



UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

TESIS

**“DETRACCIÓN DEL IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS
Y LIQUIDEZ EN EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
PESADA. CERRO COLORADO.- AREQUIPA.2017”**

PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

AUTORES:

Bach: Cáceres Huanca, Mirian

Bach: Llerena Barrientos, Mereyda Madeley

LIMA – PERÚ

2017

ASESOR DE TESIS

Dra. Madelaine Bernardo Santiago

JURADO EXAMINADOR

**DRA. GRISI BERNARDO SANTIAGO
PRESIDENTE**

**DR. FERNANDO LUIS TAM WONG
SECRETARIO**

**DR. PEDRO CONSTANTE COSTILLA CASTILLO
VOCAL**

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a DIOS que sin su motivación no sería posible completar ni avanzar en mi formación profesional.

Dedicamos como mucho cariño este trabajo a nuestros padres y familia que estuvieron apoyándonos y confiaron en nosotras para poder cumplir una meta más en nuestras vidas y a nosotras por el esfuerzo de querer seguir superándonos profesionalmente.

AGRADECIMIENTOS

*En primer lugar agradecemos a **DIOS** por darnos salud y brindarnos su bendición.*

A nuestros padres por el apoyo y amor incondicional.

*A un Agradecimiento especial a nuestra **Asesora de Tesis, Dra. Madelaine Bernardo Santiago**, quien con sus conocimientos y motivación ha contribuido a la culminación de este trabajo.*

RESUMEN

El objeto de este estudio pretende establecer la relación de la Detracción del Impuesto General a las Ventas y Liquidez de las empresas de transporte de carga pesada. Cerro Colorado.- Arequipa.2017, así también conocer en qué medida se relaciona el Capital de Trabajo y solvencia en empresas en estudio. Para ello se ha observado y explicado los ratios de liquidez de los Estados Financieros de los periodos 2014 al 2016, realizando un comparativo anual con detracción y sin detracción.

El desarrollo de esta investigación es de tipo aplicada, descriptiva relacional simple, corresponde a un estudio no experimental de corte transeccional. Se utilizó Estadístico T student, análisis y explicación de los estados financieros en los años 2014-2015-2016, se realizó tablas de comparación y explicación de los ratios calculados, se utilizó bibliografía y páginas web para el análisis documental.

Los resultados obtenidos se muestran, que entre las variables observadas se evidencia que, Existe relación entre las ventas al crédito y liquidez, existe relación entre las facultad de fiscalización y el control de capital de trabajo y existe relación entre el débito Fiscal y la solvencia , como conclusión general de la investigación se obtuvo que existe relación entre la Detracción del Impuesto General a las ventas y la Liquidez de las empresas de transporte en un grado significativo, considerando que al tener el dinero en la cuenta de detracción, que dicho sea de paso, no es de disponibilidad libre y tiene efecto sobre la liquidez de las empresas en estudio.

Palabras Claves: Detracción, Liquidez, Estado de Situación Financiera.

ABSTRACT

The purpose of this study is to establish the relation of the General Tax Depreciation to the Sales and Liquidity of the heavy cargo transport companies. Cerro Colorado.- Arequipa.2017, as well as knowing to what extent the Working Capital and solvency are related to companies under study. For this purpose, the liquidity ratios of the Financial Statements for the periods 2014 to 2016 have been observed and explained, making an annual comparison with drawdown and without drawdown.

The development of this research is of the applied type, descriptive relational simple, corresponds to a non-experimental study of transectional cut. Statistical T student was used, analysis and explanation of the financial statements in the years 2014-2015-2016, tables of comparison and explanation of the calculated ratios were made, bibliography and web pages were used for the documentary analysis.

The results obtained show that among the observed variables it is evident that, There is a relationship between credit sales and liquidity, there is a relationship between the control faculty and the control of working capital and there is a relationship between the Fiscal debit and the solvency, As a general conclusion of the investigation, it was found that there is a relationship between the General Tax Deduction to sales and the Liquidity of the transport companies to a significant degree, considering that having the money in the deduction account, that it is incidental , is not freely available and has an effect on the liquidity of the companies under study.

Key Words: Detraction, Liquidity, Financial Situation Statement.

ÍNDICE GENERAL

| | |
|---|------|
| ASESOR DE TESIS | ii |
| JURADO EXAMINADOR..... | iii |
| DEDICATORIA..... | iv |
| AGRADECIMIENTOS | v |
| RESUMEN | vi |
| ABSTRACT | vii |
| ÍNDICE GENERAL | viii |
| ÍNDICE DE TABLAS..... | xi |
| ÍNDICE DE FIGURAS | xiii |
| INTRODUCCIÓN..... | 14 |
| I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN | 15 |
| 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 15 |
| 1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA..... | 17 |
| 1.2.1 Problema general | 17 |
| 1.2.2 Problemas específicos..... | 17 |
| 1.3 JUSTIFICACIÓN Y APORTES DEL ESTUDIO | 17 |
| 1.3.1 Teórica..... | 18 |
| 1.3.2 Práctica..... | 18 |
| 1.3.3 Metodológica | 18 |
| 1.3.5 Epistemológica | 19 |
| 1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN..... | 20 |
| 1.4.1 Objetivo general..... | 20 |
| 1.4.2 Objetivos específicos..... | 20 |
| II. MARCO TEÓRICO | 21 |
| 2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN..... | 21 |
| 2.1.1 Antecedentes Nacionales | 21 |
| 2.1.2 Antecedentes internacionales..... | 29 |
| 2.2 BASES TEÓRICAS DE LAS VARIABLES | 35 |
| 2.2.1 Detracción | 35 |
| 2.2.2 Impuesto General a las ventas | 42 |
| 2.2.3 Normativa del Sistema Tributario..... | 46 |

| | | |
|-------|--|----|
| 2.2.4 | Liquidez | 58 |
| 2.2.5 | Transporte de Carga Pesada..... | 64 |
| 2.3 | DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS..... | 71 |
| III. | MARCO METODOLÓGICO | 77 |
| 3.1 | HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN..... | 77 |
| 3.1.1 | Hipótesis general..... | 77 |
| 3.1.2 | Hipótesis Específica..... | 77 |
| 3.2 | VARIABLES DE ESTUDIO | 78 |
| 3.2.1 | Definición conceptual..... | 78 |
| 3.2.2 | Definición Operacional..... | 79 |
| 3.3 | VARIABLES DE ESTUDIO NIVEL Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN..... | 80 |
| 3.3.1 | Nivel de investigación | 80 |
| 3.3.2 | Diseño de investigación..... | 80 |
| 3.4 | POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO..... | 81 |
| 3.4.1 | Población..... | 81 |
| 3.4.2 | Muestra..... | 81 |
| 3.4.3 | Muestreo..... | 82 |
| 3.5 | TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS..... | 82 |
| 3.5.1 | Técnicas de recolección de datos..... | 82 |
| 3.5.2 | Instrumentos de recolección de datos | 83 |
| 3.5.3 | Procesamiento de la información..... | 83 |
| 3.6 | VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO..... | 84 |
| 3.6.1 | Validación del Instrumento | 84 |
| 3.6.2 | Confiabilidad del Instrumento | 84 |
| 3.7 | MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS..... | 85 |
| 3.8 | DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE VALOR | 86 |
| 3.9 | ASPECTOS ETICOS | 86 |
| IV. | RESULTADOS..... | 88 |
| 4.1 | Exposición de resultados | 88 |
| 4.1.1 | Análisis de dimensión de la detracción y los ratios de liquidez del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada..... | 89 |
| 4.1.2 | Análisis de dimensión de Las ventas al Crédito y liquidez Absoluta del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada..... | 90 |

| | | |
|-------|---|-----|
| 4.1.3 | Análisis de dimensión de la Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada..... | 91 |
| 4.1.4 | Análisis de dimensión de la Debito Fiscal y Solvencia del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada. | 93 |
| 4.2 | Comprobación de la Hipótesis con el Análisis de regresión y Correlación | 94 |
| 4.2.1 | Hipótesis General | 94 |
| 4.2.2 | Hipótesis Especifica 1..... | 96 |
| 4.2.3 | Hipótesis Especifica 2..... | 98 |
| 4.2.4 | Hipótesis Especifica 3..... | 100 |
| 4.3 | ÍNDICES Y/O RATIOS FINANCIEROS DE LIQUIDEZ | 102 |
| 4.3.1 | Empresa de Transportes I | 102 |
| 4.3.2 | Empresa de Transportes II | 110 |
| 4.3.3 | Empresa de Transportes III | 118 |
| 4.3.4 | Empresa de Transportes IV..... | 126 |
| V. | DISCUSION DE LOS RESULTADOS..... | 142 |
| VI. | CONCLUSIONES | 147 |
| VII. | RECOMENDACIONES | 150 |
| | REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS | 152 |
| | ANEXOS | 156 |
| | Anexo 1: Matriz de consistencia | 156 |
| | Anexo 2: Matriz de Operacionalización..... | 158 |
| | Anexo 3: Instrumento..... | 159 |
| | Anexo 4: Validación de Instrumentos..... | 160 |
| | Anexo 5: Matriz de Datos..... | 162 |
| | Anexo 6: Cuadro de resumen de Ratios de Liquidez..... | 167 |
| | Anexo 7: Infracciones y Sanciones | 168 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|---|-----|
| Tabla 1. Operacionalización de variables | 79 |
| Tabla 2. Relación de Empresas de Transporte | 82 |
| Tabla 3. Juicio de Expertos | 84 |
| Tabla 4. Coeficiente de Pearson | 88 |
| Tabla 5. Análisis de ratios de liquidez del Periodo 2014-2016 | 89 |
| Tabla 6. Análisis de ratios de Liquidez absoluta del Periodo 2014-2016..... | 90 |
| Tabla 7. Análisis de ratios de Capital de trabajo del Periodo 2014-2016 | 92 |
| Tabla 8. Análisis de ratios de Liquidez corriente o solvencia Periodo 2014-2016 . | 93 |
| Tabla 9. Variables analizadas | 94 |
| Tabla 10. Prueba t Hipótesis General..... | 95 |
| Tabla 11. Variables analizadas | 96 |
| Tabla 12. Prueba t para Hipótesis Especifica 1 | 97 |
| Tabla 13. Variables analizadas | 98 |
| Tabla 14. Prueba t para Hipótesis Especifica 2 | 99 |
| Tabla 15. Variables analizadas | 100 |
| Tabla 16. Prueba t para Hipótesis Especifica 3 | 101 |
| Tabla 17. Liquidez General Empresa de Transporte I | 102 |
| Tabla 18. Razón Acida Empresa de Transporte I..... | 104 |
| Tabla 19. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte I..... | 106 |
| Tabla 20. Capital de Trabajo Empresa de Transporte I..... | 108 |
| Tabla 21. Liquidez General Empresa de Transporte II | 110 |
| Tabla 22. Razón Acida Empresa de Transporte II..... | 112 |
| Tabla 23. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte II..... | 114 |
| Tabla 24. Capital de Trabajo Empresa de Transporte II..... | 116 |
| Tabla 25. Liquidez General Empresa de Transporte III | 118 |
| Tabla 26. Razón Acida Empresa de Transporte III..... | 120 |
| Tabla 27. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte III..... | 122 |
| Tabla 28. Capital de Trabajo Empresa de Transporte III..... | 124 |
| Tabla 29. Liquidez General Empresa de Transporte IV..... | 126 |
| Tabla 30. Razón Acida Empresa de Transporte IV | 128 |
| Tabla 31. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte IV | 130 |

| | |
|---|-----|
| Tabla 32. Capital de Trabajo Empresa de Transporte IV | 132 |
| Tabla 33. Liquidez General Empresa de Transporte V..... | 134 |
| Tabla 34. Razón Acida Empresa de Transporte V | 136 |
| Tabla 35. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte V | 138 |
| Tabla 36. Capital de Trabajo Empresa de Transporte V | 140 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|--|-----|
| Figura 1. Liberación de Fondos de detracción | 42 |
| Figura 2. Esquema de proceso de Fiscalización | 53 |
| Figura 3. Análisis de ratios de Liquidez del Periodo 2014-2016..... | 89 |
| Figura 4. Análisis de ratios de Liquidez absoluta del Periodo 2014-2016 | 91 |
| Figura 5. Análisis de ratios de Capital de trabajo del Periodo 2014-2016 | 92 |
| Figura 6. Análisis de ratios de Liquidez corriente o solvencia Periodo 2014-2016 | 93 |
| Figura 7. Hipótesis General..... | 95 |
| Figura 8. Hipótesis Específica 1 | 97 |
| Figura 9. Hipótesis Específica 2 | 99 |
| Figura 10. Hipótesis Específica 3 | 100 |
| Figura 11. Liquidez General Empresa de Transporte I..... | 102 |
| Figura 12. Razón Acida Empresa de Transporte I..... | 104 |
| Figura 13. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte I..... | 106 |
| Figura 14. Capital de Trabajo Empresa de Transporte I..... | 108 |
| Figura 15. Liquidez General Empresa De Transporte II | 110 |
| Figura 16. Razón Acida Empresa de Transporte II..... | 112 |
| Figura 17. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte II..... | 114 |
| Figura 18. Capital de Trabajo Empresa de Transporte II..... | 116 |
| Figura 19. Liquidez General Empresa de Transporte III..... | 118 |
| Figura 20. Razón Acida Empresa de Transporte III..... | 120 |
| Figura 21. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte III..... | 122 |
| Figura 22. Capital de Trabajo Empresa de Transporte III..... | 124 |
| Figura 23. Liquidez General Empresa de Transporte IV | 126 |
| Figura 24. Razón Acida Empresa DE Transporte IV | 128 |
| Figura 25. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte IV | 130 |
| Figura 26. Capital de Trabajo Empresa de Transporte IV | 132 |
| Figura 27. Liquidez General Empresa de Transporte V | 134 |
| Figura 28. Razón Acida Empresa de Transporte V | 136 |
| Figura 29. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte V | 138 |
| Figura 30. Capital de Trabajo Empresa de Transporte V | 140 |

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo titulado Detracción del IGV y Liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017, tiene como objetivo analizar la relación de la Detracción y la Liquidez de las empresas en estudio, se observa y explica los Estados de situación financiera de los periodos 2014, 2015 y 2016.

Primer capítulo, comprende la problemática de la investigación, que nos muestra la situación actual en la que se desarrolla la Detracción del IGV y Liquidez de las empresas en estudio, que nos lleva al planteamiento de un problema general y su problemas específicos; para ello se formularon los objetivos general y específicos de la investigación, estudio que concluye con la justificación de lo observado y analizado donde se explica la relación relevante que se da entre las detracciones y liquidez.

Segundo capítulo, se desarrollaron los antecedentes nacionales e internacionales de la investigación, el Marco Teórico y la definición de términos.

Tercer capítulo, se formula la hipótesis de la investigación y las variables de estudio también se aprecian la metodología (nivel de investigación, diseño metodológico, población, muestra, muestreo y operacionalización de variables, Validación y confiabilidad del instrumento)

Cuarto capítulo, se observa y explica los estados de situación financiera.

Quinto Capítulo, contiene la discusión de resultados obtenidos producto de la presente investigación

Sexto Capítulo, se presentan las conclusiones.

Séptimo Capítulo, contiene las recomendaciones.

Finalmente, la bibliografía, matriz de consistencia y anexos pertinentes de la investigación.

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A nivel internacional e históricamente existen diversos tratados en los que se ha ido reglamentando diferentes tipos de controles para asegurar el pago de obligaciones tributarias originadas no solo del intercambio comercial que estos involucran sino ampliándose además al sector de transporte que hace viable estos acuerdos comerciales, entre estos mecanismos se pueden mencionar el sistema de deducciones que busca asegurar el pago de las obligaciones nacidas de la prestación de servicios y comercialización de algunos bienes.

El origen de esta reglamentación está provocado por la intención de los países de reducir y controlar de manera preventiva la evasión tributaria, que se genera por la prestación de servicios o comercialización de bienes, sin embargo esta tendría una relación negativa sobre el activo corriente de estas empresas.

A nivel nacional, el estado en consecuencia y concordancia con las políticas de recaudación tributaria con la intención de reducir el alto índice de defraudación tributaria; Crea, reglamenta y promulga el 26 de enero del año 2001 a través del Decreto Legislativo 917, y sus respectivas modificaciones, el mecanismo de SPOT.

La aplicación del sistema de deducciones trajo como es previsible una relación de consecuencias e impactos positivos y negativos para el estado y el empresario. El estado asegura parte del pago de la obligación tributaria naciente por la prestación de servicios y comercialización de bienes, el contribuyente acumula en la cuenta de deducciones un porcentaje de la facturación para honrar las obligaciones contraídas. Sin embargo el SPOT no contempla la relación de los conceptos de nacimiento de la obligación y oportunidad de pago, generando para el contribuyente periodos de pérdida

de liquidez por la falta de disponibilidad del porcentaje detráido considerando que entre el nacimiento de la obligación y la oportunidad de pago existe un brecha de tiempo en los que el contribuyente podría hacer uso de las deducciones bloqueadas de acuerdo a la norma vigente, dando lugar a una relación de impacto negativo entre la liquidez del contribuyente y el SPOT.

El depósito de la deducción se realiza sin considerar la posición del contribuyente respecto de su crédito y/o débito fiscal

La Resolución de Superintendencia N.º 183-2004/SUNAT y normas modificatorias, dan a conocer la relación de bienes y servicios afectos al SPOT, éstos se encuentran detallados en los Anexos N.º 1, 2 y 3 (SUNAT, 2004) (Villanueva Briceño, 2016)

El 01 de enero del 2015 se excluye a los bienes del Anexo N.º 1 de la Resolución de Superintendencia N.º 183-2004/SUNAT.

A nivel local, los contribuyentes y más específicamente aquellos que se dedica al giro de servicio de transporte por la naturaleza de su negocio tiene un activo corriente sensible (pequeño); en comparación con otros giros de negocio, por lo que cualquier reglamentación, cambio y/o sustitución en su administración tendrá un efecto considerable, es así que el SPOT establece una relación directa y significativa en la administración de la liquidez de las empresas de transporte. Las consideraciones a las que se hace referencia tienen relación con la disponibilidad de la cuenta de deducciones, política de cuentas por cobrar, plazos de facturación y rentabilidad del capital de trabajo ya que al tener efectivo en la cuentas de deducciones que no se puede disponer se hace necesario un mayor disponible y la rentabilidad de este disminuye.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1 Problema general

¿Cuál es la relación entre la detracción del IGV y Liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017?

1.2.2 Problemas específicos

1. ¿Cuál es la relación entre las Ventas al Crédito y Liquidez Absoluta de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?
2. ¿Cuál es la relación entre Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?
3. ¿Cuál es la relación entre el Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?

1.3 JUSTIFICACIÓN Y APORTES DEL ESTUDIO

La investigación se enfocó en demostrar la relación entre la detracción del IGV por medio del SPOT y la administración de la Liquidez de las empresas de Transporte de Carga Pesada en el Distrito de Cerro Colorado; en el primer caso la detracción es una políticas de recaudación tributaria del gobierno central, que tiene como objetivo luchar contra la defraudación tributaria, manifestados a través del SPOT y es probable que tenga relación con la gestión de la liquidez de las empresas en estudio.

La investigación se justifica en distintas dimensiones como son:

1.3.1 Teórica

La importancia del presente trabajo de investigación pretende mostrar las relaciones relevantes entre la detracción del IGV y la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada.

La detracción es el depósito de un porcentaje de la facturación realizada por la prestación y/o comercialización de un bien o servicio en una cuenta de detracciones que sirve para asegurar el cumplimiento del pago oportuno de las obligaciones tributarias originadas por el contribuyente.

Liquidez es la capacidad de afrontar las obligaciones a corto plazo; implica que las empresas transforman activos corrientes en efectivo para hacer frente a los vencimientos del pasivo corriente.

1.3.2 Práctica

Las detracciones y la administración adecuada de la liquidez de las empresas de transporte, permite al contribuyente realizar una planificación oportuna en busca de una mejor gestión de sus fondos disponibles, para hacer frente a sus obligaciones tributarias y de carácter comercial. Un adecuado manejo de estas herramientas le permitirá tener mayor flujo de efectivo.

1.3.3 Metodológica

Se desarrolla una investigación de tipo aplicada, descriptiva y relacional simple, corresponde a un diseño No Experimental porque no se aplica ningún tratamiento que modifique la situación observada, y es de corte transeccional porque los datos recabados son obtenidos en un momento dado del tiempo.

Se aplica la prueba T-Student, observa y explica los estados de situación financiera entre los años 2014, 2015 y 2016, con lo cual se han diseñado las tablas y figuras que muestran los ratios de liquidez, acompañando las interpretaciones con las referencias indicadas en la bibliografía.

1.3.4 Social

El Estudio pretende reforzar la conciencia y cultura tributaria, de los empresarios del sector transporte que es fuente importante de ingresos para el Estado; aplicando un adecuado planeamiento de la gestión de la liquidez puede favorecer a que las empresas cumplan a tiempo sus obligaciones con él.

1.3.5 Epistemológica

El presente estudio de investigación se justifica porque buscamos conocer la relación de la detracción y la liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017. Con esta base se buscó mostrar la relación directa que existe de la liquidez en las empresas de transporte y el SPOT lo que genera en los contribuyentes la necesidad de contar con un mayor volumen de disponible para cumplir con sus obligaciones ya sean tributarias o comerciales y así estos resultados ayudara a ampliar el criterio de decisión, conocimiento, brindando una herramienta a los contadores que se desempeñan en el rubro.

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo general

Determinar la relación de la Detracción del IGV y Liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.

1.4.2 Objetivos específicos

Establecer la relación de las Ventas al Crédito y Liquidez Absoluta de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017.

Establecer la relación de la Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo en las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Provincia de Arequipa, 2017.

Establecer la relación del Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.

II. MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Estos están dados por las siguientes referencias.

2.1.1 Antecedentes Nacionales

Neyra y Zavala (2016) Realizó la tesis titulada “***Impuesto General a las Ventas y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales en el distrito de San Vicente de Cañete***” en la Universidad Nacional del Callao, Lima 2014 para la Obtención del título de Contador Público, el Objetivo general de la siguiente tesis fue determinar la incidencia del Impuesto General a las Ventas en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales, en el distrito de San Vicente de Cañete en el periodo 2014 y teniendo como Hipótesis general nos indica que el Impuesto General a las Ventas ha incidido significativamente en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales, en el distrito de San Vicente de Cañete, periodo 2014. Es una investigación aplicada, su diseño correspondiente a una investigación no experimental transversal, de tipo descriptivo, correlacional. La población estaba constituida por las empresas transportistas de carga pesada en el distrito de San Vicente de Cañete y sus respectivos contadores, en el distrito de San Vicente existen 38 empresas transportistas de carga pesada, cada una de ellas cuenta con un contador asesor siendo la población de 76 personas, constituida por empresarios y contadores y la muestra está comprendida por 34 relacionada al sector empresarios transportistas, siendo estas personas naturales y sus respectivos contadores y se utilizó el Instrumento de recolección formato de Encuestas, llegando a las conclusiones siguientes que la influencia negativa que tiene el Impuesto General a las Ventas de la

liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales en el Distrito de San Vicente de Cañete se debe a una mala práctica crediticia en el rubro que se ha incrementado en el Distrito capitalino de Cañete y la intolerancia de la SUNAT ante estos pequeños empresarios, la segunda conclusión nos indica que se logró determinar que efectivamente el débito Fiscal influye negativamente en la liquidez de las empresas al constatar que existen empresarios que se ven obligados a otorgar plazos mayores a 30 días para el pago de la retribución de sus servicios, esto se debe al miedo de perder clientes. Concluimos la Tesis anteriormente descrita es importante para nuestro trabajo ya que nos ayuda a conocer que en los distintos lugares del Perú el IGV afecta a la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada y que esto genera que los empresarios se adeuden por las ventas al crédito a largo plazo y así podremos visualizar mejor la relación que tiene el IGV y la liquidez de dichas empresas.

Castro (2013) Realizó la Tesis Titulada ***“El sistema de Deduciones del IGV y su impacto en la liquidez de la empresa de transporte de carga pesada factoría comercial y transporte SAC de Trujillo”*** En la Universidad Privada Antenor Orrego, Trujillo 2013 para la Obtención del Título Profesional de Contador Público. El objetivo general es demostrar que el Sistema de Deduciones del IGV impacta significativamente en la liquidez de la empresa de transporte de carga pesada “Factoría Comercial y Transporte S.A.C. de Trujillo, siendo la Hipótesis general que el Sistema de Deduciones del IGV impacta significativamente en la liquidez de la empresa de transporte de carga pesada Factoría Comercial y Transporte S.A.C. de Trujillo. En este estudio se enmarca dentro de una investigación descriptiva; causal de grupo único, la población está conformada por todas las empresas que prestan servicios de transporte de carga pesada, legalmente constituidas en el Perú y la muestra está conformada por la empresa de transporte de carga

pesada Factoría Comercial y Transportes S.A.C. es una muestra no probabilística intencionada por medio de la observación bibliográfica y el análisis se ha establecido la relación de las variables; los datos estadísticos que sostienen la investigación vienen de los resultados obtenidos por la aplicación del instrumento de recolección de datos como han sido los estados financieros del periodo de junio 2012 a junio 2013, el flujo de caja realizado para el periodo junio 2012 a junio 2013, la aplicación de ratios financieros, el análisis de costo por viaje, el cálculo de gastos financieros para capital de trabajo, además por la aplicación de la encuesta a la muestra establecida. Los resultados demuestran que si hay un resultado de causa – efecto entre las variables estudiadas finalmente concluimos, que el sistema de pago de obligaciones tributarias con el Gobierno Central ha influido de manera negativa en la situación y Financiera de la empresa de Transporte de Carga pesada factoría Comercial y transporte SAC. Teniendo una segunda conclusión que el impacto significativo en la liquidez en la empresa por parte de la aplicación del sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central SPOT, se aprecia en la disminución significativa de la liquidez de la empresa para reinvertir el capital trabajo, originando un efecto negativo en el costo de oportunidad, y además se aprecia en el incremento de los gastos financieros como consecuencia de la necesidad de financiamiento. Concluimos que la Tesis anteriormente descrita nos ayuda a poder verificar los estados financieros de dicha empresa y evaluar a que se debe la influencia negativa entre la detracción y la liquidez de la empresa y nosotros así poder realizar comparaciones con las empresas con las que trabajaremos.

Peredo y Quispe (2016) Realizó la Tesis Titulada “**La Detracción del Impuesto General a las Ventas y su influencia en la Liquidez y rentabilidad en la Empresa de Transportes El Tauro Express E.I.R.L. de la Ciudad de Juliaca – Puno**” En la Universidad Peruana Unión, Puno 2016 para la Obtención del Título Contador Público. Siendo su Objetivo general, demostrar si es o no influyente la aplicación del Sistema de Deduciones del Impuesto General a las Ventas en la liquidez, rentabilidad de la empresa de transporte de carga “El Tauro Express E.I.R.L. y la Hipótesis general nos indica que a mayor deducción de Impuesto General a las ventas menor liquidez, rentabilidad en la empresa de Transportes el Tauro Express E.I.R.L.

En este estudio se enmarca dentro de una investigación descriptiva; causal de grupo único. La población está conformada por todas las empresas que prestan servicios de transporte de carga pesada, legalmente constituidas en el Perú y la muestra está conformada por la empresa de transporte de carga pesada El Tauro Express E.I.R.L es una muestra no probabilística intencionada por medio de la observación bibliográfica y el análisis se ha establecido la relación de las variables; los datos estadísticos que sostienen la investigación vienen de los resultados obtenidos por la aplicación del instrumento de recolección de datos como han sido los estados financieros del periodo 2014. En este caso la muestra es la misma que la población, es decir la empresa el Tauro Express E.I.R.L. de la ciudad de Juliaca, teniendo en cuenta que nuestra técnica de muestreo es un análisis documental, no estadístico porque es sometida solo a la empresa como objeto de estudio. El instrumento que utiliza es Notas de campo, Ficha de datos, Flujo de caja proyectado, Cuadro de Liquidez y a las conclusiones que se llega de acuerdo a la aplicación del Sistema de Deduciones, ha influido negativamente a la empresa, por lo que se aprecia una disminución en la liquidez y rentabilidad en la empresa, y la segunda conclusión que nos indica mediante el ratio de liquidez en sus variables se puede ver que la

empresa sufre con posesión de efectivo inmediato porque no cuenta con la liquidez necesaria para afrontar las deudas a corto plazo como por ejemplo se puede observar en el ratio de liquidez (capital de trabajo) el monto de 3,483.00 no es suficiente para la cantidad de dinero que maneja la empresa. Por lo tanto la liquidez utilizando la detracción tiende a disminuir su dinero, de esa manera la empresa tendrá varias inconvenientes en querer realizar operaciones a corto plazo. En la tercera conclusión nos habla en lo que se refiere a la rentabilidad de la empresa frente a las detracciones realizadas en el periodo 2014 se nota que nuestras tasas de rentabilidad es baja según los ratios de rentabilidad presentados y es por los préstamos que recurre la empresa ya que no le es suficiente el efectivo con el que cuenta de lo cual también en la rentabilidad podemos informar que la tasa de aplicación de la detracción es elevada. También podemos observar en el flujo de caja proyectado que a medio año tiende tener perdida a causa de las detracciones, y por ende no puede tener inversiones a corto plazo.

