para las proyecciones Financieras.

##### Presupuesto Financiero Operativo

Se encuentra revisado a las distintas áreas que se tiene en la empresa y revisada por el área Presupuestal y como revisión final la Gerencia Financiera – General. Y tomando la decisión final con la que se va a basar el periodo a que se va aplicar es por eso que se tiene que tener actualizado la información financiera que tiene como aspecto básico lo siguiente:

- Modificación de información económica.
- Ajuste con índole Financiero.

##### Presupuesto Efectivo

También conocido como flujo de caja proyectado nos pronostica las futuras entradas y salidas por un periodo de tiempo determinado. Y esto nos permite cuanto de disponibilidad se tiene en efectivo para no caer

en un déficit financiero si prevenimos y controlamos efectivos se podría invertir en:

- Adquisición de nuevas maquinarias o renovación para un mejor funcionamiento.
- Adquirir mayor material.
- Podríamos expandir el negocio.
- O Podría ser mejor comprar acciones.

Nos permite conocer a su vez el futuro escenario de una inversión. Para que puedan demostrar ante tercero la rentabilidad ante posible inversionista como también si deseamos invertir las entidades financieras puedan proporcionarnos financiamientos.

#### Estados Financieros Presupuestado

Es como esta los estados financieros mostrando su situación financiera en el resultado de operaciones si estos acontecieran. Siempre se prepara bajo los principios de contabilidad donde hay una combinación entre lo económico y lo financiero donde se aplica los principios de realización y periodo contable que señala, realización por que se cuantifica en términos monetarios las operaciones contables los estados financieros deben ser claro en sus proyecciones sus formas pueden ser variadas de acuerdo al uso que se le dé pero es más adecuado en combinar con los estados reales o histórico para el siguiente año con un ajuste de cambio y las proyecciones propuestas como ultimo las cifras de proyecciones futuras.

En el tema de inversión los más representativos son:

- Estado de origen y aplicación de recursos.
- Estado de situación financiera o balance general
- Estado de resultado de pérdidas y ganancias.

#### Estados Resultados Presupuestaria

Mostrar resultado económico proyectando un periodo subsecuente se elabora efectuando los ingresos menos los egresos proyectados los rubros que nosotros integramos son los siguientes:

#### **Ventas Brutas y Ventas Netas**

Los ingresos provenientes operaciones normales deben mostrar sección

## **Costo de Ventas**

Muestra de compra de mercancía devoluciones y descuentos sobre la misma los inventarios iniciales y finales, así como los otros gastos de transporte.

## **Gasto de Operación**

Representa todos aquellos gastos ocasionados por las funciones de compra, ventas y administración del negocio.

- Gasto de Ventas; Comprende los gastos relacionado con la venta como son los gastos de publicidad, Sueldos, Servicios Contratados, Salarios, depreciación gastos ocasionado por oficina, gasolina, gastos de oficina de venta transporte nacional o extranjero etc.
- Gastos Generales y Administrativo; Comprende los gastos de supervisión administración en general y los registros diferidos administrativos como los asientos por registro contables, honorarios administrativos como auditoria, asesorías, gastos de edificación administrativa artículo de escritorio servicios distribuibles etc.

## **Balance General Presupuestal**

Constituido por los activos de la empresa es decir bienes adquiridos para realizar los proyectos como por otro lado se presenta los pasivos es decir obligaciones financieras adquiridas y el patrimonio del capital social.

Todo esto debe presentarse como un presupuesto preliminar comienza como una proyección de ventas y termina con un presupuesto de caja destacamos lo más resaltante.

- Proyecto de ventas.
- Cronograma de trabajo.
- Estimación de existencia.
- Estimación de compras.
- Gastos Operativos.
- Mano de Obra.
- Presupuesto de Caja.
- Balance de Periodo Anterior.

Resumen de los siguientes Rubros:

Activo, Pasivo y Capital.

## ACTIVO

Caja y Bancos

Cuentas por cobrar

Otras cuentas por Cobrar

Inventarios

Gastos pagados por Adelantado.

Inversiones.

## PASIVO

Sobregiros

Impuestos y Contribuciones

Personal

Proveedores

Otras Cuentas por Pagar

Bancos

Deudas a Largo Plazo

## PATRIMONIO

Capital

Reserva Legal

Resultado Acumulados

Resultado del periodo.

### ❖ **LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A**

La empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En sus inicios como empresa E.N.A.F.E.R. en el gobierno de Juan Velasco Alvarado en el mes de Octubre de 1968 emprendió en una nacionalización de varias empresas llamándolo así Ferrocarriles peruanos con el tiempo paso de ENAFER PERU en una reunión de los ferrocarriles y llegando a un acuerdo cerrando sus operaciones en Julio 1999 y el 20 de setiembre el Ferrocarril central paso a nombre de nuevos dueños, y la compañía encabezada por Juan De Dios

Olaechea teniendo por parte de Ferrovías Central Andina S.A. la concesión de la ruta 30 años.

Puede considerarse entre los ferrocarriles más notables del mundo, por las dificultades técnicas vencidas y por elevado nivel al que llegó asciende por la cordillera de los andes, desde el Callao hasta la Ciudad de Huancayo, en la Región central andina del Perú.

Su actividad económica es Transporte de Carga y pasajeros por Ferrocarril, construcción de puentes y edificaciones.

## 2.4. Definiciones de términos básicos

A. *Beneficio*: La investigación se desarrollara sobre la base de los Reglamentos del T.U.O. Impuesto a la Renta Deducción de gastos basada la investigación en normas y teorías tributarias Nacionales basándonos en Normas y Teorías Tributarias a que será integradas con opiniones de profesionales especializados sobre la realidad de los hechos.

B. Principios; Nos basaremos en principios tributarios ya que estamos obligados a llevar de acuerdo a las normas tributarias como son:

- Deducción - (MATTEUCCI M. A., ARTICULO VINCULADO CON DERECHO TRIBUTARIO, 2009)

Es el derecho que tiene el contribuyente de disminuir ciertos gastos a los ingresos acumulables para obtener la rentabilidad fiscal; el nombre de deducciones suele identificarse a los conceptos que disminuye a los ingresos brutos, a fin de determinar una rentabilidad cuando estos excedan a las deducciones o bien una pérdida en caso contrario.

- Rentabilidad - (RESERVA, 2011)  
Capacidad de un activo para generar ganancia.

Relación entre el importe de la determinada inversión y los beneficios obtenidos una vez deducido comisiones e impuestos, la rentabilidad a diferencia de magnitud como la renta o el beneficio, se expresa siempre en términos relativos.

➤ Principio de legalidad

Los tributos se deben establecer por medio de leyes, es decir, por medio de disposiciones de carácter general y emanado del poder legislativo. Todo tributo, rebajas y exenciones deben estar expresos en un instrumento jurídico, para que de esta forma sea de obligatorio cumplimiento por todos los ciudadanos que incurran en el hecho imponible.

➤ Principio de generalidad

Este principio alude al carácter extensivo de la tributación y significa que cuando una persona física se halla en las condiciones que marcan, según la Ley, la aparición del deber de contribuir, este debe ser cumplido, cualquiera que sea el carácter del sujeto, categoría social, sexo, nacionalidad, edad o cultura.

➤ Principio de igualdad

No debe excluirse a ningún sector de la población para el pago del tributo. En la Constitución establece que las personas son iguales ante la Ley.

➤ Principio de progresividad

Entendiéndose por este como aquel en que la relación de la cuantía del impuesto con respecto al valor de la riqueza gravada aumenta a medida que aumenta el valor de esta. Es decir a mayor ingreso percibido, mayor será el grado o nivel de gravamen aplicado. Es decir, la justa distribución de las cargas públicas.

➤ Principio de la no confiscatoriedad  
El Estado no podrá cobrar tributos con bienes muebles o inmuebles, solo podrán cancelarse obligaciones tributarias con dinero. La no confiscatoriedad protege al derecho de la propiedad, garantía fundamental de un estado democrático.

➤ Principio pecuniario tributario  
En donde expresa que el sistema tributario solo puede cobrar los tributos correspondientes en efectivo, no pudiendo ser de manera personal; es decir ninguna persona podrá ser sometida a realizar algún trabajo como parte de pago del tributo; como garantía del derecho a la integridad personal.

#### C. Tributo

Son las prestaciones en dinero que exige el Estado en ejercicio de su poder de imperio y en virtud de una ley a fin de satisfacer las necesidades colectivas.

#### D. Impuestos

Se entiende por impuestos las cantidades que el sector público detrae del sector privado de forma coactiva como mecanismo de contribución al financiamiento general de la actividad pública. Esta definición implica que la característica que define mediante una Ley respetiva y sin contraprestación directa. Esto último significa que, quien los paga, no adquiere derecho a recibir mayores prestaciones

Públicas que quien no los paga y el que paga más impuestos no adquiere derecho a más prestaciones que quien paga menos.

#### E. Dedución en el Impuesto a la Renta

Las deducciones permiten que el gravamen refleje los aspectos relevantes del hecho imponible y, de igual forma, por conducto de

ellas puede concretarse la cantidad a la que se aplicara la tasa para arribar a la contribución causada.

Las deducciones también se definen los impuestos como la prestación económica que se exige a los particulares y empresas por vía de autoridad, a título definitivo y sin contrapartida, con el objeto de financiar los gastos públicos. Los impuestos son los medios o recursos que necesita el Sector Público para cubrir la diferencia entre los gastos y los ingresos procedentes de otras fuentes, como las tasas, contribuciones, actividades económicas del Estado, entre otros.

#### F. Beneficio Contable

En el ámbito de la Contabilidad, la entendida como beneficio y Ganancia, es la diferencia entre los ingresos obtenidos por un negocio y todos los gastos incurridos en la generación de dichos ingresos.

#### G. Beneficio Económico

En la economía es capacidad de un bien de satisfacer una necesidad y demanda del ser humano, a nivel individual o colectivo. En este sentido existen distintos niveles de entendidas como la satisfacción derivada del consumo de un producto o de un servicio. Las preferencias que las personas tienen en relación al consumo de determinados bienes con respecto a otros permiten, entre otros factores, identificar la demanda.

#### H. Flujo Macroeconómico

Principales agregados económicos que presentan las interrelaciones entre los principales agregados económicos. Pueden señalarse tres grandes líneas de análisis: (ahorro – inversión), balanza de pagos, y el sector público no financiero.

## I. Flujo Financiero Externos

Reflejan los cambios debido a todos los créditos y débitos durante un periodo determinado. Es decir los flujos se registran en términos netos por separados para cada activo y pasivo financiero.

También pueden definirse como transferencias económicas exigidas por el Estado a partir de su poder coactivo que no generan obligatoriamente una contraprestación directa para el contribuyente.

Los impuestos se pueden clasificar, según la relación entre los sujetos: en Directos e Indirectos. a.) Impuestos directos: son impuestos que gravan la renta, el ingreso, los beneficios, la acumulación de riqueza, los valores en activos financieros y reales, o el ejercicio de actividades económicas con fines de lucro. b.) Impuestos indirectos: son impuestos que gravan al gasto, el consumo de bienes o la transferencia de riqueza, tomando como indicador la presunción de capacidad contributiva o las actividades relacionadas con la producción de bienes.

J. La administración Financiera, “como subsistema del Modelo de Gestión Económico financiera del MES, se indica que es procedimiento teórico y técnicas para una toma de decisiones financieras de inversión y obtención de recursos monetarios, mediante las cuales se influye sobre la eficiencia en al aplicación en los recurso escasos y la gestión en la organización en su conjunto”. Se ocupa de estos temas básicos:

- ¿Cuánto se puede invertir en el año de acuerdo a su organización y que se estaría invirtiendo?
- ¿De dónde se obtendría los fondos de dichas inversiones?

Como ciencia se utiliza un conjunto de técnicas y mecanismos para evaluar, analizar y planear un control financiero.

k. Necesidades de los Análisis de los financieros.

Los estados financieros fueron los resultados de los hechos registrados en la contabilidad nos entrega la información de los resultados de los Estados Financieros y el resultado del análisis para poder realizar el presupuesto financiero de información histórica de los gastos normales que se suscitan en el año. Como también se puede definir dedicaremos el estudio de análisis en los viáticos como son (movilidad, alojamiento y refrigerio). Como son las operaciones como una fuente de ingresos, efectivo y fondo.

Una breve definición de cada concepto:

- a) Flujo de Ingresos. Este concepto se refiere a la cantidad de utilidad neta generada por las operaciones.
- b) Flujo de Efectivo. Este concepto se refiere a la cantidad de efectivo generado por las operaciones.
- c) Flujo de Fondo. Este concepto se refiere a la cantidad de capital de trabajo neto generado por las operaciones.

Weston y Copeland (1995) plantea que el análisis financiero es una ciencia y un arte, su valor radica en que se pueden utilizar ciertas relaciones cuantitativas para diagnosticar los aspectos fuertes y débiles del desempeño de una compañía.

El análisis económico- financiero debe sustentarse en los siguientes criterios:

1. Sistemática.
2. Flexibilidad.
3. Homogeneidad

4. Utilidad y oportunidad
5. Simplicidad
6. Desagregación.

H Rodriguez (2015)” Este presente elemento racional a lograr enfoques analíticos objetivos oportunos pero con la aplicación de criterio costo- beneficio- manifiesto en lograr procedimientos analíticos o un numero de indicadores al menor costo posible y en la magnitud realmente necesaria a partir de aceptar la irracionalidad de confeccionar informes voluminosos que generalmente no pueden ser asimilados por los directivos”

### III. VARIABLES E HIPOTESIS

#### 3.1. Definición de las variables.

La investigación considera dos variables:

A. *Variable independiente (X)*: Presupuesto Financiero de la Empresa.

Dimensiones:

- Presupuestado.
- Ejecutado.

Indicadores:

- Valor presupuestado del viatico por alimentación.
- Valor presupuestado del viatico por Movilidad.
- Valor presupuestado del viatico por Hospedaje.

B. *Variable Dependiente (Y)*: Ejecución de Viáticos.

Dimensiones:

- Por Alimentación.
- Por Hospedaje.
- Por Movilidad.

Indicadores:

- Niveles de Gastos viáticos por Alimentación.
- Niveles de Gastos viáticos por Hospedaje.
- Niveles de Gastos viáticos por Movilidad.

### 3.2. Operacionalización de las variables.

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<b>INDEPENDIENTE</b>		
Presupuesto Financiero de la Empresa (X)	Presupuestado	Valor presupuestado del viatico por Alimentación
		Valor presupuestado del viatico por hospedaje
		Valor presupuestado del viatico por movilidad
<b>DEPENDIENTE</b>		
Ejecución de viaticos (Y)	Por Alimentación	Nivel de ejecución de viaticos por Alimentación
	Hospedaje	Nivel de ejecución de viaticos por Hospedaje
	Movilidad	Nivel de ejecución de viaticos por Movilidad

### **3.3. Sistema de Hipótesis.**

#### Hipótesis general

El presupuesto financiero se relaciona directamente con los gastos de viáticos de empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

#### Hipótesis específicas

- El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.
- El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.
- El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

## IV. METODOLOGIA

### 4.1. Tipo de investigación.

Se ha analizado toda la información en forma escrita sobre los temas de investigación relacionadas a la investigación que se estuvo realizando. Esta investigación se realizó con un enfoque cualitativo – Deductivo para ver el resultado y evaluación de los periodos pasados y relacionarlos comparando las muestras, con la finalidad de evaluar los cambios y medir el nivel de relación entre las variables.

Tenemos como definición. -

Como Blog de gestión:” Introducción al método de investigación cualitativa; La observación constante, el análisis de cada situación relacionada con el comportamiento entre las personas, es la base de la investigación cualitativa. Y es que las personas no somos números exactos. Nuestra conducta radica en la relación con nuestro entorno, experiencias, conocimientos y contextos que, muchas veces, se nos corren de los controles”

Es el que define nuestro trabajo ya que consta de un análisis de investigación de los documentos sustentados por el usuario respecto a los viáticos entregados para los fines que le encomendó la Gerencia.

Ander-Egg, E. (1997, p. 97): “Método Deductivo es el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formación de hipótesis, investigación de leyes científicas, y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta”.

<https://proyctogrado.wordpress.com>:” El método deductivo: es aquel que parte de datos generales aceptados como válidos para llegar a una conclusión de tipo particular”.

En estos dos conceptos definidos parte de conocimientos generales que son datos reales partiendo de varias hipótesis llegar a una conclusión real probada y comprobada con los sustentos que lo amerita y los cuadros estadísticos.

## **4.2. Diseño de investigación**

Fue principalmente en recopilar y profundizar la mayor información que se necesitó en nuestra investigación y como se estuvo comportando la expresión longitudinal en la muestra que se analizó dentro de los periodos 2014 - 2016 en la deducción de los gastos para así plantear un manual de procedimiento y generar una política en la empresa de obligatoriedad en el cumplimiento de las misma para nuestro desarrollo como empresa, evitando problemas que se susciten por la falta de la misma.

Cito una fuente: psyciencia.com investigación recopilada de varios autores:

(Myers, 2006). "Un estudio longitudinal es un tipo de diseño de investigación que consiste en estudiar y evaluar a las mismas personas por un período prolongado de tiempo"

Visser (1985, citado en Arnau & Bono, 2008) "lo define como la examinación de cambios producidos en el tiempo en una misma muestra. Además, agrega que se busca verificar diferencias interindividuales a través de los cambios interindividuales".

(Edwards, 2000; Helms, 1992; Zeger y Liang, 1992, citados en Arnau & Bono, 2008). "El diseño longitudinal se utiliza para estudiar procesos de cambio que estén vinculados directamente con el paso del tiempo."

El presente trabajo tiene una naturaleza longitudinal, pues estudia un dilatado período de tiempo, que en este caso alcanza tres años, los que se extienden del 2014 al 2016.

## **4.3. Población y muestra.**

### **4.3.1. Población.**

La población, en tanto conjunto de individuos, objetos o medidas que poseen características comunes, lo constituye la Empresa Ferrocarril Central Andino, lo que para nuestro trabajo se instrumenta a través de sus Estados Financieros.

#### 4.3.2. Muestra.

Metodológicamente en el presente trabajo, la muestra lo constituye la Empresa Ferrocarril Central Andino. Se aplica, en consecuencia, el procedimiento de muestreo no probabilístico considerando que es una población finita de 1 empresa, y del que se analiza los estados financieros de los años 2014, 2015 y 2016.

#### 4.4. **Técnicas e instrumentos de Recolección de datos.**

##### 4.4.1. Técnicas

La técnica utilizada en la investigación se basa en datos muestrales y requirieron de una aproximación al verdadero valor de la población. Para lograr lo anterior se utilizaron una serie de técnicas estadísticas

##### 4.4.2. Instrumentos.

El desarrollo estadístico consistió en la construcción de las tablas, gráficas, pruebas estadísticas y su interpretación, basada en las hipótesis de la investigación. Análisis Documental en una recolección de Datos  
Observar el registro documental aplicado a la Ley del impuesto a la Renta.

#### 4.5. **Procedimientos de recolección de datos.**

Para la recolección de los datos técnicas que ayudan a responder las preguntas formuladas, ha de definirse antes de recoger los datos. En investigación cuantitativa (datos numéricos) las técnicas serán esencialmente estadísticas.”

#### **4.6. Procesamiento estadístico y análisis de datos.**

Para la descripción, el análisis de los datos y los resultados se ha empleado porcentajes, cuadros y gráficos, además se utilizó los coeficientes estadísticos para validar el instrumento y poder brindar información coherente conforme a los datos recogidos, conjuntamente a lo anteriormente manifestado se usó el programa de estadística SPSS versión 22, para poder ilustrar los resultados tanto gráfico como los test estadísticos para las pruebas de hipótesis correspondientes.

## V. RESULTADOS.

### 5.1. RESULTADOS DE LOS GASTOS POR VIÁTICOS

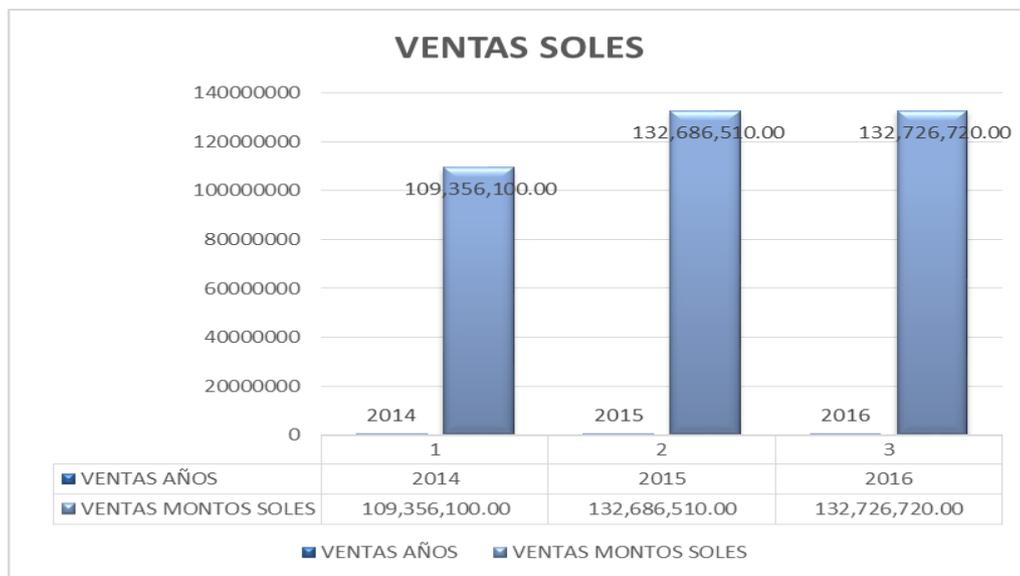
CUADRO 5.1

#### RESULTADO EJERCICIO ECONÓMICO 2014 AL 2016 – VENTAS NETAS

##### VENTAS

AÑOS	MONTOS SOLES	%
2014	109,356,100.00	29%
2015	132,686,510.00	35%
2016	132,726,720.00	35%
TOTAL	374,769,330.00	100%

Fuente: Los Ingresos por Venta ejecutados presentados en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016.