La Tesis anteriormente descrita nos ayuda a verificar los estados financieros de dicha empresa y evaluar a que se debe la influencia negativa entre la detracción y la liquidez de la empresa y nosotros así poder realizar comparaciones con las empresas con las que trabajaremos.

Machaca (2015) Realizó la Tesis Titulada ***“El sistema de detracciones del Impuesto General a las Ventas y su incidencia en la Situación Financiera de las empresas de transportes turísticas de la ciudad de Puno, periodo 2013-2014”*** Universidad Nacional del Altiplano Puno 2014, para la Obtención el título Profesional de Contador Público. El Objetivo general es determinar la implicancia del Sistema de Detracciones del Impuesto General a las Ventas en la situación financiera de las Empresas de Transportes Turísticas de la ciudad de Puno, Periodo 2013-2014, la Hipótesis general que nos indica la tesis es que el Sistema de Detracciones

del Impuesto General a las Ventas tiene implicancia negativa en la situación financiera de las Empresas de Transportes Turísticas de la ciudad de Puno, lo que obliga a obtener financiamiento en el sistema financiero. Tipo de investigación es Cuantitativa ,la Población para el presente trabajo de investigación se tomó en cuenta las 19 empresas dedicadas a la prestación de servicios de transportes turísticos de la ciudad de Puno, para el periodo 2014 se han registrado en el DIRECTORIO DE PRICO Y MEPECOS de la SUNAT un total de 19 empresas en la ciudad de Puno, de los cuales pertenecen al directorio de Principales Contribuyentes solo 4 empresas y 15 al directorio de medianos y pequeños contribuyentes, en la ciudad de Puno , la Muestra para el presente trabajo de investigación se tomó en cuenta el muestreo no probabilístico intencional o selectivo tomando en cuenta las siguientes empresas; Empresa de transportes y turismo Khantaty tours S.R.L. identificado con RUC N° 20447947995 – MEPECO, Expediciones las Balsas S.R.L., identificado con RUC N° 20448384358 – PRICO, Empresa de Transportes y turismo Mer S.R.L. identificado con RUC N° 20405275911 - PRICO. Las conclusiones de la Tesis es el efecto de la aplicación del Sistema de Deduciones en la liquidez, se aprecia en la disminución de los indicadores de Liquidez General, Razón Acida, Liquidez Absoluta y Capital de Trabajo en las empresas de transportes turísticas de la ciudad de Puno . Se observa que las empresas en estudio al finalizar cada periodo mensual termina con un saldo a favor en la cuenta corriente de deducciones; agregando que dicho saldo solo será utilizado para la próxima declaración mensual y/o pago de deudas tributaria; asimismo las empresas al no tener liquidez recurren a las entidades financieras para solicitar préstamos o contratos de arrendamiento financiero, a fin de adquirir más equipos de transporte y de cubrir sus deudas a corto plazo. En la segunda conclusión nos indica que el sistema de deducciones, como medida administrativa, atenta el principio de no confiscatoriedad ya que las empresas sujetas al sistema de

detracciones no pueden disponer libremente de sus fondos detraídos, peor aun cuando la SUNAT ha ingresado como recaudación los fondos generados en la cuenta de detracciones. Asimismo si el titular de la cuenta solicitara la libre disposición de fondos, este tendría que esperar más de 3 meses para que la Administración Tributaria resolviera su solicitud , siendo la tercera conclusión el punto de equilibrio como herramienta de gestión, depende directamente de los costos variables tal como se observa en los anexos, de tal manera que si la producción aumenta, los ingresos también aumentan; mientras que los costos fijos permanecen constantes puesto que no dependen de la producción. Asimismo es importante calcular el punto de equilibrio, para la toma de decisiones por parte de la gerencia, es decir la gerencia necesita saber en qué punto de ingresos y costos no se gana ni se pierde; dicho de otra forma la empresa no tendría utilidad pero tampoco perdida. Además este punto indica el nivel a alcanzar de ventas para que la empresa empiece a dar utilidades.

La tesis anteriormente descrita nos es útil para poder observar las detracciones del IGV y su implicancia con la liquidez y así nosotros poder evaluar resultados para enfocarnos en las detracciones y como está relacionado con nuestro tema a través de las situaciones financieras.

Quispe (2016) Realizó la Tesis Titulada “***Incidencia del sistema de pagos de obligaciones tributarias (spot) En la liquidez de las empresas constructoras de la ciudad de puno, Años 2014 – 2015***” Universidad Nacional del Altiplano para la Obtención el título Profesional de Contador Público. El Objetivo General es determinar la incidencia del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias (SPOT) en la Liquidez de las empresas Constructoras de la ciudad de Puno en los años 2014 y 2015 y su Hipótesis General indica que el sistema de pago de obligaciones tributarias (SPOT) incide significativamente en la liquidez de las empresas constructoras de la

ciudad de Puno en los años 2014 y 2015. Tipo de Investigación: Método analítico sintético, Método Deductivo. Población: Para el presente trabajo de investigación se tomó en cuenta las empresas dedicadas a la prestación de servicios de Construcción de la ciudad de Puno. Muestra: Para seleccionar la muestra se selecciona de acuerdo al muestro no probabilístico que se mencionan las siguientes empresas del sector de construcción civil. “H.P. Contratistas Generales E.I.R.L. identificado con RUC N^o 20406357181”, “Construcciones Horus S.A.C. identificado con RUC N^o 20542682893”. Tenemos en la primera Conclusión el Sistema de Pagos de Obligaciones Tributarias – SPOT incide de manera no significativa, puesto que al aplicar el sistema de detracciones, la liquidez de la empresa H.P. en el año 2014 disminuye en un 7.69% y en el año 2015 disminuye en 51.72%; de igual manera la liquidez de la empresa Construcciones Horus S.A.C. en el año 2014 con la aplicación del sistema disminuye en un 7.77% y en el año 2015 disminuye en un 6.12%, esto lo cual conlleva a que las empresas no pueden cubrir sus gastos con terceros , en la segunda conclusión el sistema de pagos de obligaciones tributarias – SPOT disminuye sutilmente la liquidez de las empresas constructoras puesto que en la empresa H.P. Contratistas Generales E.I.R.L. en el año 2014 el índice de liquidez general o razón circulante es de 1.68, en el año 2015 es de 0.42 por lo tanto se denota que en este año tiene baja liquidez esto se debe por la mayor aplicación de detracciones. En la empresa Construcciones Horus S.A.C. en el año 2014 el índice de liquidez general es de 0.95 y en el año 2015 es de 0.92 se puede observar que tiene baja liquidez por aplicación del sistema de detracciones, en la tercera Conclusión el sistema de detracciones, como medida administrativa, atenta el principio de no confiscatoriedad ya que las empresas sujetas al sistema de detracciones no pueden disponer libremente de sus fondos detraídos, peor aun cuando la SUNAT ha ingresado como recaudación los fondos generados en la cuenta de detracciones.

Asimismo si el titular de la cuenta solicitara la libre disposición de fondos, este tendría que esperar más de 3 meses para que la Administración Tributaria resolviera su solicitud. Por otro lado no toma en cuenta el principio de razonabilidad porque predomina la forma al fondo y está plagada de excesos que deben ser corregidos. La tesis anteriormente descrita nos habla de la incidencia del SPOT en la liquidez en una empresa constructora, lo cual nos ayuda a nuestro trabajo a verificar que el SPOT y la Liquidez, se relacionan y afectan significativamente en otros rubros y esto permite conocer más sobre la liquidez y así poder enfocarnos en nuestra investigación ya teniendo conocimientos previos.

2.1.2 Antecedentes internacionales

Molina (2010) Realizó la tesis titulada ***“Crédito Tributario, el Problema de Liquidez en las empresas Ecuador, 2010”***. El Objetivo General es Identificar la iliquidez en las empresas que presentan concentración de crédito tributario producto de la acumulación del impuesto al valor agregado retenido por terceros, el Objetivo Especifico es identificar los sectores de actividad económica en donde la acumulación de crédito tributario podría hacer de estos más vulnerables a la liquidez y así analizar a través de herramientas financieras (indicadores de liquidez) como la acumulación de crédito tributario produce iliquidez en las empresas. La Hipótesis que presenta es la acumulación del crédito tributario producto de la aplicación impositiva, generada por las retenciones al impuesto al valor agregado causado por parte de terceros, ocasiona iliquidez en las empresas (personas naturales o sociedades). Aquellas con poca capacidad financiera podrían incluso quebrar o cerrar. Población, Sociedades y personas Naturales que están activas. La primera conclusión indica que la empresa, transacciones, asientos contables, tributación (declaración y pago), manejo del efectivo, el impuesto al valor agregado, su retención,

componentes que a final de período deberán verse reflejados en los estados de situación y resultados, expresando el comportamiento de una organización durante el mismo y la segunda conclusión nos dice que el indicador de liquidez o razón de prueba súper ácida evidencia una mejoría del mismo al incluir como parte de sus flujos de tesorería los valores que por concepto de retenciones del IVA se encuentran acumulados en el activo corriente, resultado que confirma que esta acumulación produce pérdida de liquidez en las empresas. La tercera Conclusión indica que la administración tributaria debe plantear una alternativa de cambio al sistema de retenciones, que elimine o disminuya la acumulación de crédito tributario por retenciones del impuesto al valor agregado, consciente de la iliquidez que causa esta normativa en las empresas.

La tesis anteriormente descrita, nos habla sobre la liquidez de las empresas por el crédito tributario y este se relaciona con nuestro trabajo de investigación ya que podemos observar que a nivel internacional las ventas al crédito causan falta de liquidez en las empresas e igual que en nuestro trabajo de investigación.

Parada (2015) Nos dice que el presente trabajo de investigación denominado ***“Modelos de Riesgo de Liquidez México 2010”***, Son dos los objetivos principales de este trabajo de investigación. El primero es exponer y revisar detalladamente los modelos de riesgo de liquidez de mercado y de liquidez estructural para la cuantificación de cada tipo de riesgo, respectivamente y de esta forma ayudar a las instituciones financieras a evitar pérdidas durante tiempos de crisis. El segundo objetivo es proponer un nuevo enfoque para mejorar el modelo teórico de Ho y Saunders que ayuda en la medición del riesgo de liquidez estructural; objetivos secundarios se pueden enlistar los siguientes: 1) Aportar al área de conocimiento de la administración de riesgos la recopilación de información teórica y práctica del riesgo de liquidez. 2) Aportar una revisión teórica y práctica de los riesgos financieros en las instituciones financieras.

Tenemos las siguientes conclusiones; La estrategia para realizar este trabajo de investigación fue recopilar y reunir en un solo documento la información más importante durante la crisis subprime. Después de detectar la problemática se propusieron objetivos que fueron desarrollados con una investigación extensa sobre la administración de riesgos, riesgos financieros y sobre todo para el riesgo de liquidez y los modelos que lo cuantifiquen. En la segunda Conclusión la investigación se resuelve la problemática principal que tienen las instituciones financieras por no contar con modelos que les ayuden a cuantificar el riesgo de liquidez. Esto se logra a través de la aportación de tres modelos de riesgo de liquidez para la cuantificación de riesgo de liquidez de mercado y riesgo de liquidez estructural. Los primeros dos modelos ayudan a cuantificar el primer tipo de riesgo y el tercer modelo ayuda a medir el riesgo de liquidez estructural. La tercera Conclusión del primer modelo de riesgo de liquidez de mercado se puede concluir que surge como resultado de considerar un horizonte de tiempo de diez días del Valor en Riesgo (VAR) para agregar un ajuste por riesgo de liquidez al riesgo de mercado tradicional. La cuarta Conclusión Adicionalmente uno de los objetivos secundarios alcanzados de la presente investigación fue proveer de una revisión teórica y práctica de la administración de riesgos y de los riesgos financieros. Se comenzó a través de la documentación de distintas definiciones, de lo general a lo particular, tales como riesgo, tipos de riesgo y administración de riesgos. Además se realizó una revisión sobre el origen de la administración de riesgos y los grandes errores cometidos en el pasado por falta de ella que dieron lugar a desastres financieros.

El siguiente trabajo de investigación anteriormente descrita nos habla de modelos de riesgo liquidez, lo cual nos ayuda a conocer cómo podemos afrontar ante cualquier crisis que se pueda presentar financieramente y este relacionarlo con nuestra investigación en cuanto a liquidez.

Carrillo (2015) Realizó la tesis titulada **“Realizó la tesis titulada La Gestión Financiera y la Liquidez de la Empresa Azulejos Pelileo”**. Universidad Técnica de Ambato. Facultad de Contabilidad y Auditoría, Obtención del Grado Académico de Ingeniería en Contabilidad y Auditoría CAP. Ambato- Ecuador, 2015. El Objetivo General de la tesis es determinar la incidencia de la gestión financiera en la liquidez de la empresa Azulejos Pelileo para la toma de decisiones, teniendo sus otros Objetivos específicos como diagnosticar la gestión de los recursos financieros aplicados en la empresa Azulejos Pelileo para la generación de información económica confiable y oportuna, analizar la liquidez de la empresa Azulejos Pelileo en los tres anteriores ejercicios fiscales para la determinación de la estabilidad económica. Proponer una alternativa de solución que permita mejorar la liquidez en los años futuros en la empresa Azulejos Pelileo. Teniendo como Hipótesis la gestión financiera incide significativamente en la liquidez de la empresa Azulejos Pelileo. Teniendo las siguientes Conclusiones, en el trabajo investigativo realizado por la investigadora, se determinó la incidencia que tiene, el inadecuado manejo de la gestión financiera por parte de la alta gerencia que maneja la empresa Azulejos Pelileo, sobre la liquidez que posee la misma, esto tiene relación directa en la toma de decisiones que es parte de las responsabilidades de la gerente, al diagnosticar la gestión que se aplica para el manejo de los recursos financieros de la empresa Azulejos Pelileo, se pudo definir que los informes y estados financieros son realizados por el personal administrativo y contable de la empresa, sin embargo se suscitan inconvenientes, debido a la inadecuada organización en la presentación de dicha información financiera, puesto que no existen períodos determinados de realización y entrega, sino que se las realiza esporádicamente. Al realizar análisis en cuanto a la liquidez que maneja la empresa en los tres anteriores períodos de actividad comercial y financiero, se determina la inestabilidad en los mismos. Puesto que la estabilidad

de la liquidez que la empresa Azulejos Pelileo requiere para cumplir sus obligaciones financieras, es variable. Esto conduce a inconvenientes que desprestigian la integridad financiera de la entidad. En base a la información directa y confiable del personal administrativo- contable de la empresa Azulejos Pelileo, se comprobó que dicho personal respondió en su mayoría con un 40% que el conocimiento financiero que posee la Gerente propietaria de la empresa se califica como satisfactorio, lo cual coadyuvará para el planteamiento de soluciones apropiadas a la solución de los problemas que aquejan a la empresa actualmente. El personal administrativo y contable de la empresa puntualiza en 60% que es totalmente necesario manejar y realizar informes financieros como, balance general, estado de resultados estado de flujo de efectivo, estado patrimonial, etc., en períodos determinados de tiempo para que este tipo de información sea tomada en cuenta para la toma de decisiones administrativas y financieras, de esta manera se evitarán contratiempos innecesarios. Se tomó en cuenta que la gestión financiera de la empresa Azulejos Pelileo es aplicada y manejada particularmente por la Gerente propietaria, lo cual no ayuda en un proceso participativo con el personal que puede coadyuvar o aportar conocimientos efectivos en beneficio de la situación financiera de la empresa así como de sus procedimientos. Se propone diseñar un manual de procesos financieros que ayuden a elevar la liquidez de la empresa Azulejos Pelileo.

Molina y Peñaloza (2004) Realizó la tesis titulada ***“Realizó la tesis titulada, Riesgo de Mercado y Liquidez en el sistema Financiero Ecuatoriano: Una Mejor alternativa a la actual Regulación”***. Escuela Superior Politécnica del Litoral, Obtención del Título de Ingeniería Comercial y Empresarial Especialización en Finanzas. Guayaquil- Ecuador, 2004. El Objetivo Primordial de la Gestión de Riesgos garantizar que el riesgo esté controlado y valorado adecuadamente como para crear y proteger el valor para los accionistas. El riesgo, con diversos grados y en diferentes formas y

en diferentes formas, está presente en prácticamente todas las actividades comerciales de una organización de servicios financieros. La conclusión que llegó es que contiene errores en su formulación técnica, principalmente lo relacionado a la elaboración de los reportes destinados a medir el riesgo el riesgo de mercado y en menor medida el riesgo de liquidez.

2.2 BASES TEÓRICAS DE LAS VARIABLES

2.2.1 Detracción

Caballero (2011) menciona que:

El sistema de pago de obligaciones consiste en que un adquirente de bienes o usuario de servicios gravados con IGV o quien encarga el contrato de Construcción, debe restar o sustraer un porcentaje del precio de venta o servicio a cancelar a su proveedor, a fin de depositarlo en una cuenta de corriente a nombre de este último en el Banco de la Nación, con la característica que los montos depositados en dicha cuenta solamente pueden ser destinados al pago de tributos.

Según señala el autor, la Detracción es un pago por adelantado que se resta al valor total del bien o servicio que se prestó al proveedor para luego depositar en una cuenta del banco de la nación. (p.347)

Por su parte Pereda (2013) sostiene que:

El Sistema de Pagos de Obligaciones Tributarias Comúnmente llamado sistema de detracciones, es uno de los tres mecanismos recaudatorios anticipados del IGV, implementados por la Administración Tributaria en los últimos años. La estructura del sistema contempla que los sujetos que realicen alguna o varias de las operaciones sujetas al sistema, tienen la obligación de apertura cuentas corrientes en el banco de la nación, con la finalidad que sus clientes (denominados por la norma como sujetos obligados) detraigan y depositen en las mismas, un porcentaje del importe de la operación o un monto fijo, de ser el caso con la finalidad de generar fondos que servirán exclusivamente para el pago de deudas tributarias y costas y gastos.

Como nos indica el autor la detracción es un porcentaje que se deposita en el banco de la nación con la finalidad de generar fondos para el pago de los tributos. (p.9)

De acuerdo a Gáslac (2013) sostiene que:

Este Sistema trata del descuento o detracción, que realiza el adquirente, comprador o usuario de un bien o servicio sujeto al Sistema para luego depositarlo en el Banco de la Nación, en una cuenta corriente a nombre del vendedor o quien presta el servicio, para que este, por su parte, utilice los fondos depositados en su cuenta para efectuar el pago de sus obligaciones tributarias. Este descuento se determina aplicando un determinado porcentaje sobre el importe a pagar, por la venta de bienes o la prestación de los servicios.

De acuerdo a lo mencionado por el autor, define a la detracción como un porcentaje extraído por la persona compradora de un bien o servicio, este monto es depositado en una cuenta del banco de la Nación, estos fondos son utilizados para el pago de ciertos impuestos. (p.10)

2.2.1.1 Cobertura Spot

De acuerdo a Caballero (2011) sostiene que:

Este nuevo sistema permite que los fondos que se generen como consecuencia de la detracción se apliquen no solamente para el pago de impuesto general a las ventas (incluye IPM) sino para cualquier deuda tributaria por concepto de tributos o multa, así como anticipos o pagos a cuenta, incluyendo intereses, que constituyan ingreso del Tesoro Público, administradas y/o recaudadas por la SUNAT, y las originadas por las aportaciones a ESSALUD y la ONP. Así, a título ilustrativo podemos señalar que

se permitirá la cancelación de los pagos a cuenta y de regularización del impuesto a la renta, del mismo modo servirá para el pago de costas y gastos a la SUNAT que hubiese incurrido en el procedimiento de cobranza coactiva. (p.347)

2.2.1.2 Finalidad del sistema de la detracción

Caballero (2011) sostiene que:

De acuerdo al Artículo 2° del D.L. 940 - Sistema de Pagos de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central, tiene como finalidad generar fondos para el pago de las deudas tributarias por concepto de tributos o multas, estos ingresos se dirigen al tesoro público, y son recaudados a través de la cuenta de detracciones. Los montos depositados en las cuentas que no se agoten cumplido el plazo señalado por la norma, serán de libre disponibilidad para el titular. (p.347)

2.2.1.3 Características del sistema de detracción

De acuerdo al Código Tributario “Es una obligación formal, no tiene la calidad de tributo, la sanción es por incumplimiento formal, es un procedimiento administrativo, no está sujeto a intereses moratorios” (Decreto Supremo 133, 2016).

Disposiciones Generales Aplicable a las operaciones sujetas al Spot.

Apertura de cuenta de Oficio

De acuerdo a Caballero (2011):

La ley permite que las cuentas puedan ser abiertas de oficio por el Banco de la Nación. Concordante, con lo dispuesto por la ley artículo 21° de la resolución N°183-2004/SUNAT (15/08/2004) dispone en su numeral 21.3. la posibilidad que en el supuesto que el adquirente del bien usuario del servicio o quien encarga el transporte, debido a que su proveedor o prestador de servicio o no hubiera cumplido con tramitar la apertura de la cuenta, previa comunicación de aquel a la SUNAT (dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha o plazo para realizar el depósito) la referida entidad podrá solicitar al banco de la Nación la apertura de la cuenta de oficio. (p.348)

Procedimiento a seguir en las operaciones sujetas

Según Caballero (2011) indica que:

El procedimiento a seguir es el siguiente:

- a. El sujeto obligado a efectuar el depósito (adquirente o usuario), deberá depositar el porcentaje establecido del precio en la cuenta abierta en el Banco de la Nación, a nombre del titular de la cuenta (proveedor).
- b. Dicho depósito deberá ser acreditado con una constancia expedida por el propio banco de la nación, consta de 1 original y 3 copias; para el sujeto obligado, Banco de la Nación, titular de la cuenta y SUNAT
- c. Cuando el sujeto obligado a efectuar el depósito sea el adquirente o usuario del servicio, este deberá poner a disposición del titular de la cuenta la copia de la constancia que le corresponde, y conservar el original y la copia SUNAT, la cual deberá ser archivada cronológicamente.
- d. Cuando el sujeto obligado a efectuar el depósito sea el proveedor, el propietario del bien o prestador del servicio deberá conservar

en su poder el original y las copias de las constancias de depósito, a fin de archivarlas cronológicamente.

- e. El sujeto obligado podrá ser uso de una sola constancia para efectuar el depósito respecto de dos o más comprobantes de pago correspondiente a un mismo proveedor, adquiriente, prestador o usuario de servicio, siempre que se trate del mismo tipo de bien o servicio sujeto al SPOT. (p.348)

Constancia de Depósito:

La constancia de depósito deberá contener como mínimo la siguiente observación:

- a) Número de la cuenta en la cual se efectúa el depósito.
- b) Nombre, denominación o razón social y número de RUC del titular de la cuenta, salvo que se trate de una venta realizada a través de la Bolsa de Productos.
- c) Fecha e importe del depósito.
- d) Número de RUC del sujeto obligado a efectuar el depósito. En caso dicho sujeto no cuente con número de RUC, se consignará su número de DNI.
- e) Código del bien, servicio o contrato de construcción por el cual se efectúa el depósito. (Caballero, 2011, p. 351).

2.2.1.4 Régimen Sancionador del Spot

Según Caballero (2011) sostiene que:

A diferencia de la obligación de efectuar el depósito, las multas relativas al SPOT si son deuda tributaria, por lo que generan el pago de interés moratorio y su cumplimiento es exigible coactivamente. Es claro que el pago de la sanción no libera al infractor de cumplir con el depósito al que se encontrase obligado.

De no realizar el depósito de detracción, estas serían las consecuencias:

- Imposibilidad de utilizar el crédito fiscal.- Sólo se podrá utilizar el derecho al crédito fiscal o saldo a favor del exportador o a cualquier otro beneficio vinculado a la devolución del IGV, en el período en que haya anotado el comprobante de pago respectivo en el Registro de Compras, siempre que el depósito se efectúe en el momento establecido. En caso contrario, el derecho se ejercerá a partir del período en que se acredita el depósito.
- Multa del 50% del monto no depositado.
- Comiso de bienes.- Para recuperar los bienes comisados adicionalmente a los requisitos establecidos en los artículos 182 y 184 del Código Tributario, se deberá acreditar el depósito así como el pago de la multa que resulte aplicable.
- Internamiento temporal de vehículos.- Para retirar el vehículo internado temporalmente adicionalmente a los requisitos establecidos en los artículos 182 y 184 del Código Tributario, se deberá acreditar el depósito así como el pago de la multa que resulte aplicable. (pp. 353-354)

2.2.1.5 Operaciones sujetas a la detracción

“Se encontrara sujeto al SPOT el servicio de transporte de bienes realizados por vía terrestre gravado con IGV siempre en cuando el importe de las operación o el valor referencial sea mayor a S/ 400.00 soles ” (Caballero, 2011, p.374).

2.2.1.6 No se considera servicio de transporte

“No se considera servicio de transporte de bienes realizados por vía férrea, transportes de equipaje, transporte de caudales o valores” (Caballero, 2011, p.374).

2.2.1.7 Monto del depósito

“De conformidad al Artículo 14° de la R.S. N° 183-2004/SUNAT; El monto del depósito es el 4%, que se indican para cada uno de los servicios sujetos al Sistema señalados en el Anexo III, sobre el importe de la operación” (Caballero, 2011, p.369).

2.2.1.8 Momento del depósito

De conformidad al Artículo 16° de la R.S. N° 183-2004/SUNAT; tratándose de los contratos de construcción y servicios indicados en el Anexo III, el depósito se realizará:

- Hasta la fecha de pago parcial o total al prestador del servicio o a quien ejecuta el contrato de construcción, o dentro del quinto (5) día hábil del mes siguiente a aquel en que se efectúe la anotación del comprobante de pago en el Registro de Compras, lo que ocurra primero, cuando el obligado a efectuar el depósito sea el usuario del servicio o quien encarga la construcción.

Dentro del quinto (5) día hábil siguiente de recibida la totalidad del importe de la operación, cuando el obligado a efectuar el depósito sea el prestador del servicio o quien ejecuta el contrato de construcción. (Caballero, 2011, p.370)

2.2.1.9 Solicitud de libre disposición de los montos depositados

Se muestra el esquema que sigue la liberación de Fondos en el proceso de detracción.



Figura 1. Liberación de Fondos de detracción

Fuente: SUNAT 2017

2.2.2 Impuesto General a las ventas

“El impuesto como prestación pecuniaria que una entidad pública tiene el derecho exigir en virtud de su poder de imperio derivado, según los casos en la medida y formas establecidas por la ley, con el periodo de obtener un ingreso” (Giannini, 2013, p.80).

“Impuesto que grava todas las fases del ciclo de producción y distribución, está orientado a ser asumido por el consumidor final, encontrándose normalmente en el precio de compra de los productos que adquiere” (Decreto Supremo 133, 2017).

“Constituye un impuesto al Valor Agregado Cuya estructura se rige al método de base financiera, que permite efectuar las deducciones de compras y adquisiciones que consuman en el proceso productivo o sean gasto de la actividad económica del sujeto impuesto” (Caballero, 2011, p.230).

2.2.2.1 Operaciones Gravadas

“(Art.1° TUO). Operaciones Gravadas debemos entender como tales a aquellos supuestos de hecho que se encuentran dentro del ámbito de aplicación del impuesto” (Alva, 2016, p.1).

El IGV grava las siguientes operaciones:

- Venta de Bienes Muebles en el país.
- Prestación o utilización de servicios en el país.
- Los contratos de construcción.
- Primera venta de inmuebles que realizan los constructores.
- La importación de bienes

2.2.2.2 Ventas al crédito

Es la operación que consiste en vender un bien o prestar un servicio que se pague en un plazo diferido normalmente de 30,45, 60, 90 días. Por lo tanto la venta al crédito se considera un acuerdo de pago entre el vendedor y el comprador para satisfacer la venta de un bien o servicio adquirido en un determinado tiempo.

2.2.2.3 Ventas al Contado

Operación comercial de enajenar un bien o prestar un servicio pagado al momento de la transacción, se brinda un servicio y se realiza el pago no se señala ningún plazo adicional se le conoce como mano a mano.

2.2.2.3.1 Efectivo

El dinero en efectivo que posee la empresa forma parte del activo circulante, dinero que se encuentra en una caja de ahorro o en una cuenta corriente.

2.2.2.3.2 Cheque

El cheque es un documento que se entrega a una persona para que pueda cobrar cualquier persona que lo presente en el banco.