**GRÁFICO N°5.1:** Ingresos por ventas ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016.

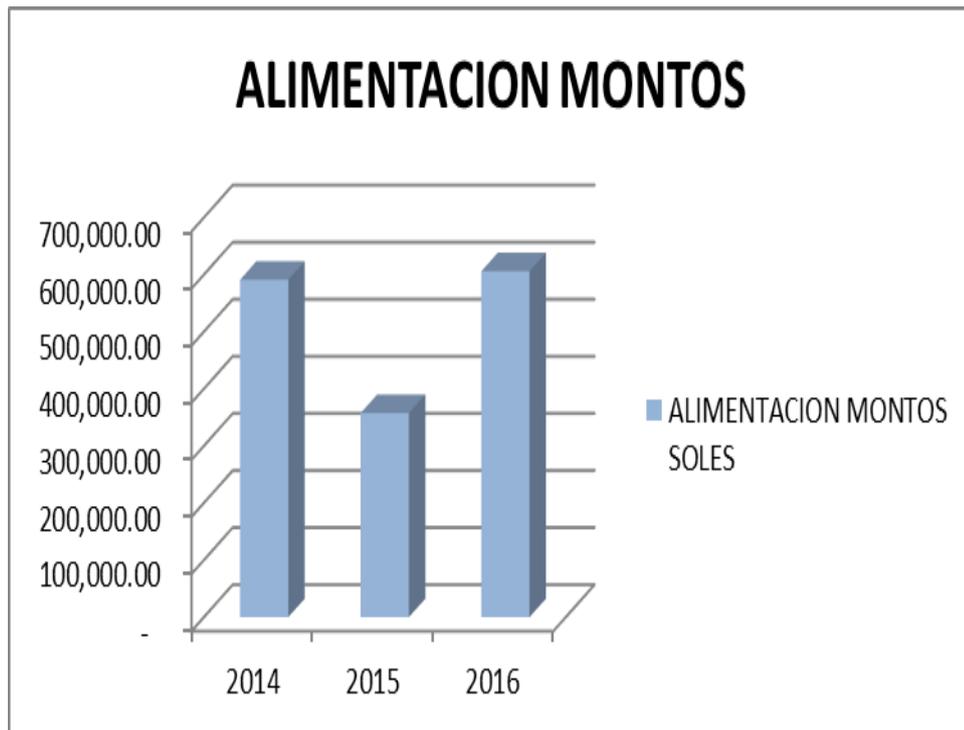
## CUADRO 5.2

### VIATICOS - ALIMENTACION

#### ALIMENTACION

AÑOS	MONTOS SOLES	%
2014	591,062.56	38%
2015	357,628.04	23%
2016	605,993.82	39%
TOTAL	1,554,684.42	100%

Fuente: Los Gastos de los viáticos por alimentación ejecutados presentados en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016



**GRÁFICO N° 5.2:** Gastos por alimentación ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016 ha bajado en el 2015 pero aumento en el último periodo.

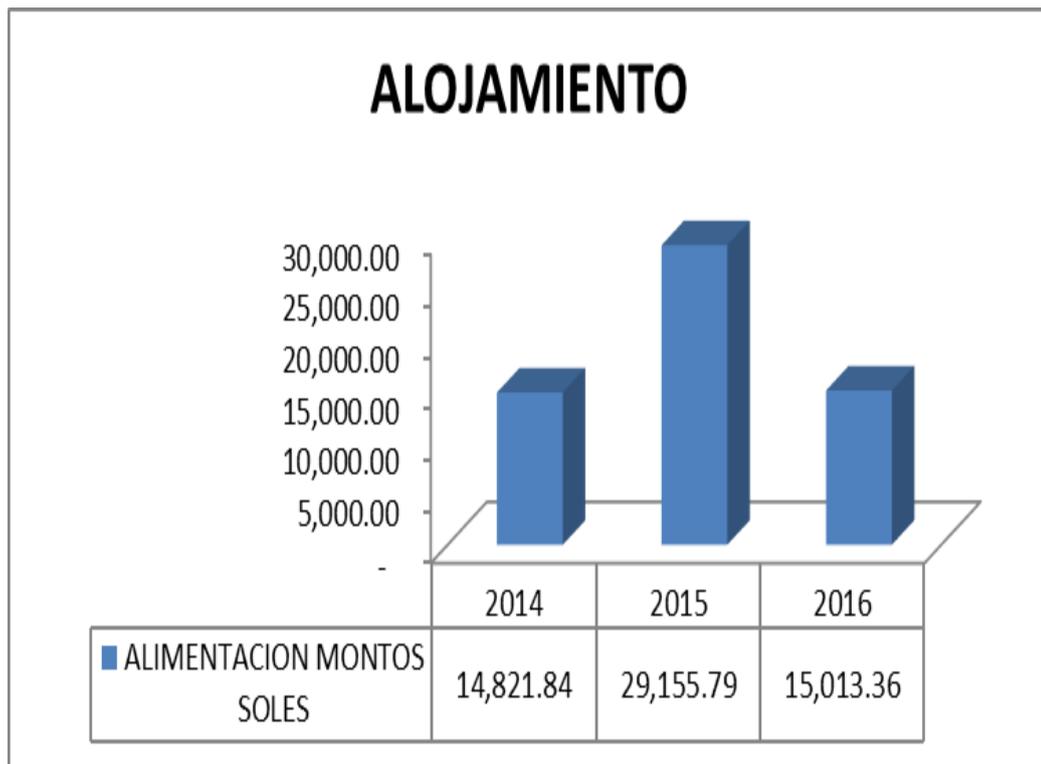
### CUADRO 5.3

#### VIATICOS - ALIMENTACION

##### ALOJAMIENTO

AÑOS	MONTOS SOLES	%
2014	14,821.84	25%
2015	29,155.79	49%
2016	15,013.36	25%
TOTAL	58,990.99	100%

Fuente: Los Gastos de los viáticos por alojamiento ejecutados presentados en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016.



**GRÁFICO N° 5.3:** Gastos por alojamiento ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016 ha subido notablemente en el 2015 y asido controlado en este último periodo.

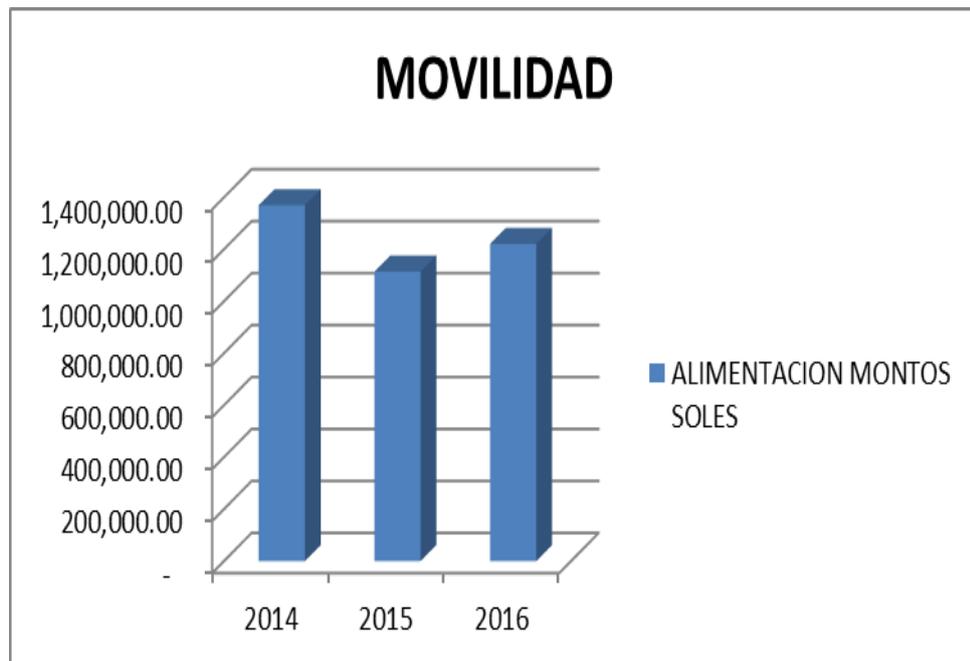
## CUADRO 5.4

### VIATICOS - MOVILIDAD

#### MOVILIDAD

AÑOS	MONTOS SOLES	%
2014	1,369,685.50	37%
2015	1,114,101.28	30%
2016	1,220,553.01	33%
TOTAL	3,704,339.79	100%

Fuente: Los Gastos de la movilidad ejecutada presentada en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016.



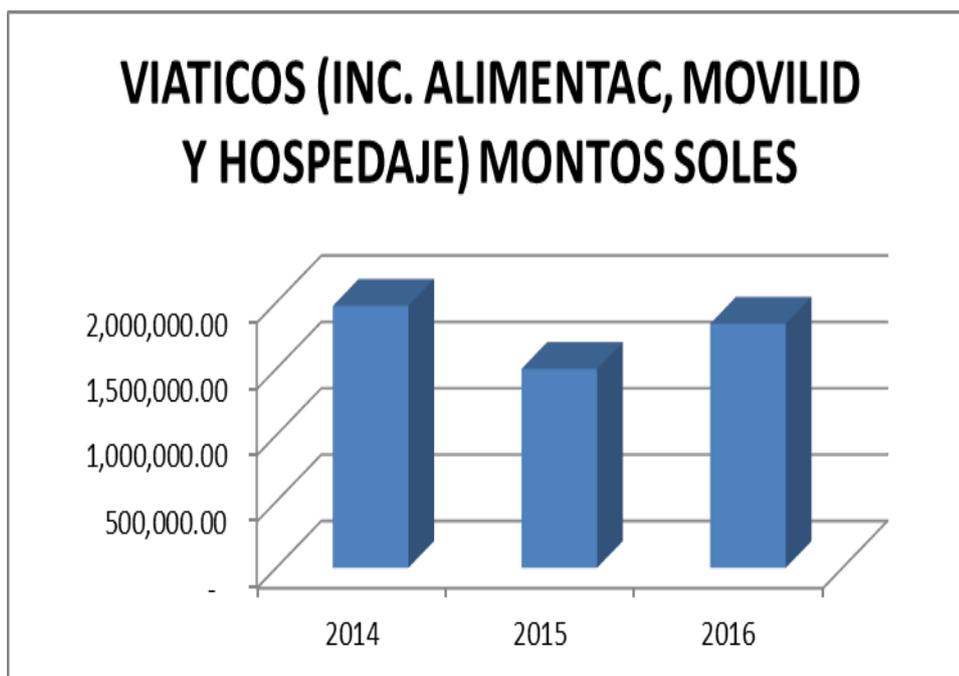
**GRÁFICO N°5.4:** Gastos por movilidad ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016.

### CUADRO 5.5

#### VIATICOS - VIATICOS GENERAL CENTRALIZADO

VIATICOS (INC. ALIMENTAC, MOVILID Y HOSPEDAJE)		
AÑOS	MONTOS SOLES	%
2014	1,975,569.90	37%
2015	1,500,885.11	28%
2016	1,841,560.19	35%
TOTAL	5,318,015.20	100%

Fuente: Los Gastos centralizado de viáticos ejecutados presentado en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016.



**GRÁFICO N°5.5:** Gastos por viáticos ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016.

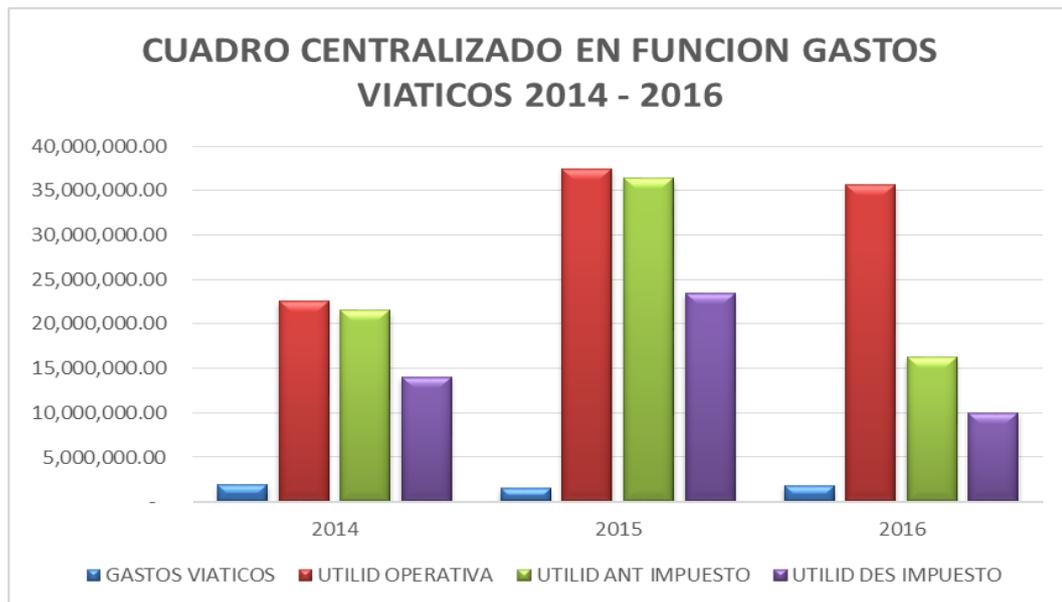
## CUADRO Nº 5.6.

### CONSOLIDADO DE LOS GASTOS DE VIAJE ANTE LA UTILIDAD 2014 AL 2016

SOLES

AÑOS	GASTOS VIATICOS	UTILID OPERATIVA	UTILID ANT IMPUESTO	UTILID DES IMPUESTO
2014	1,975,569.90	22,620,000.00	21,547,000.00	14,044,700.00
2015	1,500,885.11	37,475,900.00	36,377,880.00	23,471,030.00
2016	1,841,560.19	35,642,880.00	16,228,800.00	9,979,200.00
TOTAL	5,318,015.20	95,738,780.00	74,153,680.00	47,494,930.00

Fuente: Los Gastos centralizado de viáticos comparado con la utilidad Operativa, impuestos antes y después ejecutados presentado en la información de los Estados Financieros. Del Ferrocarril Central Andino S.A. Período 2014 al 2016.



**GRÁFICO Nº5.6.** Los Gastos centralizado de viáticos comparado con la utilidad Operativa, impuestos antes y después ejecutados según su comportamiento en la empresa Ferrocarril Central Andino S.A. En el periodo 2014 al 2016.

**CUADRO 5.7.**  
**REGISTRO CONTABLE DE VIÁTICOS 2014 AL 2016**

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.							
Contabilidad							FECHA
RUC 20432348114							HORA
AÑO	CUENTA	GLOSA	T/C	DEBE MN	HABER MN	DEBE ME	HABER ME
COMP.	VIATICOS - 2014			-2,438,796.52	2,438,796.52	-856,174.74	856,174.74
2014	6221102 REFRIGERIOS A EMPLEADOS	ALIMENTACION		-81,705.80		-28,674.97	
2014	6222102 REFRIGERIOS A OBREROS	ALIMENTACION		-176,645.48		-62,479.12	
2014	6223102 REFRIGERIOS A FUNCIONARIOS	ALIMENTACION		-152.96		-54.50	
2014	6224102 REFRIGERIOS A GERENTES	ALIMENTACION		-995.43		-354.67	
2014	6314101 ALIMENTACIËN EN EL PA=S	ALIMENTACION		-755.08		-271.82	
2014	6593106 REFRIGERIOS DEL PERSONAL	ALIMENTACION		-215,253.44		-75,973.21	
2014	6593119 REFACTURACION DE GASTOS REFRIGERIOS (7)	ALIMENTACION		-145,449.91		-50,615.36	
2014	6313101 ALOJAMIENTO EN EL PA=S	ALOJAMIENTO		-14,681.69		-5,177.89	
2014	6593113 SERVICIO ALOJAMIENTO PERSONAL TERCERO	ALOJAMIENTO		-140.15		-50.00	
2014	6221101 MOVILIDAD A EMPLEADOS	MOVILIDAD		-299,535.25		-105,232.55	
2014	6222101 MOVILIDAD A OBREROS	MOVILIDAD		-207,450.00		-72,901.03	
2014	6311201 MOVILIDAD LOCAL	MOVILIDAD		-629,699.44		-220,850.48	
2014	6311202 PASAJES EN EL PAIS	MOVILIDAD		-49,730.16		-17,540.96	
2014	6311204 PLANILLA DE MOVILIDAD	MOVILIDAD		-188,111.72		-65,913.19	
2014	6593117 MOVILIDADES REFACTURADAS	MOVILIDAD		-56,470.20		-19,852.01	
2014	6593118 REFACTURACION GASTOS MOVILIDAD (75)	MOVILIDAD		-56,470.20		-19,464.92	
2014	7592111 REFACTURACION DE GASTOS MOVILIDAD	MOVILIDAD		56,470.20		19,834.87	
2014	4011101 IGV - CUENTA PROPIA			-372,019.81		-130,602.93	
2014	4212101 FACTURA POR PAGAR M.N.				2,438,796.52		856,174.74

Asiento del Libro Diario correspondiente al año 2014 soles y dólares de los viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. donde nos muestra un gasto por viáticos de S/2,438,796.52 que equivalente en dólares es \$/856,174.74

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.

Contabilidad

RUC 20432348114

FECHA

HORA

AÑO	CUENTA	GLOSA	T/C	DEBE MN	HABER MN	DEBE ME	HABER ME
COMP.	VIATICOS - 2015			-1,724,581.12	1,724,581.12	-536,596.35	536,596.35
2015	6221102 REFRIGERIOS A EMPLEADOS	ALIMENTACION		-53,358.78		-16,954.05	
2015	6222102 REFRIGERIOS A OBREROS	ALIMENTACION		-88,410.51		-28,178.83	
2015	6224102 REFRIGERIOS A GERENTES	ALIMENTACION		-326.72		-103.02	
2015	6314102 ALIMENTACION EN EL EXTERIOR	ALIMENTACION		-3,167.98		-1,001.36	
2015	6593106 REFRIGERIOS DEL PERSONAL	ALIMENTACION		-135,009.39		-40,935.64	
2015	6593119 REFACTURACION DE GASTOS REFRIGERIOS (7)	ALIMENTACION		-88,433.44		-26,827.38	
2015	6313101 ALOJAMIENTO EN EL PAÍS	ALOJAMIENTO		-24,931.17		-7,582.81	
2015	6313102 ALOJAMIENTO EN EL EXTERIOR	ALOJAMIENTO		-4,224.62		-1,321.02	
2015	6221101 MOVILIDAD A EMPLEADOS	MOVILIDAD		-12.16		-3.86	
2015	6222101 MOVILIDAD A OBREROS	MOVILIDAD		-123,210.00		-38,582.98	
2015	6223101 MOVILIDAD A FUNCIONARIOS	MOVILIDAD		-466.10		-148.53	
2015	6311201 MOVILIDAD LOCAL	MOVILIDAD		-714,953.75		-223,350.12	
2015	6311202 PASAJES EN EL PAIS	MOVILIDAD		-44,131.36		-13,871.72	
2015	6311203 PASAJES AL EXTERIOR	MOVILIDAD		-14,792.95		-4,691.68	
2015	6311204 PLANILLA DE MOVILIDAD	MOVILIDAD		-151,684.09		-46,491.55	
2015	6593117 MOVILIDADES REFACTURADAS	MOVILIDAD		-14,396.40		-4,698.12	
2015	4011101 IGV - CUENTA PROPIA			-263,071.70		-81,853.68	
2015	4212101 FACTURA POR PAGAR M.N.				1,724,581.12		536,596.35

Asiento del Libro Diario correspondiente al año 2015 soles y dólares de los viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. donde nos muestra un gasto por viáticos de S/1,724,581.12 que equivalente en dólares es \$/536,596.35

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.							FECHA	
Contabilidad							HORA	
RUC 20432348114								
AÑO	CUENTA	GLOSA	T/C	DEBE MN	HABER MN	DEBE ME	HABER ME	
	<b>COMP. VIATICOS - 2015</b>			<b>-2,173,041.04</b>	<b>2,173,041.04</b>	<b>-652,151.27</b>	<b>652,151.27</b>	
2016	6221102 REFRIGERIOS A EMPLEADOS	ALIMENTACION		-655.73		-193.43		
2016	6314101 ALIMENTACIÉN EN EL PA=S	ALIMENTACION		-63.56		-18.68		
2016	6593106 REFRIGERIOS DEL PERSONAL	ALIMENTACION		-246,344.70		-72,779.55		
2016	6593119 REFACTURACION DE GASTOS REFRIGERIOS (7)	ALIMENTACION		-310,497.73		-100,326.70		
2016	6593122 GASTOS CON BOLETA DE VENTA - REFRIGERIO	ALIMENTACION		-48,432.10		-14,264.47		
2016	6313101 ALOJAMIENTO EN EL PA=S	ALOJAMIENTO		-15,013.36		-4,432.01		
2016	6221101 MOVILIDAD A EMPLEADOS	MOVILIDAD		-80.51		-23.36		
2016	6222101 MOVILIDAD A OBREROS	MOVILIDAD		-23,320.00		-6,662.35		
2016	6311201 MOVILIDAD LOCAL	MOVILIDAD		-895,896.79		-265,266.90		
2016	6311202 PASAJES EN EL PAIS	MOVILIDAD		-49,051.16		-14,470.99		
2016	6311203 PASAJES AL EXTERIOR	MOVILIDAD		-8,061.51		-2,307.90		
2016	6311204 PLANILLA DE MOVILIDAD	MOVILIDAD		-166,880.13		-49,056.80		
2016	6593118 GASTOS MOVILIDAD (OUT)	MOVILIDAD		-19,954.00		-5,862.81		
2016	6593118 REFACTURACION GASTOS MOVILIDAD (75)	MOVILIDAD		-57,308.92		-17,004.62		
2016	4011101 IGV - CUENTA PROPIA			-331,480.84		-99,480.70		
2016	4212101 FACTURA POR PAGAR M.N.				2,173,041.04		652,151.27	

Asiento del Libro Diario correspondiente al año 2016 soles y dólares de los viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino S.A. donde nos muestra un gasto por viáticos de S/2,173,041.04 que equivalente en dólares es \$/652,151.27

Los cuadros que se muestran son los gastos por viáticos de los periodos 2014 al periodo 2016 que se ha trabajado que se ha trabajado para elaborar los cuadros estadísticos usando la versión como se indicó:

## 5.2. RESULTADOS POR OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

### A. Resultado del objetivo específico 1.

Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

#### CUADRO N°5.8:

#### VIATICOS POR MOVILIDAD PRESUPUESTADO COMPARADO CON EL VIATICO POR MOVILIDAD EJECUTADO

##### Presupuesto

GASTO PRESUPUESTADO EN VIÁTICOS POR MOVILIDAD (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	5,520	5,625	5,520	5,695	5,590	5,695	5,590
2015	24,675	24,026	24,669	24,495	24,555	24,449	24,705
2016	25,242	25,242	25,242	25,242	25,242	25,242	25,242
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	5,695	5,590	5,695	5,590	5,625	<b>69,444</b>	
2015	24,355	24,669	24,495	24,575	23,579	<b>295,262</b>	
2016	25,242	25,242	25,242	25,242	25,242	<b>304,920</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

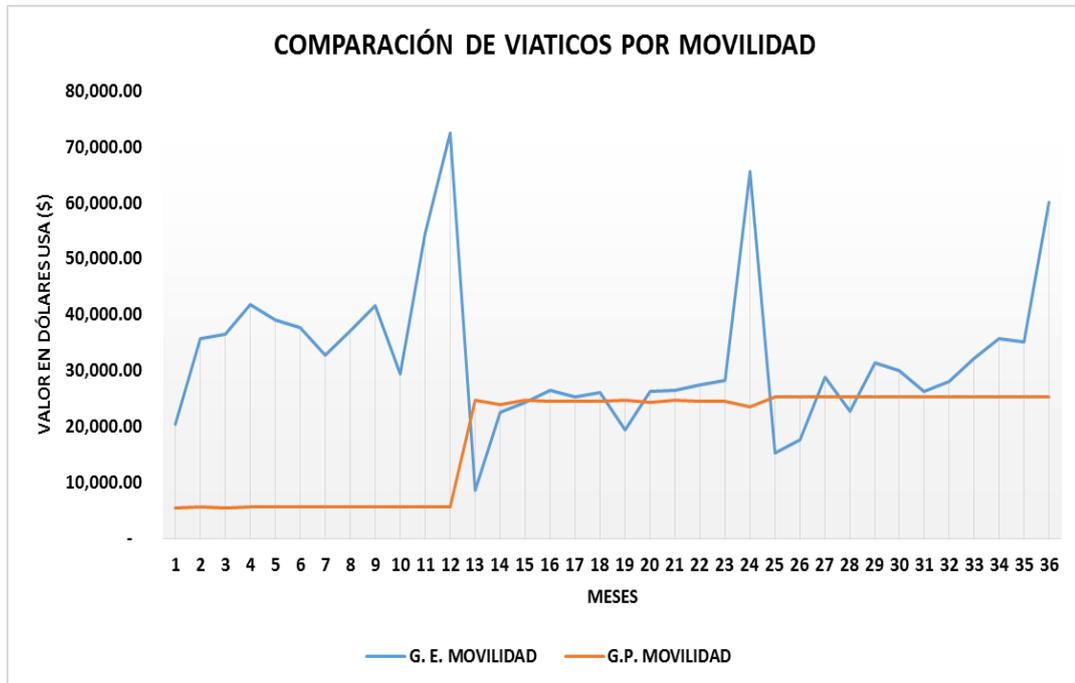
##### Ejecutado

GASTO EJECUTADO EN VIÁTICOS POR MOVILIDAD (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	20,316	35,716	36,488	41,752	39,072	37,674	32,734
2015	8,663	22,520	24,350	26,558	25,212	26,115	19,368
2016	15,348	17,652	28,895	22,735	31,430	30,001	26,234
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	37,000	41,544	29,360	54,517	72,420	<b>480,608</b>	
2015	26,262	26,404	27,405	28,286	65,575	<b>328,731</b>	
2016	28,078	32,094	35,640	35,053	60,101	<b>365,276</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

### GRAFICO N°5.7:

VIÁTICOS POR MOVILIDAD EJECUTADOS Y PRESUPUESTADOS POR MESES DE LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. EN EL PERIODO 2014 AL 2016.



Fuente: Gastos de viáticos por movilidad comparado lo presupuestado con lo ejecutado presentados en la información de los Estados Financieros. Período 2014 al 2016

En el cuadro 5.8 y gráfico 5.7, se presenta los viáticos por movilidad ejecutados y los viáticos de movilidad presupuestado correspondientes a los periodos 2014 al 2016. Se observa plenamente que los gastos ejecutados son mayores a lo presupuestado.

En el año 2014 la brecha que existe entre los gastos de viáticos por movilidad entre lo ejecutado y presupuestado, es mayor que en los años 2015 y 2016. Además se observa la existencia de una tendencia elevada de los valores consignados como ejecutados, en los meses de diciembre de cada año, respecto al periodo de análisis.

La evidencia muestra la falta de control en la ejecución del gasto en movilidad o la actualización adecuada del presupuesto para atender estos requerimientos. Por ello creemos que se debe llevar a cabo un control estricto tanto en el gasto de movilidad; tanto nacional como extranjera temiendo una tabla en los topes y según la zona, y la magnitud de tiempo en

que se genere el gasto, además de tener controlado mes a mes el gasto tanto en la forma contable, financiera a su vez como la tributaria para no tener problema posteriormente con el fisco.

## B. Resultados del objetivo específico 2.

Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

### CUADRO N°5.9:

#### VIATICOS POR ALIMENTACIÓN PRESUPUESTADO COMPARADO CON EL VIATICO POR ALIMENTACIÓN EJECUTADO

##### Presupuesto

GASTO PRESUPUESTADO EN VIÁTICOS POR ALIMENTACIÓN (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	1,125	7,755	7,625	9,470	7,625	9,470	12,840
2015	16,277	15,992	16,277	16,427	16,277	16,127	16,277
2016	6,527	6,408	6,459	6,442	6,408	11,424	6,527
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	9,470	7,825	9,470	9,440	7,855	<b>101,984</b>	
2015	16,127	16,577	16,127	16,277	16,127	<b>196,904</b>	
2016	6,393	6,424	6,442	6,373	6,499	<b>84,342</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

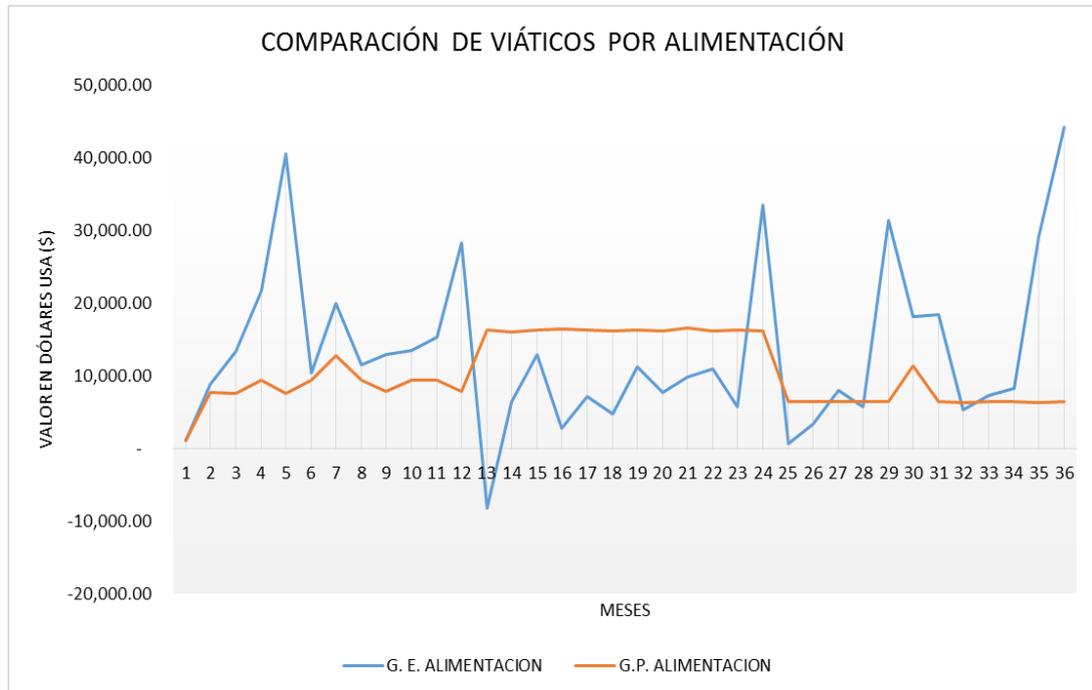
##### Ejecutado

GASTO EJECUTADO EN VIÁTICOS POR ALIMENTACIÓN (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	1,135	8,844	13,432	21,735	40,486	10,383	20,026
2015	-8,244	6,463	12,927	2,869	7,146	4,755	11,211
2016	751	3,315	8,032	5,771	31,393	18,166	18,508
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	11,607	12,886	13,477	15,312	28,357	<b>199,694</b>	
2015	7,670	9,823	10,920	5,802	33,535	<b>106,891</b>	
2016	5,360	7,369	8,310	29,111	44,271	<b>182,371</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

### GRAFICO N°5.8:

VIÁTICOS POR ALIMENTACIÓN EJECUTADOS Y PRESUPUESTADOS  
POR MESES DE LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.  
EN EL PERIODO 2014 AL 2016.



Fuente: Gastos de viáticos por movilidad comparado lo presupuestado con lo ejecutado presentados en la información de los Estados Financieros. Período 2014 al 2016

En el cuadro 5.9 y gráfico 5.8, se presenta los viáticos por alimentación ejecutados y los viáticos de alimentación presupuestado correspondientes a los periodos 2014 al 2016. Se observa una tendencia cíclica de pronunciada del gasto de los viáticos ejecutados por alimentación.

En los años 2014 y 2016 se observa que el gasto ejecutado supera al gasto presupuestado en viáticos por alimentación, lo que reflejaría una falta de control de este rubro.

En relación al año 2015 observamos que el gasto presupuestado supera al gasto ejecutado en viáticos por alimentación, muestra de austeridad para este rubro.

Cabe resaltar que los meses de diciembre de los tres años analizados presentan picos altos en la ejecución del gasto, siendo el más representativo

diciembre de 2016 con un valor de US \$ 44,271 y el mes de mayo de 2014 con un valor de US \$ 40,486, siendo los valores más altos de la serie.

### C. Resultados del objetivo específico 3.

Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

#### CUADRO N°5.10:

#### VIATICOS POR ALOJAMIENTO PRESUPUESTADO COMPARADO CON EL VIATICO POR ALOJAMIENTO EJECUTADO

##### Presupuesto

GASTO PRESUPUESTADO EN VIÁTICOS POR ALOJAMIENTO (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	580	580	580	870	580	870	870
2015	4,304	3,273	3,934	3,804	3,884	8,474	4,354
2016	2,080	1,660	1,810	1,840	1,810	6,670	2,080
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	870	580	870	870	580	<b>10,714</b>	
2015	3,334	3,834	3,954	3,834	3,119	<b>52,117</b>	
2016	1,640	1,820	1,860	1,810	1,730	<b>28,826</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

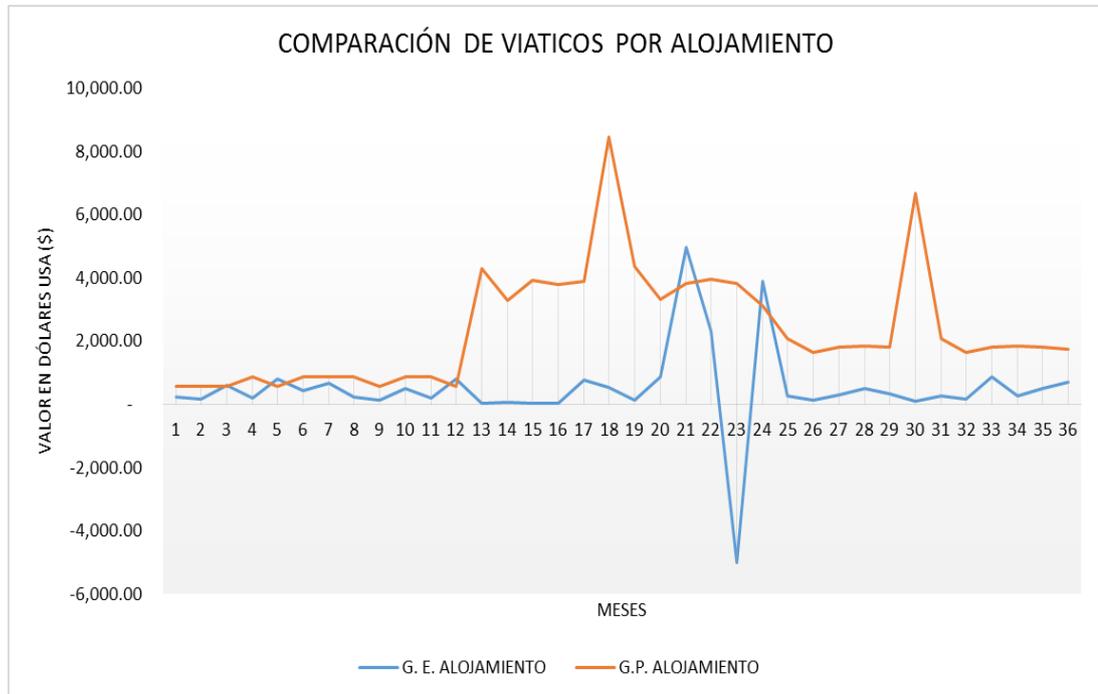
##### Ejecutado

GASTO EJECUTADO EN VIÁTICOS POR ALOJAMIENTO (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	223	181	616	186	805	431	666
2015	17	55	16	25	771	533	123
2016	281	136	295	505	346	114	272
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	228	132	491	201	797	<b>6,971</b>	
2015	879	4,954	2,304	-5,016	3,890	<b>10,565</b>	
2016	182	862	277	511	689	<b>6,484</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

### GRAFICO N°5.9:

VIÁTICOS POR ALOJAMIENTO EJECUTADOS Y PRESUPUESTADOS  
POR MESES DE LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.  
EN EL PERIODO 2014 AL 2016.



Fuente: Gastos de viáticos por movilidad comparado lo presupuestado con lo ejecutado presentados en la información de los Estados Financieros. Período 2014 al 2016

En el cuadro 5.10 y gráfico 5.9, se muestra los viáticos por alojamiento ejecutados y los viáticos por alojamiento presupuestado correspondientes a los periodos 2014 al 2016. En la serie se muestra que los gastos ejecutados son mayores a los gastos presupuestados.

En el año 2014, existe un pequeño margen de diferencia entre los gastos presupuestados con los ejecutados para el rubro de alojamiento. En cambio para el año 2015 se observa una brecha más representativa y mayor entre el gasto presupuestado y el ejecutado, la diferencia más notoria se da en el mes de junio de 2015. Respecto al dato de gasto presupuestado en el mes de diciembre de 2015, nos muestra un valor negativo, saliendo de la data normal que presenta la serie.

Para el año 2016 el gasto ejecutado para el rubro alojamiento descendió en promedio para todo el periodo y se acerca a lo presupuestado.

En resumen observamos que para los años 2015 y 2016 se amplía la brecha entre el gasto ejecutado y el presupuestado por viáticos en alojamiento

#### D. Resultados del objetivo general

Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

#### CUADRO N°5.11:

#### GASTOS DE VIATICOS PRESUPUESTADOS COMPARADO CON LOS GASTOS DE VIATICOS EJECUTADOS

##### Presupuesto

TOTAL DEL GASTO PRESUPUESTADO PARA VIÁTICOS (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	580	580	580	870	580	870	870
2015	4,304	3,273	3,934	3,804	3,884	8,474	4,354
2016	2,080	1,660	1,810	1,840	1,810	6,670	2,080
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	870	580	870	870	580	<b>10,714</b>	
2015	3,334	3,834	3,954	3,834	3,119	<b>52,117</b>	
2016	1,640	1,820	1,860	1,810	1,730	<b>28,826</b>	

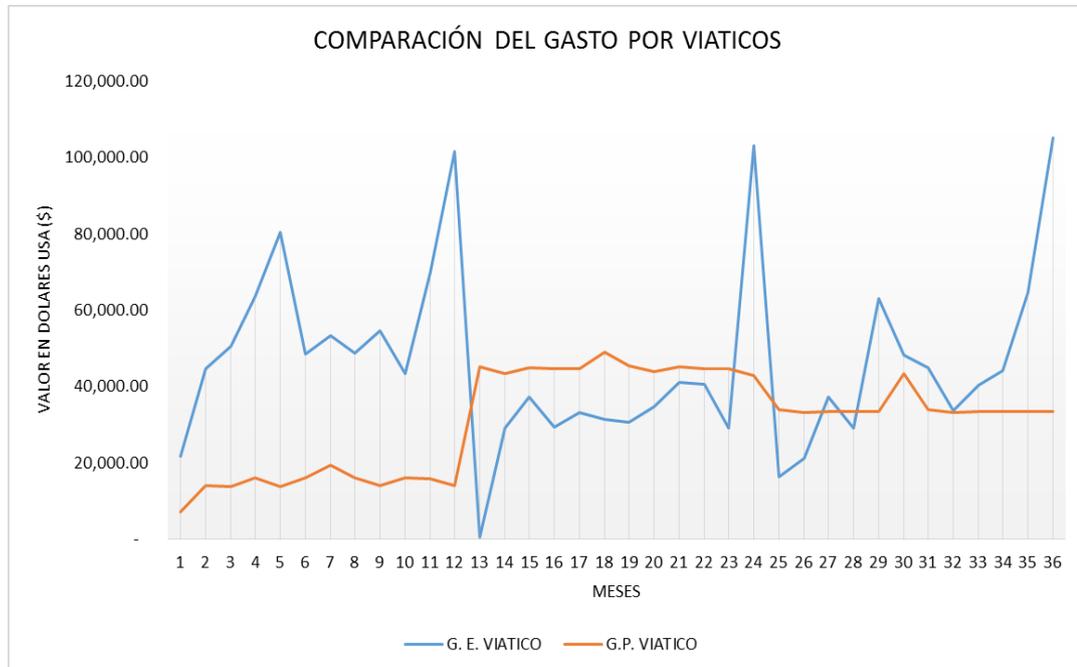
Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

##### Ejecutado

TOTAL DEL GASTO EJECUTADO EN VIÁTICOS (EN DOLARES)							
AÑOS / MESES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
2014	223	181	616	186	805	431	666
2015	17	55	16	25	771	533	123
2016	281	136	295	505	346	114	272
AÑOS / MESES	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL	
2014	228	132	491	201	797	<b>6,971</b>	
2015	879	4,954	2,304	-5,016	3,890	<b>10,565</b>	
2016	182	862	277	511	689	<b>6,484</b>	

Fuente: FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. VIATICOS

**GRAFICO N°5.10:**  
**TOTAL DE GASTO DE VIÁTICOS EJECUTADOS Y PRESUPUESTADOS**  
**POR MESES DE LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.**  
**EN EL PERIODO 2014 AL 2016.**



Fuente: Gastos de viáticos por movilidad comparado lo presupuestado con lo ejecutado presentados en la información de los Estados Financieros. Período 2014 al 2016

En el cuadro 5.11 y gráfico 5.10, se presentan los viáticos como dato consolidado ejecutado y los viáticos consolidados presupuestados correspondientes a los periodos 2014 al 2016. Apreciamos una tendencia cíclica del gasto en viáticos ejecutados para toda la serie.

Se observa que en el año 2014 la brecha es muy amplia, entre los gastos de viáticos consolidados ejecutados y el gasto presupuestado. Además, que existen dos picos máximos representativos; tanto en el mes de mayo como en el mes de diciembre, siendo este último el mayor.

En el año 2015 la brecha cambia y disminuye drásticamente, tanto que los gastos de viáticos consolidados presupuestado son mayores que el gasto ejecutado, tomando en cuenta que este último presenta un pico alto en el mes de diciembre.

Para el año 2016 el comportamiento es cíclico y adopta nuevamente un pico alto en el mes de diciembre. En promedio en este año, podemos sostener que el gasto en viáticos consolidados ejecutado superó al gasto consolidado presupuestado.

## VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

### 6.1. Contrastación de hipótesis con los resultados.

#### A. Análisis estadístico de la hipótesis específica 1

El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

Correlaciones			
		Gasto presupuestado en movilidad	Gasto ejecutado en movilidad
Gasto presupuestado en movilidad	Correlación de Pearson	1	-,404 <sup>*</sup>
	Sig. (bilateral)		.015
	N	36	36
Gasto ejecutado en movilidad	Correlación de Pearson	-,404 <sup>*</sup>	1
	Sig. (bilateral)	.015	
	N	36	36

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

#### Cálculo del coeficiente de correlación de pearson

$$r = \frac{n(\sum x.y) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} * \sqrt{n(\sum y^2) - (\sum y)^2}}$$

$$r = \frac{36 * 19805485659.55 - 663581.00 * 1168569.99}{326464.3938 * 473875.098} = -0.4036$$

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	482303052.428	1	482303052.428	6.617	.015 <sup>b</sup>
	Residuo	2478224737.211	34	72888962.859		
	Total	2960527789.639	35			

a. Variable dependiente: Gasto presupuestado en movilidad

b. Predictores: (Constante), Gasto ejecutado en movilidad

Coeficientes <sup>a</sup>						
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	27458.921	3786.439		7.252	.000
	Gasto ejecutado en movilidad	-.278	.108	-.404	-2.572	.015

a. Variable dependiente: Gasto presupuestado en movilidad

Los resultados reflejan la existencia de una relación entre los gastos de viáticos por movilidad ejecutados y presupuestados.

$$Y = 27458.92 - 0.278 X$$

Donde:

Y es el gasto presupuestado en viáticos por movilidad

X es el gasto ejecutado en viáticos por movilidad

Esta función lineal explica la relación entre las variables de viáticos por movilidad, es decir; que cuando menos presupuesto de viáticos se otorgan, el gasto ejecutado en ellos; fue mayor, mostrando con ello una relación inversa entre las variables sujetos de análisis.

También debemos considerar que, a pesar de que el nivel de correlación entre los datos refleja un bajo nivel de ajuste ( $R = -0.404$ , para dos colas y nivel de confianza del 95%), la prueba resultó significativa y se obtuvo un “p” valor que alcanzó el 0.015, resultando menor que el nivel de significancia de 0.05, en consecuencia, existe una relación entre el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

## B. Análisis estadístico de la hipótesis específica 2.

El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

Correlaciones			
		Gasto presupuestado en alimentación	Gasto ejecutado en alimentación
Gasto presupuestado en alimentación	Correlación de Pearson	1	-.198
	Sig. (bilateral)		.246
	N	36	36
Gasto ejecutado en alimentación	Correlación de Pearson	-.198	1
	Sig. (bilateral)	.246	
	N	36	36

### Cálculo del coeficiente de correlación de pearson

$$r = \frac{n(\sum x.y) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} * \sqrt{n(\sum y^2) - (\sum y)^2}}$$

$$r = \frac{36 * 4701082538.14 - 377185.00 * 482911.35}{160366.5773 * 405500.8425} = -0.1985$$

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	28147298.254	1	28147298.254	1.395	.246 <sup>b</sup>
	Residuo	686226010.051	34	20183117.943		
	Total	714373308.306	35			

a. Variable dependiente: Gasto presupuestado en alimentación

b. Predictores: (Constante), Gasto ejecutado en alimentación

Coeficientes <sup>a</sup>						
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	11530.406	1164.382		9.903	.000
	Gasto ejecutado en alimentación	-.079	.066	-.198	-1.181	.246

a. Variable dependiente: Gasto presupuestado en alimentación

Los resultados reflejan la existencia de una relación entre los gastos de viáticos por alimentación ejecutados y presupuestados.

$$Y = 11530.41 - 0.079 X$$

Donde:

Y es el gasto presupuestado en viáticos por alimentación

X es el gasto ejecutado en viáticos por alimentación

Esta función lineal explica la relación entre las variables de viáticos por alimentación, es decir; que cuando menos presupuesto de viáticos se otorgan, el gasto ejecutado en ellos; fue mayor, mostrando con ello una relación inversa entre las variables sujetos de análisis.