2.2.2.4 Crédito Fiscal

Alva (2016) sostiene que:

Está constituido por el IGV consignado separadamente en el comprobante de pago que respalda la adquisición de bienes, servicios y contratos de construcción o el pagado en la importación del bien. Deberá ser utilizado mes a mes, deduciéndose del impuesto bruto para determinar el impuesto a pagar. Para que estas adquisiciones otorguen el derecho a deducir como crédito fiscal el IGV pagado al efectuarlas, deben ser permitidas como gasto o costo de la empresa, de acuerdo a la legislación del Impuesto a la Renta y se deben destinar a operaciones gravadas con el IGV. (p.62)

Requisitos sustanciales:

- Sean permitidos como gasto o costo de la empresa, de acuerdo a la legislación del Impuesto a la Renta, aun cuando el contribuyente no esté afecto a este último impuesto. Tratándose de gastos de representación, el crédito fiscal mensual se calculará de acuerdo al procedimiento que para tal efecto establezca el Reglamento.
- Se destinen a operaciones por las que se deba pagar el Impuesto.

Requisitos Formales:

- El impuesto general esté consignado por separado en el comprobante de pago que acredite la compra del bien, el servicio afecto.
- Los comprobantes de pago o documentos consignen el nombre y número del RUC del emisor, de forma que no permitan confusión al contrastarlos con la información obtenida a través de los medios de acceso público de la SUNAT.
- Los comprobantes de pago, notas de débito, los documentos emitidos por la SUNAT, a los que se refiere el inciso a).

2.2.2.5 Débito Fiscal

Se refiere a la obligación que se contrae por la acumulación de impuestos derivados de la venta de bienes o prestación de servicios efectuados por el contribuyente en un determinado mes.

2.2.2.6 Pago de impuestos

Según Decreto legislativo N° 950 (2004) indica:

Los contribuyentes, deberán presentar una declaración jurada sobre las operaciones gravadas y exoneradas realizadas en el período tributario del mes calendario anterior, en la cual dejarán constancia del Impuesto mensual, del crédito fiscal y, en su caso, del Impuesto retenido o percibido. Igualmente determinarán y pagarán el Impuesto resultante o, si correspondiere, determinarán el saldo del crédito fiscal que haya excedido al Impuesto del respectivo período.

2.2.3 Normativa del Sistema Tributario

Caballero (2011) menciona que:

Es la norma rectora de los principios, instituciones y normas jurídicas que inspiran el derecho tributario peruano. Cabe indicar que a pesar de su trascendencia para el derecho tributario, el código tributario no regula un tributo en especial y como tal técnicamente hablando no forma parte del sistema tributario nacional.

El autor indica que el Código Tributario es la norma rectora de los principios del derecho tributario Peruano. Además indica que a pesar de su trascendencia no regula un tributo en especial. (p.117)

2.2.3.1 Facultad de Fiscalización

“Es aquella facultad de la que goza la Administración Tributaria, que consiste en inspeccionar, investigar y controlar el cumplimiento de obligaciones tributarias, incluso de aquellos sujetos que gocen de inafectación, exoneración o beneficios tributarios” (Ortega & Morales, 2012, p.32).

Como menciona el autor, es la Potestad propia del ente Recaudador para inspeccionar, investigar y realizar un control del cumplimiento de las obligaciones de los contribuyentes.

Según SUNAT (2017) menciona que:

La facultad de fiscalización de la Administración Tributaria se ejerce en forma discrecional, de acuerdo a lo establecido en el último párrafo de la Norma IV del Título Preliminar. El ejercicio de la función fiscalizadora incluye la inspección, investigación y el control del cumplimiento de obligaciones tributarias, incluso de aquellos sujetos que gocen de inafectación, exoneración o beneficios

tributarios. Para tal efecto, dispone de las siguientes facultades discrecionales:

- Exigir a los deudores tributarios la exhibición y/o presentación de libros y documentación
- En los casos de deudores tributarios o terceros registren sus operaciones contables mediante sistema de procesamiento electrónico de datos o sistema de micro archivos.
- Requerir a terceros informaciones y exhibición y/o presentación de sus libros, registros, documentos, emisión y uso de tarjetas de crédito o afines y correspondencia comercial relacionada con hechos que determinen tributación, en la forma y condiciones solicitadas, para lo cual la Administración Tributaria deberá otorgar un plazo que no podrá ser menor de tres (3) días hábiles.
- Solicitar la comparecencia de los deudores tributarios o terceros para que proporcionen la información que se estime necesaria, otorgando un plazo no menor de cinco (5) días hábiles, más el término de la distancia de ser el caso. Las manifestaciones obtenidas en virtud de la citada facultad deberán ser valoradas por los órganos competentes en los procedimientos tributarios.
- La citación deberá contener como datos mínimos, el objeto y asunto de ésta, la identificación del deudor tributario o tercero, la fecha y hora en que deberá concurrir a las oficinas de la Administración Tributaria, la dirección de esta última y el fundamento y/o disposición legal respectivos.
- Efectuar tomas de inventario de bienes o controlar su ejecución, efectuar la comprobación física, su valuación y registro; así como practicar arquezos de caja, valores y documentos, y control de ingresos.
- Las actuaciones indicadas serán ejecutadas en forma inmediata con ocasión de la intervención.
- Cuando la Administración Tributaria presuma la existencia de evasión tributaria, podrá inmovilizar los libros, archivos,

documentos, registros en general y bienes, de cualquier naturaleza, por un período no mayor de cinco (5) días hábiles, prorrogables por otro igual.

- Tratándose de la SUNAT, el plazo de inmovilización será de diez (10) días hábiles, prorrogables por un plazo igual. Mediante Resolución de Superintendencia la prórroga podrá otorgarse por un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles.
- La Administración Tributaria dispondrá lo necesario para la custodia de aquello que haya sido inmovilizado.
- La Administración Tributaria procederá a la incautación previa autorización judicial. Para tal efecto, la solicitud de la Administración será motivada y deberá ser resuelta por cualquier Juez Especializado en lo Penal, en el término de veinticuatro (24) horas, sin correr traslado a la otra parte.
- La Administración Tributaria a solicitud del administrado deberá proporcionar copias simples, autenticadas por Fedatario, de la documentación incautada que éste indique, en tanto ésta no haya sido puesta a disposición del Ministerio Público. Asimismo, la Administración Tributaria dispondrá lo necesario para la custodia de aquello que haya sido incautado.
- Al término de los cuarenta y cinco (45) días hábiles o al vencimiento de la prórroga, se procederá a la devolución de lo incautado con excepción de aquella documentación que hubiera sido incluida en la denuncia formulada dentro de los mismos plazos antes mencionados.
- La actuación indicada será ejecutada en forma inmediata con ocasión de la intervención.
- En el acto de inspección la Administración Tributaria podrá tomar declaraciones al deudor tributario, a su representante o a los terceros que se encuentren en los locales o medios de transporte inspeccionados.

- Las demás operaciones con sus clientes, las mismas que deberán ser proporcionadas en la forma, plazos y condiciones que señale la Administración Tributaria.
- Investigar los hechos que configuran infracciones tributarias, asegurando los medios de prueba e identificando al infractor.
- Requerir a las entidades públicas o privadas para que informen o comprueben el cumplimiento de obligaciones tributarias de los sujetos sometidos al ámbito de su competencia o con los cuales realizan operaciones, bajo responsabilidad.
- Las entidades a las que hace referencia el párrafo anterior, están obligadas a proporcionar la información requerida en la forma, plazos y condiciones que la SUNAT establezca.
- La información obtenida por la Administración Tributaria no podrá ser divulgada a terceros, bajo responsabilidad del funcionario responsable.
- Solicitar a terceros informaciones técnicas o peritajes.
- Dictar las medidas para erradicar la evasión tributaria.
- Evaluar las solicitudes presentadas y otorgar, en su caso, las autorizaciones respectivas en función a los antecedentes y/o al comportamiento tributario del deudor tributario.
- La SUNAT podrá autorizar los libros de actas, los libros y registros contables u otros libros y registros exigidos por las leyes, reglamentos o Resolución de Superintendencia, vinculados a asuntos tributarios.

Clases de Fiscalización

Para Ortega, Morales (2012)

Las fiscalizaciones se han clasificado en la fiscalización definitiva y fiscalización parcial.

- Fiscalización definitiva, es el procedimiento mediante el cual la SUNAT realiza una auditoría exhaustiva a los libros, registros y documentación del contribuyente con la finalidad de determinar de manera definitiva el monto de la obligación tributaria correspondiente a un determinado tributo y periodo tributario.
- Fiscalización parcial, es el procedimiento mediante el cual la SUNAT revisa parte, uno o algunos de los elementos de la obligación tributaria y puede llevarse a cabo de forma electrónica. (p.32).

Resultado de Fiscalización o Verificación

Por su parte la SUNAT (2017) sostiene que:

Concluido el proceso de fiscalización o verificación, la Administración Tributaria emitirá la correspondiente Resolución de Determinación, Resolución de Multa u Orden de Pago, si fuera el caso.

No obstante, previamente a la emisión de las resoluciones referidas en el párrafo anterior, la Administración Tributaria podrá comunicar sus conclusiones a los contribuyentes, indicándoles expresamente las observaciones formuladas y, cuando corresponda, las infracciones que se les imputan, siempre que a su juicio la complejidad del caso tratado lo justifique.

En estos casos, dentro del plazo que la Administración Tributaria establezca en dicha comunicación, el que no podrá ser menor a tres (3) días hábiles; el contribuyente o responsable podrá presentar por escrito sus observaciones a los cargos formulados, debidamente sustentadas, a efecto que la Administración Tributaria las considere, de ser el caso. La documentación que se presente

ante la Administración Tributaria luego de transcurrido el mencionado plazo no será merituada en el proceso de fiscalización o verificación.

Resultado de Resolución

La SUNAT (2017) menciona que:

La Resolución de Determinación es el acto por el cual la Administración Tributaria pone en conocimiento del deudor tributario el resultado de su labor destinada a controlar el cumplimiento de las obligaciones tributarias, y establece la existencia del crédito o de la deuda tributaria.

Los aspectos revisados en una fiscalización parcial que originan la notificación de una resolución de determinación no pueden ser objeto de una nueva determinación, salvo en los casos previstos en los numerales 1 y 2 del artículo 108°.

Requisitos de las resoluciones de determinación de la multa

La SUNAT (2017) sostiene que:

La Resolución de Determinación será formulada por escrito y expresará:

- a) El deudor tributario.
- b) El tributo y el período al que corresponda.
- c) La base imponible.
- d) La tasa.
- e) La cuantía del tributo y sus intereses.
- f) Los motivos determinantes del reparo u observación, cuando se rectifique la declaración tributaria.

- g) Los fundamentos y disposiciones que la amparen “El carácter definitivo o parcial del procedimiento de fiscalización.

Orden de Pago

De acuerdo a la SUNAT (2017) se define:

La Orden de Pago es el acto en virtud del cual la Administración exige al deudor tributario la cancelación de la deuda tributaria, sin necesidad de emitirse previamente la Resolución de Determinación, en los casos siguientes:

- Por tributos autoliquidados por el deudor tributario.
- Por anticipos o pagos a cuenta, exigidos de acuerdo a ley.
- Por tributos derivados de errores materiales de redacción o de cálculo en las declaraciones, comunicaciones o documentos de pago. Para determinar el monto de la Orden de Pago, la Administración Tributaria considerará la base imponible del período, los saldos a favor o créditos declarados en períodos anteriores y los pagos a cuenta realizados en estos últimos.

2.2.3.2 Procedimientos de Fiscalización

Es el procedimiento mediante el cual SUNAT comprueba la correcta determinación de la obligación tributaria incluyendo a la obligación aduanera, así como a las obligaciones formales relacionadas a ellas, y es utilizada para comprobar el cumplimiento de las obligaciones tributarias de los deudores tributarios.

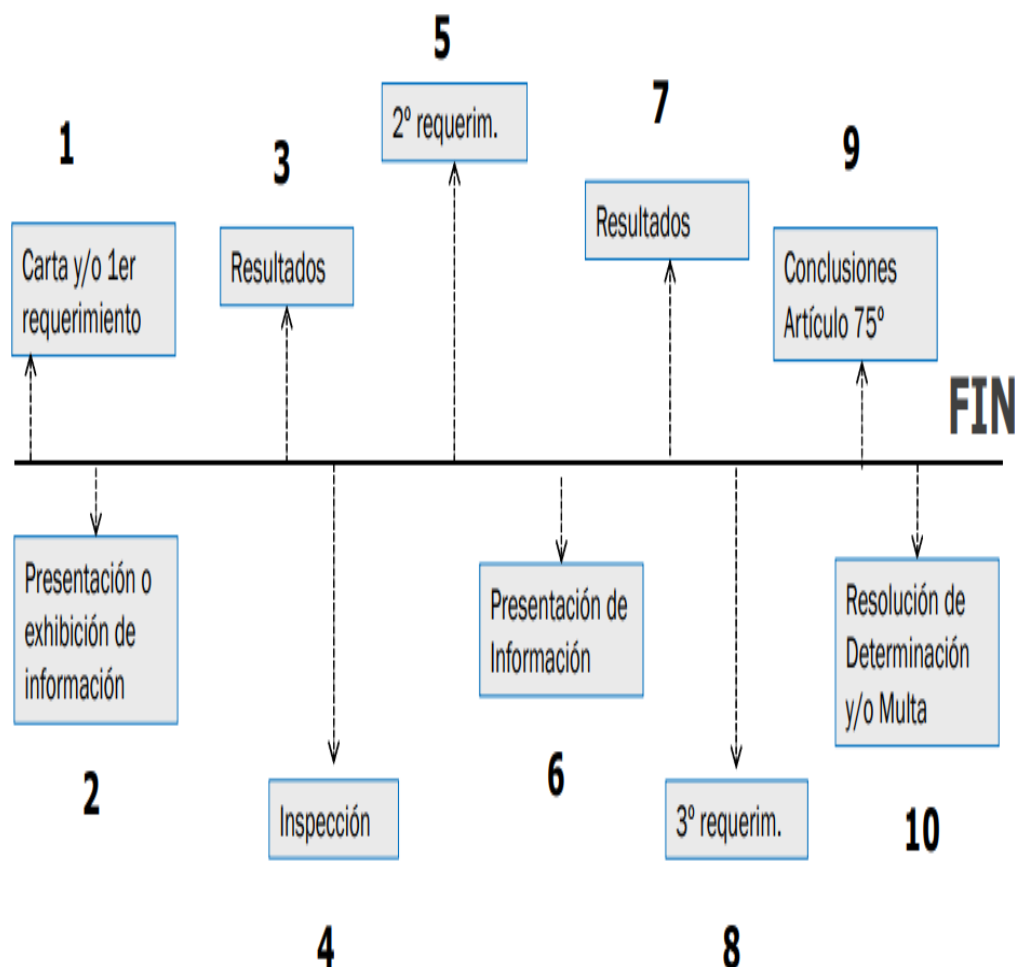


Figura 2. Esquema de proceso de Fiscalización

Fuente: SUNAT 2017

Características de la facultad de Fiscalización

La facultad de fiscalización es de carácter discrecional. Discrecionalidad implica:

- Seleccionar a los deudores tributarios que serán fiscalizados.
- Definir los tributos y periodos que serán materia de revisión.
- Determinar los puntos críticos que serán revisados.

- Fijar el tipo de actuación que se llevara a cabo (simple requerimiento a fiscalización integral).

Discrecionalidad no implica:

- Arbitrariedad.
- Violación de los derechos de los deudores tributarios.

Documentos que la administración tributaria puede emitir en un proceso de fiscalización

- Cartas.
- Requerimientos.
- Resultados del Requerimiento.
- Actas.

Información que debe contener los documentos

- Nombre o razón social del Sujeto Fiscalizado.
- Domicilio fiscal.
- RUC.
- Número del documento.
- Fecha.
- Objeto o contenido del documento.
- La firma del trabajador de SUNAT competente.

2.2.3.3 Sanciones e infracciones Tributarias

“Señala que se generan por el incumplimiento de efectuar el depósito y las multas relativas al SPOT si son deudas tributarias, por lo que generan el pago de intereses moratorios y su cumplimiento es exigible coactivamente” (Caballero, 2011, p. 353).

De acuerdo SUNAT (2017), define a la infracción como:

La infracción será determinada en forma objetiva y sancionada administrativamente con penas pecuniarias, comiso de bienes, internamiento temporal de vehículos, cierre temporal de establecimiento u oficina de profesionales independientes y suspensión de licencias, permisos, concesiones o autorizaciones vigentes otorgadas por entidades del Estado para el desempeño de actividades o servicios públicos.

En el control del cumplimiento de obligaciones tributarias administradas por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT, se presume la veracidad de los actos comprobados por los agentes fiscalizadores, de acuerdo a lo que se establezca mediante Decreto Supremo.

Facultad Sancionadora

De acuerdo SUNAT (2017), señala que:

La Administración Tributaria tiene la facultad discrecional de determinar y sancionar administrativamente las infracciones tributarias.

En virtud de la citada facultad discrecional, la Administración Tributaria también puede aplicar gradualmente las sanciones por infracciones tributarias, en la forma y condiciones que ella establezca, mediante Resolución de Superintendencia o norma de rango similar.

Para efecto de graduar las sanciones, la Administración Tributaria se encuentra facultada para fijar, mediante Resolución de Superintendencia o norma de rango similar, los parámetros o criterios objetivos que correspondan, así como para determinar tramos menores al monto de la sanción establecida en las normas respectivas.

La gradualidad de las sanciones sólo procederá hasta antes que se interponga recurso de apelación ante el Tribunal Fiscal contra las resoluciones que resuelvan la reclamación de resoluciones que establezcan sanciones, de Órdenes de Pago o Resoluciones de Determinación en los casos que estas últimas estuvieran vinculadas con sanciones de multa aplicadas.

Intransmisibilidad de las sanciones

De acuerdo SUNAT (2017), señala que:

Por su naturaleza personal, no son transmisibles a los herederos y legatarios las sanciones por infracciones tributarias.

Esta disposición resulta aplicable únicamente en casos de infracciones tributarias cometidas por personas naturales, lo que obedece a la naturaleza personal de la infracción. No obstante, dicha situación no se aplica a las infracciones imputadas a personas jurídicas, por ejemplo, en casos de absorción de empresas.

Tipos de sanciones

- Penas pecuniarias
- Comiso de bienes
- Internamiento temporal de vehículos
- Cierre temporal de establecimiento u oficina de profesionales independientes
- Suspensión de licencias, permisos, concesiones o autorizaciones vigentes.

Infracciones Tributarias

Es toda acción u omisión que importe la violación de normas tributarias, siempre que se encuentre tipificada como tal en el presente Título o en otras leyes o decretos legislativos.

Tipos de infracciones tributarias

(SUNAT, 2017) Las infracciones tributarias se originan por el incumplimiento de las obligaciones siguientes:

- De inscribirse, actualizar o acreditar la inscripción: cada una de las conductas que configuran este tipo de infracciones están detalladas en el artículo 173º del Código Tributario.
- De emitir, otorgar y exigir comprobantes de pago y/u otros documentos: del mismo modo, el artículo 174º describe cada acción u omisión que configuraría la comisión de este tipo de infracciones.
- De llevar libros y/o registros o contar con informes u otros documentos: artículo 175º del Código Tributario.
- De presentar declaraciones y comunicaciones: artículo 176º del Código Tributario.
- De permitir el control de la Administración Tributaria, informar y comparecer ante la misma: artículo 177º del Código Tributario.
- Otras obligaciones tributarias: artículo 178º del Código Tributario.

2.2.4 Liquidez

2.2.4.1 Definición de Liquidez

De acuerdo a Rubio (2007) nos indica que:” La Liquidez es el grado en que una empresa puede hacer frente a sus obligaciones corrientes. Por lo que esta implicaría la capacidad de la empresa de obtener efectivo para cumplir con sus pasivo de corto plazo”. (p. 16)

Por lo tanto, el autor define a este concepto de liquidez con el término de solvencia, definiéndola como la capacidad que posee una empresa para hacer frente a sus compromisos de pago.

Según Flores (2015) sostiene que: “La liquidez es la capacidad de la empresa de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, es la capacidad que tiene una empresa para obtener dinero en efectivo. Es la proximidad de un activo”. (p. 66)

Como señala en autor definiríamos a la liquidez como el potencial de la empresa para afrontar sus deudas o pagos a vencerse y así transformar los activos en efectivo.

2.2.4.2 Ratios Financieros.

De acuerdo Caballero (2011) indica que:

“Los ratios financieros llamados también razones financieras, son instrumentos que se emplean para analizar e interpretar los Estados Financieros de una empresa, en un periodo dado”. (p. 6)

Por lo tanto el autor nos indica, que los Ratios Financieros son herramientas que se usa para examinar y así poder interpretar los Estados financieros de la empresa en un tiempo establecido.

Para Rodríguez y Acanda (2008) menciona que:

“La Razón o Ratio es un resultado que se obtiene de la relación matemática entre los saldos de dos cuentas o grupos de cuentas de los Estados Financieros de una empresa, que guardan una referencia significativa entre”. (p. 20)

El autor menciona que los Ratios son valores que al ser comparados matemáticamente reflejan los estados financieros de la entidad y estos pueden indicar tendencias entre ellos.

2.2.4.3 Objetivos de los Ratios Financieros:

Por su parte Flores (2015) sostiene que:

El objetivo de los ratios es conseguir una información distinta y complementaria a la de las cifras absolutas, financiero económico.

Se debe tener en cuenta dos criterios fundamentales; antes de proceder a la elaboración de ratios:

- Relación: Solo debemos determinar ratios con magnitudes relacionadas, puesto que de lo contrario la información proporcionada por el ratio carecería de sentido.
- Relevancia: Se debe considerar solo aquellos ratios que proporcionen información útil para el tipo de análisis que estemos realizando, ya que no es igualmente válida la información proporcionada por todos y cada uno de los ratios y en este sentido, debemos de eliminar aquellos que resulten irrelevantes, de lo contrario podríamos elaborar infinidad de ratios distintos y perdemos en el análisis del conjunto. (p.175)

Por lo tanto el autor nos indica, que los objetivos de los ratios son llegar a obtener datos que ayuden a mejorar las cifras y para ello se toma en cuenta dos criterios la relación y relevancia los cual indica que trata de magnitudes inconexas.

2.2.3.4 Importancia de los Ratios Financieros:

Flores (2013) menciona que:

Los ratios Financieros son indicadores que guían a los gerentes hacia una buena dirección de la empresa, les proporciona sus objetivos y sus estándares. Ayudan a los gerentes a orientarlos hacia las estrategias a largo plazo más beneficiosas, además de la toma de decisiones efectivas a corto plazo.

También condicionan, en cualquier empresa, las operaciones cotidianas y en esta situación dinámica, informan a la dirección acerca de los temas más importantes que requieren su atención inmediata. Cabe indicar que, los ratios muestran las conexiones que existen entre diferentes partes del negocio. Realizan las importantes interrelaciones y la necesidad de un equilibrio adecuado entre departamentos.

Con esto el autor señala la importancia y su aplicación de los ratios Financieros los cuales ayudan a orientarlos a los gerentes sobre su empresa a largo y corto plazo tanto en la toma de decisiones y estrategias para las diferentes áreas. (p.178)

2.2.3.5 Principales Ratios Financieros:

2.2.3.5.1 Ratios de Gestión:

De acuerdo Flores (2015) nos Indica que:

“La efectividad (rotación) de activos que administra la gerencia de una empresa”. (p.66)

Según el autor menciona los ratios de Gestión nos muestran la eficiencia de la gerencia en la administración de existencias.

2.2.3.5.2 Ratios de Endeudamiento:

Para Flores (2015) Menciona que:

“El grado de dependencia que tiene la empresa con sus acreedores y permiten conocer la forma que ha sido financiada una empresa”. (p.66)

Por lo señalado el autor explica, que los Ratios de Endeudamiento nos muestran de qué manera la empresa está siendo dependiente de sus acreedores.

2.2.3.5.3 Ratios de Rentabilidad:

Flores (2015) expresa que:

“La capacidad de la gerencia para generar utilidades controla los gastos y determina una utilidad óptima sobre los recursos invertidos por los socios o accionistas de una empresa”. (p.66)

De acuerdo al autor los Ratios de Rentabilidad miden la capacidad que tiene una empresa para poder obtener utilidades, a través de los recursos que emplea.

2.2.4.3.1 Ratios de Liquidez:

Según Caballero (2011), indica que:

“Son razones que miden la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones financieras de corto plazo; es decir, evalúan la habilidad de esta para hacer frente a sus pasivos corrientes”. (p. 6)

Por lo tanto el autor indica que: La liquidez mide el potencial de una entidad de cumplir sus deudas en el corto plazo es decir, para hacer frente a sus a sus pasivos corrientes y evalúan la capacidad de la empresa.

2.2.4.3.1.1 Índice de Solvencia:

Lawrence (2003), sostiene que:

“La Razón del Circulante o liquidez corriente, Nos indica que es una de las razones financieras más usadas que mide la capacidad que tiene la empresa para poder cumplir sus obligaciones a corto plazo”. (p.127)

El autor menciona que la medición de la liquidez se utiliza el Índice de solvencia, con ello se evidencia la capacidad de pago dependiendo del rubro de la empresa.

Para Flores (2015) sostiene que: “Mide la liquidez corriente que tiene la empresa, para afrontar sus obligaciones a corto plazo. Muestra la habilidad que tiene la gerencia para poder cumplir sus obligaciones a corto plazo”. (p. 67)

Para el autor es la habilidad gerencial, lo que permitiría cumplir también con las obligaciones a corto plazo.

$$\text{Índice de Solvencia} = \frac{\text{Activo a corto Plazo}}{\text{Pasivo a corto Plazo}}$$

2.2.4.3.1.2 Ratio Capital Neto de Trabajo:

“Nos muestra el exceso de activo corriente que posee la empresa, para afrontar sus obligaciones corrientes” (Flores , 2015, p. 67).

Para el autor, una diferencia positiva del Activo menos el Pasivo, permitiría a la empresa cumplir con sus pagos u obligaciones corrientes.

$$\textit{Capital de trabajo} = \textit{Activo Corriente} - \textit{Pasivo Corriente}$$

2.2.4.3.1.3 Ratio de Liquidez Absoluta:

“Con respecto a los activos, se considera solo caja bancos y los valores negociables, este índice nos indica el periodo durante el cual la empresa puede operar con sus activos disponibles sin recurrir a sus flujos de ventas” (Flores, 2015, p. 67).

Por lo tanto el autor considera únicamente a los Activos disponibles en Caja y bancos como un indicador de la capacidad de afrontar sus obligaciones directamente.

$$\textit{Liquidez absoluta} = \frac{\textit{Disponible en caja y bancos}}{\textit{Pasivo a corto plazo}}$$

2.2.4.3.1.4 Ratio Prueba Acida:

“Establece con mayor propiedad la cobertura de la obligaciones de la empresa a corto plazo es una medida más apropiada para medir la liquidez porque descarta las existencias y gastos pagados por anticipado en razón que son desembolsos ya realizados” (Flores, 2015, p. 67).

Para el autor es el cálculo que proporciona aún mejor la capacidad de pago o enfrentamiento de las obligaciones de

una empresa puesto que filtra diferentes gastos ya realizados con anticipación a sus compromisos a corto plazo.

$$\text{Prueba} = \frac{\text{Activo de circulantes-Inventario}}{\text{Pasivo a corto plazo}}$$

2.2.5 Transporte de Carga Pesada

El blog transporte de carga de PITS (2011) menciona que:

Es un servicio de transporte de carga cumple la función de transportar de un lugar a otro una determinada mercadería. Este servicio forma parte de toda una cadena logística, la cual se encarga de colocar uno o varios productos en el momento y lugar de destino indicado.

El transporte de carga forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin embargo la carga durante este trayecto pasará por lugares de embarque, almacenaje y desembarque.

Este intercambio requiere agrupar (almacenar) y mover físicamente (Transportar) bienes desde los lugares donde se producen hasta los puntos en que se consumen, este simple proceso con el transcurrir de los tiempos se ha convertido en la piedra angular de la actividad económica (siempre que existan excedentes de productos que otros necesiten se dan las condiciones para que se dé el intercambio).

Este proceso de intercambio (en el que participan todas las personas y/o empresas que cooperan para fabricar, distribuir y consumir o usar un determinado bien procedente de un productor

particular) tiene como elemento importante distribuir la misma que ejerce una gran influencia en la Vida de las personas, y aun cuando pase inadvertida para la gran mayoría, existen pocas actividades como ésta que tengan mayor repercusión en la vida cotidiana, cuya importancia solo queda demostrada cuando se presentan fallas en el proceso (como por ejemplo: mercancías que llegan equivocadas, con retraso o daños, artículos que no se pueden comprar por tener los stocks agotados, bienes u obras que no se pueden concluir porque los insumos no llegan oportunamente, etc.) .

2.2.5.1 Definición

El blog transporte de carga de PITS (2011) menciona que:

El servicio de transporte de carga, conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros; es una pieza importante en el proceso económico de un país, debido a que va a incrementar o disminuir la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado y este resultado se reflejará en el nivel de competitividad y el buen servicio que las empresas de transporte de carga ofrezcan al público.

Algo que hay que destacar del servicio de transporte de carga, es que los envíos que realizan no son unidireccionales. Esto quiere decir que no siempre los envíos se van a realizar de productor (punto de partida de envío) a cliente (destino final), también se pueden dar en sentido inverso de consumidor final a productor.