También debemos considerar que, a pesar de que el nivel de correlación entre los datos reflejan un bajo nivel de ajuste ( $R = -0.198$ , para dos colas y nivel de confianza del 95%), la prueba no resultó significativa y se obtuvo un “p” valor que alcanzó el 0.246, resultando mayor que el nivel de significancia de 0.05, en consecuencia explica que no existe una relación entre el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

### C. Análisis estadístico de la hipótesis específica 3.

El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

Correlaciones			
		Gasto presupuestado en alojamiento	Gasto ejecutado en alojamiento
Gasto presupuestado en alojamiento	Correlación de Pearson	1	.021
	Sig. (bilateral)		.902
	N	36	36
Gasto ejecutado en alojamiento	Correlación de Pearson	.021	1
	Sig. (bilateral)	.902	
	N	36	36

### Cálculo del coeficiente de correlación de pearson

$$r = \frac{n(\sum x,y) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} * \sqrt{n(\sum y^2) - (\sum y)^2}}$$

$$r = \frac{36 * 44623160.11 - 85612.00 * 17975.48}{64466.57596 * 49414.13456} = 0.0212$$

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	30591.207	1	30591.207	.015	.902 <sup>b</sup>
	Residuo	67799703.349	34	1994108.922		
	Total	67830294.556	35			

a. Variable dependiente: Gasto ejecutado en alojamiento

b. Predictores: (Constante), Gasto presupuestado en alojamiento

Coeficientes <sup>a</sup>						
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	460.677	391.256		1.177	.247
	Gasto presupuestado en alojamiento	.016	.131	.021	.124	.902

a. Variable dependiente: Gasto ejecutado en alojamiento

Los resultados reflejan la existencia de una relación entre los gastos de viáticos por alojamiento ejecutado y presupuestado.

$$Y = 460.677 + 0.16 X$$

Donde:

Y es el gasto presupuestado en viáticos por alojamiento

X es el gasto ejecutado en viáticos por alojamiento

Esta función lineal obtenida explica la relación positiva entre las variables de viáticos por alojamiento, es decir; que en este caso

observamos que existió un equilibrio entre presupuesto de gasto de viáticos y el gasto ejecutado.

En relación a la prueba estadística se muestra que el nivel de correlación entre los datos reflejan un nulo nivel de ajuste ( $R = -0.021$ , para dos colas y nivel de confianza del 95%), la prueba no resultó significativa y se obtuvo un “p” valor que alcanzó el 0.902, resultando mayor que el nivel de significancia de 0.05, en consecuencia explica que no existe una relación entre el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

#### D. Análisis estadístico de la hipótesis general

Correlaciones			
		Gasto presupuestado total en viáticos	Gasto ejecutado total en viáticos
Gasto presupuestado total en viáticos	Correlación de Pearson	1	-,342*
	Sig. (bilateral)		.041
	N	36	36
Gasto ejecutado total en viáticos	Correlación de Pearson	-,342*	1
	Sig. (bilateral)	.041	
	N	36	36

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

#### Cálculo del coeficiente de correlación de pearson

$$r = \frac{n(\sum x.y) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} * \sqrt{n(\sum y^2) - (\sum y)^2}}$$

$$r = \frac{36 * 48617788592.39 - 1126378.00 * 1669456.82}{458320.5862 * 830222.5737} = -0.3422$$

ANOVA <sup>a</sup>						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	2241673837.530	1	2241673837.530	4.509	.041 <sup>b</sup>
	Residuo	16904630258.025	34	497195007.589		
	Total	19146304095.556	35			
a. Variable dependiente: Gasto ejecutado total en viáticos						
b. Predictores: (Constante), Gasto presupuestado total en viáticos						

Coeficientes <sup>a</sup>						
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
		B	Error estándar	Beta		
1	(Constante)	65767.101	9860.418		6.670	.000
	Gasto presupuestado total en viáticos	-.620	.292	-.342	-2.123	.041
a. Variable dependiente: Gasto ejecutado total en viáticos						

Los resultados reflejan la existencia de una relación entre los gastos de viáticos por alimentación ejecutados y presupuestados.

$$Y = 65767.10 - 0.620 X$$

Donde:

Y es el gasto presupuestado en viáticos

X es el gasto ejecutado en viáticos

El resultado obtenido a partir de los datos procesados muestra una función lineal y una relación inversa entre las variables. Este resultado establece que cuando menos presupuesto de viáticos se otorga, el gasto ejecutado en ellos; fue cada vez mayor, mostrando con ello una relación inversa entre los variables sujetos de análisis.

En relación a la prueba estadística para la hipótesis se puede establecer que existe un bajo nivel de correlación entre los datos que reflejan un bajo nivel de ajuste ( $R = -0.342$ , para dos colas y nivel de confianza del 95%), la prueba resultó significativa y se obtuvo un “p” valor que alcanzó el 0.04, resultando menor que el nivel de significancia de 0.05. Entonces el resultado determina, que existe una relación entre el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alojamiento de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016.

Después de desarrollar las pruebas estadísticas correspondientes debemos manifestar que la finalidad de la investigación, fue establecer una guía de procedimientos para considerar el correcto registro de las operaciones. Además, cabe resaltar que la empresa cuenta con un archivo que posee los comprobantes entregados (facturas, notas de crédito y notas de débito). De igual forma, se tiene en forma ordenado un formato establecido por la empresa en la que detalle la rendición de los gastos que se han entregado. Y finalmente los resultados son fiables ya que realizó una selección de documentos, se procedió a verificar el origen y procedencia de estos, y se corroboró la correcta sustentación de cada comisión de viaje, es decir, que los documentos cumplieron con todos los requisitos exigidos por el Reglamento de Comprobantes de Pago.

## **6.2. Contrastación de resultados con otros estudios similares.**

De conformidad (SALAZAR, 2017) “En la presente tesis se investigó que tanto conoce el servidor público en referencia a la normativa que rigen la rendición de cuenta, como argumento de autores Estela (2009) que hace referencia a las entidades controladas por Estado Peruano. Código de Ética de Función pública.

Quiere decir en su argumento que los controles son necesarios en la evaluación de los gastos al rendir sus cuentas para no afectar sus presupuestos.

(VENEGAS, 2012) “Hace referencia en que se debe aplicar correctamente NICSP en el Sector Público ayudara a brindar una información útil para cualquier tipo de decisiones a corto o largo plazo. Seremos más riguroso con la directiva se llegaría a un mejor control de los fondos asignados a cada comisión si realmente cumple con lo establecido por la norma recolectando información y estudio de los antecedentes y el marco conceptual de todo lo que implica el tema transparencia. Y de qué manera incumplen la norma los servidores públicos “la rendición de los gastos debe ser presentado en los días definidos contando con la culminación de la comisión de servicio.

Debido al giro del negocio los viajes que tienen que hacer el trabajador que se le destaca por parte de la empresa son importante porque a sus resultados de sus viajes nos proporciona un mayor ingreso de alguna forma es por ello que surge la pregunta de estudio, ya que la empresa destina montos considerables como son con el tema de viáticos que conforma los pasajes, alojamientos, refrigerio y otros.

En ello revisamos que las rendiciones no tienen sustento debido a las zonas rurales y no cuentan con comprobante de pago en esta zona y se debe de considerar de acuerdo a las normas que nos indica el estado – Tributariamente, para todo servicio que se presente al personal de la empresa. Cuando tiene que presentarle por su servicio esto tiene que tener como resultado un informe de justificación como alguno correo, comprobante u otro documento que acredite la justificación de viaje con la con la vinculación del negocio.

Entonces algunos trabajadores destacados no logran obtener comprobante de pago para poder sustentar los gastos los a cuales no permite representar fehacientemente las transacciones y demás eventos que se presenten en este sentido es necesario para que se

contabilicen y para esto el área de contabilidad hace que el comisionado realice un formato sencillo citando los gastos que realizó y tomando así el informe como sustento para el registro contable de dicho viaje donde surge varias informaciones de estas informalidades a raíz de lo que el área de contabilidad cuenta con una capacitación continua es por ello que se tiene definido el Reglamento de la Ley de Comprobante de Pago.

La finalidad del presente trabajo consiste en determinar el impuesto a pagar y a la vez se analizaría una información más correcta de los gastos proporcionados por la persona comisionada y no sobrepasar el presupuesto.

## VII CONCLUSIONES

- A. Se ha determinado que, en la Empresa Ferrocarril Andino Central S.A., durante los períodos del 2014 al 2016, los gastos de viáticos no se han realizado en armonía con el presupuesto financiero pues el sistema software que utiliza no tiene las restricciones que se necesita para los controles que corresponden. Ese sistema no tiene capacidad de alerta por falta de saldo en su cuenta. Se realizan gastos que exceden al presupuesto asignado a cada área. Las personas que se designa por parte de la empresa, no sustentan debidamente los gastos de movilidad, hospedaje y refrigerio de acuerdo al servicio designado. Tampoco se cumple con los días de rendición dado que no se tiene un procedimiento y control adecuado.
- B. De acuerdo a la normativa vigente, los gastos de viáticos para el rubro de la empresa en estudio, tiene incidencia en la presentación y preparación del estado de los resultados obtenidos en los ejercicios analizados del 2014, 2015 y 2016. Sin embargo, tales gastos, no reúnen los requisitos mínimos que establece la ley de comprobante de pago, observándose además la sustitución por otros medios de comprobantes que no son originales. Cabe indicar que los viajes asignados a los trabajadores, sea nacional o al extranjero, en la comparación con el presupuesto financiero relativo al refrigerio y hospedaje, en el periodo 2014 ha tenido un saldo negativo. En el periodo 2015 hubo control del presupuesto, pero en el periodo 2016 volvió a sobrepasar.
- C. El personal que ha sido destacado a otro lugar, que no es su base, no está debidamente capacitado para realizar el control presupuestario. No controla adecuadamente su saldo, lo que conlleva a no presentar correctamente la deducción de los gastos, además no cuenta con personal calificado que pueda sistematizar sus gastos, lo cual puede originar reparos por parte de la

administración tributaria. También podría perjudicar principalmente al presupuesto financiero, lo que efectivamente se distorsionó en el tema de la movilidad en el periodo 2014 pues el presupuesto no cubrió los gastos incurridos, habiéndose excedido también en los años 2015 y 2016. Consiguientemente, en todos los períodos estudiados, se ha excedido los viáticos asignados a cada área en función al presupuesto financiero correspondiente.

- D. El usuario no ha tomado conciencia del presupuesto financiero asignado por cada área asumiendo que no se puede exceder la caja general de acuerdo a su disponibilidad. La empresa no tiene un manual de procedimiento en los controles de los gastos que no son deducibles a que están sujetos a limite y una persona encargado de revisar los gasto y los que son nacionales revisar si es correcto el gasto o no con los cruces de información con el sitio donde fueron y con el proveedor que le ha prestado el servicio. La empresa no cuenta con un software adecuado en el que se priorice el control por persona de los gastos generados.

## VIII RECOMENDACIONES

- A. Se propone realizar una carta de compromiso que firme el personal que es asignado para entregarle el viatico dándole toda la responsabilidad de acuerdo a lo que se le ha entregado como rendición de viaje para sus viáticos, implementando un manual de procedimientos para rendición de sus gastos por viáticos y a la vez capacitar a los usuarios y trabajadores beneficiarios. Ello ayudaría mucho en destacar la importancia del ordenamiento de sus comprobantes de pago hasta la presentación de su gasto.
  
- B. Se plantea aplicar lo más pronto posible un cuadro de infracciones y sanciones en lo que corresponde al procedimiento administrativo en la comisión que se le asigna y no tenga saldo pendiente y no arrastre en justificar al año posterior por la que se repararía como tema tributario y como presupuesto sería un gasto del año que se presenta. No debe esperarse a que se realice un informe de auditoría externo, en el que se precisen salvedades y recomendaciones en el cumplimiento de la normativa.
  
- C. Igualmente se propone que para evitar las afecciones cuando la SUNAT realiza fiscalizaciones a empresas con el rubro de la entidad materia de estudio, debe prepararse periódicamente informes regulares sobre los gastos deducibles para poder tener un panorama diáfano del gasto y no variar por cada análisis de cuentas que se esté realizando, lo que implica que se realice un tratamiento semejante de manera permanente.
  
- D. Se propone finalmente que la Gerencia debe considerar dentro de su planificación una capacitación permanente al personal del área de contabilidad con el tema tributario ya sea dictado con charlas, seminarios, talleres inscripción en línea o algún curso entre otros con

el fin de cumplir en forma correcta con las obligaciones sustanciales. Este aspecto es importante pues permitirá cumplir correctamente con las obligaciones formales y sustanciales de naturaleza tributarias para que no sea afectada la empresa.

## IX REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- A. CATYA. (2009). TESIS. LIMA.
- B. CUSCO, A. Y. (2010). TESIS.
- C. GERARDO, S. (29 de Abril de 2013). Núñez Dubon y Asociados. Obtenido de Consultoría e Impuestos: <http://www.nunezdubonyasociados.com>
- D. HUAMAN, R. P. (2014). FINANZAS CORPORATIVA. LIMA: EDITORIAL SAN MARCOS.
- E. LEYTON. (2012). TESIS UNT. TRUJILLO.
- F. MATTEUCCI, M. A. (2009). ARTICULO VINCULADO CON DERECHO TRIBUTARIO. LOS VIATICOS AL INTERIOR DEL PAIS SU NECESIDAD DEL GASTO.
- G. PEREZ, J. (2012). El Cielo es el Límite. Callao: Arcángel.
- H. RESERVA, B. C. (2011). GLOSARIO DE TERMINOS
- I. ECONOMICOS. En B. C. RESERVA, GLOSARIO DE TERMINOS
- J. ECONOMICOS (pág. 266). LIMA: BANCO CENTRAL DE RESERVA.
- K. ROGER, P. H. (2014). FINANZAS CORPORATIVAS. LIMA: SAN MARCOS.
- L. SALVATIERRA, C. M. (2015). LIMITES DE LOS GASTOS DE VIAJE AL INTERIOR Y AL EXTERIOR DEL PAIS. ACTUALIDAD EMPRESARIAL, I-15 I-16 Y I17.
- M. TOLEDO, M. C. (10 de JULIO de 2013). CHANLATY.COM. Obtenido de <http://www.chamlaty.com>

## ANEXO 1. Matriz de Consistencia

MATRIZ DE CONSISTENCIA

EL PRESUPUESTO FINANCIERO Y LOS GASTOS DE VIATICOS DE LA EMPRESA FERROCARRIL CENTRAL PERIODO 2014 AL 2016

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	MÉTODOLOGIA
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	INDEPENDIENTE		Valor presupuestado del viatico por Alimentación	<b>Tipo de Investigación</b> - Aplicada  - Descriptiva  <b>Diseño de la Investigación</b> - No Experimental - Longitudinal
¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con los gastos de viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?	Analizar la relación el presupuesto financiero con los gastos de viáticos de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	El presupuesto financiero se relaciona directamente con los gastos de viaticos de empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	Presupuesto Financiero de la Empresa (X)	Presupuestado	Valor presupuestado del viatico por hospedaje	
					Valor presupuestado del viatico por	
Problema Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Especificas	DEPENDIENTE			<b>Poblacion y Muestra</b>  Esta conformado por los datos de los gastos y el presupuesto financiero de la empresa Ferrocarril Central Andino del periodo 2014  <b>Tecnicas</b> - Observación. - Analisis Documental.
¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?	Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por alimentación de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016		Por Alimentación	Nivel de ejecución de viaticos por Alimentación	
¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por hospedaje de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?	Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por hospedaje de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por hospedaje de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	Ejecución de viaticos (Y)	Hospedaje	Nivel de ejecución de viaticos por Hospedaje	<b>INSTRUMENTO</b>  - Guia de análisis documental - Estados Financieros - Datos Estadísticos relacionado a los gastos
¿Cómo se relaciona el presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016?	Analizar la relación del presupuesto financiero con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la Empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016	El presupuesto financiero se relaciona directamente con el nivel de gastos de viáticos por movilidad de la empresa Ferrocarril Central Andino, periodo 2014 al 2016		Movilidad	Nivel de ejecución de viaticos por Movilidad	

## ANEXO 2.:

### Estado de Ganancia y perdidas 2014 al 2016.

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.							15/06/2018
RUC : 20432348114							11:52:13
Ejercicio : 2014							Pág. : 1
PROFIT AND LOSS STATEMENT - **MR** 2015 AL 2017 - CONCEPTO							
ACUMULADO A : Diciembre de 2014							
Conc	Descripción	Notas	Mto. Mes US\$	Mto. Mes SI.	Mto. Acum. US\$	Mto. Acum. SI.	
03	FLETES		3,055,101.79	9,176,110.75	35,011,615.61	99,869,959.82	
06	PASAJEROS		00	00	144,580.00	407,252.18	
08	OTROS FACTURADOS ENTRE EMPRESAS		79,922.85	243,281.83	474,700.77	1,369,788.82	
09	OTROS		63,305.59	187,531.59	434,443.89	1,261,929.41	
10	SERVICIOS DE INGENIERIA		640,900.04	1,689,366.32	1,644,064.73	4,487,972.76	
11	<b>TOTAL VENTAS NETAS</b>		<b>3,839,230.27</b>	<b>11,296,290.49</b>	<b>37,709,405.00</b>	<b>107,396,902.99</b>	
16	COMBUSTIBLE		-439,501.86	-1,298,328.61	-8,379,160.41	-23,740,097.55	
17	GAS NATURAL		-2,681.20	-7,635.91	-11,152.08	-31,385.90	
18	SUMINISTROS		-110,774.39	-328,457.58	-1,507,960.56	-4,240,596.60	
20	ACCESO A LA VIA Y ALQUILER DE EQUIPOS		-582,824.93	-1,742,646.54	-6,357,087.55	-18,111,093.78	
22	TRANSPORTE DE CARGA Y DESCARGA		-4,607.63	-13,776.80	-58,924.84	-167,619.41	
24	<b>TOTAL VARIABLES</b>		<b>-1,140,390.01</b>	<b>-3,390,845.44</b>	<b>-16,314,285.44</b>	<b>-46,290,793.24</b>	
26	<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>		<b>2,698,840.26</b>	<b>7,905,445.05</b>	<b>21,395,119.56</b>	<b>61,106,109.75</b>	
30	LABOR SS		-164,786.29	-488,717.26	-2,254,449.11	-6,406,339.39	
32	LABOR CONTRATADA SS		-295,910.68	-878,525.62	-3,457,654.13	-9,849,424.73	
33	CAPACITACION Y TECNOLOGIA SS		-3,395.18	-10,004.24	-11,664.41	-33,431.57	
34	SERVICIOS DE TERCEROS SS		-17,129.72	-56,016.39	-523,230.21	-1,497,855.61	
35	COSTO DE SERVICIO DE PASAJEROS		-1,004.29	-2,944.16	-68,210.34	-193,243.51	
36	SEGUROS SS		-34,512.50	-101,122.85	-452,853.03	-1,269,285.36	
38	OTROS SS		-112,153.80	-331,111.18	-663,430.80	-1,889,245.75	
39	COSTO SERV INGENIERIA		33,578.50	74,871.58	-675,247.53	-1,903,113.95	
40	<b>TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		<b>-595,313.96</b>	<b>-1,792,570.12</b>	<b>-8,106,739.56</b>	<b>-23,041,939.87</b>	
42	<b>MARGEN BRUTO</b>		<b>2,103,526.30</b>	<b>6,112,874.93</b>	<b>13,288,380.00</b>	<b>38,064,169.88</b>	
46	<b>ADMINISTRACION Y COMERCIALIZACION</b>		<b>-233,851.75</b>	<b>-685,752.10</b>	<b>-2,221,529.23</b>	<b>-6,297,175.68</b>	
48	SUMINISTROS ADM		-9,151.79	-26,478.57	-37,519.57	-106,202.97	
50	LABOR ADM		-80,103.23	-237,063.22	-1,004,354.68	-2,849,469.85	
51	CAPACITACION Y TECNOLOGIA ADM		-2,610.97	-7,717.08	-23,258.58	-66,284.64	
52	SERVICIOS DE TERCEROS ADM		-86,148.15	-251,568.64	-955,411.55	-2,704,060.24	
54	SEGUROS ADM		-6,124.37	-17,982.07	-70,038.29	-196,626.33	
56	OTROS ADM		-49,713.24	-144,942.52	-130,946.56	-374,531.65	
70	<b>TOTAL DE GASTOS</b>		<b>-233,851.75</b>	<b>-685,752.10</b>	<b>-2,221,529.23</b>	<b>-6,297,175.68</b>	
72	<b>RESULTADO DE OPERACION</b>		<b>1,869,674.55</b>	<b>5,427,122.83</b>	<b>11,066,850.77</b>	<b>31,766,994.20</b>	
74	INGRESOS (GASTOS) FINANCIEROS		-89,410.55	-263,089.91	-465,440.43	-1,319,975.36	
76	OTROS INGRESOS (EGRESOS) NETOS		49,526.97	150,578.89	605,979.48	1,716,576.54	
78	RESULTADO POR DIFERENCIA DE CAMBIO		319.02	-311,050.93	933.80	-1,048,046.76	
80	RESULTADO POR TRASLACION		190,443.22	3,670.01	-209,295.24	3,670.01	
82	<b>RESULTADO ANTES DE DEPRECIACION Y AMORTIZACION</b>		<b>2,020,553.21</b>	<b>5,007,230.89</b>	<b>10,999,028.38</b>	<b>31,119,218.63</b>	
83	PROVISION DE COBRANZA DUDOSA		-56,988.05	-170,394.27	-56,988.05	-170,394.27	
84	DEPRECIACION Y AMORTIZACION		-3,511,917.05	-9,650,894.47	-3,511,917.05	-9,650,894.47	
86	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA</b>		<b>-1,548,351.89</b>	<b>-4,814,057.85</b>	<b>7,430,123.28</b>	<b>21,297,929.89</b>	
88	PARTICIPACION A LOS TRABAJADORES		47,306.92	141,400.38	-425,623.71	-1,222,786.97	
90	IMPUESTO A LA RENTA		-46,038.25	-137,608.32	-2,406,065.93	-6,969,888.45	
92	<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>-1,547,083.22</b>	<b>-4,810,265.79</b>	<b>4,598,433.64</b>	<b>13,105,254.47</b>	
93	IMPUESTO A LA RENTA DIFERIDO		-244,656.72	-731,278.95	-244,656.72	-731,278.95	
94	<b>UTILIDAD INTEGRAL</b>		<b>-1,791,739.94</b>	<b>-5,541,544.74</b>	<b>4,353,776.92</b>	<b>12,373,975.52</b>	

## PROFIT AND LOSS STATEMENT - \*\*MR\*\* 2015 AL 2017 - CONCEPTO

ACUMULADO A : Diciembre de 2015

Conc	Descripción	Notas	Mto. Mes US\$	Mto. Mes S/.	Mto. Acum. US\$	Mto. Acum. S/.
03	FLETES		3,431,779.17	11,655,468.47	37,894,227.44	121,534,577.88
06	PASAJEROS		.00	.00	164,666.49	519,266.47
08	OTROS FACTURADOS ENTRE EMPRESAS		22,213.31	75,691.50	288,229.36	925,579.22
09	OTROS		5,853.70	20,804.06	248,749.39	817,534.78
10	SERVICIOS DE INGENIERIA		.00	.00	315,476.48	1,001,452.67
11	<b>TOTAL VENTAS NETAS</b>		<b>3,459,846.18</b>	<b>11,751,964.03</b>	<b>38,911,349.16</b>	<b>124,798,411.02</b>
16	COMBUSTIBLE		-386,041.03	-1,296,137.47	-5,416,272.52	-17,175,992.48
17	GAS NATURAL		.00	.00	-4,162.37	-12,533.53
18	SUMINISTROS		-104,338.33	-340,619.49	-1,508,582.13	-4,649,143.15
20	ACCESO A LA VIA Y ALQUILER DE EQUIPOS		-658,569.80	-2,245,723.03	-7,291,041.37	-23,408,959.65
22	TRANSPORTE DE CARGA Y DESCARGA		-2,040.14	-7,166.75	-41,876.44	-133,404.90
24	<b>TOTAL VARIABLES</b>		<b>-1,150,989.30</b>	<b>-3,889,646.74</b>	<b>-14,261,934.83</b>	<b>-45,380,033.71</b>
26	<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>		<b>2,308,856.88</b>	<b>7,862,317.29</b>	<b>24,649,414.33</b>	<b>79,418,377.31</b>
30	LABOR SS		-200,651.31	-679,586.28	-2,233,428.95	-7,149,133.89
32	LABOR CONTRATADA SS		-277,745.79	-939,763.49	-3,541,324.32	-11,343,412.29
33	CAPACITACION Y TECNOLOGIA SS		.00	.00	-12,996.51	-40,668.36
34	SERVICIOS DE TERCEROS SS		-113,672.24	-379,140.12	-633,734.04	-2,026,221.81
35	COSTO DE SERVICIO DE PASAJEROS		-780.88	-2,637.27	-54,195.25	-172,334.02
36	SEGUROS SS		-33,750.93	-108,782.57	-412,024.71	-1,241,716.05
38	OTROS SS		-116,852.01	-393,123.95	-583,847.21	-1,872,739.92
39	COSTO SERV INGENIERIA		-823.93	-2,772.80	-249,570.20	-728,936.87
40	<b>TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		<b>-744,277.09</b>	<b>-2,505,806.48</b>	<b>-7,721,121.19</b>	<b>-24,575,163.21</b>
42	<b>MARGEN BRUTO</b>		<b>1,564,579.79</b>	<b>5,356,510.81</b>	<b>16,928,293.14</b>	<b>54,843,214.10</b>
46	<b>ADMINISTRACION Y COMERCIALIZACION</b>		<b>-181,071.41</b>	<b>-607,149.17</b>	<b>-1,821,162.23</b>	<b>-5,752,794.28</b>
48	SUMINISTROS ADM		-3,876.84	-13,036.42	-40,560.37	-123,690.03
50	LABOR ADM		-97,881.21	-320,623.44	-865,504.72	-2,751,418.81
51	CAPACITACION Y TECNOLOGIA ADM		.00	.00	-10,842.15	-34,690.54
52	SERVICIOS DE TERCEROS ADM		-60,125.06	-212,762.14	-765,718.01	-2,416,266.36
54	SEGUROS ADM		-5,916.81	-19,238.76	-69,472.96	-206,123.67
56	OTROS ADM		-13,271.49	-41,488.41	-69,064.02	-220,604.87
70	<b>TOTAL DE GASTOS</b>		<b>-181,071.41</b>	<b>-607,149.17</b>	<b>-1,821,162.23</b>	<b>-5,752,794.28</b>
72	<b>RESULTADO DE OPERACION</b>		<b>1,383,508.38</b>	<b>4,749,361.64</b>	<b>15,107,130.91</b>	<b>49,090,419.82</b>
74	INGRESOS (GASTOS) FINANCIEROS		-75,601.60	-256,311.95	-720,817.45	-2,335,906.85
76	OTROS INGRESOS (EGRESOS) NETOS		45,336.52	130,793.88	531,853.21	1,596,949.72
78	RESULTADO POR DIFERENCIA DE CAMBIO		-.01	-218,299.70	-.09	-1,969,180.94
80	RESULTADO POR TRASLACION		-15,200.49	-.05	-132,589.66	-.03
82	<b>RESULTADO ANTES DE DEPRECIACION Y AMORTIZACION</b>		<b>1,338,042.80</b>	<b>4,405,543.82</b>	<b>14,785,576.92</b>	<b>46,382,281.72</b>
83	PROVISION DE COBRANZA DUDOSA		.00	.00	-34,409.03	-108,891.49
84	DEPRECIACION Y AMORTIZACION		-353,127.13	-976,585.31	-4,082,785.02	-11,243,784.24
86	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA</b>		<b>984,915.67</b>	<b>3,428,958.51</b>	<b>10,668,382.87</b>	<b>35,029,605.99</b>
88	PARTICIPACION A LOS TRABAJADORES		-55,386.92	-305,019.05	-552,315.08	-1,885,051.39
90	IMPUESTO A LA RENTA		-294,333.33	-1,622,701.10	-2,938,316.25	-10,028,473.35
92	<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>635,195.42</b>	<b>1,501,238.36</b>	<b>7,177,751.54</b>	<b>23,116,081.25</b>
93	IMPUESTO A LA RENTA DIFERIDO		-295,219.39	321,836.83	-295,219.39	321,836.83
94	<b>UTILIDAD INTEGRAL</b>		<b>339,976.03</b>	<b>1,823,075.19</b>	<b>6,882,532.15</b>	<b>23,437,918.08</b>

## PROFIT AND LOSS STATEMENT - \*\*MR\*\* 2015 AL 2017 - CONCEPTO

ACUMULADO A : Diciembre de 2016

Conc	Descripción	Notas	Mto. Mes US\$	Mto. Mes S/.	Mto. Acum. US\$	Mto. Acum. S/.
03	FLETES		5,866,201.48	19,821,123.50	41,107,591.82	138,848,168.09
06	PASAJEROS		.00	.00	211,168.10	709,148.93
08	OTROS FACTURADOS ENTRE EMPRESAS		4,692.66	15,255.26	332,402.34	1,128,814.76
09	OTROS		374,248.46	1,257,472.64	502,857.57	1,692,274.49
10	SERVICIOS DE INGENIERIA		.00	.00	289,103.65	971,084.15
11	<b>TOTAL VENTAS NETAS</b>		<b>6,245,142.60</b>	<b>21,093,851.40</b>	<b>42,443,123.48</b>	<b>143,349,490.42</b>
16	COMBUSTIBLE		-559,594.94	-1,901,731.07	-5,504,254.95	-18,595,323.48
18	SUMINISTROS		-166,416.25	-560,841.94	-1,491,029.79	-4,987,236.69
20	ACCESO A LA VIA Y ALQUILER DE EQUIPOS		-759,416.81	-2,551,640.49	-7,785,724.57	-26,306,497.16
22	TRANSPORTE DE CARGA Y DESCARGA		-2,867.09	-9,660.88	-24,955.15	-84,455.54
24	<b>TOTAL VARIABLES</b>		<b>-1,488,295.09</b>	<b>-5,023,874.38</b>	<b>-14,805,964.46</b>	<b>-49,973,512.87</b>
26	<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>		<b>4,756,847.51</b>	<b>16,069,977.02</b>	<b>27,637,159.02</b>	<b>93,375,977.55</b>
30	LABOR SS		-187,691.94	-634,258.73	-2,330,982.09	-7,903,955.66
32	LABOR CONTRATADA SS		-326,291.25	-1,105,038.94	-3,783,046.10	-12,782,624.92
33	CAPACITACION Y TECNOLOGIA SS		-188.99	-700.00	-12,815.04	-43,566.30
34	SERVICIOS DE TERCEROS SS		-34,135.12	-116,636.43	-415,927.08	-1,403,140.70
35	COSTO DE SERVICIO DE PASAJEROS		-5,992.81	-19,995.69	-60,785.02	-203,675.96
36	SEGUROS SS		-27,667.89	-94,513.26	-389,697.39	-1,274,786.35
38	OTROS SS		-130,463.54	-443,307.25	-727,210.41	-2,429,222.18
39	COSTO SERV INGENIERIA		-13.08	-44.07	-72,375.30	-230,638.22
40	<b>TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		<b>-712,444.62</b>	<b>-2,414,494.37</b>	<b>-7,792,838.43</b>	<b>-26,271,610.29</b>
42	<b>MARGEN BRUTO</b>		<b>4,044,402.89</b>	<b>13,655,482.65</b>	<b>19,844,320.59</b>	<b>67,104,367.26</b>
46	<b>ADMINISTRACION Y COMERCIALIZACION</b>		<b>-210,064.75</b>	<b>-711,984.07</b>	<b>-1,846,538.79</b>	<b>-6,259,884.52</b>
48	SUMINISTROS ADM		-13,157.49	-44,508.55	-39,308.86	-132,895.49
50	LABOR ADM		-65,082.57	-220,754.60	-714,961.15	-2,428,397.96
51	CAPACITACION Y TECNOLOGIA ADM		188.93	620.00	-14,523.85	-49,029.83
52	SERVICIOS DE TERCEROS ADM		-111,105.50	-376,211.37	-943,926.06	-3,198,505.06
54	SEGUROS ADM		-8,049.25	-27,393.15	-47,577.91	-157,937.23
56	OTROS ADM		-12,858.87	-43,736.40	-86,240.96	-293,118.95
70	<b>TOTAL DE GASTOS</b>		<b>-210,064.75</b>	<b>-711,984.07</b>	<b>-1,846,538.79</b>	<b>-6,259,884.52</b>
72	<b>RESULTADO DE OPERACION</b>		<b>3,834,338.14</b>	<b>12,943,498.58</b>	<b>17,997,781.80</b>	<b>60,844,482.74</b>
74	INGRESOS (GASTOS) FINANCIEROS		-25,310.85	-90,930.39	-634,814.75	-2,204,993.16
76	OTROS INGRESOS (EGRESOS) NETOS		97,367.87	326,251.08	333,855.31	1,045,115.72
78	RESULTADO POR DIFERENCIA DE CAMBIO		.02	173,170.89	.06	-535,986.08
80	RESULTADO POR TRASLACION		48,856.82	-.03	-430,093.57	.04
82	<b>RESULTADO ANTES DE DEPRECIACION Y AMORTIZACION</b>		<b>3,955,252.00</b>	<b>13,351,990.13</b>	<b>17,266,728.85</b>	<b>59,148,619.26</b>
83	PROVISION DE COBRANZA DUDOSA		.00	.00	-4,944,747.35	-16,566,328.73
84	DEPRECIACION Y AMORTIZACION		-410,779.68	-1,163,404.71	-4,596,886.53	-12,898,321.39
86	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTO A LA RENTA</b>		<b>3,544,472.32</b>	<b>12,188,585.42</b>	<b>7,725,094.97</b>	<b>29,683,969.14</b>
88	PARTICIPACION A LOS TRABAJADORES		-223,747.96	-742,779.26	-481,413.23	-1,617,548.43
90	IMPUESTO A LA RENTA		-1,190,339.11	-3,951,585.56	-2,561,118.34	-8,605,357.63
92	<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>		<b>2,130,385.25</b>	<b>7,494,220.60</b>	<b>4,682,563.40</b>	<b>19,461,063.08</b>
93	IMPUESTO A LA RENTA DIFERIDO		-89,662.73	-749,980.72	-89,662.73	-749,980.72
94	<b>UTILIDAD INTEGRAL</b>		<b>2,040,722.52</b>	<b>6,744,239.88</b>	<b>4,592,900.67</b>	<b>18,711,082.36</b>

### Anexo 3:

Cuadro de los Estados Financieros presupuesto Financiero para atender los gastos operativos y administrativos periodos 2014 al 2016

#### CUADRO ESTADOS FINANCIEROS PRESUPUESTO 2014

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.														
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2014														
(Expresado en Miles de Dólares Americanos)														
Detalle	estimado	Presupuesto 2014												
	2013	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2014
Toneladas	1778,947	143,655	131,740	151,925	155,110	168,466	177,516	176,736	180,871	179,821	189,141	188,131	197,411	2,030,683
Toneladas -kilometro	283,664,641	24,376,400	22,307,003	25,885,036	26,597,702	28,842,308	28,830,656	30,330,952	31,075,262	31,063,610	32,563,898	32,552,246	34,052,534	348,457,608
Fletes	29,249	2,924	2,694	3,004	3,003	3,166	3,123	3,246	3,287	3,244	3,385	3,342	3,465	37,884
Pasajeros	205	-	-	-	32	-	26	32	25	-	23	21	-	159
Otros facturados entre Empresas	501	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	501
Servicios de Ingeniería	11,469	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros	571	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	571
<b>Total de Ventas</b>	<b>41,996</b>	<b>3,013</b>	<b>2,784</b>	<b>3,094</b>	<b>3,124</b>	<b>3,255</b>	<b>3,239</b>	<b>3,368</b>	<b>3,401</b>	<b>3,334</b>	<b>3,497</b>	<b>3,452</b>	<b>3,555</b>	<b>39,115</b>
Combustible	8,650	793	731	793	812	892	891	938	961	960	1,007	1,006	1,053	10,837
Recuperación ISC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gas Natural	11	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36
Suministros	1,189	118	94	99	110	105	107	115	106	109	115	109	109	1,296
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	7,377	486	445	516	530	575	575	605	619	622	659	659	690	6,981
Transp. - Carga y Descarga	64	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	89
<b>Total Costos Variables</b>	<b>17,291</b>	<b>1,407</b>	<b>1,280</b>	<b>1,418</b>	<b>1,463</b>	<b>1,582</b>	<b>1,583</b>	<b>1,667</b>	<b>1,696</b>	<b>1,702</b>	<b>1,792</b>	<b>1,785</b>	<b>1,862</b>	<b>19,238</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>24,705</b>	<b>1,606</b>	<b>1,504</b>	<b>1,676</b>	<b>1,661</b>	<b>1,673</b>	<b>1,656</b>	<b>1,700</b>	<b>1,705</b>	<b>1,632</b>	<b>1,705</b>	<b>1,667</b>	<b>1,693</b>	<b>19,877</b>
Labor	2,794	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	220	2,640
Labor Contratada	2,481	271	271	271	283	283	283	283	283	283	283	283	283	3,357
Capacitación y Tecnología	16	4	4	5	3	4	5	3	0	2	0	0	2	35
Servicios de Terceros	558	46	48	44	48	52	45	50	41	49	45	45	40	553
Costo Serv. Camión	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo Serv. Pasajeros	78	1	6	6	11	3	10	10	3	10	10	10	1	78
Costo de servicios de Ingeniería	3,904	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* Seguros	409	38	35	38	37	38	37	38	38	37	41	41	41	462
Otros	533	48	48	49	49	48	48	48	48	49	48	48	48	577
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>10,854</b>	<b>629</b>	<b>631</b>	<b>633</b>	<b>651</b>	<b>647</b>	<b>648</b>	<b>652</b>	<b>640</b>	<b>642</b>	<b>646</b>	<b>646</b>	<b>635</b>	<b>7,701</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>13,851</b>	<b>977</b>	<b>872</b>	<b>1,043</b>	<b>1,010</b>	<b>1,026</b>	<b>1,008</b>	<b>1,048</b>	<b>1,065</b>	<b>989</b>	<b>1,059</b>	<b>1,021</b>	<b>1,058</b>	<b>12,176</b>
Administración Y Comercialización	1,095	121	121	118	114	104	103	115	102	104	102	107	103	1,314
Suministros	12	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	18
Labor	489	53	54	53	58	54	54	53	54	53	54	54	54	647
Capacitación y Tecnología	29	5	3	6	3	5	3	7	3	5	4	6	3	53
Servicios De Terceros	434	46	49	43	40	31	31	34	31	32	30	31	32	431
* Seguros	34	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	61
Otros	96	10	9	9	7	8	8	14	7	8	7	10	8	105
<b>EBITDA</b>	<b>12,756</b>	<b>856</b>	<b>751</b>	<b>924</b>	<b>896</b>	<b>922</b>	<b>905</b>	<b>933</b>	<b>963</b>	<b>885</b>	<b>957</b>	<b>914</b>	<b>955</b>	<b>10,861</b>
* Depreciación y Amortización	3,150	227	231	238	242	239	243	248	254	258	260	261	264	2,964
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>9,606</b>	<b>629</b>	<b>520</b>	<b>687</b>	<b>654</b>	<b>684</b>	<b>662</b>	<b>685</b>	<b>709</b>	<b>627</b>	<b>698</b>	<b>653</b>	<b>690</b>	<b>7,897</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(347)	(62)	(64)	(58)	(59)	(61)	(76)	(72)	(73)	(84)	(71)	(73)	(71)	(826)
Otros Egresos	569	13	13	13	11	13	13	13	12	13	13	13	9	146
Gastos de Mudanza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado en Traslación	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>9,875</b>	<b>580</b>	<b>468</b>	<b>641</b>	<b>606</b>	<b>635</b>	<b>598</b>	<b>626</b>	<b>648</b>	<b>555</b>	<b>640</b>	<b>592</b>	<b>629</b>	<b>7,217</b>
* Participación de Trabajadores	469	46	37	51	48	51	48	50	52	44	51	47	50	577
* Impuesto a la Renta	2,420	160	129	177	167	175	165	173	179	153	177	163	174	1,992
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>6,986</b>	<b>373</b>	<b>302</b>	<b>413</b>	<b>390</b>	<b>409</b>	<b>385</b>	<b>403</b>	<b>418</b>	<b>357</b>	<b>412</b>	<b>381</b>	<b>405</b>	<b>4,648</b>

## CUADRO ESTADOS FINANCIEROS EJECUTADOS 2014

<b>FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.</b>														
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2014</b>														
(Expresado en Miles de Dólares Americanos)														
Detalle	Real 2014													
	2013	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	2014
Toneladas	1755,240	148,468	132,447	150,148	154,392	140,104	147,387	153,610	175,045	139,811	177,409	175,045	175,045	1868,910
Toneladas - Kilometro	280,779,463	22,182,451	22,182,447	20,637,863	24,640,332	21,461,763	23,022,729	23,201,150	29,288,087	21,791,380	28,970,542	29,288,087	29,288,087	286,954,918
Fletes	28,404	3,044	2,753	2,736	2,864	2,576	2,720	2,867	3,338	2,783	3,337	2,938	3,055	35,012
Pasajeros	162	-	-	-	43	(40)	45	24	28	1	44	(1)	-	145
Otros facturados entre Empresas	462	26	22	23	40	19	10	4	103	4	78	64	80	475
Servicios de Ingeniería	11,977	-	-	-	14	1,000	-	(11)	-	-	-	-	641	1,644
Otros	944	(3)	2	26	2	2	66	2	77	40	66	91	63	434
<b>Total de Ventas</b>	<b>41,950</b>	<b>3,067</b>	<b>2,777</b>	<b>2,786</b>	<b>2,963</b>	<b>3,557</b>	<b>2,842</b>	<b>2,885</b>	<b>3,546</b>	<b>2,828</b>	<b>3,525</b>	<b>3,093</b>	<b>3,839</b>	<b>37,709</b>
Combustible	8,507	720	673	690	715	696	720	771	714	711	713	711	642	8,476
Recuperacion ISC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gas Natural	25	0	-	3	0	0	1	-	4	0	0	-	3	11
Suministros	1,348	157	80	100	104	94	98	139	137	194	116	114	107	1,442
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	7,395	649	309	442	520	543	524	552	526	568	580	561	583	6,357
Transp. - Carga y Descarga	68	5	5	6	5	5	7	4	4	5	4	4	5	59
<b>Total Costos Variables</b>	<b>17,344</b>	<b>1,532</b>	<b>1,067</b>	<b>1,240</b>	<b>1,344</b>	<b>1,338</b>	<b>1,349</b>	<b>1,467</b>	<b>1,385</b>	<b>1,478</b>	<b>1,414</b>	<b>1,391</b>	<b>1,340</b>	<b>16,345</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>24,606</b>	<b>1,535</b>	<b>1,711</b>	<b>1,546</b>	<b>1,620</b>	<b>2,219</b>	<b>1,493</b>	<b>1,418</b>	<b>2,161</b>	<b>1,350</b>	<b>2,112</b>	<b>1,701</b>	<b>2,500</b>	<b>21,364</b>
Labor	2,695	224	227	270	229	225	209	245	201	193	206	202	177	2,608
Labor Contratada	2,800	290	258	261	289	275	283	301	308	296	307	329	298	3,495
Capacitación y Tecnología	32	1	3	3	-	(3)	0	-	1	1	2	-	3	11
Servicios de Terceros	625	48	29	28	42	49	45	33	26	82	66	85	8	539
Costo Serv. Camión	82	3	11	(6)	3	3	3	3	3	3	3	(0)	3	31
Costo Serv. Pasajeros	85	2	1	1	10	7	2	10	10	6	10	10	1	68
Costo de servicios de Ingeniería	3,984	7	1	0	5	296	1	1	30	6	12	14	(34)	340
* Seguros	393	41	35	40	37	37	37	39	39	39	49	28	35	456
Otros	618	47	44	44	67	38	40	66	49	56	61	53	119	685
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>11,315</b>	<b>664</b>	<b>608</b>	<b>643</b>	<b>681</b>	<b>925</b>	<b>620</b>	<b>698</b>	<b>667</b>	<b>681</b>	<b>716</b>	<b>720</b>	<b>610</b>	<b>8,232</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>13,291</b>	<b>870</b>	<b>1,103</b>	<b>903</b>	<b>939</b>	<b>1,294</b>	<b>873</b>	<b>720</b>	<b>1,494</b>	<b>669</b>	<b>1,396</b>	<b>981</b>	<b>1,889</b>	<b>13,132</b>
<b>Administración Y Comercialización</b>	<b>1,108</b>	<b>113</b>	<b>124</b>	<b>109</b>	<b>99</b>	<b>115</b>	<b>100</b>	<b>124</b>	<b>142</b>	<b>124</b>	<b>163</b>	<b>139</b>	<b>210</b>	<b>1,563</b>
Suministros	8	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6
Labor	466	51	39	44	39	34	32	56	73	56	57	69	66	614
Capacitación y Tecnología	33	1	1	1	0	(3)	0	-	2	13	5	1	3	24
Servicios De Terceros	457	50	75	55	50	70	61	62	58	47	92	58	90	769
* Seguros	44	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	36
Otros	100	7	6	7	7	8	5	4	6	5	6	6	48	114
<b>EBITDA</b>	<b>12,183</b>	<b>757</b>	<b>979</b>	<b>794</b>	<b>840</b>	<b>1,179</b>	<b>773</b>	<b>596</b>	<b>1,352</b>	<b>545</b>	<b>1,233</b>	<b>842</b>	<b>1,679</b>	<b>11,569</b>
* Depreciación y Amortización	3,012	289	289	289	286	327	300	293	294	294	294	278	278	3,512
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>9,171</b>	<b>468</b>	<b>690</b>	<b>504</b>	<b>554</b>	<b>852</b>	<b>473</b>	<b>303</b>	<b>1,058</b>	<b>251</b>	<b>939</b>	<b>564</b>	<b>1,401</b>	<b>8,057</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(356)	(17)	(18)	(35)	(32)	(16)	(39)	(32)	(56)	(49)	(44)	(38)	(89)	(465)
Otros Egresos	(593)	14	17	27	24	30	60	24	330	21	30	(24)	154	707
NIIF IFRS	(3)	-	-	-	(12)	-	-	-	-	(8)	(4)	-	-	(28)
Defensa Regulatoria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Defensa Tributaria	(1)	-	-	(48)	(2)	-	-	-	(1)	-	(6)	(21)	-	(78)
Defensa Arbitral	(0)	-	-	(0)	-	(42)	(0)	(4)	(282)	18	(71)	(116)	497	-
Resultado en Traslación	366	23	(19)	10	1	(76)	63	(22)	(84)	63	57	(2)	(255)	(241)
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>8,588</b>	<b>483</b>	<b>670</b>	<b>457</b>	<b>533</b>	<b>749</b>	<b>558</b>	<b>269</b>	<b>966</b>	<b>296</b>	<b>902</b>	<b>363</b>	<b>1,708</b>	<b>7,952</b>
* Participación de Trabajadores	415	45	-	-	26	79	19	(90)	-	394	-	-	-	473
* Impuesto a la Renta	1,880	157	-	-	146	549	106	(510)	-	1,912	-	-	-	2,360
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>6,293</b>	<b>281</b>	<b>670</b>	<b>457</b>	<b>362</b>	<b>121</b>	<b>433</b>	<b>868</b>	<b>966</b>	<b>(2,011)</b>	<b>902</b>	<b>363</b>	<b>1,708</b>	<b>5,119</b>