Por otro lado, en el Perú el servicio de transporte de carga forma parte del sector privado, donde se rige por reglas establecidas por el Estado con la finalidad del buen desempeño de dicha actividad. Por ende este servicio se encuentra vinculado a todas las actividades económicas que se genera dentro de la misma nación,

por lo cual existe una estrecha relación entre el dinamismo de la economía con la cantidad de viajes y el volumen de la carga. Sin duda, el buen funcionamiento en conjunto de todos estos factores generará que el servicio de transporte de carga favorezca en el incremento o disminuya la economía peruana.

Las vías de traslado que el servicio de transporte de carga emplea son determinadas por los factores como la distancia, el tamaño de la sección vial y la regulación urbana, este último según la zona a la que pertenezca.

Finalmente, el servicio de transporte de carga es un servicio que se brinda a nivel nacional trasladando mercadería importada y exportada que van desde un determinado puerto hacia el aeropuerto,

Por ende, el transporte de carga no solo se puede tratar con políticas del transporte urbano, sino que además intervienen otros factores debido a que es un servicio que se da a nivel nacional trasladando mercancía como importaciones y exportaciones que van desde un determinado puerto hacia el aeropuerto, lo cual va a generar un incremento en la economía general del país y el incremento en las importaciones y exportaciones, lo cual finalmente es positivo para el país y la ciudad en particular.

2.2.5.2 Importancia de un sistema eficaz de Transporte

Según Ballou (2004) menciona que:

La transportación generalmente representa el elemento individual más importante de los costos de logística para la mayoría de las empresas. Se ha observado que el movimiento de carga absorbe entre uno a dos costos totales de logística.

Para ello el responsable de logística necesita comprender bien los temas de transportación.

El enfoque se encuentra en las instalaciones y servicios que constituyen el sistema de transporte y en las tarifas (costos) y desempeño de los distintos servicios de transporte que un administrador pueda seleccionar. (p.164)

2.2.5.3 Opciones de servicio y sus características

De acuerdo a Ballou (2004) sostiene que:

El usuario de transportación tiene una amplia gama de servicio a su disposición que giran alrededor de cinco modalidades: Marítimo, Ferroviario, por camión, aéreo y por conducto directo. Un servicio de transporte es un conjunto de características de desempeño que se adquiere a determinado precio. La variedad de servicio de transportación es casi limitada. (p. 167)

Servicio de Camión

Según Ballou (2004) nos indica: “Es un servicio de transportación de productos semi terminados y terminados con una longitud de carga de promedio de recorrido de 717 millas, las ventajas inherentes de transporte por camión son su servicio puerta a puerta, que implica que no hay carga o descarga entre el origen y el destino”. (p. 172)

2.2.5.4 Transportación controlada por la compañía

Para Ballou (2004) sostiene que:

Una alternativa disponible a la subcontratación del transporte de bienes es contar con servicio de transportación

mediante la propiedad del equipo o por contratación de servicios de transporte. Idealmente, el usuario espera obtener un mejor desempeño operativo, mayor disponibilidad y capacidad de servicio de transportación, y un menor costo. Al mismo tiempo, se sacrifica cierto grado de flexibilidad financiera, ya que la compañía debe invertir en una capacidad de transportación o deberá comprometerse a un acuerdo contractual de largo plazo. Si el volumen de envíos es alto, puede resultar más económico poseer el servicio de transportación en vez de rentarlo.

Tales requerimientos pueden incluir: 1) rápida entrega con muy alta confiabilidad; 2) un requerimiento especial que no se encuentra disponible por lo general; 3) manejo especial de la carga, y 4) un servicio que se encuentra disponible bajo demanda. Los transportistas tradicionales atienden a muchos clientes y no siempre pueden cumplir los requerimientos específicos de transportación de los usuarios individuales. (p.180)

2.2.5.5 Características del costo de Transporte

Según Ballou (2004) indica que:

El precio que el responsable de la logística deberá pagar por los servicios de transportación va aunado a las características de costos de cada tipo de servicio. Debido a que cada servicio tiene distintas características de costos, bajo un conjunto dado de circunstancias existirán ventajas potenciales de tarifas de un modo que no podrán ser efectivamente igualadas por otros servicios. (p.184)

Costos Variables y Fijos

De acuerdo Ballou (2004) indica que:

Un servicio de transportación incurre en varios costos, como mano de obra, combustible, mantenimiento, terminales, carreteras, administración y otros. La mezcla de costos puede dividirse arbitrariamente en aquéllos que varían con los servicios o el volumen (costos variables) y los que no lo hacen (costos fijos). Naturalmente, todos los costos son variables si se considera un tiempo suficientemente largo y un volumen suficientemente grande. Sin embargo, para propósitos de fijación de precios del transporte, resulta útil considerar los costos que son constantes durante el volumen "normal" de operación del transportista como fijos. Todos los demás costos se tratan como variables.

Específicamente, los costos fijos son aquellos para adquisición y mantenimiento de carreteras, instalaciones de terminales, equipo de transporte y la administración del transportista. Los costos variables por lo regular incluyen los costos de transporte de línea, como combustible y mano de obra, mantenimiento del equipo, manejo, y recolección y entrega. Esta no es una asignación precisa entre los costos fijos y variables, ya que existen importantes diferencias de costos entre los modos de transportación, y existirán diferentes asignaciones dependiendo de la dimensión que se analice. Todos los costos son parcialmente fijos y parcialmente variables, y la asignación de los elementos de costo en una categoría o en otra será cuestión de perspectiva individual. (p.185)

2.2.5.6 Tarifas de Transporte de Línea

“Los precios del transporte pueden clasificarse como tarifas para los servicios de transporte de línea o como cobros de servicio especial. Las tarifas se refieren a los cargos incurridos entre las terminales de origen y destino, o puerta a puerta” (Ballou, 2004 p.193).

Por Producto

“Si se cotizara una tarifa individual para cada artículo entre todas las combinaciones de puntos de origen-destino para todos los servicios de transporte, se obtendría un número muy grande de tarifas no muy práctico de administrar” (Ballou, 2004 p.194).

Tarifa de Clase

“Un acompañante para la clasificación de peso es la tarifa, o lista de precios de transporte. Una vez que el producto tiene una especificación de tarifa de clase, entonces se podrán determinar los cobros del transporte de línea” (Ballou, 2004 p.195).

Tarifa de Contrato

Según Ballou (2004) sostiene que:

Aunque la estructura de las tarifas de clase ofrece una forma general con la que pueden determinarse las tarifas para un amplio rango de mercancía, muchos transportistas cotizan tarifas especiales a los consignatarios. Estas tarifas reflejan varias circunstancias alrededor de un envío individual o de un remitente, como el volumen del (los) envío(s), la dirección del desplazamiento, y el valor general como cliente. Tamaño de envío Otras tarifa de incentivo Tarifa por Volumen. (p.200)

2.2.5.7 Cargos por servicio Especial

“Los transportistas con frecuencia proporcionan servicios especiales por los cuales se asignan cargos extra. Algunos cargos incluyen en las tarifas del transporte de línea, pueden añadirse a la factura de carga por debajo o por arriba de Cobros del transporte” (Ballou, 2004 p.205).

2.2.5.8 Documentación

“Los tres tipos de documentos básicos en la transportación nacional de carga son: conocimiento de embarque, factura de transporte y reclamación de carga. La transportación internacional cuenta con éstos y muchos otros” (Ballou, 2004 p.212).

Factura de transporte

“La cual contiene, además de los cargos por transporte, mucha de la misma información que un conocimiento de embarque, como el origen y destino del envío, cantidad enviada, producto y personas involucradas” (Ballou, 2004 p.213).

2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

1. Evasión Tributaria

“Omisión parcial o total del impuesto de forma voluntaria o involuntaria y trae como consecuencia una disminución ilegítima de los ingresos tributarios, destinadas a reducir total o parcialmente la carga tributaria en provecho propio o de terceros” (Caballero, 2011, p. 122).

3. Deudor Tributario

“Es la persona obligada al cumplimiento de la prestación tributaria como contribuyente o responsable”. (Vera, 2017, pág. 3).

4. IGV.

“El IGV o Impuesto General a las Ventas es un impuesto que grava todas las fases del ciclo de producción y distribución, está orientado a ser asumido por el consumidor final, encontrándose normalmente en el precio de compra de los productos que adquiere”. (Caballero, 2011, p. 230).

5. Costos de logística

Los costos en los que incurre una empresa por el suministro físico y la distribución física por lo regular determinarán la frecuencia con la que su sistema de logística deberá replantearse. Si se mantienen todos los demás factores constantes, una empresa que produce bienes de alto valor (como herramientas o computadoras), y que tiene sus costos de logística como una pequeña proporción de sus costos totales, tal vez prestará poca atención a lo óptimo de su estrategia de logística. (Ballou, 2004,p.43)

6. Obligación Tributaria

“Es la relación que surge entre el estado y el sujeto pasivo. Este vínculo recae sobre la persona natural y jurídica, el autor lo define como una relación de derecho público” (Vera, 2017,p.7).

7. SPOT

“Es un monto o porcentaje deducido o detraído por la persona compradora de un bien o servicio este monto es depositado en una cuenta del banco de la Nación a nombre del prestador del servicio”. (Caballero, 2011, p. 347).

8. Multas Tributarias

“Son sanciones impuestas a los contribuyentes propietarios que cometen infracciones tributarias”. (Caballero 2011, p.353).

9. Código Tributario

“Es la norma rectora de los principios, instituciones y normas jurídicas que inspiran el derecho tributario peruano” (Caballero, 2011, p. 117).

10. Estados Financieros

“Los estados financieros son los medios preparados por la Administración, con el objeto de informar, externa o internamente, sobre los efectos financieros generados en la empresa, durante un Ciclo Normal de Operación”. (Gonzales, 2013, p.13).

11. UIT

“Según el Código Tributario, la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) es un valor de referencia que puede ser utilizado en las normas tributarias, entre otros”. (Código tributario, 2017).

12. Activo

“Resumiendo Rodríguez nos indica, el Activo se adquiere por el desembolso de un dinero en efectivo es la liquidez de la empresa”. (Rodríguez, 2012, p. 25).

13. Pasivo

Son obligaciones que provienen de operaciones realizadas en el pasado y que no se pueden eludir, son identificables y cuantificadas en términos monetarios y representan una salida futura de recursos, es decir un pago que se realizara para cumplir con dichas obligaciones (Rodríguez, 2012, p.41).

14. Inspección

“Es el examen y reconocimiento de los hechos generadores de la obligación tributaria a fin de validar la información declarada por el contribuyente e indagar sobre la información contable oculta e ignorada por la Administración Tributaria”. (Instituto del Pacifico, 2017, p.3).

15. Balance General

Se le llama también estado de situación financiera. Éste proporciona información tanto de los recursos que tiene la empresa para operar (también llamados activos) y las deudas y compromisos que tiene y debe cumplir (también denominados pasivos) como de la inversión que tienen los accionistas en la empresa, incluyendo las utilidades que no han retirado de ésta (llamada también capital contable). Esta informa Reportes financieros:

Se prepara a una fecha determinada: la fecha de cierre de los estados financieros. (Rodríguez, 2012, p.5).

16. Endeudamiento

“Esta razón mide la proporción del total de activos aportados por los acreedores de la empresa. Mientras mayor sea este índice mayor será la cantidad de dinero de otras personas, que se esté utilizando en generar utilidades para los propietarios”. (Gonzales, 2013, p.54).

17. Efectivo

“Moneda de curso legal que se tiene en la empresa y de disposición inmediata para el pago de distintas transacciones”. (Rodriguez, 2012, p. 256).

18. Depreciación

“El desgaste o agotamiento que sufren los bienes del activo fijo que los contribuyentes utilizan en el negocio, industria, profesión u otras actividades productoras de rentas gravadas de tercera categoría”. (Caballero, 2011, p. 189).

19. Análisis

“Arreglo de la información financiera para que pueda utilizarse y se obtenga parámetros que permitan las conclusiones”. (Rodriguez, 2012, p. 255) .

20. Contribuyente

“Aquel que realiza o respecto del cual se produce el hecho generador de la obligación tributaria. Es un deudor por cuenta propia, en tanto este realiza el hecho imponible” (Caballero, 2011, p. 119) .

21. Interés

“Monto equivalente a una renta por el dinero que prestan los bancos”. (Rodríguez, 2012, p. 257) .

22. Periodo Contable

“Es un año y puede dividirse en periodos” (Rodríguez, 2012, p. 258).

23. Comprobante de pago

“Son documentos que consignan el nombre y número de ruc del emisor, de forma que no permitan confusión al contrastarlo con la información obtenida a través de los medios de acceso público de la SUNAT” (Caballero, 2011, p. 247).

24. Razón Circulante

“Relación que existe entre el activo circulante y el pasivo circulante y sirve para determinar si se tienen recursos suficientes para cubrir los compromisos de pago de los próximos 12 meses” (Rodríguez, 2012, p. 259).

25. Utilidad Neta

“Ganancias finales que tiene una empresa después de cubrir todos los costos y gastos necesarios para obtenerlos” (Rodríguez, 2012, p.260)

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.1 Hipótesis general

Hi: Existe relación significativamente entre la Detracción del IGV y liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada Distrito de Cerro Colorado Arequipa 2017.

Ho: No Existe relación significativamente entre la Detracción del IGV y liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017.

3.1.2 Hipótesis Especifica

1. Hi: Existe relación significativa entre las Ventas al Crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017.

Ho: No Existe relación significativa entre las Ventas al Crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017.

2. Hi: Existe relación significativa entre la Facultad de Fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga pesada Distrito de Cerro Colorado Arequipa 2017.

Ho: No Existe relación significativa entre la Facultad de Fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga pesada Distrito de Cerro Colorado Arequipa 2017.

3. Hi: Existe relación significativa entre el Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de transporte de carga pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017.

Ho: No Existe relación significativa entre el Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de transporte de carga pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017.

3.2 VARIABLES DE ESTUDIO

3.2.1 Definición conceptual

De acuerdo con la hipótesis formulada las variables de estudio son:

3.2.1.1 Variable 1 :

X: Detracciones del IGV

Es un “porcentaje detráido por la persona compradora de un bien o servicio, este monto es depositado en una cuenta del banco de la Nación a nombre del prestador del servicio, estos fondos son utilizados para los pago de ciertos impuestos” (Gáslac, 2013, p. 10).

3.2.1.2 Variable 2”:

Y: Liquidez de las empresas

“Se definiría a la liquidez como el potencial de la empresa para afrontar sus deudas o pagos a vencerse y así transformar los activos en efectivo”. (Flores, 2015, p.66).

3.2.2 Definición Operacional

3.2.2.1 Operacionalización de la variable

Tabla 1. Operacionalización de variables

| VARIBLES | DIMENSIONES | INDICADORES | SUB INDICADORES | ÍNDICES |
|---|---------------------------------------|--|---|----------------------------------|
| Detracciones del Impuesto General a las Ventas | Impuesto General a Ventas | • Ventas al crédito | • 30 días / 60 días / 90 días | CON DETRACCIÓN SIN DETRACCIÓN |
| | | • Ventas al contado | • Efectivo • Cheque | |
| | | • Crédito Fiscal | • Sustanciales • Formales | |
| | | • Debito fiscal | • Mensual • Venta Grav. con IGV • Serv. Grav. Con IGV | |
| | Normativa y Sistema Tributario | • Detracciones | • Contratos de Construcción • Pago en efectivo • Pago con tarjeta • Pago toquen • Pago con cheque | |
| | | • Pago de impuestos | • Venta bienes en el país • Prestación de serv. país | |
| | | • Operaciones Gravadas | • Fiscalización definitiva • Fiscalización parcial | |
| | | • Facultad de Fiscalización | • Carta • Requerimientos • Notificación • Acta • Multa | |
| | | • Procedimientos de Fiscalización | • Cierre temporal • Suspensión de licencia • Colocación de carteles | |
| | | • Sanciones e infracciones Tributarias | • Solvencia total • Firmeza • Independencia financiera • Fuentes internas (Act. Circ.) | |
| Liquidez | Ratios | • Capital neto de trabajo | • Fuentes externas (Pas. Circ.) | Ratios de Liquidez |
| | | • Liquidez absoluta | • Caja • Bancos | |
| | | • Prueba acida | • Activo Corriente • Existencias | |

Fuente: Elaboración propia

3.3 VARIABLES DE ESTUDIO NIVEL Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

3.3.1 Nivel de investigación

El nivel de Investigación es descriptivo, correlacional, retrospectivo.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), “un estudio descriptivo se seleccionan una serie de conceptos o variables, buscan especificar las propiedades importantes de las variables en estudio”

El Método correlacional es “medir el grado de relación y la manera cómo interactúan dos o más variables entre sí. Estas relaciones se establecen dentro de un mismo contexto, y a partir de los mismos sujetos en la mayoría de los casos”

Tipo de Investigación Aplicada “se ocupa del objeto de estudio sin considerar una aplicación inmediata, pero teniendo en cuenta que, a partir de sus resultados y descubrimientos, pueden surgir nuevos productos y avances científicos (p.159).

3.3.2 Diseño de investigación

Es un estudio No experimental, de corte transaccional, ya que se hizo sin manipular las variables en estudio, es decir se observó y se interpretó los hechos tal como se dan para después analizarlos, con el propósito de describir las variables y analizar la relación

Según Kerlinger & Lee (2002) nos dicen que la investigación no experimental es la búsqueda empírica y sistemática en la que el científico no posee control directo de las variables independientes, debido a que sus manifestaciones ya han ocurrido o a que son inherentemente no manipulables. Se hacen inferencias sobre las relaciones entre las variables, sin intervención directa, de la

variación concomitante de las variables independiente y dependiente (p.504).

3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO

3.4.1 Población

La definición de la población dada por Hernández, Fernández & Baptista definen “el total de los individuos o elementos a quienes se refiere la investigación, es decir, todos los elementos que vamos a estudiar, por ello también se le llama universo” (Hernández et al, 2014).

La población estuvo conformada por 59 empresas dedicadas al transporte de carga pesada en el distrito de Cerro Colorado.

3.4.2 Muestra

“Una muestra es un sub conjunto parte representativa de una población o universo, del cual se recolecta los datos y que deben ser representativas de esta” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014,p.173).

En el estudio se aplicó un muestreo no Probabilístico, es decir de la población seleccionamos a 05 empresas del rubro de transporte.

Tabla 2. Relación de Empresas de Transporte

| EMPRESA DE TRANSPORTE |
|-----------------------------|
| 1 Empresa de Transporte I |
| 2 Empresa de Transporte II |
| 3 Empresa de Transporte III |
| 4 Empresa de Transporte IV |
| 5 Empresa de Transporte V |

Fuente: Elaboración propia

3.4.3 Muestreo

El muestreo empleado es No Probabilístico, ya que, de acuerdo a lo planteado por Hernández (2014) el procedimiento empleado no se basa en fórmulas de probabilidad; sino en un proceso de toma de decisiones basadas en criterios y/o requisitos:

- Empresas ubicadas en el distrito de Cerro Colorado
- Empresas del Rubro de Transporte de Carga Pesada.
- Empresas que respondieron en la totalidad la herramienta de medición elaborada para esta tesis.
- Empresas con deseo voluntario de participar de la investigación con previo consentimiento informado.

3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.5.1 Técnicas de recolección de datos

“Se realiza mediante un instrumentó de medición deben representar verdaderamente las variables de la investigación, cuyas respuestas se obtienen, codifican y transfieren a una matriz

o base de datos y se prepara para un análisis mediante un paquete estadístico” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014,p.173).

La técnica utilizada corresponde al Análisis Documental de los Estados Financieros de los periodos 2014, 2015 y 2016, de las empresas de transporte en estudio que son 5 empresa del departamento de Arequipa

3.5.2 Instrumentos de recolección de datos

El instrumento utilizado para la recolección de información corresponde a la Ficha de Recolección de datos en formato electrónico, en coherencia Estados Financieros analizados.

3.5.3 Procesamiento de la información

Los datos recabados fueron analizados:

- Tratamiento Estadístico: Se revisó la información histórica de los estados financieros correspondientes al periodo en estudio.
- Índices Financieros: corresponde a las relaciones existentes entre cuentas del balance general y el estado de resultados.
- Análisis e interpretación de datos: Los datos se presentan en tablas y figuras, al finalizar se realiza el análisis e interpretación de los hallazgos utilizando estadística descriptiva e inferencial.

3.6 VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

3.6.1 Validación del Instrumento

Se realizó la validación del instrumento con juicio y opinión de expertos quienes aportaron en el diseño del instrumento, los documentos validados se ubican en el anexo 5.

Tabla 3. Juicio de Expertos

| EXPERTO | VALIDADOR | NIVEL DE VALIDACIÓN |
|-------------|---------------------------------|---------------------|
| TEMÁTICO | Dr. Edmundo Jose Barrantes Rios | APLICABLE |
| ESTADISTICO | Mg. Maribel Rodríguez Rodríguez | APLICABLE |
| METODÓLOGO | Dra. Grisi Bernardo Santiago | APLICABLE |

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la validación de resultados del juicio de expertos, los instrumentos son aplicables.

3.6.2 Confiabilidad del Instrumento

La confiabilidad de los instrumentos se realizó con el coeficiente de Pearson realizando a 5 empresas de transporte de la provincia de Arequipa del Área de Contabilidad. La matriz de datos de las Variables Detracción y Liquidez se ubica en el Anexo 5.

De acuerdo a la tabla 4 donde se observa que la media de la variable 1 es 0.160, de la variable 2 es 0.988, la varianza de la variable 1 es 0.001, de la variable 2 es 0.0061, donde finalmente se obtuvo un valor de $R=0.8962$ para el instrumento de la variable 1 "Detracción del Impuesto General a las ventas" y Variable 2 "Liquidez" siendo igual a 0.89 nuestro instrumento es confiable.

3.7 MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS

Los métodos de investigación a emplearse en el proceso de investigación son:

- a** El método Deductivo; se utilizó las hipótesis para llegar a una conclusión general y específica.

- b** Método Inductivo; se basa en el Marco Teórico de la Detracción y Liquidez y nuestra investigación se realiza un análisis con los resultados obtenidos en Procesamiento de los estados Financieros.

- c** Síntesis y análisis estadístico, información basada en los datos obtenidos por los estados financieros el uso de Microsoft Excel 2010 y Coeficiente de Pearson y T-student. Esto lo detallamos de la siguiente manera:
 - Recolección de información de los estados financieros de las empresas.
 - Obtención de datos como los Estados Financieros de las empresas de transporte
 - Análisis de datos de recolección, en este punto tomar resalta el análisis de los diferentes ratios de liquidez obtenidos de los distintos Estados Financieros:
 - Capital Neto de Trabajo
 - Índice de Solvencia.
 - Liquidez Absoluta.
 - Prueba Ácida
 - Interpretación y discusiones de resultados

3.8 DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE VALOR

Que con esta tesis podemos guiar a las empresas de Transporte que para poder disponer el efectivo deben presentar los estados financieros mensuales y así poder hacer frente a sus obligaciones a corto plazo.

Es importante que las empresas de transporte deban llevar un control adecuado del cobro y pago de sus clientes y proveedores respectivamente para evitar la disminución de la liquidez.

La empresa debe indicar a un personal que realice recordatorios a las empresas que otorgaron ventas al crédito.

Generar condiciones favorables de manera permanente, capacitaciones a los contadores de las empresas de transporte acerca de las NICs para incrementar sus conocimientos y destrezas.

La propuesta que podríamos aportar, es realizar o coordinar con la SUNAT capacitaciones constantes al personal involucrado de las empresas de Transporte de Carga Pesada en cuanto a las Deduciones y la liquidez de sus empresas y revisar el manejo contable de acuerdo a los procedimientos establecidos.

3.9 ASPECTOS ETICOS

En la elaboración de la tesis, se mantiene el código de Ética Profesional, basado en el reglamento de Pre-grado de la Universidad Privada Telesup respetando las los normas y principios establecidos en el Código de Ética Profesional del CONTADOR PUBLICO, aprobado por Resolución Rectoral N° 013-2005-JDCCPP, Arequipa 4 de agosto del 2005. Ampliando con los Principios Fundamentales de la Ética de acuerdo a la IFAC, Asamblea Extraordinaria, Ica 15 de junio 2007.

De esta forma se, se ha cumplido en presentar la Tesis, respetando su Código de ética, así como los derechos de autoría y propiedad intelectual.

La aplicación de los instrumentos tuvo el consentimiento de las empresas en Utilizar los estados Financieros se respetó el anonimato de cada empresa.

IV. RESULTADOS

De la investigación que origina este estudio se desprende un análisis y exposición de las conclusiones derivadas de la agrupación y procesamiento de datos.

Se observa y explica los resultados de las Tablas y figuras que se construyeron para ordenar la información recolectada a fin de interpretar las relaciones Detracción y liquidez del caso en estudio.

4.1 Exposición de resultados

Se determinó la existencia de la relación significativa que se origina entre la detracción y Liquidez de las empresas del caso en estudio, se calcula el coeficiente de correlación de Pearson teniendo como resultado:

Tabla 4. Coeficiente de Pearson

| | Variable1 | Variable 2 |
|---------------------------------------|------------|------------|
| Media | 0.160 | 0.988 |
| Varianza | 0.001 | 0.0061 |
| Observaciones | 5 | 5 |
| Coeficiente de Correlación de Pearson | 0.89625816 | |

R= 0.8962

Fuente: Elaboración propia.

Del Cálculo del coeficiente de Pearson se obtiene una relación entre la variable de la detracción del IGV y Liquidez de las Empresas de Transporte de Carga pesada del 89.62%.

4.1.1 Análisis de dimensión de la detracción y los ratios de liquidez del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada.

Utilizando el R-Pearson se agrupan las correspondientes dimensiones de la Detracción del IGV con la Liquidez y se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 5. Análisis de ratios de liquidez del Periodo 2014-2016

| | | AÑO 2014 | AÑO 2015 | AÑO 2016 |
|--------------------|----------------|----------|----------|----------|
| EMPRESA I | SIN DETRACCION | 0.65 | 0.70 | 0.70 |
| | CON DETRACCION | 0.52 | 0.63 | 0.64 |
| EMPRESA II | SIN DETRACCION | 0.62 | 0.63 | 0.63 |
| | CON DETRACCION | 0.47 | 0.48 | 0.51 |
| EMPRESA III | SIN DETRACCION | 0.72 | 0.63 | 0.63 |
| | CON DETRACCION | 0.51 | 0.42 | 0.46 |
| EMPRESA IV | SIN DETRACCION | 0.63 | 0.67 | 0.68 |
| | CON DETRACCION | 0.55 | 0.58 | 0.59 |
| EMPRESA V | SIN DETRACCION | 0.94 | 0.87 | 0.87 |
| | CON DETRACCION | 0.80 | 0.78 | 0.75 |

Fuente: Datos Obtenidos del área de contabilidad de las Empresas de Transportes (Elaboración Propia).

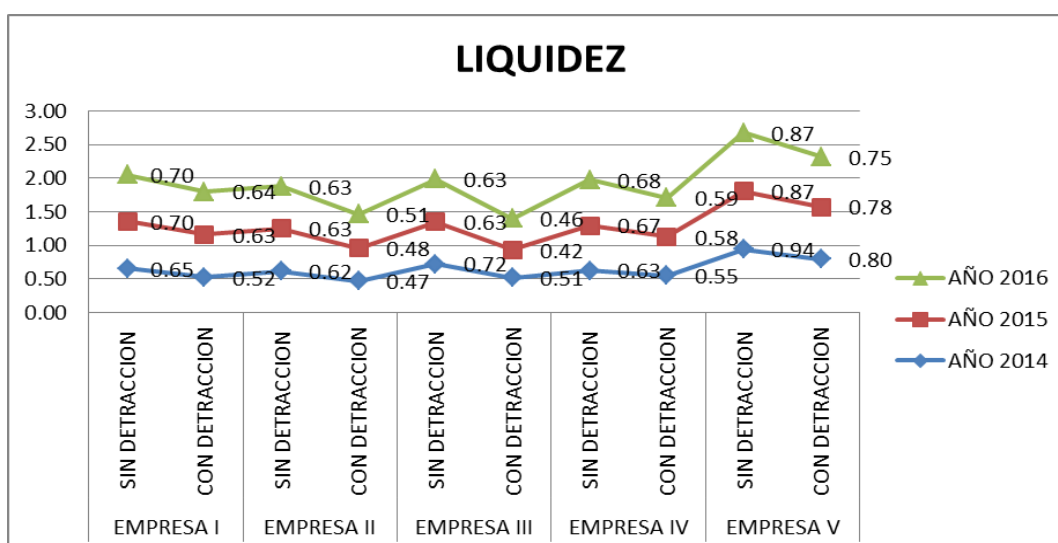


Figura 3. Análisis de ratios de Liquidez del Periodo 2014-2016

Análisis:

De la Figura 3 se analiza y observa que las empresas en estudio cuentan con un mayor grado de Liquidez sin la aplicación de la Detracción a través de los periodos analizados por lo que estas cuentan con mayor disponibilidad de su activo corriente y por lo tanto capacidad para cumplir sus obligaciones frente a terceros.

4.1.2 Análisis de dimensión de Las ventas al Crédito y liquidez Absoluta del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada.

Utilizando el R-Pearson se agrupan las correspondientes dimensiones de Ventas al crédito y Liquidez Absoluta y se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 6. Análisis de ratios de Liquidez absoluta del Periodo 2014-2016

| | | AÑO | | |
|--------------------|----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| | | AÑO 2014 | AÑO 2015 | 2016 |
| EMPRESA I | SIN DETRACCION | 0.94 | 0.95 | 0.94 |
| | CON DETRACCION | 0.81 | 0.88 | 0.88 |
| EMPRESA II | SIN DETRACCION | 1.02 | 0.93 | 0.93 |
| | CON DETRACCION | 0.87 | 0.78 | 0.80 |
| EMPRESA III | SIN DETRACCION | 1.19 | 0.98 | 0.98 |
| | CON DETRACCION | 0.98 | 0.77 | 0.82 |
| EMPRESA IV | SIN DETRACCION | 0.82 | 0.82 | 0.75 |
| | CON DETRACCION | 0.74 | 0.73 | 0.66 |
| EMPRESA V | SIN DETRACCION | 1.41 | 1.08 | 1.08 |
| | CON DETRACCION | 1.27 | 0.99 | 0.96 |

Fuente: Datos Obtenidos del área de contabilidad de las Empresas de Transportes (Elaboración Propia).

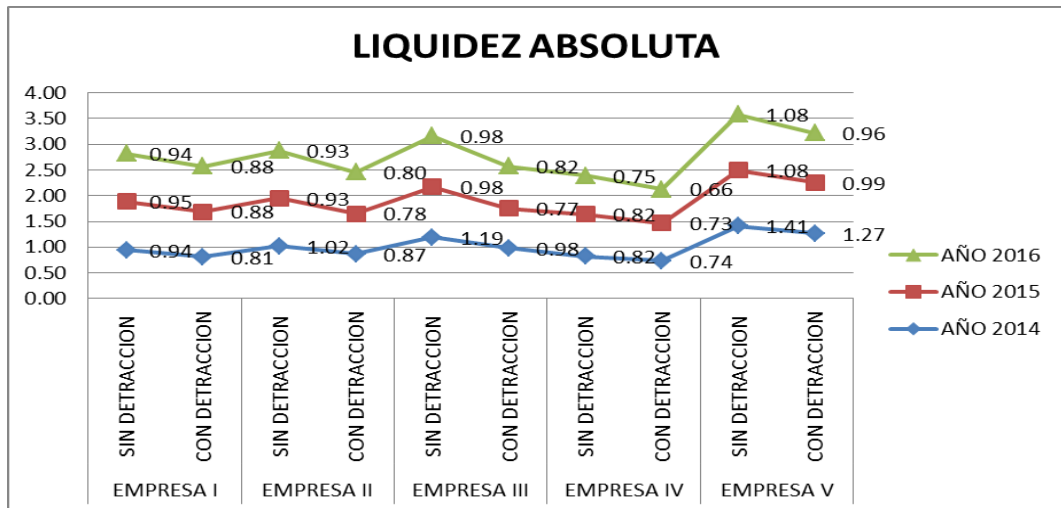


Figura 4. Análisis de ratios de Liquidez absoluta del Periodo 2014-2016

Análisis:

En la figura 4 se muestra que en los periodos donde no existen muchas ventas al crédito en las empresas de transporte la liquidez absoluta es alta, de igual forma en los periodos en donde se dio ventas al crédito existe menor liquidez absoluta.

4.1.3 Análisis de dimensión de la Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada.

Utilizando el R-Pearson se agrupan las correspondientes dimensiones de Facultad de Fiscalización y control de capital de trabajo y se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 7. Análisis de ratios de Capital de trabajo del Periodo 2014-2016

| | | AÑO 2014 | AÑO 2015 | AÑO 2016 |
|--------------------|----------------|------------|------------|------------|
| EMPRESA I | SIN DETRACCION | 930.01 | 5,104.50 | 5,901.53 |
| | CON DETRACCION | -4,702.33 | -2,600.76 | -3,246.10 |
| EMPRESA II | SIN DETRACCION | 4,720.21 | 2,114.56 | 2,460.38 |
| | CON DETRACCION | -1,876.82 | -8,136.85 | -9,491.60 |
| EMPRESA III | SIN DETRACCION | 11,785.59 | 2,710.59 | 3,930.36 |
| | CON DETRACCION | 3,081.22 | -8,077.47 | -8,437.33 |
| EMPRESA IV | SIN DETRACCION | 174,589.10 | 139,990.10 | 139,605.35 |
| | CON DETRACCION | 39,367.10 | -9,732.78 | -31,339.82 |
| EMPRESA V | SIN DETRACCION | 74,070.04 | 40,325.35 | 48,390.42 |
| | CON DETRACCION | 62,724.65 | 28,597.25 | 30,078.29 |

Fuente: Datos Obtenidos del área de contabilidad de las Empresas de Transportes (Elaboración Propia).

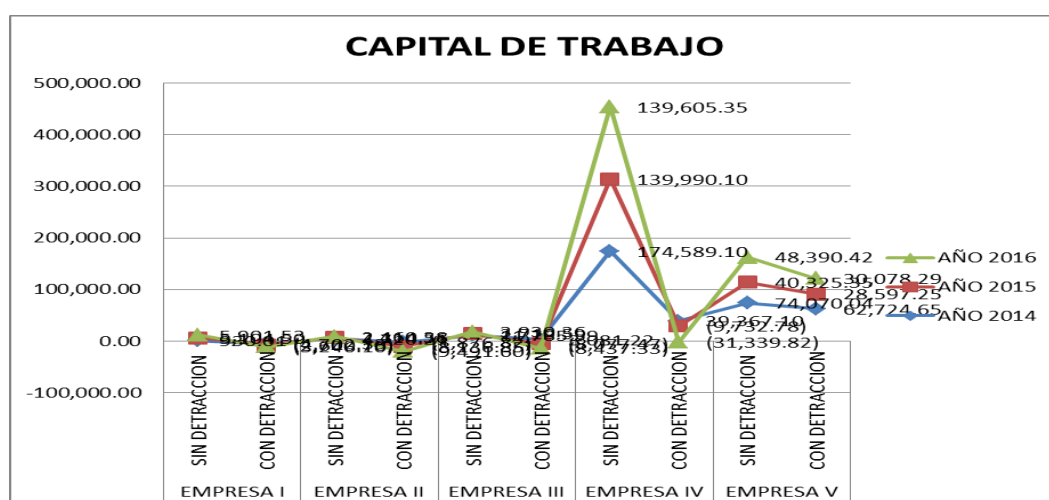


Figura 5. Análisis de ratios de Capital de trabajo del Periodo 2014-2016

Análisis:

En la figura 5 se observa que durante los periodos estudiados en la que no se aplica la detracción la empresa de capital de trabajo con el que cuenta la empresa es alto, del mismo modo durante los periodos en los que si se aplica la detracción el capital de trabajo disminuye.

4.1.4 Análisis de dimensión de la Debito Fiscal y Solvencia del Periodo 2014-2016 de las Empresas de Transportes de Carga pesada.

Utilizando el R-Pearson se agrupan las correspondientes dimensiones de débito fiscal y solvencia se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 8. Análisis de ratios de Liquidez corriente o solvencia Periodo 2014-2016

| | | AÑO 2014 | AÑO 2015 | AÑO 2016 |
|--------------------|----------------|----------|----------|----------|
| EMPRESA I | SIN DETRACCION | 1.02 | 1.04 | 1.04 |
| | CON DETRACCION | 0.89 | 0.98 | 0.98 |
| EMPRESA II | SIN DETRACCION | 1.11 | 1.03 | 1.03 |
| | CON DETRACCION | 0.96 | 0.88 | 0.90 |
| EMPRESA III | SIN DETRACCION | 1.28 | 1.05 | 1.05 |
| | CON DETRACCION | 1.07 | 0.84 | 0.89 |
| EMPRESA IV | SIN DETRACCION | 1.11 | 1.08 | 1.08 |
| | CON DETRACCION | 1.02 | 0.99 | 0.98 |
| EMPRESA V | SIN DETRACCION | 1.94 | 1.32 | 1.32 |
| | CON DETRACCION | 1.79 | 1.32 | 1.20 |

Fuente: Datos Obtenidos del área de contabilidad de las Empresas de Transportes (Elaboración Propia).

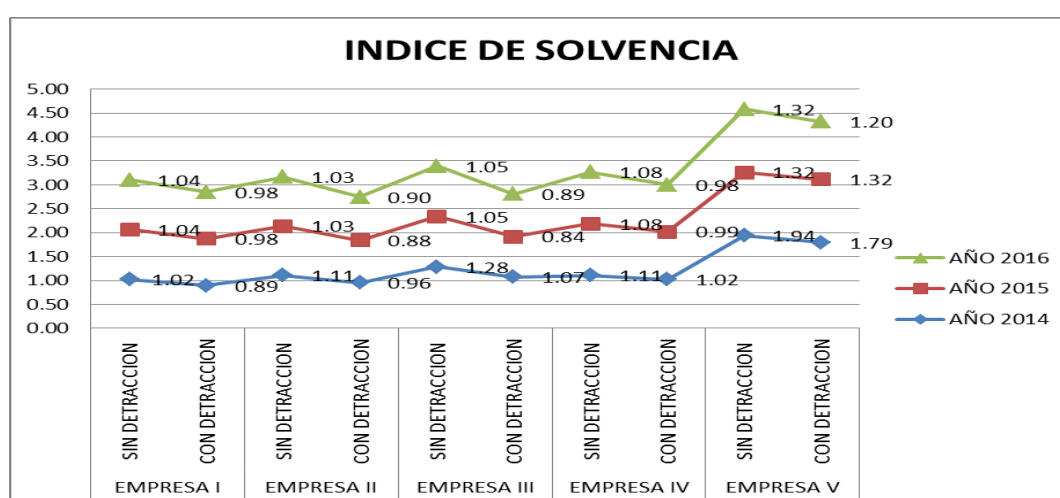


Figura 6. Análisis de ratios de Liquidez corriente o solvencia Periodo 2014-2016

Análisis:

En la figura se observa que en los periodos estudiados en los que no existe debito fiscal las empresas cuentan con mayor solvencia para asumir sus compromisos del mismo modo durante los periodos en los que si se aplica el débito fiscal les resta solvencia para asumir dichos compromisos.

4.2 Comprobación de la Hipótesis con el Análisis de regresión y Correlación

4.2.1 Hipótesis General

De acuerdo a lo planteado en la hipótesis General:

Hi: Existe relación significativamente entre La Detracción del IGV y liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE ACEPTA**

Ho: No Existe relación significativamente entre La Detracción del IGV y liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE RECHAZA**

Tabla 9. Variables analizadas

| PERIODO | VARIABLE 1 | VARIABLE 2 |
|---------|--------------------------|------------|
| | SISTEMA DE DETRACCION | LIQUIDEZ |
| 2014 | 17% | 1.08 |
| 2015 | 16% | 0.95 |
| 2016 | 15% | 0.94 |

SISTEMA DE DETRACCION : % equivalente al efectivo

LIQUIDEZ: Prueba Acida

Fuente: Elaboración propia.

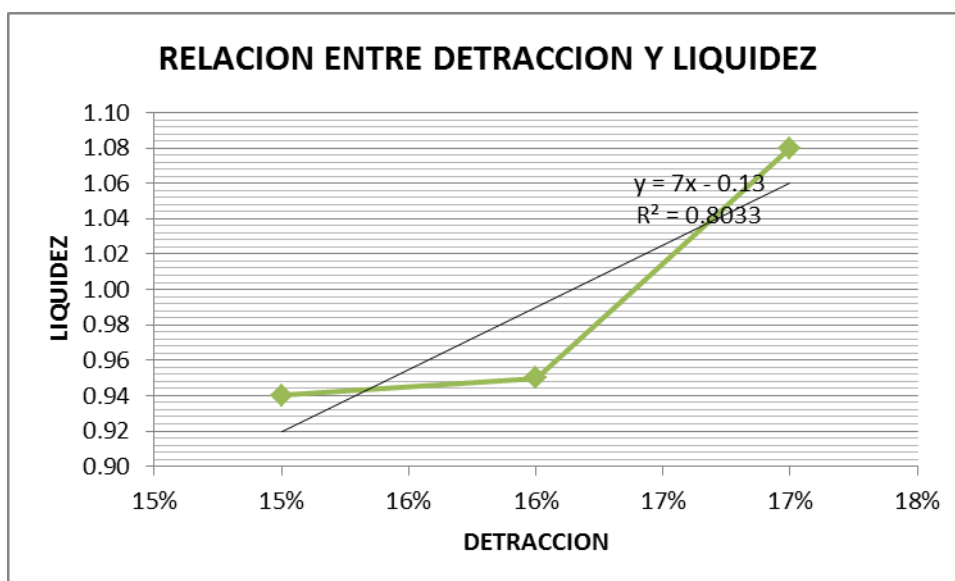


Figura 7. Hipótesis General

Tabla 10. Prueba t Hipótesis General

| | Variable 1 | Variable 2 |
|-------------------------------------|------------|------------|
| Media | 0.16 | 0.99 |
| Varianza | 0.0001 | 0.0061 |
| Observaciones | 3 | 3 |
| Diferencia hipotética de las medias | 1 | |
| Grados de libertad | 2 | |
| Estadístico t | 40.2546331 | |
| P(T<=t) una cola | 0.00030827 | |
| Valor crítico de t (una cola) | 2.91998558 | |
| P(T<=t) dos colas | 0.00061655 | |
| Valor crítico de t (dos colas) | 4.30265273 | |

Fuente: Elaboración propia.

El modelo de regresión es:

$$y=7x-0.13$$

$$R^2 = 0.8033$$

Y: Liquidez

X: Sistema de Deduciones del IGV

La hipótesis planteada desarrolla el análisis estadístico de regresión y correlación, dando como resultado que el sistema de detracción del IGV tiene relación significativamente con la liquidez de las empresas de transportes estudiadas, es decir que hay una relación del 80.33% entre estas variables, cuando el sistema de detracción de IGV se incrementa la liquidez de la empresa baja, esto como efecto directo y relacionado por la aplicación y cumplimiento del SPOT.

4.2.2 Hipótesis Específica 1

De acuerdo a lo planteado en la hipótesis específica 1

Hi: Existe relación significativa entre Las ventas al crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE ACEPTA**

Ho: No Existe relación significativa entre Las ventas al crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE RECHAZA**

Tabla 11. Variables analizadas

| PERIODO | VARIABLE 1 | VARIABLE 2 |
|---------|----------------|-------------------|
| | VENTAS CREDITO | LIQUIDEZ ABSOLUTA |
| 2014 | 29,742.07 | 0.71 |
| 2015 | 64,923.43 | 0.70 |
| 2016 | 27,652.66 | 0.70 |

Fuente: Elaboración propia

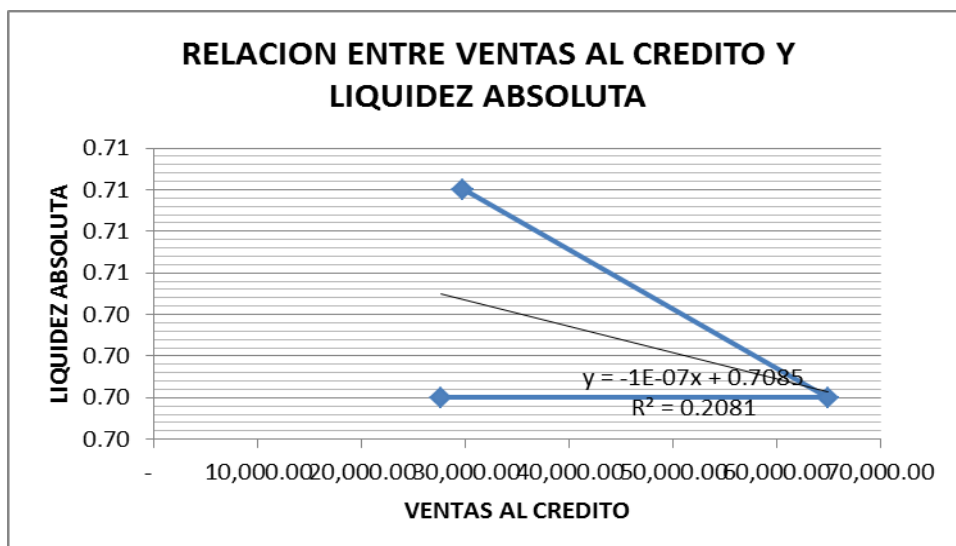


Figura 8. Hipótesis Específica 1

Tabla 12. Prueba t para Hipótesis Específica 1

| | Variable 1 | Variable 2 |
|-------------------------------------|------------|------------|
| Media | 40772.72 | 0.70333333 |
| Varianza | 438534004 | 3.3333E-05 |
| Observaciones | 3 | 3 |
| Diferencia hipotética de las medias | 1 | |
| Grados de libertad | 2 | |
| Estadístico t | 3.37217832 | |
| P(T<=t) una cola | 0.03890643 | |
| Valor crítico de t (una cola) | 2.91998558 | |
| P(T<=t) dos colas | 0.07781286 | |
| Valor crítico de t (dos colas) | 4.30265273 | |

Fuente: Elaboración propia

El modelo de regresión es:

$$y = -1E-07x + 0.7085$$

$$R^2 = 0.2081$$

Y: Liquidez Absoluta

X: Ventas al Crédito

El coeficiente arrojó como resultado 0.2081 interpretándose como un modelo de regresión aceptable para la ejecución de predicciones, por lo que se prueba que hay relación significativa entre la liquidez absoluta y

las ventas al crédito, cuando las ventas al crédito se incrementa la liquidez de la empresa baja, esto como efecto directo y relacionado por la aplicación y cumplimiento del SPOT

4.2.3 Hipótesis Especifica 2

De acuerdo a lo planteado en la hipótesis especifica 2

Hi: Existe relación significativa entre La facultad de fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE ACEPTA.**

Ho: No Existe relación significativa entre La facultad de fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017. **SE RECHAZA**

Tabla 13. Variables analizadas

| PERIODO | VARIABLE 1 | VARIABLE 2 |
|---------|---------------|--------------------|
| | FISCALIZACION | CAPITAL DE TRABAJO |
| 2014 | 426942 | 53,219 |
| 2015 | 115203 | 38,049 |
| 2016 | 496797 | 40,058 |

Fuente: Elaboración propia

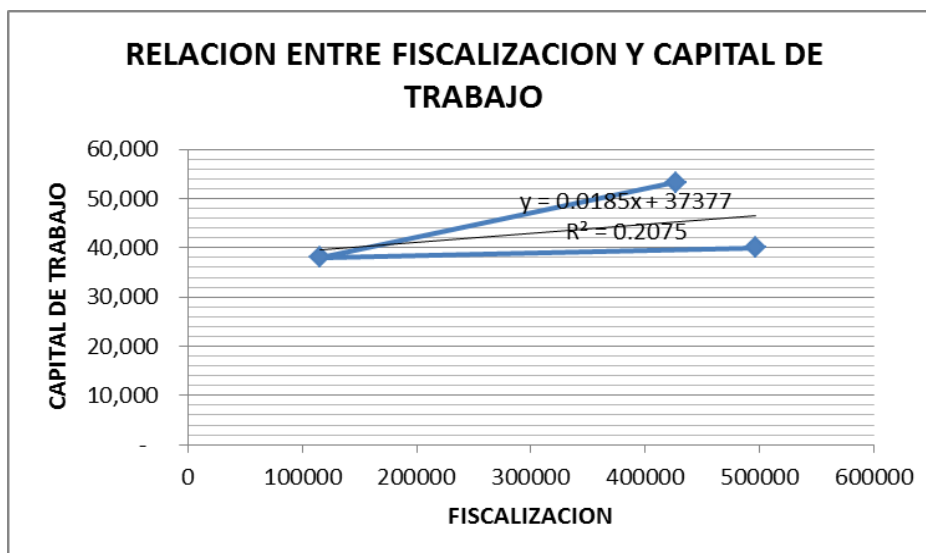


Figura 9. Hipótesis Específica 2

Tabla 14. Prueba t para Hipótesis Específica 2

| | Variable 1 | Variable 2 |
|-------------------------------------|-------------|-------------|
| Media | 346314.1002 | 43775.20565 |
| Varianza | 41279192256 | 67897363.18 |
| Observaciones | 3 | 3 |
| Varianza agrupada | 20673544810 | |
| Diferencia hipotética de las medias | 1 | |
| Grados de libertad | 4 | |
| Estadístico t | 2.577020865 | |
| P(T<=t) una cola | 0.030760326 | |
| Valor crítico de t (una cola) | 2.131846786 | |
| P(T<=t) dos colas | 0.061520653 | |
| Valor crítico de t (dos colas) | 2.776445105 | |

Fuente: Elaboración propia

El modelo de regresión es:

$$y = -1.0878x + 85867$$

$$R^2 = 0.5371$$

Y: Capital de Trabajo

X: Facultad de Fiscalización

El coeficiente arrojó como resultado 0.5371 interpretándose como un modelo de regresión aceptable para la ejecución de predicciones, por lo que se prueba que hay relación significativa entre la Facultad de

Fiscalización y el capital de trabajo, cuando la facultad de fiscalización se ejerce el capital de trabajo de la empresa baja, esto como efecto directo y relacionado por la aplicación y cumplimiento del SPOT

4.2.4 Hipótesis Especifica 3

De acuerdo a lo planteado en la hipótesis especifica 3

Hi: Existe relación significativa entre El débito fiscal y la solvencia de las empresas de transporte de carga pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017. **SE ACEPTA**

Ho: No Existe relación significativa entre El débito fiscal y la solvencia de las empresas de transporte de carga pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017. **SE RECHAZA**

Tabla 15. Variables analizadas

| PERIODO | VARIABLE 1 | VARIABLE 2 |
|---------|---------------|------------|
| | DEBITO FISCAL | SOLVENCIA |
| 2014 | 9965 | 1.29 |
| 2015 | 7877 | 1.11 |
| 2016 | 9071 | 1.10 |

Fuente: Elaboración propia

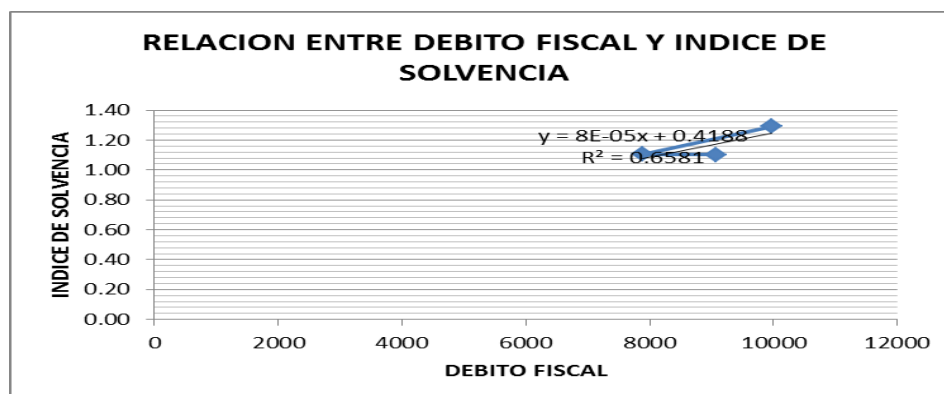


Figura 10. Hipótesis Especifica 3

Tabla 16. Prueba t para Hipótesis Específica 3

| | Variable 1 | Variable 2 |
|-------------------------------------|------------|------------|
| Media | 8971 | 1.16634659 |
| Varianza | 1097436 | 0.01157905 |
| Observaciones | 3 | 3 |
| Diferencia hipotética de las medias | 1 | |
| Grados de libertad | 2 | |
| Estadístico t | 14.8288336 | |
| P(T<=t) una cola | 0.00225843 | |
| Valor crítico de t (una cola) | 2.91998558 | |
| P(T<=t) dos colas | 0.00451685 | |
| Valor crítico de t (dos colas) | 4.30265273 | |

Fuente: Elaboración propia

El modelo de regresión es:

$$y=8E-05x+0.4188$$

$$R^2 = 0.6581$$

Y: Índice de Solvencia

X: Debito Fiscal

El coeficiente arrojó como resultado 0.6581 interpretándose como un modelo de regresión aceptable para la ejecución de predicciones, por lo que se prueba que hay relación significativa entre el débito fiscal y el índice de solvencia.

4.3 ÍNDICES Y/O RATIOS FINANCIEROS DE LIQUIDEZ

4.3.1 Empresa de Transportes I

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 17. Liquidez General Empresa de Transporte I

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 44,184.45 | 119,188.50 | 172,823.33 | 38,552.11 | 111,483.24 | 163,675.70 |
| Pas. Cte. | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 |
| Indice | 1.02 | 1.04 | 1.04 | 0.89 | 0.98 | 0.98 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

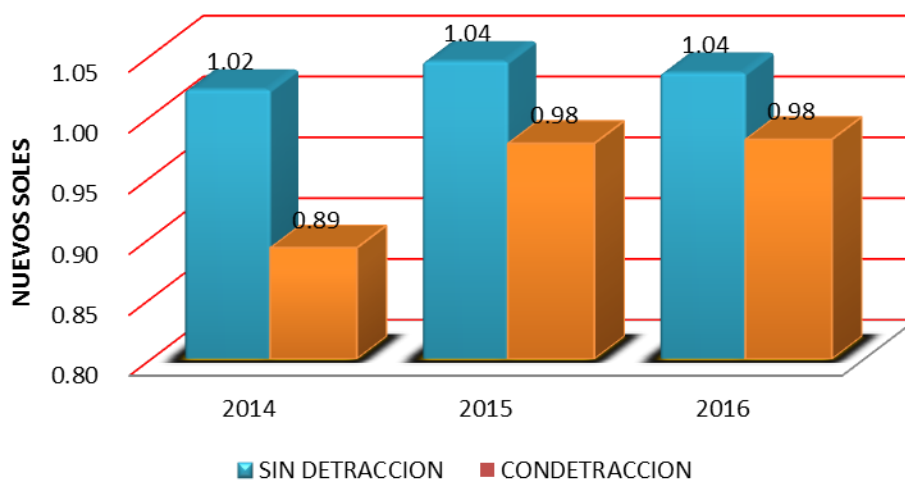


Figura 11. Liquidez General Empresa de Transporte I

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 17 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa I se observa y explica la liquidez general sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.02, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez muestra un valor de 0.89, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.13 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.04, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez muestra un valor de 0.98, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.06 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2016 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.04, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez muestra un valor de 0.98, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.06 por la aplicación del SPOT.