**CUADRO ESTADOS FINANCIEROS PRESUPUESTO 2015**

<b>FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.</b>														
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2015</b>														
<b>(Expresado en Miles de Dólares Americanos)</b>														
Detalle	Presupuesto 2015												2015	
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic		
Toneladas	204,40	185,452	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	204,40	2,443,962
Toneladas - Kilometro	34,809,293	33,333,653	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	34,809,293	46,235,873
Fletes	3,729	3,512	3,699	3,677	3,699	3,677	3,699	3,746	3,724	3,746	3,724	3,746	3,746	44,376
Pasajeros	-	-	-	32	-	26	32	25	-	23	21	-	-	159
Otros facturados entre Empresas	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	414
Servicios de Ingeniería														-
Otros	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	375
<b>Total de Ventas</b>	<b>3,795</b>	<b>3,578</b>	<b>3,765</b>	<b>3,775</b>	<b>3,765</b>	<b>3,769</b>	<b>3,797</b>	<b>3,836</b>	<b>3,790</b>	<b>3,834</b>	<b>3,811</b>	<b>3,811</b>	<b>3,811</b>	<b>45,325</b>
Combustible	1,076	1,031	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	1,076	12,867
Recuperación ISC														-
Gas Natural	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Suministros	203	164	178	174	161	160	190	163	163	194	158	158	158	2,066
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	652	624	652	652	652	652	652	652	655	662	662	662	662	7,826
Transp. - Carga y Descarga	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	83
<b>Total Costos Variables</b>	<b>1,938</b>	<b>1,827</b>	<b>1,914</b>	<b>1,910</b>	<b>1,896</b>	<b>1,896</b>	<b>1,926</b>	<b>1,899</b>	<b>1,902</b>	<b>1,940</b>	<b>1,903</b>	<b>1,904</b>	<b>1,904</b>	<b>22,855</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>1,857</b>	<b>1,751</b>	<b>1,851</b>	<b>1,865</b>	<b>1,868</b>	<b>1,873</b>	<b>1,871</b>	<b>1,937</b>	<b>1,888</b>	<b>1,894</b>	<b>1,907</b>	<b>1,907</b>	<b>1,907</b>	<b>22,470</b>
Labor	217	217	217	217	217	217	217	217	217	217	217	217	217	2,607
Labor Contratada	289	289	289	289	289	289	289	289	289	289	289	289	289	3,469
Capacitación y Tecnología	4	2	4	8	3	5	3	6	3	5	2	9	9	53
Servicios de Terceros	51	47	49	49	49	44	46	44	49	54	47	43	43	573
Costo Serv. Pasajeros	1	2	5	11	10	2	11	5	4	8	2	2	2	63
Costo de servicios de Ingeniería	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* Seguros	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	400
Otros	55	53	54	53	55	53	54	53	55	53	54	52	52	644
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>651</b>	<b>644</b>	<b>651</b>	<b>660</b>	<b>656</b>	<b>644</b>	<b>654</b>	<b>648</b>	<b>649</b>	<b>660</b>	<b>644</b>	<b>646</b>	<b>646</b>	<b>7,809</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>1,206</b>	<b>1,107</b>	<b>1,199</b>	<b>1,205</b>	<b>1,212</b>	<b>1,229</b>	<b>1,217</b>	<b>1,290</b>	<b>1,239</b>	<b>1,234</b>	<b>1,263</b>	<b>1,261</b>	<b>1,261</b>	<b>14,661</b>
<b>Administración Y Comercialización</b>	<b>131</b>	<b>120</b>	<b>124</b>	<b>123</b>	<b>127</b>	<b>129</b>	<b>130</b>	<b>123</b>	<b>124</b>	<b>125</b>	<b>121</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>1,507</b>
Suministros	2	1	0	2	1	1	1	1	1	2	0	1	1	10
Labor	54	54	54	54	55	54	55	54	54	55	55	65	65	663
Capacitación y Tecnología	4	1	3	1	0	1	1	2	2	1	0	-	-	16
Servicios De Terceros	61	57	57	57	60	59	64	58	57	58	56	54	54	698
* Seguros	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	23
Otros	9	7	8	7	9	13	8	7	8	7	7	7	7	96
<b>EBITDA</b>	<b>1,074</b>	<b>986</b>	<b>1,075</b>	<b>1,082</b>	<b>1,085</b>	<b>1,099</b>	<b>1,086</b>	<b>1,167</b>	<b>1,115</b>	<b>1,109</b>	<b>1,142</b>	<b>1,131</b>	<b>1,131</b>	<b>13,153</b>
* Depreciación y Amortización	296	301	306	311	314	319	327	330	332	335	336	340	340	3,850
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>779</b>	<b>686</b>	<b>769</b>	<b>771</b>	<b>771</b>	<b>780</b>	<b>760</b>	<b>837</b>	<b>783</b>	<b>774</b>	<b>806</b>	<b>791</b>	<b>791</b>	<b>9,304</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(78)	(76)	(69)	(94)	(95)	(88)	(89)	(92)	(87)	(86)	(87)	(84)	(84)	(1,027)
Otros Ingresos (Egresos), Neto	14	14	14	13	13	14	13	14	14	13	14	13	13	162
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>714</b>	<b>624</b>	<b>713</b>	<b>690</b>	<b>689</b>	<b>706</b>	<b>684</b>	<b>758</b>	<b>710</b>	<b>701</b>	<b>732</b>	<b>719</b>	<b>719</b>	<b>8,439</b>
<b>11 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>714</b>	<b>624</b>	<b>713</b>	<b>690</b>	<b>689</b>	<b>706</b>	<b>684</b>	<b>758</b>	<b>710</b>	<b>701</b>	<b>732</b>	<b>719</b>	<b>719</b>	<b>8,439</b>
* Participación de Trabajadores	57	50	57	55	55	56	55	61	57	56	59	58	58	675
* Impuesto a la Renta	197	172	197	190	190	195	189	209	196	193	202	199	199	2,329
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>460</b>	<b>402</b>	<b>459</b>	<b>444</b>	<b>444</b>	<b>454</b>	<b>440</b>	<b>488</b>	<b>457</b>	<b>451</b>	<b>471</b>	<b>463</b>	<b>463</b>	<b>5,435</b>

## CUADRO ESTADOS FINANCIEROS EJECUTADO 2015

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.														
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2015														
(Expresado en Miles de Dólares Americanos)														
Detalle	final	Ejecutado 2015										Presupuesto 2015		2015
	2014	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Toneladas	1843,391	973,733	970,531	982,786	973,554	986,810	993,862	990,908	200,687	95,441	208,089	200,828	200,828	2,287,758
Toneladas - Kilometro	289,233,442	26,205,095	25,567,440	28,203,070	25,799,301	32,102,917	28,764,637	28,496,687	32,069,022	30,642,405	33,327,916	31,685,551	31,685,551	353,929,590
Fletes	35,012	2,923	2,830	2,981	2,812	3,676	3,332	3,105	3,485	3,181	3,228	3,137	3,137	37,827
Pasajeros	145	-	2	41	28	24	21	20	19	8	2	21	-	186
Otros facturados entre Empresas	475	48	14	15	24	18	6	37	18	25	36	36	36	313
Servicios de Ingeniería	1,644	-	-	-	-	-	292	-	23	-	-	-	-	315
Otros	434	12	3	2	22	3	1	77	41	3	62	31	31	288
<b>Total de Ventas</b>	<b>37,709</b>	<b>2,983</b>	<b>2,848</b>	<b>3,039</b>	<b>2,887</b>	<b>3,720</b>	<b>3,652</b>	<b>3,239</b>	<b>3,586</b>	<b>3,217</b>	<b>3,329</b>	<b>3,225</b>	<b>3,204</b>	<b>38,929</b>
Combustible	8,476	542	426	423	452	441	493	431	468	503	440	579	579	5,776
Recuperación ISC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gas Natural	11	2	-	-	-	0	0	-	0	-	-	-	-	3
Suministros	1,442	158	167	115	134	123	111	96	127	129	115	158	158	1,591
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	6,357	558	491	579	552	627	607	587	628	647	692	602	602	7,172
Transp. - Carga y Descarga	59	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	7	7	50
<b>Total Costos Variables</b>	<b>16,345</b>	<b>1,265</b>	<b>1,088</b>	<b>1,121</b>	<b>1,141</b>	<b>1,196</b>	<b>1,214</b>	<b>1,117</b>	<b>1,226</b>	<b>1,281</b>	<b>1,250</b>	<b>1,346</b>	<b>1,347</b>	<b>14,592</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>21,364</b>	<b>1,718</b>	<b>1,760</b>	<b>1,918</b>	<b>1,745</b>	<b>2,524</b>	<b>2,437</b>	<b>2,122</b>	<b>2,360</b>	<b>1,935</b>	<b>2,079</b>	<b>1,879</b>	<b>1,858</b>	<b>24,338</b>
Labor	2,608	195	182	189	204	223	218	212	209	215	192	217	217	2,472
Labor Contratada	3,495	292	272	276	308	306	282	301	309	306	311	311	311	3,586
Capacitación y Tecnología	11	-	2	2	1	4	3	2	-	-	-	2	9	24
Servicios de Terceros	539	18	63	19	46	42	39	47	68	66	62	62	62	596
Costo Serv. Camión	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo Serv. Pasajeros	68	0	1	1	10	6	2	7	9	10	5	5	2	59
Costo de servicios de Ingeniería	340	2	1	(0)	1	0	215	2	24	(0)	2	-	-	248
* Seguros	456	35	32	35	33	35	34	36	36	35	35	37	37	419
Otros	685	16	34	40	47	43	41	37	39	50	48	54	52	502
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>8,232</b>	<b>557</b>	<b>588</b>	<b>560</b>	<b>651</b>	<b>659</b>	<b>833</b>	<b>645</b>	<b>695</b>	<b>682</b>	<b>656</b>	<b>689</b>	<b>692</b>	<b>7,907</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>13,132</b>	<b>1,161</b>	<b>1,172</b>	<b>1,358</b>	<b>1,094</b>	<b>1,866</b>	<b>1,604</b>	<b>1,476</b>	<b>1,666</b>	<b>1,254</b>	<b>1,423</b>	<b>1,191</b>	<b>1,166</b>	<b>16,431</b>
<b>Administración Y Comercialización</b>	<b>1,820</b>	<b>91</b>	<b>111</b>	<b>120</b>	<b>149</b>	<b>113</b>	<b>144</b>	<b>124</b>	<b>150</b>	<b>139</b>	<b>142</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>1,565</b>
Suministros	6	9	5	3	4	1	3	2	6	1	1	2	2	37
Labor	614	39	34	38	41	41	65	63	68	60	67	65	65	646
Capacitación y Tecnología	24	-	-	-	-	0	3	1	2	4	1	0	-	11
Servicios De Terceros	969	34	61	69	96	57	57	48	64	58	60	61	61	725
* Seguros	36	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	70
Otros	171	3	5	5	3	7	10	5	5	9	7	7	7	75
<b>EBITDA</b>	<b>11,312</b>	<b>1,070</b>	<b>1,061</b>	<b>1,238</b>	<b>945</b>	<b>1,753</b>	<b>1,460</b>	<b>1,352</b>	<b>1,515</b>	<b>1,115</b>	<b>1,281</b>	<b>1,050</b>	<b>1,025</b>	<b>14,866</b>
* Depreciación y Amortización	3,512	333	329	331	340	353	347	350	330	345	351	351	351	4,111
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>7,800</b>	<b>737</b>	<b>732</b>	<b>907</b>	<b>605</b>	<b>1,400</b>	<b>1,113</b>	<b>1,002</b>	<b>1,185</b>	<b>770</b>	<b>930</b>	<b>699</b>	<b>675</b>	<b>10,755</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(465)	(6)	(25)	(38)	24	(126)	(100)	(61)	(67)	(79)	(76)	(77)	(77)	(710)
Otros Ingresos (Egresos), Neto	707	23	21	4	14	21	318	19	15	28	12	12	12	500
Defensa Tributaria	(78)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Defensa Arbitral	(298)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Desastres Naturales y Descarrilamiento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Resultado en Trasción	(208)	153	46	(13)	(88)	(89)	169	(0)	(196)	(4)	(49)	-	-	(70)
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>7,457</b>	<b>908</b>	<b>773</b>	<b>860</b>	<b>555</b>	<b>1,206</b>	<b>1,500</b>	<b>960</b>	<b>936</b>	<b>715</b>	<b>819</b>	<b>634</b>	<b>610</b>	<b>10,475</b>
* Participación de Trabajadores	426	-	-	121	24	67	69	46	68	33	41	51	49	569
* Impuesto a la Renta	2,161	-	-	677	96	354	366	244	361	177	218	175	168	2,839
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>4,843</b>	<b>908</b>	<b>773</b>	<b>62</b>	<b>434</b>	<b>785</b>	<b>1,065</b>	<b>669</b>	<b>507</b>	<b>504</b>	<b>559</b>	<b>409</b>	<b>393</b>	<b>7,068</b>

**CUADRO ESTADOS FINANCIEROS PRESUPUESTO 2016**

<b>FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.</b>															
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2016</b>															
<b>(Expresado en Miles de Dólares Americanos)</b>															
Detalle	estim		Presupuesto 2016												2016
	2014	2015	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Toneladas	1843,391	2,287,758	216,624	206,003	216,624	218,127	216,624	218,127	216,624	216,624	218,127	216,624	218,127	216,624	2,567,879
Toneladas - Kilometro	289,233,442	353,929,590	35,828,525	34,192,722	35,828,525	35,379,065	35,828,525	35,379,065	35,828,525	35,828,525	35,379,065	35,828,525	35,379,065	35,828,525	426,508,653
Fletes	<b>35,012</b>	37,827	3,273	3,133	3,273	3,233	3,273	3,233	3,273	3,233	3,273	3,233	3,273	3,273	38,975
Pasajeros	145	186	-	-	40	67	33	32	40	33	32	33	-	-	309
Otros facturados entre Empresas	475	318	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	23	23	308
Servicios de Ingeniería	1,644	316	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros	434	288	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	288
<b>Total de Ventas</b>	<b>37,709</b>	<b>38,929</b>	<b>3,323</b>	<b>3,183</b>	<b>3,363</b>	<b>3,350</b>	<b>3,356</b>	<b>3,315</b>	<b>3,363</b>	<b>3,356</b>	<b>3,315</b>	<b>3,356</b>	<b>3,280</b>	<b>3,320</b>	<b>39,880</b>
Combustible	8,476	5,776	554	529	554	547	554	547	554	554	547	554	547	554	6,592
Gas Natural	11	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suministros	1,442	1,591	152	143	145	149	145	144	144	143	143	141	140	140	1,728
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	6,357	7,072	675	645	675	667	675	667	675	675	670	686	677	686	8,074
Transp. - Carga y Descarga	59	50	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	51
<b>Total Costos Variables</b>	<b>16,345</b>	<b>14,592</b>	<b>1,385</b>	<b>1,320</b>	<b>1,378</b>	<b>1,367</b>	<b>1,379</b>	<b>1,362</b>	<b>1,377</b>	<b>1,376</b>	<b>1,365</b>	<b>1,385</b>	<b>1,369</b>	<b>1,383</b>	<b>16,445</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>21,364</b>	<b>24,338</b>	<b>1,938</b>	<b>1,863</b>	<b>1,985</b>	<b>1,984</b>	<b>1,977</b>	<b>1,954</b>	<b>1,985</b>	<b>1,980</b>	<b>1,951</b>	<b>1,971</b>	<b>1,912</b>	<b>1,936</b>	<b>23,435</b>
Labor	2,608	2,472	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	223	2,672
Labor Contratada	3,495	3,586	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	312	3,740
Capacitación y Tecnología	11	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Servicios de Terceros	539	596	60	59	51	50	49	50	50	47	52	47	49	46	610
Costo Serv. Camión	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo Serv. Pasajeros	68	59	2	3	7	6	6	7	6	6	7	-	-	-	51
Costo de servicios de Ingeniería	340	248	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* Seguros	456	419	35	33	35	34	35	34	35	35	34	34	34	34	413
Otros	685	502	48	47	48	47	48	52	48	47	48	47	48	47	573
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>8,232</b>	<b>7,907</b>	<b>679</b>	<b>677</b>	<b>675</b>	<b>672</b>	<b>673</b>	<b>677</b>	<b>674</b>	<b>669</b>	<b>675</b>	<b>662</b>	<b>665</b>	<b>661</b>	<b>8,059</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>13,132</b>	<b>16,431</b>	<b>1,259</b>	<b>1,186</b>	<b>1,310</b>	<b>1,311</b>	<b>1,305</b>	<b>1,277</b>	<b>1,312</b>	<b>1,310</b>	<b>1,276</b>	<b>1,309</b>	<b>1,247</b>	<b>1,275</b>	<b>15,376</b>
<b>Administración Y Comercialización</b>	<b>1,820</b>	<b>1,565</b>	<b>151</b>	<b>137</b>	<b>142</b>	<b>135</b>	<b>131</b>	<b>131</b>	<b>134</b>	<b>127</b>	<b>129</b>	<b>129</b>	<b>128</b>	<b>146</b>	<b>1,620</b>
Suministros	6	37	6	3	3	5	3	3	4	3	3	4	3	3	43
Labor	614	646	56	56	56	56	57	56	56	56	56	56	56	67	682
Capacitación y Tecnología	24	11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Servicios De Terceros	969	725	79	69	73	64	61	63	62	58	60	59	60	67	774
* Seguros	36	70	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	62
Otros	171	75	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	47
<b>EBITDA</b>	<b>11,312</b>	<b>14,866</b>	<b>1,108</b>	<b>1,049</b>	<b>1,168</b>	<b>1,177</b>	<b>1,173</b>	<b>1,146</b>	<b>1,178</b>	<b>1,184</b>	<b>1,147</b>	<b>1,180</b>	<b>1,119</b>	<b>1,129</b>	<b>13,756</b>
* Depreciación y Amortización	3,512	4,111	296	302	306	307	309	313	316	317	319	321	323	325	3,754
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>7,800</b>	<b>10,755</b>	<b>812</b>	<b>747</b>	<b>863</b>	<b>870</b>	<b>865</b>	<b>832</b>	<b>862</b>	<b>866</b>	<b>827</b>	<b>858</b>	<b>796</b>	<b>804</b>	<b>10,002</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(465)	(710)	(125)	(115)	(112)	(121)	(120)	(127)	(124)	(119)	(136)	(133)	(131)	(129)	(1,492)
Otros Ingresos (Egresos), Neto	707	500	20	20	16	20	20	19	20	20	20	20	19	20	233
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>7,457</b>	<b>10,475</b>	<b>707</b>	<b>652</b>	<b>766</b>	<b>768</b>	<b>764</b>	<b>725</b>	<b>758</b>	<b>767</b>	<b>711</b>	<b>745</b>	<b>684</b>	<b>695</b>	<b>8,744</b>
<b>11 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>7,430</b>	<b>10,475</b>	<b>707</b>	<b>652</b>	<b>766</b>	<b>768</b>	<b>764</b>	<b>725</b>	<b>758</b>	<b>767</b>	<b>711</b>	<b>745</b>	<b>684</b>	<b>695</b>	<b>8,744</b>
* Participación de Trabajadores	426	569	57	52	61	61	61	58	61	61	57	60	55	56	700
* Impuesto a la Renta	2,161	2,839	195	180	211	212	211	200	209	212	196	206	189	192	2,413
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>4,843</b>	<b>7,068</b>	<b>456</b>	<b>420</b>	<b>493</b>	<b>495</b>	<b>492</b>	<b>467</b>	<b>488</b>	<b>494</b>	<b>458</b>	<b>480</b>	<b>441</b>	<b>447</b>	<b>5,631</b>