En resumen la liquidez muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo es decir por cada sol de deuda en el pasivo corriente cuanto se tiene en el activo corriente para poder honrarlo, por lo ya señalado se concluye que la liquidez de las empresas sufren un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{RAZON ÁCIDA} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 18. Razón Acida Empresa de Transporte I

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 44,184.45 | 119,188.50 | 172,823.33 | 38,552.11 | 111,483.24 | 163,675.70 |
| Inventario | 3,507.00 | 11,340.00 | 16,443.00 | 3,507.00 | 11,340.00 | 16,443.00 |
| Pas. Cte. | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 |
| Indice | 0.94 | 0.95 | 0.94 | 0.81 | 0.88 | 0.88 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

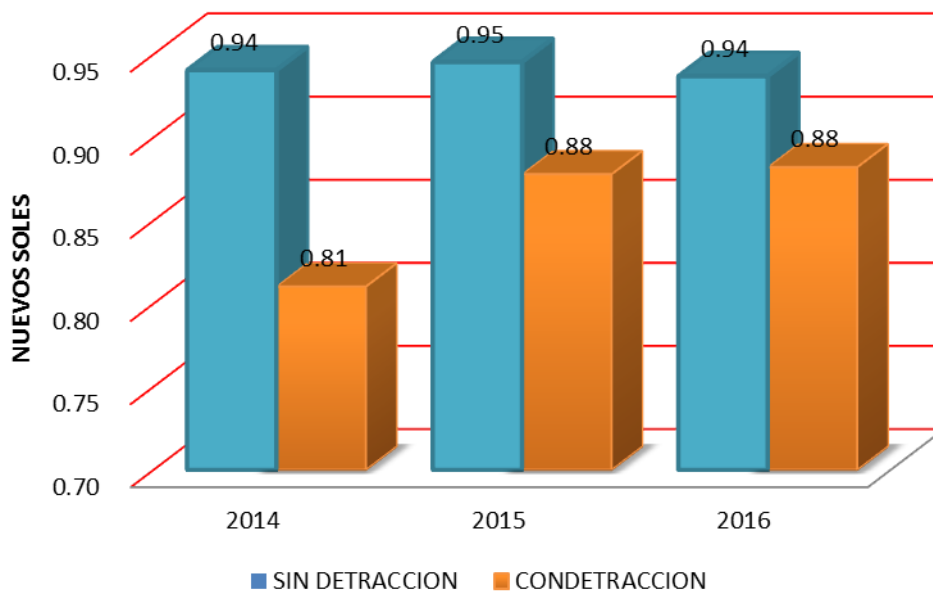


Figura 12. Razón Acida Empresa de Transporte I

ANALISIS E INTERPRETACION

De la tabla 18 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa I se observa y explica la Razón acida sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.94, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la Razón acida muestra un valor de 0.81, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.13 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.95, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la Razón acida muestra un valor de 0.88, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.07 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.94, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la Razón acida muestra un valor de 0.88, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.06 por la aplicación del SPOT

En resumen la Razón acida muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin considerar el inventario, por lo ya señalado se concluye que la Razón acida sufre un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{LIQUIDEZ ABSOLUTA} = \frac{\text{CAJA Y BANCOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 19. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte I

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Caja y Bancos | 28,308.45 | 80,131.50 | 116,190.68 | 22,676.11 | 72,426.24 | 107,043.05 |
| Pas. Cte. | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 |
| Indice | 0.65 | 0.70 | 0.70 | 0.52 | 0.63 | 0.64 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

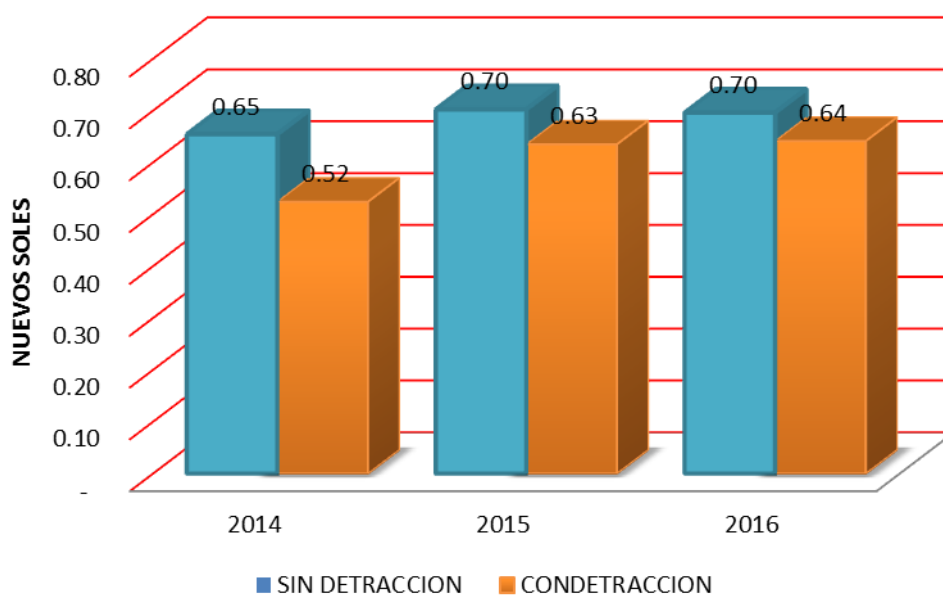


Figura 13. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte I

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 19 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa I se observa y explica la liquidez absoluta sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.65, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.52, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.13 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.70, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.07 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.70, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.64, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.06 por la aplicación del SPOT

En resumen la liquidez absoluta muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo considerando lo que se tiene en caja y bancos.

CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CTE.- PASIVO CTE.

Tabla 20. Capital de Trabajo Empresa de Transporte I

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 44,184.45 | 119,188.50 | 172,823.33 | 38,552.11 | 111,483.24 | 163,675.70 |
| Pas. Cte. | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 | 43,254.45 | 114,084.00 | 166,921.80 |
| Indice | 930.01 | 5,104.50 | 5,901.53 | -4,702.33 | -2,600.76 | -3,246.10 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

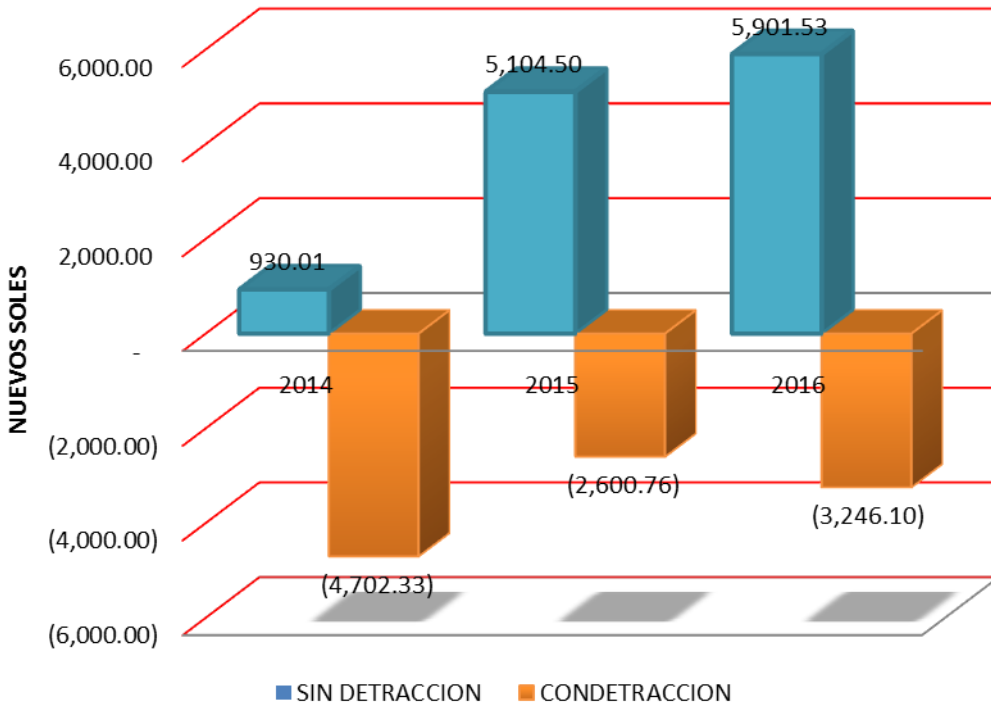


Figura 14. Capital de Trabajo Empresa de Transporte I

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 20 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa I se observa y explica el capital de trabajo sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 930.01, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 el capital de trabajo muestra un valor de -4702.33, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 5104.50, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 el capital de trabajo muestra un valor de -2600.76, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte I, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 5901.53, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 el capital de trabajo muestra un valor de -3246.10, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

En resumen la determinación del capital de trabajo muestra variación con la aplicación del SPOT considerando la no disponibilidad de la cuenta.

4.3.2 Empresa de Transportes II

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 21. Liquidez General Empresa de Transporte II

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 49,100.79 | 71,362.37 | 99,907.32 | 42,503.77 | 61,110.96 | 87,955.34 |
| Pas. Cte. | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 |
| Indice | 1.11 | 1.03 | 1.03 | 0.96 | 0.88 | 0.90 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

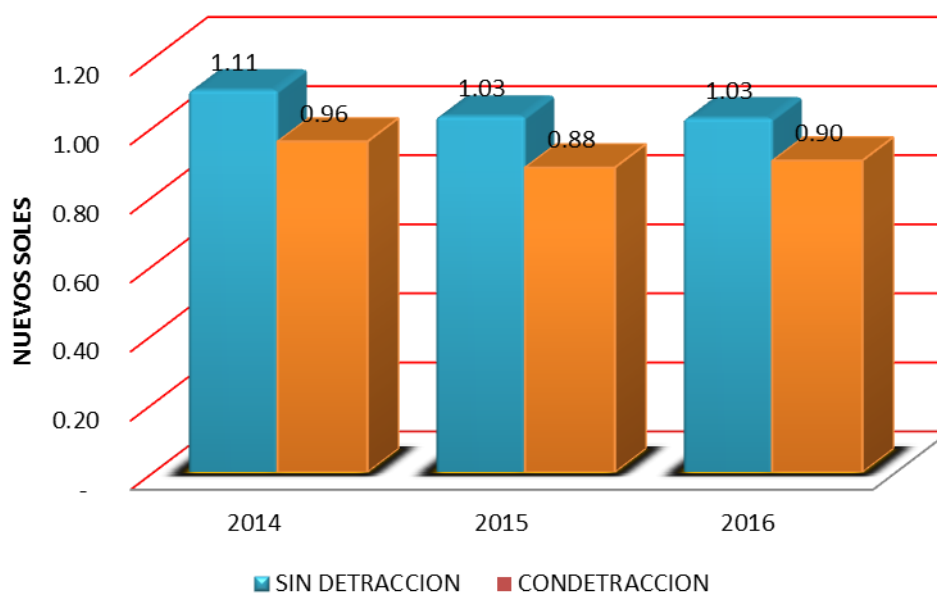


Figura 15. Liquidez General Empresa De Transporte II

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 21 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa II se observa y explica la liquidez general sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.11, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez muestra un valor de 0.96, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.03, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez muestra un valor de 0.88, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2016 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.03, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez muestra un valor de 0.90, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.13 por la aplicación del SPOT.

En resumen la liquidez muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo es decir por cada sol de deuda en el pasivo corriente cuanto se tiene en el activo corriente para poder honrarlo, por lo ya señalado se concluye que la liquidez de las empresas sufren un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{RAZON ÁCIDA} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 22. Razón Ácida Empresa de Transporte II

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 49,100.79 | 71,362.37 | 99,907.32 | 42,503.77 | 61,110.96 | 87,955.34 |
| Inventario | 3,979.50 | 6,899.00 | 9,658.60 | 3,979.50 | 6,899.00 | 9,658.60 |
| Pas. Cte. | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 |
| Indice | 1.02 | 0.93 | 0.93 | 0.87 | 0.78 | 0.80 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

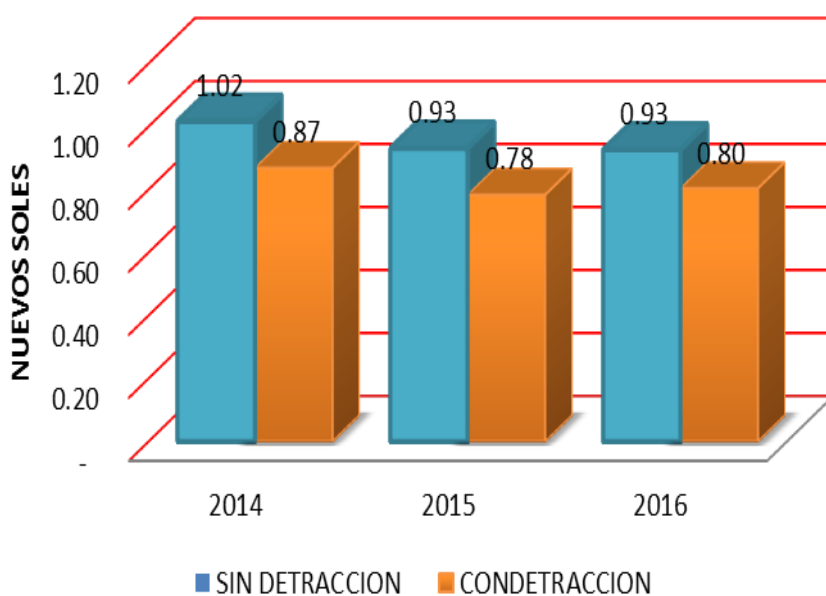


Figura 16. Razón Ácida Empresa de Transporte II

ANÁLISIS E INTERPRETACION

De la tabla 22 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa II se observa y explica la Razón acida sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 1.02, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la Razón acida muestra un valor de 0.87, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.93, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la Razón acida muestra un valor de 0.78, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.93, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la Razón acida muestra un valor de 0.80, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.13 por la aplicación del SPOT

En resumen la Razón acida muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin considerar el inventario, por lo ya señalado se concluye que la Razón acida sufre un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{LIQUIDEZ ABSOLUTA} = \frac{\text{CAJA Y BANCOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 23. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte II

| | S/DeTracciones | | | C/DeTracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Caja y Bancos | 27,425.64 | 43,785.37 | 61,299.52 | 20,828.62 | 33,533.96 | 49,347.54 |
| Pas. Cte. | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 |
| Indice | 0.62 | 0.63 | 0.63 | 0.47 | 0.48 | 0.51 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

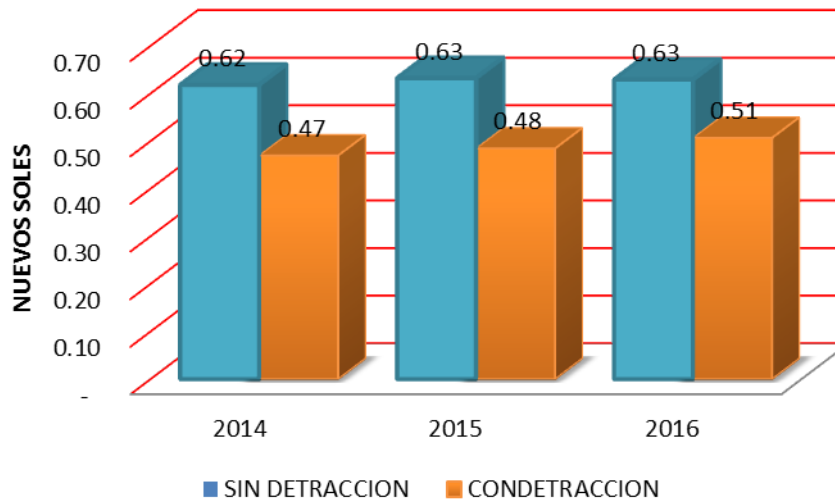


Figura 17. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte II

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 23 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa II se observa y explica la liquidez absoluta sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.62, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.47, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.48, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.51, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.12 por la aplicación del SPOT

En resumen la liquidez absoluta muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo considerando lo que se tiene en caja y bancos.

CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CTE.- PASIVO CTE.

Tabla 24. Capital de Trabajo Empresa de Transporte II

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 49,100.79 | 71,362.37 | 99,907.32 | 42,503.77 | 61,110.96 | 87,955.34 |
| Pas. Cte. | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 | 44,380.58 | 69,247.81 | 97,446.93 |
| Indice | 4,720.21 | 2,114.56 | 2,460.38 | -1,876.82 | -8,136.85 | -9,491.60 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

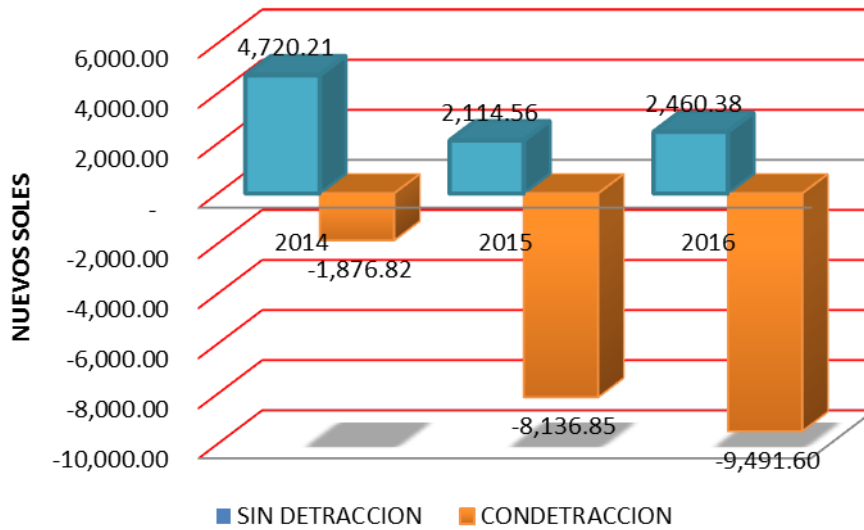


Figura 18. Capital de Trabajo Empresa de Transporte II

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 24 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa II se observa y explica el capital de trabajo sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 4720.21, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 el capital de trabajo muestra un valor de -1876.82, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 2114.56, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 el capital de trabajo muestra un valor de -8136.85, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte II, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 2460.38, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 el capital de trabajo muestra un valor de -9491.60, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

En resumen la determinación del capital de trabajo muestra variación con la aplicación del SPOT considerando la no disponibilidad de la cuenta.

4.3.3 Empresa de Transportes III

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 25. Liquidez General Empresa de Transporte III

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 53,411.88 | 53,873.05 | 78,115.92 | 44,707.51 | 43,084.99 | 65,748.23 |
| Pas. Cte. | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 |
| Indice | 1.28 | 1.05 | 1.05 | 1.07 | 0.84 | 0.89 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

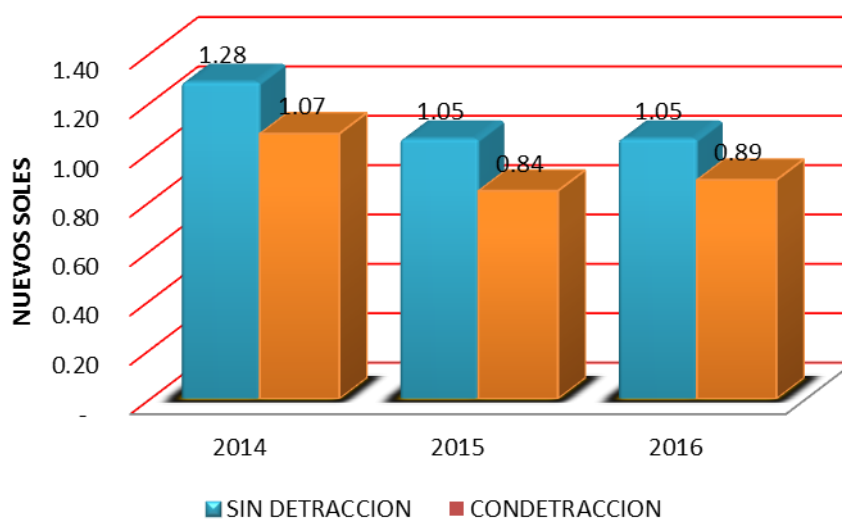


Figura 19. Liquidez General Empresa de Transporte III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 25 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa III se observa y explica la liquidez general sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.28, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez muestra un valor de 1.07, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.05, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez muestra un valor de 0.84, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2016 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.05, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez muestra un valor de 0.89, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.16 por la aplicación del SPOT.

En resumen la liquidez muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo es decir por cada sol de deuda en el pasivo corriente cuanto se tiene en el activo corriente para poder honrarlo, por lo ya señalado se concluye que la liquidez de las empresas sufren un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{RAZON ÁCIDA} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 26. Razón Ácida Empresa de Transporte III

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 53,411.88 | 53,873.05 | 78,115.92 | 44,707.51 | 43,084.99 | 65,748.23 |
| Inventario | 3,856.65 | 3,586.68 | 5,200.69 | 3,856.65 | 3,586.68 | 5,200.69 |
| Pas. Cte. | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 |
| Indice | 1.19 | 0.98 | 0.98 | 0.98 | 0.77 | 0.82 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

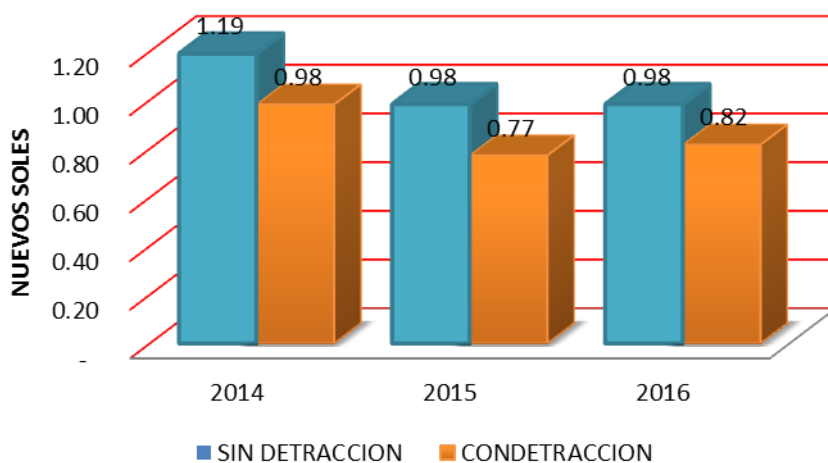


Figura 20. Razón Ácida Empresa de Transporte III

ANALISIS E INTERPRETACION

De la tabla 26 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa III se observa y explica la Razón acida sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 1.19, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la Razón acida muestra un valor de 0.98, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.98, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la Razón acida muestra un valor de 0.77, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.98, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la Razón acida muestra un valor de 0.82, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.16 por la aplicación del SPOT

En resumen la Razón acida muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin considerar el inventario, por lo ya señalado se concluye que la Razón acida sufre un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{LIQUIDEZ ABSOLUTA} = \frac{\text{CAJA Y BANCOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 27. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte III

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Caja y Bancos | 30,109.23 | 32,201.59 | 46,692.30 | 21,404.86 | 21,413.52 | 34,324.61 |
| Pas. Cte. | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 |
| Indice | 0.72 | 0.63 | 0.63 | 0.51 | 0.42 | 0.46 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

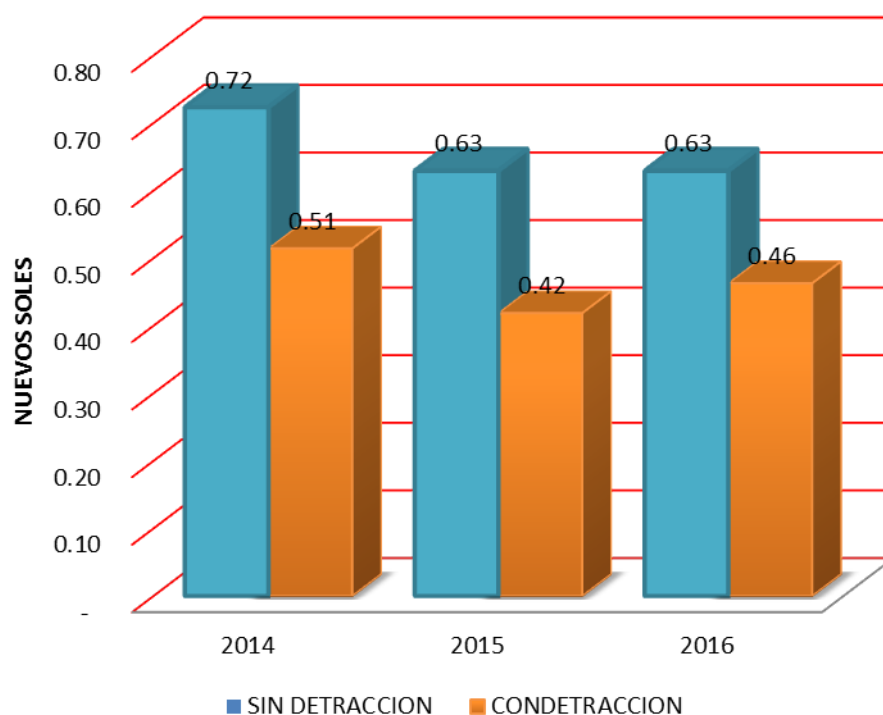


Figura 21. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 27 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa III se observa y explica la liquidez absoluta sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.72, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.51, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.42, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.21 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.46, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.17 por la aplicación del SPOT

En resumen la liquidez absoluta muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo considerando lo que se tiene en caja y bancos.

CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CTE.- PASIVO CTE.

Tabla 28. Capital de Trabajo Empresa de Transporte III

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 53,411.88 | 53,873.05 | 78,115.92 | 44,707.51 | 43,084.99 | 65,748.23 |
| Pas. Cte. | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 | 41,626.30 | 51,162.46 | 74,185.56 |
| Indice | 11,785.59 | 2,710.59 | 3,930.36 | 3,081.22 | -8,077.47 | -8,437.33 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

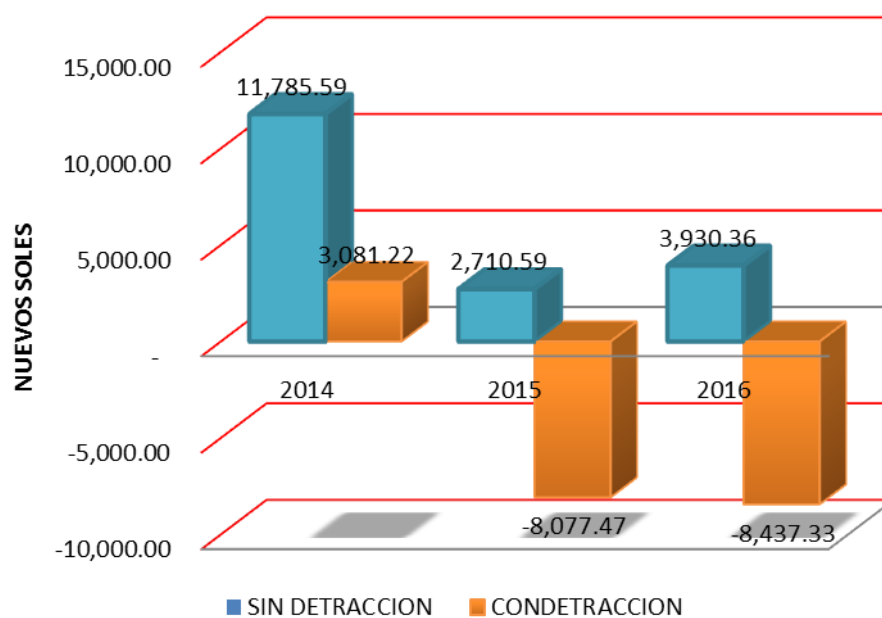


Figura 22. Capital de Trabajo Empresa de Transporte III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 28 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa III se observa y explica el capital de trabajo sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 11785.59, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 el capital de trabajo muestra un valor de 3081.22, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 2710.59, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 el capital de trabajo muestra un valor de -8077.47, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte III, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 3930.36, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 el capital de trabajo muestra un valor de -8437.33, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

En resumen la determinación del capital de trabajo muestra variación con la aplicación del SPOT considerando la no disponibilidad de la cuenta.

4.3.4 Empresa de Transportes IV

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 29. Liquidez General Empresa de Transporte IV

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 1,834,870.85 | 1,862,408.50 | 1,934,185.75 | 1,699,648.85 | 1,712,685.62 | 1,763,240.58 |
| Pas. Cte. | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 |
| Indice | 1.11 | 1.08 | 1.08 | 1.02 | 0.99 | 0.98 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

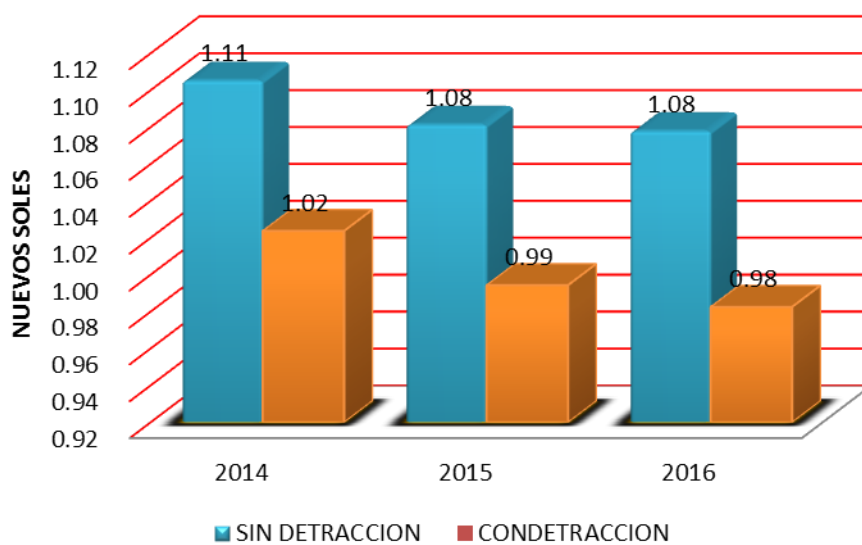


Figura 23. Liquidez General Empresa de Transporte IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 29 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa IV se observa y explica la liquidez general sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.11, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez muestra un valor de 1.02, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.08, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez muestra un valor de 0.99, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2016 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.08, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez muestra un valor de 0.98, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.1 por la aplicación del SPOT.