**CUADRO ESTADOS FINANCIEROS EJECUTADOS 2016**

<b>FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.</b>														
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO 2016</b>														
<b>(Expresado en Miles de Dólares Americanos)</b>														
Detalle	FINAL 2015	Ejecutado 2016											Presup	2016
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
Toneladas	2,302,744	196,097	171,960	192,461	203,661	216,760	203,858	221,256	221,769	227,533	240,043	239,523	216,624	2,549,165
Toneladas - Kilometro	355,572,082	28,116,000	24,850,063	28,843,359	28,116,384	31,176,921	29,799,765	30,574,438	31,821,631	34,344,061	35,533,607	34,734,075	35,828,525	373,736,649
Fletes	37,894	2,984	2,892	2,795	2,757	3,079	2,757	3,169	3,382	3,775	3,834	3,807	3,273	38,503
Pasajeros	165	10	17	19	20	16	27	35	31	17	19	-	-	211
Otros facturados entre Empresas	288	23	47	23	18	21	40	28	16	36	3	74	7	335
Servicios de Ingeniería	315	289	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	289
Otros	249	13	2	43	17	3	2	18	14	16	6	6	24	164
<b>Total de Ventas</b>	<b>38,911</b>	<b>3,319</b>	<b>2,957</b>	<b>2,881</b>	<b>2,811</b>	<b>3,119</b>	<b>2,825</b>	<b>3,250</b>	<b>3,444</b>	<b>3,844</b>	<b>3,862</b>	<b>3,886</b>	<b>3,304</b>	<b>39,502</b>
Combustible	5,416	429	329	401	333	443	436	361	519	553	596	547	554	5,500
Gas Natural	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suministros	1,509	123	123	119	102	116	103	103	126	121	142	148	140	1,464
Acceso a la Vía y Alquiler de Equip	7,291	621	475	631	601	625	599	641	676	675	746	737	686	7,712
Transp. - Carga y Descarga	42	2	3	3	3	1	2	1	2	1	2	2	4	26
<b>Total Costos Variables</b>	<b>14,262</b>	<b>1,176</b>	<b>930</b>	<b>1,153</b>	<b>1,039</b>	<b>1,185</b>	<b>1,140</b>	<b>1,105</b>	<b>1,323</b>	<b>1,350</b>	<b>1,485</b>	<b>1,433</b>	<b>1,383</b>	<b>14,703</b>
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>24,650</b>	<b>2,143</b>	<b>2,027</b>	<b>1,727</b>	<b>1,772</b>	<b>1,934</b>	<b>1,685</b>	<b>2,145</b>	<b>2,121</b>	<b>2,494</b>	<b>2,376</b>	<b>2,453</b>	<b>1,920</b>	<b>24,799</b>
Labor	2,427	171	159	213	201	191	186	204	198	221	196	204	223	2,366
Labor Contratada	3,541	286	286	306	347	322	312	317	318	312	325	327	327	3,784
Capacitación y Tecnología	13	-	-	2	1	-	-	1	1	2	1	6	-	13
Servicios de Terceros	655	29	34	44	40	53	45	36	33	38	33	55	46	485
Costo Serv. Camión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costo Serv. Pasajeros	54	0	1	1	8	7	4	7	10	10	5	3	-	55
Costo de servicios de Ingeniería	250	66	0	5	0	0	0	0	0	0	0	-	-	72
* Seguros	42	38	32	34	33	35	34	35	35	34	35	18	34	396
Otros	584	19	50	59	51	55	63	70	56	45	54	75	75	672
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>7,936</b>	<b>610</b>	<b>563</b>	<b>663</b>	<b>681</b>	<b>663</b>	<b>643</b>	<b>668</b>	<b>650</b>	<b>661</b>	<b>648</b>	<b>688</b>	<b>705</b>	<b>7,843</b>
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>16,713</b>	<b>1,533</b>	<b>1,465</b>	<b>1,064</b>	<b>1,091</b>	<b>1,272</b>	<b>1,042</b>	<b>1,477</b>	<b>1,471</b>	<b>1,833</b>	<b>1,728</b>	<b>1,766</b>	<b>1,215</b>	<b>16,956</b>
<b>Administración Y Comercialización</b>	<b>1,606</b>	<b>116</b>	<b>117</b>	<b>145</b>	<b>151</b>	<b>147</b>	<b>128</b>	<b>124</b>	<b>180</b>	<b>137</b>	<b>169</b>	<b>164</b>	<b>163</b>	<b>1,742</b>
Suministros	41	7	1	1	3	2	2	3	4	3	1	0	3	29
Labor	689	48	44	58	61	62	58	59	65	64	64	68	68	718
Capacitación y Tecnología	11	1	3	(0)	1	7	2	(0)	0	0	1	(0)	1	16
Servicios De Terceros	727	54	62	75	79	67	60	54	102	61	79	82	82	858
* Seguros	69	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	6	5	45
Otros	69	3	4	8	5	5	3	6	5	5	21	7	4	77
<b>EBITDA</b>	<b>15,107</b>	<b>1,416</b>	<b>1,348</b>	<b>919</b>	<b>940</b>	<b>1,125</b>	<b>914</b>	<b>1,353</b>	<b>1,291</b>	<b>1,696</b>	<b>1,559</b>	<b>1,602</b>	<b>1,053</b>	<b>15,214</b>
* Depreciación y Amortización	4,197	356	357	358	364	364	367	401	403	403	403	410	410	4,596
<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>10,990</b>	<b>1,060</b>	<b>990</b>	<b>560</b>	<b>577</b>	<b>761</b>	<b>547</b>	<b>952</b>	<b>888</b>	<b>1,293</b>	<b>1,156</b>	<b>1,192</b>	<b>643</b>	<b>10,618</b>
* Ingresos ( Gastos) Financieros	(721)	(58)	(70)	(88)	(54)	(58)	(72)	(71)	(81)	(48)	(7)	(3)	(3)	(612)
Otros Ingresos (Egresos), Neto	532	2	12	26	(5)	(1)	2	68	4	123	(2)	10	20	258
Resultado en Traslación	(193)	(316)	(40)	90	25	(88)	55	(60)	(122)	(11)	41	(53)		(479)
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>10,668</b>	<b>688</b>	<b>892</b>	<b>588</b>	<b>542</b>	<b>613</b>	<b>532</b>	<b>889</b>	<b>689</b>	<b>1,357</b>	<b>1,188</b>	<b>1,146</b>	<b>660</b>	<b>9,785</b>
<b>11 RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>10,668</b>	<b>688</b>	<b>892</b>	<b>588</b>	<b>542</b>	<b>613</b>	<b>532</b>	<b>(3,625)</b>	<b>259</b>	<b>1,357</b>	<b>1,188</b>	<b>1,146</b>	<b>660</b>	<b>4,840</b>
* Participación de Trabajadores	552	42	39	26	32	42	49	(231)	4	130	68	55	53	310
* Impuesto a la Renta	3,234	217	202	135	165	252	259	(1,230)	22	692	362	295	182	1,553
<b>RESULTADO NETO DEL PERIODO</b>	<b>6,883</b>	<b>428</b>	<b>651</b>	<b>427</b>	<b>345</b>	<b>319</b>	<b>225</b>	<b>-2,164</b>	<b>232</b>	<b>536</b>	<b>758</b>	<b>796</b>	<b>425</b>	<b>2,977</b>

**ANEXO 4**  
**PRESUPUESTO FINANCIERO COMPARADO CON LOS GASTOS**  
**GENERALES CONSIDERANDO LOS INGRESOS Y GASTOS**  
**(OPERATIVOS Y ADMINISTRATIVOS)**

<b>FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.</b> <b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS 2014</b> <b>(Expresado en Miles de Dólares Americanos)</b>																															
Detalle	Enero	Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio		Julio		Agosto		Septiembre		Octubre		Noviembre		Diciembre		Acum. al 31.12.2014		Presupuesto al 31.12.2014					
		Monto	Monto	Monto	Monto	Monto	Monto	Monto	%	Monto	%																				
GT./Tn.	136726	138492	120942	120942	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492	136726	138492		
TN	484468	132447	150346	150346	132447	484468	132447	150346	150346	132447	484468	132447	150346	150346	132447	484468	132447	150346	150346	132447	484468	132447	150346	150346	132447	484468	132447	150346	150346		
TN.KW	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853	22,812,447	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853	22,812,447	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853	22,812,447	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853	22,812,447	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853	22,812,447	22,392,451	22,812,447	20,637,853	20,637,853		
<b>VENTAS</b>																															
Fletes	3,044	2,753	2,736	2,736	2,864	2,753	2,736	2,864	2,753	2,736	2,753	2,736	2,864	2,753	2,736	2,864	2,753	2,736	2,736	2,864	2,753	2,736	2,864	2,753	2,736	2,864	2,753	2,736	2,864	2,753	
Pasajeros																															
Alquileres																															
Mantenimiento de Vías	26	22	23	23	40	22	23	40	19	10	4	4	103	4	78	64	80	475	1,330	475	1,330	475	1,330	475	1,330	475	1,330	475	1,330	475	1,330
Otros facturados entre empresas																															
Servicios de Ingeniería																															
Otros	(3)	2	26	26	2	2	26	2	2	66	(11)	2	77	40	66	91	63	434	1,220	63	434	1,220	63	434	1,220	63	434	1,220	63	434	1,220
<b>Total de Ventas</b>	<b>3,067</b>	<b>2,777</b>	<b>2,786</b>	<b>2,786</b>	<b>2,963</b>	<b>2,777</b>	<b>2,786</b>	<b>2,963</b>	<b>2,557</b>	<b>2,842</b>	<b>2,885</b>	<b>2,885</b>	<b>3,546</b>	<b>2,828</b>	<b>3,525</b>	<b>3,093</b>	<b>3,839</b>	<b>37,709</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,839</b>	<b>37,709</b>	<b>100.0%</b>	<b>39,115</b>	<b>100.0%</b>	<b>39,115</b>	<b>100.0%</b>	<b>39,115</b>	<b>100.0%</b>	<b>39,115</b>	<b>100.0%</b>	
<b>COSTOS DE VENTAS</b>																															
Combustible	720	673	690	690	715	673	690	715	696	720	771	771	714	711	713	711	642	8,476	22.5%	642	8,476	22.5%	10,837	27.7%	10,837	27.7%	10,837	27.7%	10,837	27.7%	
Recuperación ISC																															
Gas Natural	0	80	100	100	104	80	100	104	94	98	139	139	137	194	116	114	107	11	0.0%	107	11	0.0%	1,296	3.3%	1,296	3.3%	1,296	3.3%	1,296	3.3%	
Suministros	157	309	442	442	520	157	309	442	520	524	552	552	526	568	580	561	583	6,357	16.9%	561	583	16.9%	6,981	17.8%	6,981	17.8%	6,981	17.8%	6,981	17.8%	
Acceso a la Vía y Alquiler de Eq.	5	5	6	6	5	5	6	5	5	7	4	4	4	5	4	4	5	5	0.2%	4	5	0.2%	89	0.2%	89	0.2%	89	0.2%	89	0.2%	
Transp. - Carga y Descarga																															
<b>Total Costos Variables</b>	<b>1,532</b>	<b>1,067</b>	<b>1,240</b>	<b>1,240</b>	<b>1,344</b>	<b>1,067</b>	<b>1,240</b>	<b>1,344</b>	<b>1,338</b>	<b>1,349</b>	<b>1,418</b>	<b>1,418</b>	<b>1,361</b>	<b>1,478</b>	<b>2,112</b>	<b>1,701</b>	<b>2,500</b>	<b>16,345</b>	<b>43.3%</b>	<b>1,701</b>	<b>2,500</b>	<b>43.3%</b>	<b>19,238</b>	<b>49.2%</b>	<b>19,238</b>	<b>49.2%</b>	<b>19,238</b>	<b>49.2%</b>	<b>19,238</b>	<b>49.2%</b>	
<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>1,535</b>	<b>1,711</b>	<b>1,546</b>	<b>1,546</b>	<b>1,620</b>	<b>1,711</b>	<b>1,546</b>	<b>1,620</b>	<b>1,219</b>	<b>1,493</b>	<b>1,467</b>	<b>1,467</b>	<b>1,185</b>	<b>1,350</b>	<b>2,112</b>	<b>1,701</b>	<b>2,500</b>	<b>21,364</b>	<b>56.7%</b>	<b>1,701</b>	<b>2,500</b>	<b>56.7%</b>	<b>19,877</b>	<b>50.8%</b>	<b>19,877</b>	<b>50.8%</b>	<b>19,877</b>	<b>50.8%</b>	<b>19,877</b>	<b>50.8%</b>	
<b>Costos Fijos Directos</b>																															
Labor	224	227	270	270	229	227	270	229	225	209	245	245	201	193	206	202	177	2,608	6.9%	202	177	6.9%	2,640	6.7%	2,640	6.7%	2,640	6.7%	2,640	6.7%	
Labor Contratada	290	258	261	261	289	290	261	289	275	283	301	301	308	296	307	329	298	3,495	9.3%	329	298	9.3%	3,357	8.6%	3,357	8.6%	3,357	8.6%	3,357	8.6%	
Capacitación y Tecnología	1	3	3	3	-	3	3	-	(3)	0	0	0	1	1	2	2	3	11	0.0%	2	3	0.0%	35	0.1%	35	0.1%	35	0.1%	35	0.1%	
Servicios de Terceros	48	29	28	28	42	48	28	42	49	45	33	33	26	82	66	85	8	539	1.4%	85	8	1.4%	553	1.4%	553	1.4%	553	1.4%	553	1.4%	
Costo de servicios de Camión	3	11	(6)	(6)	3	3	(6)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	31	0.1%	3	3	0.1%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	
Costo de servicios de pasajeros	2	1	1	1	10	2	1	10	7	2	10	10	6	10	10	6	10	68	0.2%	10	6	0.2%	78	0.2%	78	0.2%	78	0.2%	78	0.2%	
Costo de servicios de Ingeniería	7	1	0	0	5	7	0	5	296	1	1	1	30	6	12	14	(34)	340	0.9%	14	(34)	0.9%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	
Seguros	41	35	40	40	37	41	35	40	37	37	39	39	39	39	49	28	35	456	1.2%	28	35	1.2%	462	1.2%	462	1.2%	462	1.2%	462	1.2%	
Otros	47	44	44	44	67	47	44	67	38	40	66	66	49	56	61	53	119	685	1.8%	53	119	1.8%	577	1.5%	577	1.5%	577	1.5%	577	1.5%	
<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>664</b>	<b>608</b>	<b>643</b>	<b>643</b>	<b>681</b>	<b>664</b>	<b>643</b>	<b>681</b>	<b>625</b>	<b>620</b>	<b>698</b>	<b>698</b>	<b>667</b>	<b>681</b>	<b>716</b>	<b>720</b>	<b>610</b>	<b>8,232</b>	<b>7.701</b>	<b>720</b>	<b>610</b>	<b>7.701</b>	<b>7,701</b>	<b>19.7%</b>	<b>7,701</b>	<b>19.7%</b>	<b>7,701</b>	<b>19.7%</b>	<b>7,701</b>	<b>19.7%</b>	
<b>Costo de la Concesión</b>																															
<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>870</b>	<b>1,103</b>	<b>903</b>	<b>903</b>	<b>939</b>	<b>870</b>	<b>903</b>	<b>939</b>	<b>1,294</b>	<b>873</b>	<b>720</b>	<b>720</b>	<b>1,494</b>	<b>669</b>	<b>1,396</b>	<b>981</b>	<b>1,889</b>	<b>13,132</b>	<b>34.8%</b>	<b>981</b>	<b>1,889</b>	<b>34.8%</b>	<b>12,176</b>	<b>31.1%</b>	<b>12,176</b>	<b>31.1%</b>	<b>12,176</b>	<b>31.1%</b>	<b>12,176</b>	<b>31.1%</b>	
<b>GASTOS</b>																															
Administración y Comercialización	113	124	109	109	99	113	109	99	115	100	124	124	142	124	163	139	210	1,563	4.1%	139	210	4.1%	1,314	230.0%	1,314	230.0%	1,314	230.0%	1,314	230.0%	
Suministros	51	39	44	44	39	51	44	39	34	32	56	56	73	56	57	69	66	614	1.6%	69	66	1.6%	647	1.7%	647	1.7%	647	1.7%	647	1.7%	
Labor	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24	0.1%	1	1	0.1%	53	0.1%	53	0.1%	53	0.1%	53	0.1%	
Capacitación y Tecnología	50	75	55	55	50	50	55	50	70	61	62	58	47	47	92	58	90	769,08	2.0%	58	90	2.0%	431	1.1%	431	1.1%	431	1.1%	431	1.1%	
Servicios de Terceros	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	36	0.1%	3	3	0.1%	61	0.2%	61	0.2%	61	0.2%	61	0.2%	
Seguros	7	6	7	7	7	7	6	7	8	5	4	4	6	5	6	6	48	114	0.3%	6	48	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	
Otros	7	6	7	7	7	7	6	7	8	5	4	4	6	5	6	6	48	114	0.3%	6	48	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	105	0.3%	
<b>EBITDA</b>	<b>757</b>	<b>979</b>	<b>794</b>	<b>794</b>	<b>840</b>	<b>75</b>																									

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS 2015 (Expresado en Miles de Dólares Americanos)																
Item	Detalle	Acum. Al 31.12.2015												Presupuesto al 31.12.2015		
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Monto	%	Monto
	GL /Tn.	1,8258	1,0726	1,0702	1,9325	1,0324	1,6826	1,0403	1,2284	10,676	102,3657	0,90042	-	-	2,443,962	-
	TN	173,733	170,531	182,776	173,554	196,810	193,862	200,789	200,789	208,069	200,789	216,852	2,307,743	2,307,743	416,239,873	-
	TN KM	26,205,095	25,567,440	26,203,070	25,579,301	32,102,817	28,764,637	28,498,687	30,642,405	33,327,916	32,315,982	32,700,012	355,572,083	355,572,083	-	-
	<b>VENTAS</b>	2,923	2,830	2,981	2,812	3,676	3,332	3,105	3,485	3,228	2,909	3,432	37,894	37,894	44,376	97.4%
	Fletes		2	41	28	24	21	20	19	8	(0)	0	165	165	159	0.4%
	Pasajeros															0.0%
	Alquileres															0.0%
	Mantenimiento de Vias	48	14	15	24	18	6	37	18	36	25	22	288	288	414	0.9%
	Otros facturados entre emp															0.0%
	Servicios de Ingeniería															0.0%
	Otros	12	3	2	22	3	1	77	41	62	18	6	249	249	375	0.8%
	<b>Total de Ventas</b>	<b>2,993</b>	<b>2,848</b>	<b>3,039</b>	<b>2,887</b>	<b>3,720</b>	<b>3,652</b>	<b>3,239</b>	<b>3,586</b>	<b>3,217</b>	<b>2,952</b>	<b>3,460</b>	<b>36,911</b>	<b>36,911</b>	<b>45,325</b>	<b>100.0%</b>
	<b>COSTO DE VENTAS</b>															
	Costos Variables	542	426	423	452	441	493	431	468	503	412	386	5,416	5,416	12,867	28.4%
	Combustible															0.0%
	Recuperación ISC	2	158		134	0	0	0	0	1	1	104	1,509	1,509	2,066	4.6%
	Gas Natural	158	167	115	552	627	607	587	628	647	665	659	7,291	7,291	7,826	17.3%
	Suministros	558	491	579	4	4	3	3	4	3	4	2	42	42	83	0.2%
	Acceso a la Vía y Alquiler de Transp. - Carga y Descarga	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0.0%
	<b>Total Costos Variables</b>	<b>1,265</b>	<b>1,088</b>	<b>1,121</b>	<b>1,141</b>	<b>1,196</b>	<b>1,214</b>	<b>1,117</b>	<b>1,226</b>	<b>1,281</b>	<b>1,250</b>	<b>1,151</b>	<b>14,262</b>	<b>14,262</b>	<b>22,855</b>	<b>50.4%</b>
	<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>1,718</b>	<b>1,760</b>	<b>1,918</b>	<b>1,745</b>	<b>2,524</b>	<b>2,437</b>	<b>2,122</b>	<b>2,360</b>	<b>1,935</b>	<b>2,079</b>	<b>2,309</b>	<b>24,650</b>	<b>24,650</b>	<b>22,470</b>	<b>49.6%</b>
	Costos Fijos Directos	195	182	189	204	223	218	212	209	215	192	201	2,427	2,427	2,607	5.8%
	Labor Contratada	292	272	276	308	306	282	301	309	306	311	278	3,541	3,541	3,469	7.7%
	Capacitación y Tecnología			2	1	4	3	47	68	66	70	114	655	655	573	1.3%
	Servicios de Terceros	18	63	19	46	42	39	47	68	66	70	114	655	655	573	1.3%
	Costo de servicios de Camión	0	1	1	10	6	2	7	9	10	5	1	54	54	63	0.1%
	Costo de servicios de pasaje	2	1	(0)	1	0	215	2	24	(0)	2	1	250	250	0	0.0%
	Costo de servicios de Ingen	35	32	35	33	35	34	36	35	35	33	34	412	412	400	0.9%
	Otros	16	34	40	47	43	41	37	39	50	48	71	117	117	644	1.4%
	<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>557</b>	<b>588</b>	<b>560</b>	<b>651</b>	<b>659</b>	<b>833</b>	<b>645</b>	<b>695</b>	<b>682</b>	<b>666</b>	<b>744</b>	<b>7,936</b>	<b>7,936</b>	<b>7,809</b>	<b>17.2%</b>
	<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>1,161</b>	<b>1,172</b>	<b>1,358</b>	<b>1,094</b>	<b>1,866</b>	<b>1,604</b>	<b>1,476</b>	<b>1,666</b>	<b>1,254</b>	<b>1,423</b>	<b>1,565</b>	<b>16,713</b>	<b>16,713</b>	<b>14,661</b>	<b>32.3%</b>
	<b>GASTOS</b>															
	Administración y Comercializ	91	111	120	149	113	144	124	150	139	142	181	1,606	1,606	1,507	40.1%
	Suministros	9	5	3	4	1	3	2	6	1	2	4	41	41	10	0.0%
	Labor	39	34	38	41	41	65	63	68	60	67	98	689	689	663	1.5%
	Capacitación y Tecnología															0.0%
	Servicios de Terceros	34	61	69	96	57	57	48	64	58	60	60	727	727	698	1.5%
	Seguros	5	6	6	6	6	6	6	6	6	5	6	6	6	23	0.1%
	Otros	3	5	5	3	7	10	5	5	9	7	13	69	69	96	0.2%
	<b>EBITDA</b>	<b>1,070</b>	<b>1,061</b>	<b>1,238</b>	<b>945</b>	<b>1,753</b>	<b>1,460</b>	<b>1,352</b>	<b>1,515</b>	<b>1,115</b>	<b>1,281</b>	<b>1,384</b>	<b>15,107</b>	<b>15,107</b>	<b>13,153</b>	<b>29.0%</b>
	Depreciación y Amortización	333	329	331	340	353	347	350	330	345	351	353	4,117	4,117	3,850	8.5%
	<b>RESULTADO OPERATIVO EBIT</b>	<b>737</b>	<b>732</b>	<b>907</b>	<b>605</b>	<b>1,400</b>	<b>1,113</b>	<b>1,002</b>	<b>1,185</b>	<b>770</b>	<b>930</b>	<b>1,030</b>	<b>10,990</b>	<b>10,990</b>	<b>9,304</b>	<b>20.5%</b>
	Ingresos ( Gastos) Financieros	(6)	(25)	(38)	24	(126)	(100)	(61)	(67)	(79)	(76)	(76)	(721)	(721)	(1,027)	-2.3%
	Otros Ingresos (Egresos), Neto	23	21	4	4	21	318	19	15	28	12	45	532	532	162	0.4%
	Resultado en Traslación	153	46	(13)	(88)	(89)	169	(0)	(196)	(4)	(49)	(15)	(133)	(133)	-	0.0%
	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUR</b>	<b>908</b>	<b>773</b>	<b>860</b>	<b>555</b>	<b>1,206</b>	<b>1,500</b>	<b>960</b>	<b>936</b>	<b>715</b>	<b>819</b>	<b>985</b>	<b>10,668</b>	<b>10,668</b>	<b>8,439</b>	<b>18.6%</b>
	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUR</b>	<b>908</b>	<b>773</b>	<b>860</b>	<b>555</b>	<b>1,206</b>	<b>1,500</b>	<b>960</b>	<b>936</b>	<b>715</b>	<b>819</b>	<b>985</b>	<b>10,668</b>	<b>10,668</b>	<b>8,439</b>	<b>18.6%</b>
	Participación a los trabajadores			121	24	67	69	46	68	33	41	28	552	552	675	1.9%
	Impuesto a la Renta			677	96	354	366	244	361	177	218	149	3,234	3,234	2,329	6.0%
	<b>RESULTADO DEL PERIODO</b>	<b>908</b>	<b>773</b>	<b>62</b>	<b>434</b>	<b>785</b>	<b>1,065</b>	<b>669</b>	<b>507</b>	<b>504</b>	<b>559</b>	<b>340</b>	<b>6,883</b>	<b>6,883</b>	<b>5,435</b>	<b>12.0%</b>