En resumen la liquidez muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo es decir por cada sol de deuda en el pasivo corriente cuanto se tiene en el activo corriente para poder honrarlo, por lo ya señalado se concluye que la liquidez de las empresas sufren un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{RAZON ÁCIDA} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 30. Razón Ácida Empresa de Transporte IV

| | S/DeTracciones | | | C/DeTracciones | | |
|---------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 1,834,870.85 | 1,862,408.50 | 1,934,185.75 | 1,699,648.85 | 1,712,685.62 | 1,763,240.58 |
| Inventario | 472,578.45 | 434,052.15 | 566,101.20 | 472,578.45 | 434,052.15 | 566,101.20 |
| Pas. Cte. | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 |
| Indice | 0.82 | 0.83 | 0.76 | 0.74 | 0.74 | 0.67 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

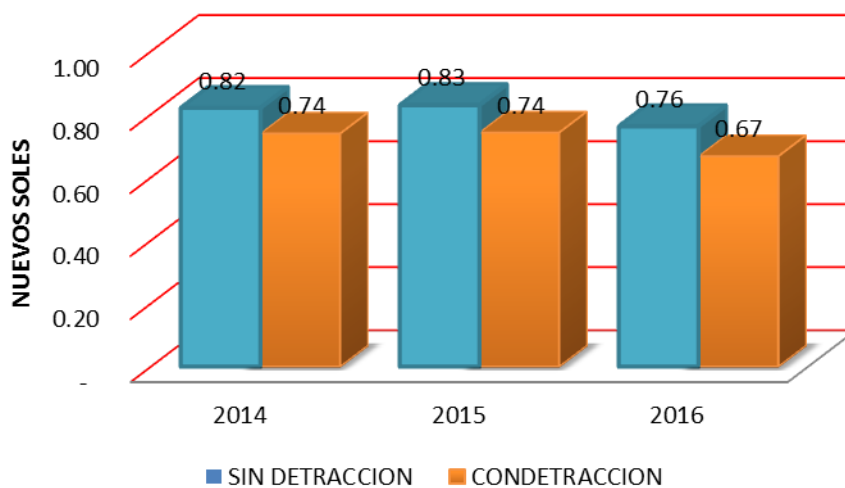


Figura 24. Razón Ácida Empresa DE Transporte IV

ANALISIS E INTERPRETACION

De la tabla 30 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa IV se observa y explica la Razón acida sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.82, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la Razón acida muestra un valor de 0.74, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.08 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.83, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la Razón acida muestra un valor de 0.74, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 0.76, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la Razón acida muestra un valor de 0.67, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

En resumen la Razón acida muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin considerar el inventario, por lo ya señalado se concluye que la Razón acida sufre un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{LIQUIDEZ ABSOLUTA} = \frac{\text{CAJA Y BANCOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 31. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte IV

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Caja y Bancos | 1,040,169.25 | 1,151,714.45 | 1,221,036.90 | 904,947.25 | 1,001,991.57 | 1,050,091.73 |
| Pas. Cte. | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 |
| Indice | 0.63 | 0.67 | 0.68 | 0.55 | 0.58 | 0.59 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

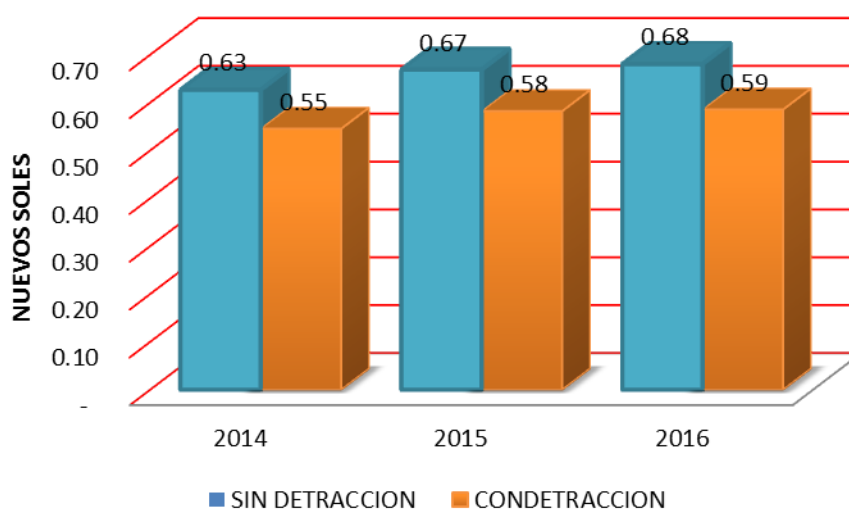


Figura 25. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 31 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa IV se observa y explica la liquidez absoluta sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.63, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.55, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.08 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.67, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.58, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.68, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.59, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

En resumen la liquidez absoluta muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo considerando lo que se tiene en caja y bancos.

CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CTE.- PASIVO CTE.

Tabla 32. Capital de Trabajo Empresa de Transporte IV

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 1,834,870.85 | 1,862,408.50 | 1,934,185.75 | 1,699,648.85 | 1,712,685.62 | 1,763,240.58 |
| Pas. Cte. | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 | 1,660,281.75 | 1,722,418.40 | 1,794,580.40 |
| Indice | 174,589.10 | 139,990.10 | 139,605.35 | 39,367.10 | -9,732.78 | -31,339.82 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

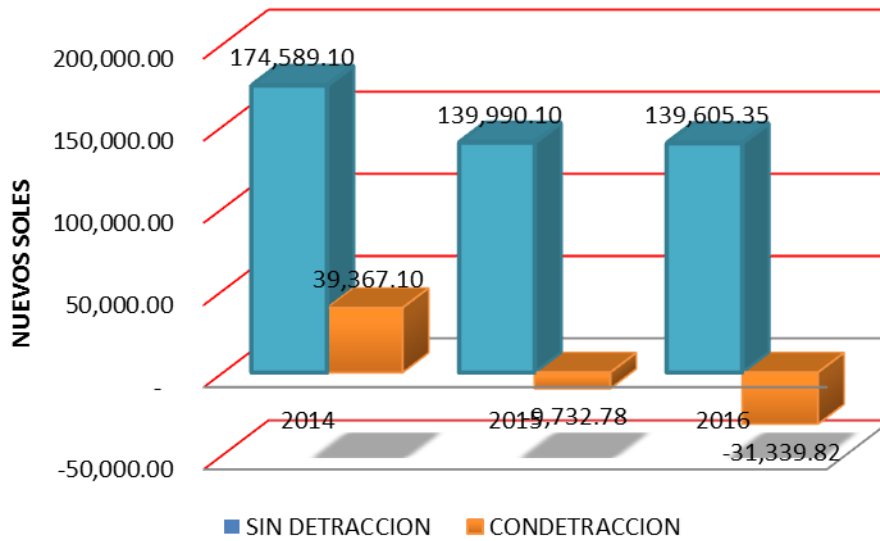


Figura 26. Capital de Trabajo Empresa de Transporte IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 32 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa IV se observa y explica el capital de trabajo sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 174589.10, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 el capital de trabajo muestra un valor de 39367.10, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 139990.10, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 el capital de trabajo muestra un valor de -9732.78, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte IV, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 139605.35, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 el capital de trabajo muestra un valor de -31339.82, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

En resumen la determinación del capital de trabajo muestra variación con la aplicación del SPOT considerando la no disponibilidad de la cuenta.

Empresa de Transportes V

$$\text{LIQUIDEZ GENERAL} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 33. *Liquidez General Empresa de Transporte V*

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 153,141.25 | 165,795.64 | 198,954.76 | 141,795.86 | 154,067.54 | 180,642.63 |
| Pas. Cte. | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 |
| Indice | 1.94 | 1.32 | 1.32 | 1.79 | 1.23 | 1.20 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

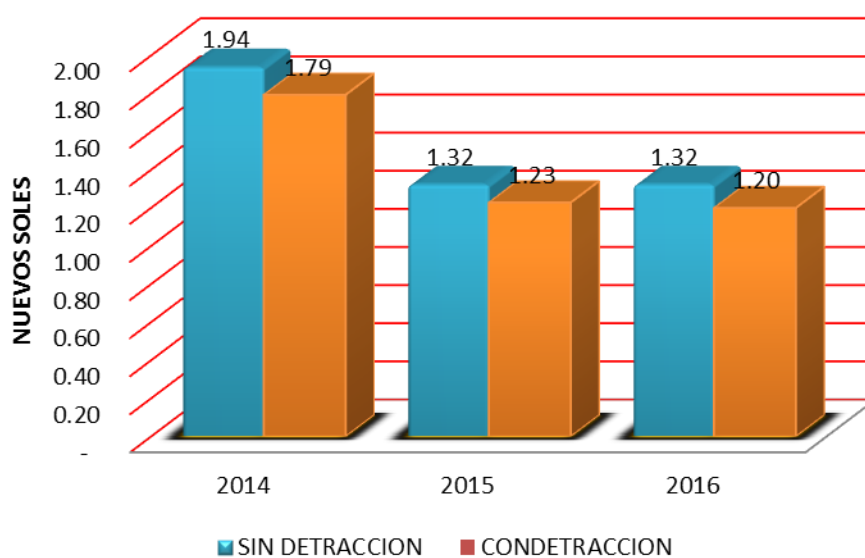


Figura 27. *Liquidez General Empresa de Transporte V*

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 33 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa V se observa y explica la liquidez general sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.94, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez muestra un valor de 0.79, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.15 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.32, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez muestra un valor de 1.23, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2016 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez muestra un valor de 1.32, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez muestra un valor de 1.20, el análisis señala una interpretación de liquidez que se deteriora en 0.12 por la aplicación del SPOT.

En resumen la liquidez muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo es decir por cada sol de deuda en el pasivo corriente cuanto se tiene en el activo corriente para poder honrarlo, por lo ya señalado se concluye que la liquidez de las empresas sufren un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{RAZON ÁCIDA} = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE-INVENTARIO}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 34. Razón Acida Empresa de Transporte V

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 153,141.25 | 165,795.64 | 198,954.76 | 141,795.86 | 154,067.54 | 180,642.63 |
| Inventario | 41,527.84 | 29,904.74 | 35,885.69 | 41,527.84 | 29,904.74 | 35,885.69 |
| Pas. Cte. | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 |
| Indice | 1.41 | 1.08 | 1.08 | 1.27 | 0.99 | 0.96 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

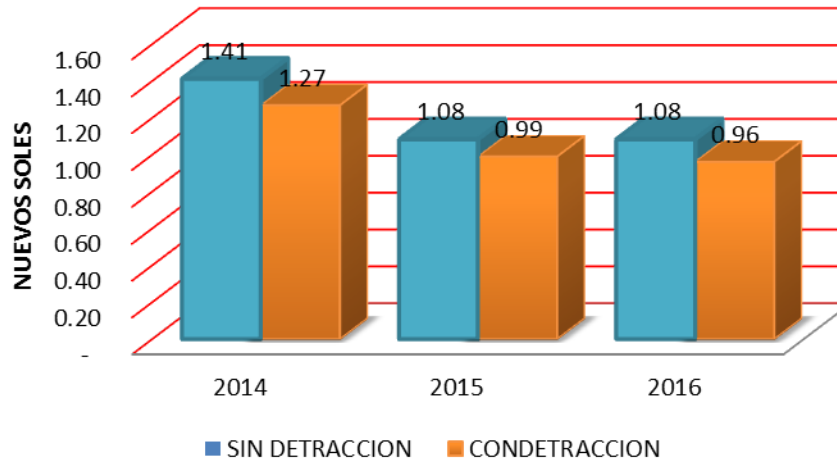


Figura 28. Razón Acida Empresa de Transporte V

ANALISIS E INTERPRETACION

De la tabla 34 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa V se observa y explica la Razón acida sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 1.41 Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la Razón acida muestra un valor de 1.27, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.14 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 1.08, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la Razón acida muestra un valor de 0.99, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la Razón acida muestra un valor de 1.08, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la Razón acida muestra un valor de 0.96, el análisis señala una interpretación de Razón acida que se deteriora en 0.0.12 por la aplicación del SPOT

En resumen la Razón acida muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo sin considerar el inventario, por lo ya señalado se concluye que la Razón acida sufre un deterioro con la aplicación del SPOT en los periodos en análisis.

$$\text{LIQUIDEZ ABSOLUTA} = \frac{\text{CAJA Y BANCOS}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

Tabla 35. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte V

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|----------------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Caja y Bancos | 74,321.92 | 109,000.76 | 130,800.92 | 62,976.53 | 97,272.66 | 112,488.79 |
| Pas. Cte. | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 |
| Indice | 0.94 | 0.87 | 0.87 | 0.80 | 0.78 | 0.75 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

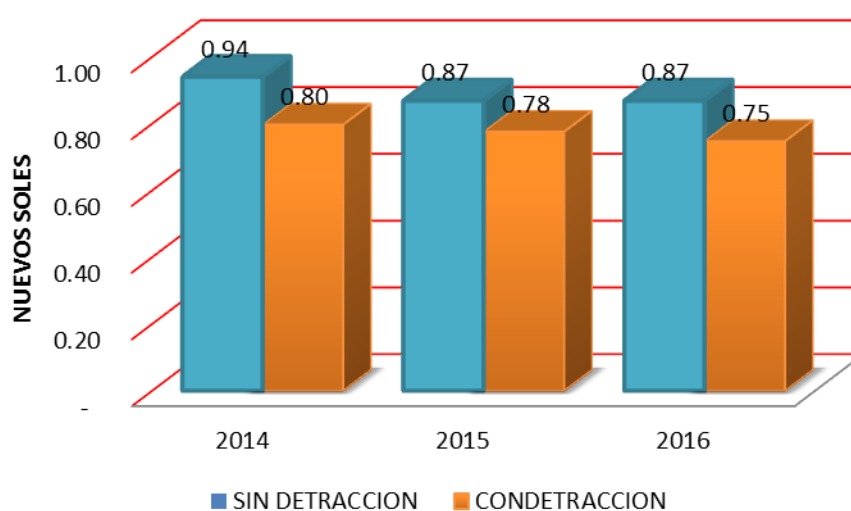


Figura 29. Liquidez Absoluta Empresa de Transporte V

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 35 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa V se observa y explica la liquidez absoluta sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.94, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.80, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.14 por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.87, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.78, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.09 por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre la liquidez absoluta muestra un valor de 0.87, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 la liquidez absoluta muestra un valor de 0.75, el análisis señala una interpretación de liquidez absoluta que se deteriora en 0.12 por la aplicación del SPOT

En resumen la liquidez absoluta muestra el grado en el que la empresa puede hacer frente a sus obligaciones de corto plazo considerando lo que se tiene en caja y bancos.

CAPITAL DE TRABAJO = ACTIVO CTE.- PASIVO CTE.

Tabla 36. Capital de Trabajo Empresa de Transporte V

| | S/Detracciones | | | C/Detracciones | | |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Act. Cte. | 153,141.25 | 165,795.64 | 198,954.76 | 141,795.86 | 154,067.54 | 180,642.63 |
| Pas. Cte. | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 | 79,071.22 | 125,470.28 | 150,564.34 |
| Indice | 74,070.04 | 40,325.35 | 48,390.42 | 62,724.65 | 28,597.25 | 30,078.29 |

Fuente: Elaboración propia. Estado de Situación Financiera

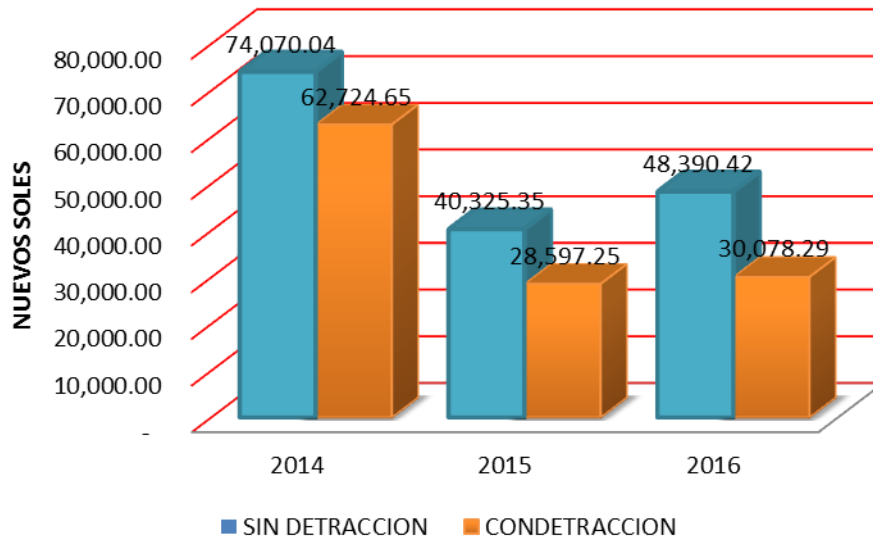


Figura 30. Capital de Trabajo Empresa de Transporte V

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

De la tabla 36 que contiene la información del estado de situación financiera de la Empresa V se observa y explica el capital de trabajo sin detracción y con la detracción en un segundo escenario durante los periodos de evaluación.

Para el año 2014 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 74070.04, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2014 el capital de trabajo muestra un valor de 62724.65, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT.

Para el año 2015 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 40325.35, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2015 el capital de trabajo muestra un valor de 28597.25, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

Para el año 2016 la empresa de transporte V, sin considerar la relación que establece la detracción sobre el capital de trabajo muestra un valor de 48390.42, Considerando la relación que establece la detracción para el año 2016 el capital de trabajo muestra un valor de 30078.29, el análisis señala una interpretación del capital de trabajo que se deteriora por la aplicación del SPOT

En resumen la determinación del capital de trabajo muestra variación con la aplicación del SPOT considerando la no disponibilidad de la cuenta.

V. DISCUSION DE LOS RESULTADOS

La presente investigación demuestra la relación significativa que se genera entre la Detracción del IGV y la liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada distrito de cerro colorado Arequipa 2017, como puntos iniciales de la investigación se tomaron como hipótesis alterna: la existencia de la relación del Impuesto General a las Ventas y la liquidez de las Empresas de Transportes de carga en estudio y como hipótesis nula: la no existencia de la relación del Impuesto General a las Ventas y la liquidez de las Empresas de Transportes de carga en estudio.

De acuerdo a la tabla 9 de la prueba t- student, se demuestra que si existe una relación significativamente entre el sistema de detracción del IGV y la Liquidez. El valor $p = \text{sig} = 0.05 > \alpha$. En este caso el resultado de $\text{sig} = 0.000$ el cual nos indica que existe relación entre las variables de Sistema de Detracción y Liquidez de las empresas de Transporte ya que hay una posibilidad de error de 0%, permisible para aprobar la hipótesis.

Para la validación de la hipótesis contrastamos nuestros resultados de la prueba T- Student, considerando un nivel de confiabilidad de 95% y 2 grados de libertad obteniendo un estadístico $t = 2.9199$.

El valor de t (T-Student) es $40.25 > 2.9199$ entonces aceptamos la hipótesis alterna y rechazamos la hipótesis nula, confirmando nuestra hipótesis general que el sistema de detracciones tiene relación Significativa con la liquidez en las empresas de transporte de carga pesada. De acuerdo a los resultados obtenidos, observamos que efectivamente nuestra hipótesis alterna queda comprobada, ya que los resultados de la aplicación de la Prueba T, muestran que las variables tiene un alto grado de relacion entre si, y del analisis e intrepetacion de ratios obtenidos de los estados financieros se concluye que la aplicación del SPOT genera una relacion con la liquidez al calcularlo; Al comparar los resultados de nuestro estudio con otras investigaciones que se realizaron de temas similares como: Peredo & Quispe (2016), en la cual concluyen que sí existe una influencia negativa de las detracciones en la liquidez y rentabilidad de la firma,

imposibilitando la confrontación de deudas a corto plazo. Otro autor que demostró lo mismo en su investigación es Machaca (2015), ya que el afirmó, que la detracción causó la reducción de ratios de liquidez general, razón ácida, liquidez absoluta y capital de trabajo en empresas de transporte turístico. Asimismo, autores como Castro (2013) y Quispe (2016); analizaron de una manera más minuciosa y detallada en tema en estudio y afirman que el SPOT (detracción) evidentemente influyó negativamente en la liquidez de empresas de diversos rubros.

Como se evidencia, tanto estudio similares y nuestra investigación concluyen en resultados similares y estos afirman la validez de nuestra hipótesis general

La investigación demuestra respecto de la primera Hipótesis Específica donde se tomó como hipótesis alterna que Si Existe relación significativa entre Las ventas al crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga y como hipótesis nula que: No Existe relación significativa entre Las ventas al crédito y Liquidez de las Empresas de Transportes de carga pesada.

De acuerdo a la tabla 11 de la prueba t- student, se demuestra que si existe una relación entre las ventas al crédito y la liquidez absoluta. El valor $p = sig = 0.039 < \alpha = 0.05$. En este caso el resultado de $sig = 0.039$ el cual nos indica que existe relación entre las variables de las ventas al crédito y liquidez absoluta de las empresas de Transporte ya que hay una posibilidad de error de 0%, permisible para aprobar la hipótesis.

Para la validación de la hipótesis contrastamos nuestros resultados de la prueba T- Student, considerando un nivel de confiabilidad de 95% y 2 grados de libertad obteniendo un estadístico $t = 2.9199$.

El valor de t (T-Student) es $3.372 > 2.9199$, Entonces aceptamos la hipótesis alterna y rechazamos la hipótesis nula, confirmando nuestra hipótesis específica 1 que las ventas al crédito tiene relación significativa con la liquidez absoluta en las empresas de transporte de carga pesada, Al comparar los resultados se observa y explica que los ratios de liquidez absoluta para las empresas en estudio muestran un grado de deterioro

concluyendo que la no existencia de políticas de ventas al crédito inciden en la operatividad y el riesgo de Liquidez de las empresas estudiadas la cual ha sido comprobada mediante los estados financieros de cada empresa.

Al comparar los resultados de nuestro estudio con otras investigaciones que se realizaron de temas similares como: Neyra y Zavala (2016), en su investigación "Impuesto General a las Ventas y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, de personas naturales en el distrito de San Vicente de Cañete", nos menciona que el IGV, entre otros impuestos, repercute negativamente en la liquidez de las empresas, ocasionando que los empresarios realicen malas prácticas crediticias con el fin de cubrir sus deudas a corto plazo.

Como se evidencia, tanto estudio similares y nuestra investigación concluyen en resultados similares y estos refuerzan la validez de nuestra hipótesis Específica I .

La investigación demuestra respecto de la Segunda Hipótesis Específica donde se tomó como hipótesis alterna que Si Existe relación significativa entre La facultad de fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga y como hipótesis nula que: No Existe relación significativa entre La facultad de fiscalización y el control de capital de trabajo de las Empresas de Transportes de carga.

De acuerdo a la tabla 13 de la prueba t- student, se demuestra que existe una relación entre la Facultad de Fiscalización y el Control de Capital de Trabajo. El valor $p = sig = 0.05 > \alpha$. En este caso el resultado de $sig = 0.213$ el cual nos indica que existe relación entre las variables de las Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo de las empresas de Transporte ya que hay una posibilidad de error de 0%, permisible para aprobar la hipótesis.

Para la validación de la hipótesis contrastamos nuestros resultados de la prueba T- Student, considerando un nivel de confiabilidad de 95% y 4 grados de libertad obteniendo un estadístico $t = 2.577$.

El valor de t (T-Student) es $2.577 > 2.132$ entonces aceptamos la hipótesis alterna y rechazamos la hipótesis nula, confirmando nuestra hipótesis específica 2 que la Facultad de Fiscalización si existe una relación con el control del Capital de trabajo en las empresas de transporte de carga pesada, por fiscalización entendemos que la SUNAT tiene la facultad de inspeccionar, controlar, etc. el cumplimiento del pago de impuestos en todas sus modalidades, Al comparar los resultados de nuestro estudio con otras investigaciones que se realizaron de temas similares como: (Ortega & Morales; 2012). Si estamos en este proceso de fiscalización, nos debemos enfocar que el capital de trabajo no este afecto al pago de estos; de no darse el caso, se busca hacer una gestión en la cual no implique gastarlo deliberadamente. Adicionalmente, Machaca (2015) nos dice que estando en el proceso de fiscalización, el sistema de detracciones no permite al empresario disponer libremente de los fondos detraídos (va en contra del principio de no confiscatoriedad). Finalmente, se observa que la aplicación del SPOT hace una reducción significativa de la reinversión de la liquidez en capital de trabajo para los próximos periodos, dando origen al endeudamiento del empresario.

Como se evidencia, tanto estudio similares y nuestra investigación concluyen en resultados similares y estos refuerzan la validez de nuestra hipótesis Especifica II.

La investigación demuestra respecto de la tercera hipótesis específica donde se tomó como Hipótesis alterna que si existe relación significativa entre El débito fiscal y la solvencia de las empresas de transporte de carga y como Hipótesis nula que: No Existe relación significativa entre El débito fiscal y la solvencia de las empresas de transporte de carga.

De acuerdo a la tabla 15 de la prueba t - student, se demuestra que existe una relación entre EL Debito Fiscal y la Solvencia. El valor $p = sig = 0.05 > \alpha$. En este caso el resultado de $sig = 0.039$ el cual nos indica que existe relación entre las variables de débito fiscal y la solvencia de las empresas de Transporte ya que hay una posibilidad de error de 0%, permisible para aprobar la hipótesis.

Para la validación de la hipótesis contrastamos nuestros resultados de la prueba T- Student, considerando un nivel de confiabilidad de 95% y 2 grados de libertad obteniendo un estadístico $t=2.9199$.

El valor de t (T-Student) es $3.372 > 2.9199$ entonces Aceptamos la hipótesis alterna y rechazamos la hipótesis nula, confirmando nuestra hipótesis específica 3 que las Debito Fiscal tiene relación con la Solvencia en las empresas de transporte de carga pesada, Se concluye que efectivamente. El débito fiscal guarda relación relevante con la solvencia.

Nuestra última hipótesis específica se aprueba, es decir que el débito fiscal se relaciona con el ratio de solvencia, según los resultados obtenidos en la Tabla T student. Porque una vez que la empresa contrae una obligación financiera (pago del débito fiscal), está obligada a cumplirla; para lo cual deben disponer del dinero más inmediato con el que cuentan (por lo general el que está en la cuenta 10), disminuyendo nuestro ratio de solvencia. Al comparar los resultados de nuestro estudio con otras investigaciones que se realizaron de temas similares como: Neyra & Zavala (2016) en la cual nos dice que los empresarios muchas veces están en una encrucijada ya que por miedo a perder a sus clientes otorgan plazos mayores para el pago de sus servicios brindados, ocasionándoles que no cuenten con liquidez inmediata para asumir sus obligaciones financieras. Como se evidencia, tanto estudio similares y nuestra investigación concluyen en resultados similares y estos refuerzan la validez de nuestra hipótesis Especifica III .

VI. CONCLUSIONES

La investigación luego de los estudios y resultados obtenidos se ha concluido lo siguiente:

PRIMERO

La investigación concluye que el sistema de detracciones del IGV tiene relación significativa con la liquidez de las empresas de transporte de carga, sustentado en el cálculo estadístico del análisis de regresión que nos prueba la existencia de una relación entre las variables de 80.33% (figura 7)

El análisis de los ratios calculados en base a los estados financieros, nos muestran la relación que se comprobó con la herramienta estadística, sí existe relación significativa entre las dos variables estudiadas.

La aplicación del SPOT cumple con el objetivo de garantizar parte del pago de la obligación tributaria contraída con el estado mejorando los niveles de recaudación, ampliando la base de contribuyentes y así combatir la informalidad.

La relación que se muestra y evidencia entre la Detracción y la Liquidez de las empresas de Transporte de Carga Pesada se sustenta en que las empresas de este rubro, por la composición natural de su balance tiene un activo corriente sensible, por lo que la aplicación del SPOT en la liquidez de estas obliga de hacerse de un mayor capital de trabajo, muchas veces recurriendo a préstamos de entidades financieras y como resultado generado una menor rentabilidad del capital de trabajo. Con consecuencias sobre las obligaciones de corto plazo.

SEGUNDO

La investigación concluye que las ventas al crédito tiene relación con la liquidez absoluta de las empresas de transporte de carga, sustentado en el

cálculo estadístico del análisis de regresión que nos prueba la existencia de una relación entre las variables de 20.81% (figura 8).

El análisis de los ratios calculados en base a los estados financieros, nos muestran la relación que se comprobó con la herramienta estadística, sí existe relación significativa entre las dos variables estudiadas.

Por lo datos analizados se concluye que las empresas tiene o se ven en la obligación de brindar servicios al crédito para mantener su posición en el mercado, por lo que mantienen cuentas por cobrar considerables, este tipo de gestión tiene un impacto directo en la liquidez absoluta de las empresas en estudio.

TERCERO

La investigación concluye que la facultad de fiscalización tiene relación con el control del capital de trabajo de las empresas de transporte, sustentado en el cálculo estadístico del análisis de regresión que nos prueba la existencia de una relación entre las variables de 20.75% (figura 9).

El análisis de los ratios calculados en base a los estados financieros, nos muestran la relación que se comprobó con la herramienta estadística, sí existe relación significativa entre las dos variables estudiadas.

La facultad de fiscalización sobre el capital de trabajo de las empresas en estudio tiene como efecto un mayor cuidado de parte de los contribuyentes en el manejo de su activo corriente por la exposición de esta información a una fiscalización constante, del análisis se explica el porcentaje detracción aplicado sobre la facturación se genera relación significativa sobre el capital de trabajo de las empresas en estudio, considerando que la cuenta de detracciones si bien está en el activo corriente como caja y bancos no es una cuenta de disposición libre.

CUARTO

La investigación concluye que El débito fiscal tiene relación con el índice de solvencia de las empresas de transporte de carga, sustentado en el cálculo

estadístico del análisis de regresión que nos prueba la existencia de una relación entre las variables de 65.81% (figura 10).

El análisis de los ratios calculados en base a los estados financieros, nos muestran la relación que se comprobó con la herramienta estadística, sí existe relación significativa entre las dos variables estudiadas.

De acuerdo a la observación y análisis de los estados financieros se puede decir que efectivamente El débito fiscal guarda relación significativa con el índice de solvencia de las empresas, al verificar que este interviene directamente en la determinación de la solvencia empresarial al formar parte de las cuentas por pagar a corto plazo. La dimensión del débito fiscal determinara una relación con la solvencia, considerando el giro de servicios de transporte que se estudia se puede indicar que las empresas tiene un alto grado de deuda tributaria ya que entre sus principales compras están los combustibles, repuestos y carece de inventario.