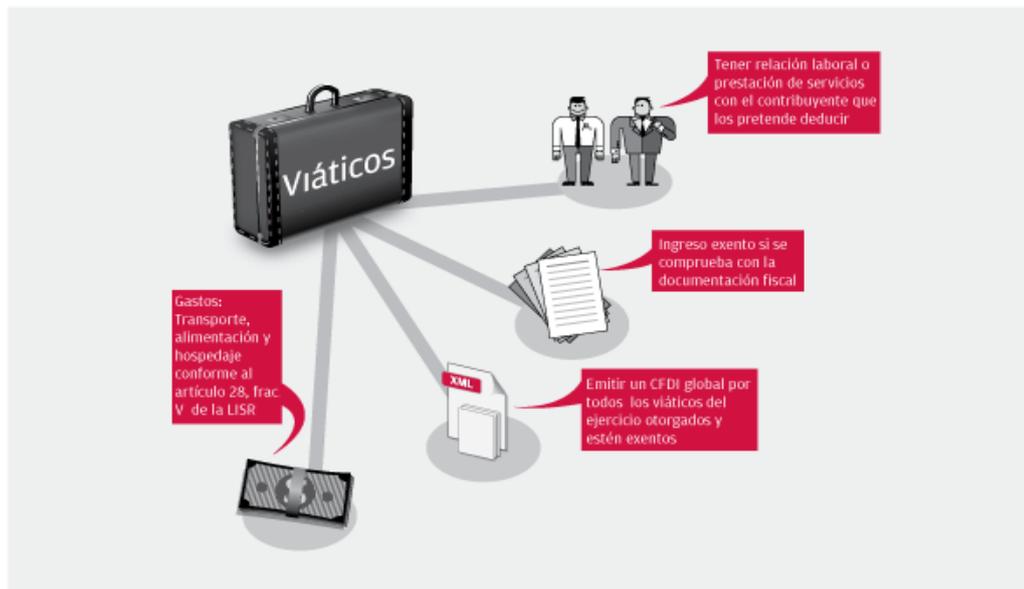
FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A. ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS 2016 (Expresado en Miles de Dólares Americanos)																														
Item	Detalle	Enero		Febrero		Marzo		Abril		Mayo		Junio		Julio		Agosto		Septiembre		Octubre		Noviembre		Diciembre		Acum. Al 31.12.2016		Presupuesto al 31.12.2016		
		Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%	Mon	%									
	GL / Th.																													
	TN	16,947	12,273	0,39657	1,1703	1,0244	1,6207	227,63	203,858	22,1256	3,1821	34,344,061																		
	TN_KM	96,097	17,980	182,461	203,661	24,850,063	28,843,259	28,195,384	31,976,921	29,798,765	30,574,568	31,621,031	34,344,061																	
	VENTAS																													
	Fletes	2,984	2,892	17	19	20	16	35	31	17	3,775	98.2%	3,834	99.3%	3,807	98.0%	5,866	93.9%	41,096	96.8%	211	0.5%	309	0.8%	38,975	97.7%	2,687,879	2,586,654	2,687,879	
	Pasajeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	19	0.5%	(0)	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	308	0.8%	426,508,653	426,508,653	426,508,653	
	Aquilleros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	3	0.1%	3	0.1%	3	0.1%	3	0.1%	3	0.1%	74	1.9%	308	0.8%	-	-	-	
	Otros facturados entre e	289	47	23	18	18	21	28	16	36	3	0.0%	6	0.2%	6	0.2%	6	0.2%	6	0.2%	6	0.2%	6	0.2%	288	0.7%	-	-	-	
	Servicios de Ingeniería	13	2	43	17	3	3	18	14	16	16	0.4%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	288	0.7%	-	-	-	
	Otros																													
	<b>Total de Ventas</b>	<b>3,319</b>	<b>2,957</b>	<b>2,681</b>	<b>3,119</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,862</b>	<b>100.0%</b>	<b>3,862</b>	<b>100.0%</b>	<b>6,245</b>	<b>100.0%</b>	<b>42,443</b>	<b>100.0%</b>	<b>508</b>	<b>1.3%</b>	<b>6,592</b>	<b>16.5%</b>	<b>39,880</b>	<b>100.0%</b>	<b>2,687,879</b>	<b>2,586,654</b>	<b>2,687,879</b>							
	Combustible	429	329	401	333	443	436	361	519	553	14.4%	598	15.5%	547	14.1%	547	14.1%	560	9.0%	5,508	13.0%	6,592	16.5%	1,728	4.3%	8,074	20.2%	1,728	4.3%	8,074
	Suministros	137	123	119	102	116	103	126	121	126	3.1%	142	3.7%	148	3.8%	166	2.7%	166	2.7%	1,506	3.5%	1,728	4.3%	1,728	4.3%	8,074	20.2%	1,728	4.3%	8,074
	Acceso a la Vía y Alquiler	621	475	631	601	625	599	641	676	675	17.6%	746	19.3%	737	19.0%	759	12.2%	759	12.2%	7,786	18.3%	8,074	20.2%	8,074	20.2%	8,074	20.2%	8,074	20.2%	8,074
	Transp. -Carga y Descarg	2	3	3	3	3	3	3	3	3	0.0%	2	0.0%	2	0.0%	2	0.0%	2	0.0%	25	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51
	<b>Total Costos Variables</b>	<b>1,190</b>	<b>930</b>	<b>1,154</b>	<b>1,039</b>	<b>1,185</b>	<b>1,140</b>	<b>1,105</b>	<b>1,323</b>	<b>1,350</b>	<b>35.3%</b>	<b>1,487</b>	<b>38.5%</b>	<b>1,433</b>	<b>36.9%</b>	<b>1,488</b>	<b>23.8%</b>	<b>1,488</b>	<b>23.8%</b>	<b>14,825</b>	<b>34.9%</b>	<b>16,445</b>	<b>41.2%</b>	<b>16,445</b>	<b>41.2%</b>	<b>16,445</b>	<b>41.2%</b>	<b>16,445</b>		
	<b>CONTRIBUCION MARGINAL</b>	<b>2,129</b>	<b>2,027</b>	<b>1,727</b>	<b>1,772</b>	<b>1,772</b>	<b>1,772</b>	<b>1,772</b>	<b>1,772</b>	<b>1,772</b>	<b>54.9%</b>	<b>2,375</b>	<b>61.5%</b>	<b>2,433</b>	<b>63.1%</b>	<b>2,375</b>	<b>61.5%</b>	<b>2,375</b>	<b>61.5%</b>	<b>27,618</b>	<b>65.1%</b>	<b>27,618</b>	<b>65.1%</b>	<b>27,618</b>	<b>65.1%</b>	<b>27,618</b>	<b>65.1%</b>	<b>27,618</b>	<b>65.1%</b>	<b>27,618</b>
	<b>Costos Fijos Directos</b>																													
	Labor	171	159	213	201	190,9882	186	203	198	221	5.7%	196	5.1%	204	5.2%	204	5.2%	188	3.0%	2,331	5.5%	2,672	6.7%	2,672	6.7%	2,672	6.7%	2,672	6.7%	2,672
	Labor Contratada	320	286	311	347	322	312	317	318	312	8.1%	325	8.4%	327	8.4%	327	8.4%	326	5.2%	3,822	9.0%	3,740	9.4%	3,740	9.4%	3,740	9.4%	3,740	9.4%	3,740
	Capacitación y Tecnologi	-	-	-	2	1	1	1	1	1	0.1%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	13	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
	Servicios de Terceros	48	34	44	40	53	45	36	33	38	1.0%	33	0.9%	47	1.2%	47	1.2%	84	1.3%	533	1.3%	610	1.5%	610	1.5%	610	1.5%	610	1.5%	610
	Costo de servicios de Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
	Costo de servicios de pasaje	0	1	1	1	8	7	4	7	10	0.3%	5	0.1%	10	0.3%	10	0.3%	6	0.1%	58	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51	0.1%	51
	<b>Costo de servicios de Ingen</b>																													
	Seguros	38	32	34	33	35	34	35	35	35	0.9%	35	0.9%	35	0.9%	35	0.9%	28	0.4%	390	0.9%	413	1.0%	413	1.0%	413	1.0%	413	1.0%	413
	Otros	19	50	59	51	55	63	70	56	45	1.2%	54	1.4%	54	1.4%	54	1.4%	130	2.1%	727	1.7%	573	1.4%	573	1.4%	573	1.4%	573	1.4%	573
	<b>Total Costos Fijos Directos</b>	<b>596</b>	<b>562</b>	<b>663</b>	<b>681</b>	<b>663</b>	<b>643</b>	<b>668</b>	<b>650</b>	<b>661</b>	<b>648</b>	<b>680</b>	<b>762</b>	<b>762</b>	<b>680</b>	<b>762</b>	<b>762</b>	<b>762</b>	<b>7,877</b>	<b>8,059</b>	<b>8,059</b>	<b>20.2%</b>	<b>8,059</b>	<b>20.2%</b>	<b>8,059</b>	<b>20.2%</b>	<b>8,059</b>	<b>20.2%</b>	<b>8,059</b>	
	<b>Costo de la Concesión</b>																													
	<b>MARGEN BRUTO</b>	<b>1,533</b>	<b>1,465</b>	<b>1,064</b>	<b>1,091</b>	<b>1,272</b>	<b>1,042</b>	<b>1,477</b>	<b>1,471</b>	<b>1,833</b>	<b>47.7%</b>	<b>1,727</b>	<b>44.7%</b>	<b>1,727</b>	<b>44.7%</b>	<b>1,727</b>	<b>44.7%</b>	<b>3,995</b>	<b>64.0%</b>	<b>19,741</b>	<b>46.5%</b>	<b>15,376</b>	<b>38.6%</b>	<b>15,376</b>	<b>38.6%</b>	<b>15,376</b>	<b>38.6%</b>	<b>15,376</b>	<b>38.6%</b>	<b>15,376</b>
	<b>Administración y Comerc</b>	<b>116</b>	<b>117</b>	<b>145</b>	<b>151</b>	<b>147</b>	<b>128</b>	<b>124</b>	<b>180</b>	<b>137</b>	<b>3.6%</b>	<b>169</b>	<b>4.4%</b>	<b>169</b>	<b>4.4%</b>	<b>169</b>	<b>4.4%</b>	<b>161</b>	<b>2.6%</b>	<b>1,748</b>	<b>4.1%</b>	<b>1,620</b>	<b>4.1%</b>	<b>1,620</b>	<b>4.1%</b>	<b>1,620</b>	<b>4.1%</b>	<b>1,620</b>	<b>4.1%</b>	<b>1,620</b>
	Suministros	7	4	1	3	2	2	3	3	4	0.1%	1	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	13	0.2%	39	0.1%	43	0.1%	43	0.1%	43	0.1%	43	0.1%	43
	Labor	48	44	58	61	62	58	59	65	64	1.7%	64	1.7%	68	1.7%	68	1.7%	65	1.0%	715	1.7%	682	1.7%	682	1.7%	682	1.7%	682	1.7%	682
	Capacitación y Tecnologi	1	3	(0)	1	7	2	(0)	0	0	0.0%	1	0.0%	(0)	0.0%	(0)	0.0%	(0)	0.0%	15	0.0%	12	0.0%	12	0.0%	12	0.0%	12	0.0%	12
	Servicios de Terceros	54	62	75	79	67	60	54	102	61	1.6%	79	2.1%	90	2.3%	90	2.3%	62	1.0%	845	2.0%	774	1.9%	774	1.9%	774	1.9%	774	1.9%	774
	Seguros	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0.1%	3	0.1%	3	0.1%	3	0.1%	8	0.1%	48	0.1%	62	0.2%	62	0.2%	62	0.2%	62	0.2%	62
	Otros	3	4	8	5	5	3	6	5	5	0.1%	21	0.6%	21	0.6%	21	0.6%	13	0.2%	86	0.2%	47	0.1%	47	0.1%	47	0.1%	47	0.1%	47
	<b>EBITDA</b>	<b>1,416</b>	<b>1,348</b>	<b>918</b>	<b>940</b>	<b>1,125</b>	<b>914</b>	<b>1,353</b>	<b>1,291</b>	<b>1,696</b>	<b>44.1%</b>	<b>1,557</b>	<b>40.3%</b>	<b>1,602</b>	<b>41.2%</b>	<b>1,602</b>	<b>41.2%</b>	<b>3,834</b>	<b>61.4%</b>	<b>17,994</b>	<b>42.4%</b>	<b>13,756</b>	<b>34.5%</b>	<b>13,756</b>	<b>34.5%</b>	<b>13,756</b>	<b>34.5%</b>	<b>13,756</b>	<b>34.5%</b>	<b>13,756</b>
	Depreciación y Amortización	356	357	358	364	364	367	401	403	403	10.5%	403	10.5%	403	10.5%	403	10.5%	411	6.6%	4,597	10.8%	3,754	9.4%	3,754	9.4%	3,754	9.4%	3,754	9.4%	3,754
	<b>RESULTADO OPERATIVO E</b>	<b>1,060</b>	<b>990</b>	<b>560</b>	<b>577</b>	<b>761</b>	<b>547</b>	<b>952</b>	<b>888</b>	<b>1,293</b>	<b>33.6%</b>	<b>1,154</b>	<b>29.9%</b>	<b>1,154</b>	<b>29.9%</b>	<b>1,154</b>	<b>29.9%</b>	<b>3,424</b>	<b>54.8%</b>	<b>13,397</b>	<b>31.6%</b>	<b>10,002</b>	<b>25.1%</b>	<b>10,002</b>	<b>25.1%</b>	<b>10,002</b>	<b>25.1%</b>	<b>10,002</b>	<b>25.1%</b>	<b>10,002</b>
	Ingresos ( Gastos) Financie	(58)	(70)	(88)	(54)	(58)	(72)	(71)	(81)	(48)	-1.2%	(7)	-0.2%	(7)	-0.2%	(7)	-0.2%	(25)	-0.4%	(635)	-1.5%	(1,492)	-3.7%	(1,492)	-3.7%	(1,492)	-3.7%	(1,492)	-3.7%	(1,492)
	Otros Ingresos (Egresos), Ne	2	12	26	(5)	(1)	2	68	4	123	3.2%	(0)	0.0%	41	1.1%	41	1.1%	97	1.6%	338	0.8%	233	0.6%	233	0.6%	233	0.6%	233	0.6%	233
	Resultado en Traslación	(316)	(40)	90	25	(88)	55	(60)	(122)	(11)	-0.3%	41	1.1%	41	1.1%	41	1.1%	97	1.6%	338	0.8%	233	0.6%	233	0.6%	233	0.6%	233	0.6%	233
	<b>RESULTADO ANTES DE IMI</b>	<b>688</b>	<b>892</b>	<b>588</b>	<b>542</b>	<b>613</b>	<b>532</b>	<b>889</b>	<b>689</b>	<b>1,357</b>	<b>35.3%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>3,544</b>	<b>56.8%</b>	<b>12,670</b>	<b>29.9%</b>	<b>8,744</b>	<b>21.9%</b>	<b>8,744</b>	<b>21.9%</b>	<b>8,744</b>	<b>21.9%</b>	<b>8,744</b>	<b>21.9%</b>	<b>8,744</b>
	Provisión para cobranza dudosa																													
	<b>RESULTADO ANTES DE IMI</b>	<b>688</b>	<b>892</b>	<b>588</b>	<b>542</b>	<b>613</b>	<b>532</b>	<b>889</b>	<b>689</b>	<b>1,357</b>	<b>35.3%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>1,188</b>	<b>30.8%</b>	<b>3,544</b>												

**ANEXO 4: Modelo de Presupuesto en dólares Estados de Ganancias y Pérdidas del  
Ferrocarril Central Andino S.A.**

FERROCARRIL CENTRAL ANDINO S.A.													
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS PROYECTADO													
(Expresado en Miles de Dólares Americanos)													
Detalle	Presupuesto												Total
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	
<b>A. Movimiento de Flujo Operativo</b>													
RESULTADO NETO DEL PERIODO	511	455	419	475	505	480	533	537	459	514	501	482	5,872
(+) Impuesto a la Renta y Participac	252	224	207	234	249	237	263	265	226	253	247	238	2,895
(+) Depreciación	388	384	387	389	393	406	409	410	411	412	410	406	4,804
(+) Gts. Financieros por prestamos	114	118	105	112	108	118	106	113	109	102	118	113	1,336
(+) Provisión Incobrables													-
(-) Neto Servicios de Ingeniería													-
(-) Aplicación Ingresos diferidos													-
(+) Seguros													-
<b>Total Movimiento de Flujo Opera</b>	<b>1,265</b>	<b>1,181</b>	<b>1,118</b>	1,211	<b>1,255</b>	<b>1,241</b>	<b>1,311</b>	<b>1,325</b>	<b>1,205</b>	<b>1,281</b>	<b>1,275</b>	<b>1,239</b>	<b>14,907</b>
<b>II Flujo de Caja</b>													
<b>Actividades de Operación</b>													
A. Movimiento de Flujo Operativo	1,265	1,181	1,118	1,211	1,255	1,241	1,311	1,325	1,205	1,281	1,275	1,239	14,907
(-) Dividendos			(2,000)			(2,000)			(2,000)			(2,000)	(8,000)
(+) Ingresos FHH													-
(+) Adelantos y Garant. Clientes													-
(-) Pago Imp.Renta y Part Tj.	(212)	(212)	(1,000)	(212)	(212)	(212)	(212)	(212)	(212)	(212)	(212)	(212)	(3,332)
B. (+/-) Cambios en Capital de Traba	(924)	378	(435)	172	(103)	69	(221)	(36)	348	(244)	60	39	(898)
<b>Total Actividades de Oper</b>	<b>129</b>	<b>1,347</b>	<b>(2,316)</b>	1,171	939	(902)	878	1,076	(659)	825	1,123	(933)	2,677
<b>Actividades de Inversión</b>													
(-) CAPEX	(746)	(940)	(330)	(510)	(1,652)	(418)	(175)	(113)	(141)	(95)	(33)	(65)	(5,217)
(+) CAPEX - Saldo Inventarios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) CAPEX - Inventarios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(-) Movimiento del IGV	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)	(36)
<b>Total Actividades de Inve</b>	<b>(749)</b>	<b>(943)</b>	<b>(333)</b>	(513)	<b>(1,655)</b>	<b>(421)</b>	<b>(178)</b>	<b>(116)</b>	<b>(144)</b>	<b>(98)</b>	<b>(36)</b>	<b>(68)</b>	<b>(5,253)</b>
<b>Actividades de Financiamiento</b>													
(+) Prestamos Bancarios	-	-	-	-	1,480	-	-	-	-	3,000	-	-	4,480
(-) Gastos Financieros Banc.	(114)	(118)	(105)	(112)	(108)	(118)	(106)	(113)	(109)	(102)	(118)	(113)	(1,336)
(+) Ingreso Deuda Afiliadas	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(1,440)
(-) Pago Deuda Clientes													-
(-) Amortización Prest. Banc.	(441)	(437)	(449)	(443)	(446)	(464)	(476)	(470)	(474)	(480)	(521)	(525)	(5,626)
<b>Total Actividades de Financiamiento</b>	<b>(675)</b>	<b>(675)</b>	<b>(675)</b>	(675)	<b>805</b>	<b>(702)</b>	<b>(702)</b>	<b>(702)</b>	<b>(702)</b>	<b>2,298</b>	<b>(759)</b>	<b>(759)</b>	<b>(3,922)</b>
<b>Resultado Neto de Caja</b>	<b>(1,294)</b>	<b>(271)</b>	<b>(3,324)</b>	(17)	<b>90</b>	<b>(2,025)</b>	<b>(2)</b>	<b>259</b>	<b>(1,506)</b>	<b>3,025</b>	<b>328</b>	<b>(1,760)</b>	<b>(6,497)</b>
Saldo Inicial de Caja	11,207	9,913	9,642	6,318	6,301	6,391	4,367	4,364	4,623	3,117	6,142	6,470	11,207
<b>Saldo Final de Caja</b>	<b>9,913</b>	<b>9,642</b>	<b>6,318</b>	6,301	<b>6,391</b>	<b>4,367</b>	<b>4,364</b>	<b>4,623</b>	<b>3,117</b>	<b>6,142</b>	<b>6,470</b>	<b>4,710</b>	<b>4,710</b>

## ANEXO 5. FLUJOGRAMA

### Deducción de los Gastos de Viáticos.



Fuente: Revista Caballero

### Gastos de viaje.



Fuente: SUNAT.