VII. RECOMENDACIONES

- A. Se recomienda a nivel macro que los contribuyentes en general soliciten revisiones y modificaciones al SPOT respecto de los procedimientos vigentes de disposición de la cuenta de Deduciones considerando una evaluación individual sobre su posición como deudor o acreedor tributario respecto de su crédito fiscal. adicionalmente a nivel micro Se recomienda a las empresas determinar políticas de recuperación de efectivo que consiste en solicitar la libre disponibilidad de excedente de deducciones.
- B. A nivel macro de las empresas del rubro analizado se recomienda establecer políticas comerciales de ventas al crédito de acuerdo al análisis de rentabilidad del capital de trabajo esperado, considerando la no disponibilidad de la cuenta de deducciones. Ante la pérdida de liquidez evaluar el costo del Financiamiento de capital de trabajo en créditos. Analizar su conveniencia respecto de la rentabilidad esperada. A nivel micro para cada contribuyente es recomendable que se establezca una evaluación de las provisiones para cuentas incobrables y que se tomen en consideración el Tiempo máximo de una venta al crédito impaga para considerarla como incobrable, Las empresas de transporte deben mejorar su gestión de cuentas por cobrar, al realizar sus ventas al crédito y optimizar las políticas de cobranza para lograr reducir sus obligaciones; las empresas de transporte deben diseñar políticas de compras y ventas al crédito coherentes para evitar descalces en el pago de sus obligaciones más específicamente se debe acordar plazos menores para el cobro de obligaciones que los establecidos para el pago de estos, Mantener niveles adecuados de inventario considerando la fragilidad del activo corriente en sus empresas priorizando la liquidez.

- C. A nivel macro para el cumplimiento oportuno de los requerimientos de fiscalización se recomienda capacitar en temas tributarios a los contribuyentes a nivel micro las empresas de transporte, deben acelerar el cobro de sus cuentas por cobrar para reparar su déficit de capital de trabajo para que cuenten con un fondo adecuado que le permita seguir operando y no se vean en la obligación de buscar financiamientos para cubrir ese déficit de capital de trabajo. esta consideración está en función de la envergadura del negocio frente a una empresa de mayor capacidad y una de menor capacidad de capital de trabajo y nivel de inversiones.
- D. A nivel macro debe de ser una preocupación de las empresas establecer políticas claras respecto de la gestión de su crédito fiscal sus declaraciones deben de contemplar en la medida de lo posible todo la facturación del periodo por lo que se deberá de establecer periodos cada vez más cortos en sus ventas al crédito, a nivel micro las empresas debería de hacer uso de la factura negociable como herramienta para no impactar la solvencia haciendo un análisis de la viabilidad de esta en función de la rentabilidad del capital esperado.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Acanda R, Y., & Rodríguez R, M. (2008). *Metodología para realizar análisis económico financiero en una entidad económica*. México.
- Alva, M. M. (2016). *Tratamiento Tributario en las empresas constructoras inmobiliarias*. Lima: Editores Pacífico.
- Alvarado Castillo, C., & Cadillo Villanueva, R. E. (2011). *Sistema de Deduciones y su influencia en la liquidez de las empresas constructoras de la provincia de Huaraz*. Huaraz: UNASAM.
- Balestrini, M. (2006). *Como se elabora el proyecto de investigación*. Caracas: Consultores Asociados.
- Ballou, Ronal H. (2004). *Logística Administrativa de la cadena de suministro*. Mexico: Pearson educación de Mexico S.A.
- Bembibre V. (2017). *Venta a crédito*. Sitio: Definición ABC
<https://www.definicionabc.com/economia/venta-a-credito.php>
- Caballero, B. (2011). *Manual Tributario 2011*. Lima: Editorial Tinco S.A.
- Castro, P. (2013). *El Sistema de Deduciones del IGV y su impacto en la empresa de transporte de carga pesada Factoría comercial de la ciudad de Trujillo* Universidad Privada Antenor Orrego para Obtener el título Profesional de Contador Público. Trujillo: UNAP.
- Carrilo Vasco, G. A. (2015). *La Gestión Financiera y la Liquidez de la Empresa "Azulejos Pelileo"*. Ambato, Ecuador: Universidad Técnica de Ambato.
- Decreto Legislativo No. 816 (19 de agosto de 1999) Código Tributario. Obtenido de:
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/421DEC8D8E6DB92505257B3A0059F3C3/\\$FILE/DECRETOS_LEGISLATIVOS_816.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/421DEC8D8E6DB92505257B3A0059F3C3/$FILE/DECRETOS_LEGISLATIVOS_816.pdf)
- Decreto Legislativo No. 917 (19 de marzo del 2003) Establecen Porcentaje máximo De deducción para sistema de Pago de obligaciones tributarias. Obtenido de:
http://aempresarial.com/servicios/revista/35_3_CWLBKSVRWAEXKGDSN RUETTCUSMPGOOOQLZSVSNNOORLYXPRLGL.pdf

- Decreto Legislativo No. 940 (20 de diciembre del 2003) El sistema de pago de obligaciones tributarias con el gobierno central .Obtenido de:
<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00940.pd>
- Decreto Legislativo No. 950 (03 de febrero del 2004) modificación del impuesto general a las ventas e impuesto selectivo al consumo .Obtenido de:
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/igv/ley/capitul8.htm>
- Decreto Legislativo No. 954 (05 de febrero del 2004) Modificación del Decreto Legislativo N° 940 que regula el Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central, obtenido de:
http://www.asesorempresarial.com/web/st_center.php?id=146
- Decreto Supremo 133, Texto Unico Ordenado del Código Tributario (22 de junio de 2016)
- Flores S, J. (2015). *Análisis Financieros para contadores y su incidencia en la NIIF*. Lima: Editores Pacifico.
- Flores S., J. (2015). *Análisis e interpretación de los Estados Financieros*. Lima: CECOF.
- Gáslac S, L. (2013). *Aplicación Práctica del régimen de detracciones, retenciones y Percepciones*. Lima: Contadores & Empresas.
- Gáslac S. L. (2013). *Aplicación Práctica del régimen de detracciones, retenciones y percepciones*. Lima: Contadores & Empresas.
- George D, & Mallery G. (1995). *IBM SPSS Statistics 23 Step by Step*.
- Giannini A, D. (2013). *Instituciones de derecho Tributario ,Madrid , Editorial de Derecho Financiero*. Madrid: Derecho Financiero.
- Gonzales. (2013). *Analisis e Interpretacion de los Estados Financieros*. Lima: Universidad Peruana de la Union.
- Gonzales U, P. (2013). *Análisis e interpretación de Estados Financieros*. Lima: Editorial Imprenta Unión de la Universidad Peruana Unión.
- Hernández Rivas, J. M. & García Ortiz, L. (2007). *Metodología en investigación clínica*. Dpto. Medicina. Servicio de Hematología, HUSalamanca.
- Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: MCGRAW-HILL.

- Hernández, P (2008). Pits Logística Integral S.A.C.:
<https://www.universidadperu.com/empresas/pits-logistica-integral.php>
- Hurtado, I., & Toro, G. (2005). *Paradigmas y Métodos de Investigación en Tiempos de Cambio*. Valencia - Venezuela: Episteme.
- Kerlinger, F. N., & Lee, H. B. (2002). *Investigación del comportamiento. Métodos de investigación en ciencias sociales*. México: McGraw-Hill.
- Instituto Pacífico. (2016). *Fiscalización y Procedimiento contencioso Tributario*. Lima: Instituto Pacífico.
- Lawrence, J. (2003). *Fundamentos de la administración Financiera*. México: Harla.
- Ley No. 26887 (05 de diciembre de 1997) Ley General de Sociedades. Obtenido de:
http://www.essalud.gob.pe/transparencia/pdf/publicacion/ley_general_sociedades.pdf
- Machaca, C. (2015). *El sistema de detracciones del Impuesto General a las Ventas y su incidencia en la Situación Financiera de las empresas de transportes turísticas de la ciudad de Puno, periodo 2013-2014 .Obtener el Título Profesional de Contador Público*. Puno: UNAP.
- Molina. (2010). *Crédito Tributario, el Problema de Liquidez en las empresas Ecuador*. Guayaquil.
- Molina Vera, O., & Peñaloza Carpio, L. (Diciembre de 2004). *Riesgo de Mercado y Liquidez en el Sistema Financiero Ecuatoriano:Una mejor alternativa a la actual Regulación*. Guayaquil, Ecuador: Escuela Superior Politecnica del Litoral.
- Neyra, V., & Zavala, M. (2016). *Impuesto General a las Ventas y su incidencia en la liquidez de las Empresas de Transporte de Carga Pesada, de Personas Naturales e el Distrito de San Vicente de Cañete, Año 2014 (Tesis para optar el título de Contado Público)*. Callao: UNC.
- Ortega S, I., & Morales M, J. (2012). *Reforma Tributaria :Código Tributario, Impuesto a la Renta e IGV*. Lima: ECB Ediciones SAC.
- Página Institucional: SUNAT Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. (2017). <http://www.sunat.gob.pe/>

- Parada, M. (2015). *Modelo de Riesgos de Liquidez*. Mexico: Universidad Nacional Autónoma de Mexico.
- Página del Colegio de Contadores Públicos de Arequipa. (2017).
<http://www.ccpaqp.org.pe/>
- Pereda E. (2013). *Sistema de Deduciones –Análisis y aplicación práctica*.
- Peredo, B., & Quispe, C. (2016). *La Dedución del Impuesto General a las Ventas y su influencia en la Liquidez y rentabilidad en la Empresa de Transportes El Tauro Express E.I.R.L. (Tesis para optar el título de Contador)*. Juliaca: UPU.
- Quispe, M. (2016). *Incidencia del sistema de pagos de obligaciones tributarias SPOT en la liquidez de las empresas constructoras de la ciudad de Puno Años 2014 -2015 universidad nacional Altiplano , para obtener el Título Profesional de Contador Publico*. PUNO: UNA.
- Rodríguez. (2012). *Análisis de los estados Financieros un enfoque en la toma de decisiones*. Lima: Interamericana Editores S.A.
- Rubio D, P. (2007). *Instituto Económico de Gestión Empresarial*. México.
- Suarez Catillo, I., & Becerra Linares, M. (2015). *Cuentas por cobrar y su efecto en la liquidez de la empresa Avicola Elita EIRL (Tesis para obtener el Título de Contador Público)*. Trujillo: Universidad de Sipán.
- Sunat, Resolución de Superintendencia 183-2004/ SUNAT (Normas para la aplicación del sistema de pago de obligaciones tributarias con el gobierno central al que se refiere el Decreto Legislativo 940 15 de Agosto de 2004).
- Vargas Cordero, Z. R. (2009). La investigación aplicada: Una forma de conocer las realidades con evidencia científica. *Revista Educación*, 155 - 165.
- Vera Paredes. (2017). *Manual práctico de los regímenes de deducción, percepción y retención de IGV*. Lima: Edición Asociación Interamericana de Derecho y la Contabilidad.
- Vera, P. (2017). *Informativo Vera Paredes(Pioner Tributario)*. Lima: Vera,Paredes.
- Villanueva Briceño, W. F. (2016). *Caracterización del sistema de deducciones del impuesto general a las ventas de las empresas de servicios del Perú: caso empresa aventura eventos s.a.c. trujillo, 2016*. Trujillo: ULADECH.

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

| PROBLEMA | OBJETIVO | HIPOTESIS | VARIABLE | DIMENSIONES | INDICADORES | METODOLOGIA |
|---|---|---|---|---|---|---|
| <p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿Cuál es la relación entre Detracción del IGV y Liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017?</p> | <p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar la relación de la Detracción del IGV y Liquidez de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.</p> | <p>HIPOTESIS GENERAL</p> <p>Existe relación significativa entre la Detracción del IGV y Liquidez de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017.</p> | <p>V1: sistema de detracciones del IGV</p> | <p>1. Ventas</p> <p>2. Normativa del sistema Tributaria</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Ventas al crédito • Ventas al contado • El débito fiscal • Crédito fiscal • Detracciones • Pago de impuestos • Operaciones gravadas ➤ Facultad de Fiscalización ➤ Procedimientos administrativos tributarios. ➤ Sanciones e infracciones tributarios | <p>TIPO DE INVESTIGACION</p> <p>Descriptiva Correlacional</p> <p>DISEÑO</p> <p>No experimental de corte transeccional</p> <p>POBLACION</p> <p>La población está conformada por los Gerentes de las empresas de transporte de Carga Pesada y sus respectivo contadores siendo un total de (118) personas de un total de (59) Empresas.</p> <p>MUESTRA</p> <p>05 empresas del rubro de transporte de carga pesada siendo un total de 10 personas entre Gerentes y Contadores en el distrito de Cerro Colorado.</p> <p>TECNICAS</p> <p>Se utilizan análisis de interpretación de datos, tratamiento estadístico, Ratios Financieros.</p> <p>INSTRUMENTOS</p> <p>Estados Financieros, recolección de información 2014, 2015,2016.</p> |
| <p>PROBLEMA ESPECIFICOS</p> <p>PE.1 ¿Cuál es la relación entre las Ventas al Crédito y Liquidez Absoluta de las empresas de transporte</p> | <p>OBJETIVOS ESPECIFICOS</p> <p>Establecer la relación de las Ventas al Crédito y Liquidez Absoluta de las empresas de transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro</p> | <p>HIPOTESIS ESPECIFICA</p> <p>Existe relación significativa entre las Ventas al Crédito y liquidez de las Empresas de</p> | <p>V2: Liquidez</p> | <p>1.Ratios</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Solvencia | |

| | | | | | | |
|--|---|---|--|--------------------------------|--|--|
| <p>de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?</p> <p>PE2: ¿Cuál es la relación entre Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?</p> <p>PE 3 ¿Cuál es la relación entre el Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa 2017?</p> | <p>Colorado, Arequipa 2017.</p> <p>Establecer la relación de la Facultad de Fiscalización y Control de Capital de Trabajo en las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Provincia de Arequipa, 2017.</p> <p>Establecer la relación del Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.</p> | <p>Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.</p> <p>Existe relación significativa entre la Facultad de Fiscalización mayor Control de Capital de Trabajo de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.</p> <p>Existe relación significativa entre el Débito Fiscal y la Solvencia de las empresas de Transporte de Carga Pesada, Distrito de Cerro Colorado, Arequipa, 2017.</p> | | <p>Financieros de liquidez</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Capital neto de trabajo • Liquidez Absoluta • Prueba acida | |
|--|---|---|--|--------------------------------|--|--|

Anexo 2: Matriz de Operacionalización

| VARIBLES | DIMENSIONES | INDICADORES | SUB INDICADORES | ÍNDICES | |
|--|--------------------------------|--|-------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| Detracciones del Impuesto General a las Ventas | Impuesto General a Ventas | • Ventas al crédito | • 30 días / 60 días / 90 días | CON DETRACCIÓN SIN DETRACCIÓN | |
| | | • Ventas al contado | • Efectivo | | |
| | | • Crédito Fiscal | • Cheque | | |
| | | • Débito fiscal | • Sustanciales | | |
| | | | • Formales | | |
| | | • Detracciones | • Mensual | | |
| | | • Pago de impuestos | • Venta Grav. con IGV | | |
| | | | • Serv. Grav. Con IGV | | |
| | | | • Contratos de Construcción | | |
| | | | • Pago en efectivo | | |
| Liquidez | Normativa y Sistema Tributario | • Operaciones Gravadas | • Pago con tarjeta | Ratios de Liquidez | |
| | | | • Pago toquen | | |
| | | | • Pago con cheque | | |
| | | | • Venta bienes en el país | | |
| | | | • Prestación de serv. país | | |
| | Ratios | • Facultad de Fiscalización | • Fiscalización definitiva | | Ratios de Liquidez |
| | | • Procedimientos de Fiscalización | • Fiscalización parcial | | |
| | | • Sanciones e infracciones Tributarias | • Carta | | |
| | | | • Requerimientos | | |
| | | | • Notificación | | |
| | • Solvencia | • Acta | Ratios de Liquidez | | |
| | | • Multa | | | |
| | | • Cierre temporal | | | |
| | | • Suspensión de licencia | | | |
| | | • Colocación de carteles | | | |
| | | • Capital neto de trabajo | Ratios de Liquidez | | |
| | | • Solvencia total | | | |
| | | • Firmeza | | | |
| | | • Independencia financiera | | | |
| | | • Fuentes internas (Act. Circ.) | | | |
| | | • Fuentes externas (Pas. Circ.) | Ratios de Liquidez | | |
| | | • Caja | | | |
| | | • Bancos | | | |
| | | • Prueba acida | Ratios de Liquidez | | |
| | | • Activo Corriente | | | |
| | | | | • Existencias | |

Fuente: Elaboración propia

Anexo 3: Instrumento

FICHA DE OBSERVACIÓN

ESTADOS FINANCIEROS

Distrito: _____

Hora de Inicio:

Hora Final:

Fecha:

Observador: _____

Empresa Observada: _____

| CRITERIOS A OBSERVAR | OBSERVACIÓN |
|---|-------------|
| 1.- La empresa realiza sus Estados financieros anualmente. | |
| 2.- Los estados financieros que realiza la empresa son: | |
| 3.- La empresa realiza el cálculo de ratios financieros para la toma de Decisiones. | |
| 4.- Cumple con el pago de las obligaciones financieras. | |
| 5.- Las Obligaciones financieras que la empresa paga son: | |
| 6.- La Gestión de la empresa durante el año 2014 fue: | |
| 7.- La Gestión de la empresa durante el año 2015 fue: | |
| 8.- La Gestión de la empresa durante el año 2016 fue: | |

| OBSERVACIONES FINALES |
|-----------------------|
| |
| |
| |
| |

Anexo 4: Validación de Instrumentos

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI EXISTE SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg:

PARENTES RÍOS EDMUNDO JOSÉ

DNI: 25651955

Especialidad del validador: DOCENTE TEMÁTICO

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.
Especialidad

Observaciones (precisar si hay suficiencia): HAY SUFICIENCIA

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg:

Dra. Bernardo Santiago Crisi

DNI: 10041765

Especialidad del validador: METODOLÓGICA



Observaciones (precisar si hay suficiencia): Si Hay Suficiencia

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg:

Maribel Rodriguez R.

DNI: 1672 1204

Especialidad del validador: Investigación y Docencia Universitaria

*Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

*Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

*Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto Informante.

Especialidad

Maribel Rodriguez R.

Anexo 5: Matriz de Datos

Estado de Situación Financiera / Balance General

EMPRESA DE TRANPORTE I
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
 AL 31 de Diciembre del 2014-2015-2016
 (Expresado en Nuevos Soles)

| ACTIVO | Totales | | | | Totales | | | | Totales | | | |
|---|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|
| | 2014 | | | | 2015 | | | | 2016 | | | |
| | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 28,308.45 | 22,676.11 | 5,632.34 | 19.34 | 80,131.50 | 72,426.24 | 7,705.26 | 26.70 | 116,190.68 | 107,043.05 | 9,147.63 | 26.70 |
| Cuentas por cobrar comerciales-terceros | 12,369.00 | 12,369.00 | | 8.45 | 27,717.00 | 27,717.00 | | 9.23 | 40,189.65 | 40,189.65 | | 9.23 |
| Mat.Aux.Suministros y Repuestos | 3,507.00 | 3,507.00 | | 2.40 | 11,340.00 | 11,340.00 | | 3.78 | 16,443.00 | 16,443.00 | | 3.78 |
| TOT ACTIVO CORRIENTE | 44,184.45 | 38,552.11 | 5,632.34 | 30.18 | 119,188.50 | 111,483.24 | 7,705.26 | 39.71 | 172,823.33 | 163,675.70 | 9,147.63 | 39.71 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Inmuebles Maquinaria y Equipos (neto) | 102,207.70 | 102,207.70 | | 69.82 | 180,960.00 | 180,960.00 | | 60.29 | 262,392.00 | 262,392.00 | | 60.29 |
| TOT ACTIVO NO CORRIENTE | 102,207.70 | 102,207.70 | 0.00 | 69.82 | 180,960.00 | 180,960.00 | 0.00 | 60.29 | 262,392.00 | 262,392.00 | 0.00 | 60.29 |
| TOTAL ACTIVO | 146,392.16 | 140,759.82 | 5,632.34 | 100.00 | 300,148.50 | 292,443.24 | 7,705.26 | 100.00 | 435,215.33 | 426,067.70 | 9,147.63 | 100.00 |
| PASIVO Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| | | | | % | | | | % | | | | % |
| PASIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Obligaciones Financieras | 16,653.35 | 16,653.35 | | 11.38 | 53,352.00 | 53,352.00 | | 17.78 | 78,860.40 | 78,860.40 | | 18.12 |
| Cuentas por Pagar Comerciales | 13,170.15 | 13,170.15 | | 9.00 | 29,362.50 | 29,362.50 | | 9.78 | 42,575.63 | 42,575.63 | | 9.78 |
| Remuneraciones y Participaciones | 4,903.50 | 4,903.50 | | 3.35 | 17,352.00 | 17,352.00 | | 5.78 | 25,160.40 | 25,160.40 | | 5.78 |
| Impuestos y contribuciones | 8,527.45 | 8,527.45 | | 5.83 | 14,017.50 | 14,017.50 | | 4.67 | 20,325.38 | 20,325.38 | | 4.67 |
| TOTAL PASIVO CORRIENTE | 43,254.45 | 43,254.45 | 0.00 | 29.55 | 114,084.00 | 114,084.00 | 0.00 | 38.01 | 166,921.80 | 166,921.80 | 0.00 | 38.35 |
| PASIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Cuentas por Pagar diversas terceros | | | | | | | | | 41,500.00 | | | |
| TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 41,500.00 | 0.00 | 0.00 | 9.54 |
| PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| Capital Social | 89,953.50 | 89,953.50 | | 61.45 | 89,953.50 | 89,953.50 | | 29.97 | 89,953.50 | 89,953.50 | | 20.67 |
| Resultados Acumulados | 13,184.21 | 13,184.21 | | 9.01 | 96,111.00 | 88,405.74 | 7,705.26 | 32.02 | 136,840.03 | 127,692.40 | 9,147.63 | 31.44 |
| TOTAL PATRIMONIO | 103,137.71 | 103,137.71 | 0.00 | 70.45 | 186,064.50 | 178,359.24 | 7,705.26 | 61.99 | 226,793.53 | 217,645.90 | 9,147.63 | 52.11 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 146,392.16 | 146,392.16 | 0.00 | 100.00 | 300,148.50 | 292,443.24 | 7,705.26 | 100.00 | 435,215.33 | 384,567.70 | 9,147.63 | 100.00 |

Datos Obtenidos del Área de Contabilidad

Elaboración Propia

EMPRESA DE TRANSPORTE II

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA

AL 31 de Diciembre del 2014-2015-2016

(Expresado en Nuevos Soles)

| ACTIVO | Totales | | | | Totales | | | | Totales | | | |
|---|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------|
| | 2014 | | | | 2015 | | | | 2016 | | | |
| | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCIO N | APLICANDO DETRACCIO N | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCIO N | VARIACION NUEVOS SOLES | % |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 27,425.64 | 20,828.62 | 6,597.03 | 21.77 | 43,785.37 | 33,533.96 | 10,251.41 | 23.65 | 61,299.52 | 49,347.54 | 11,951.98 | 23.65 |
| Cuentas por cobrar comerciales-terceros | 17,695.65 | 17,695.65 | | 14.05 | 20,678.00 | 20,678.00 | | 11.17 | 28,949.20 | 28,949.20 | | 11.17 |
| Mat.Aux.Suministros y Repuestos | 3,979.50 | 3,979.50 | | 3.16 | 6,899.00 | 6,899.00 | | 3.73 | 9,658.60 | 9,658.60 | | 3.73 |
| TOT ACTIVO CORRIENTE | 49,100.79 | 42,503.77 | 6,597.03 | 38.98 | 71,362.37 | 61,110.96 | 10,251.41 | 38.55 | 99,907.32 | 87,955.34 | 11,951.98 | 38.55 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Inmuebles Maquinaria y Equipos (neto) | 76,853.09 | 76,853.09 | | 61.02 | 113,751.67 | 113,751.67 | | 61.45 | 159,252.34 | 159,252.34 | | 61.45 |
| activo Diferido | | | | | | | | | | | | |
| TOT ACTIVO NO CORRIEN | 76,853.09 | 76,853.09 | | 61.02 | 113,751.67 | 113,751.67 | 0.00 | 61.45 | 159,252.34 | 159,252.34 | 0.00 | 61.45 |
| TOTAL ACTIVO | 125,953.88 | 119,356.86 | 6,597.03 | 100.00 | 185,114.04 | 174,862.63 | 10,251.41 | 100.00 | 259,159.66 | 247,207.68 | 11,951.98 | 100.00 |
| PASIVO Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| | 2014 | | % | | 2015 | | % | | 2016 | | % | |
| PASIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Obligaciones Financieras | 16,460.93 | 16,460.93 | | 13.07 | 40,122.81 | 40,122.81 | | 21.67 | 61,671.93 | 61,671.93 | | 23.80 |
| Cuentas por Pagar Comerciales | 14,509.05 | 14,509.05 | | 11.52 | 15,674.00 | 15,674.00 | | 8.47 | 21,943.60 | 21,943.60 | | 8.47 |
| Remuneraciones y Participaciones | 6,168.75 | 6,168.75 | | 4.90 | 5,357.00 | 5,357.00 | | 2.89 | 7,499.80 | 7,499.80 | | 2.89 |
| Impuestos y contribuciones | 7,241.85 | 7,241.85 | | 5.75 | 8,094.00 | 8,094.00 | | 4.37 | 6,331.60 | 6,331.60 | | 2.44 |
| TOTAL PASIVO CORRIENTE | 44,380.58 | 44,380.58 | | 35.24 | 69,247.81 | 69,247.81 | | 37.41 | 97,446.93 | 97,446.93 | | 37.60 |
| PASIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Cuentas por Pagar diversas terceros | | | | | | | | | 4,915.00 | 4,915.00 | | |
| TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | 0.00 | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 | | 0.00 | 4,915.00 | 4,915.00 | | 1.90 |
| PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| Capital Social | 70,000.00 | 70,000.00 | | 55.58 | 70,000.00 | 70,000.00 | | 37.81 | 70,000.00 | 70,000.00 | | 27.01 |
| Resultados Acumulados | 11,573.30 | 11,573.30 | | 9.19 | 45,866.23 | 35,614.82 | 10,251.41 | 24.78 | 86,797.73 | 74,845.75 | 11,951.98 | 33.49 |
| TOTAL PATRIMONIO | 81,573.30 | 81,573.30 | | 64.76 | 115,866.23 | 105,614.82 | 10,251.41 | 62.59 | 156,797.73 | 144,845.75 | 11,951.98 | 60.50 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 125,953.88 | 125,953.88 | | 100.00 | 185,114.04 | 174,862.63 | 10,251.41 | 100.00 | 259,159.66 | 247,207.68 | 11,951.98 | 100.00 |

Datos Obtenidos del Área de Contabilidad

Elaboración Propia

EMPRESA DE TRANSPORTE III
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
AL 31 de Diciembre del 2014-2015-2016
(Expresado en Nuevos Soles)

| ACTIVO | Totales | | | | Totales | | | | Totales | | | |
|---|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|
| | 2014 | | | | 2015 | | | | 2016 | | | |
| | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 30,109.23 | 21,404.86 | 8,704.37 | 19.51 | 32201.59 | 21,413.52 | 10,788.06 | 19.20 | 46,692.30 | 34,324.61 | 12,367.69 | 21.53 |
| Cuentas por cobrar comerciales-terc | 19,446.00 | 19,446.00 | | 12.60 | 18084.78 | 18,084.78 | | 10.78 | 26,222.93 | 26,222.93 | | 12.09 |
| Mat.Aux.Suministros y Repuestos | 3,856.65 | 3,856.65 | | 2.50 | 3586.68 | 3,586.68 | | 2.14 | 5,200.69 | 5,200.69 | | 2.40 |
| TOT ACTIVO CORRIENTE | 53,411.88 | 44,707.51 | 8,704.37 | 34.61 | 53873.05 | 43,084.99 | 10,788.06 | 32.12 | 78,115.92 | 65,748.23 | 12,367.69 | 36.01 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Inmuebles Maquinaria y Equipos (net activo Diferido) | 100,892.72 | 100,892.72 | | 65.39 | 113830.22 | 113,830.22 | | 67.88 | 138,803.83 | 138,803.83 | | 63.99 |
| TOT ACTIVO NO CORRIEN | 100,892.72 | 100,892.72 | 0.00 | 65.39 | 113830.22 | 113,830.22 | 0.00 | 67.88 | 138,803.83 | 138,803.83 | 0.00 | 63.99 |
| TOTAL ACTIVO | 154,304.60 | 145,600.23 | 8,704.37 | 100.00 | 167703.28 | 156,915.21 | 10,788.06 | 100.00 | 216,919.75 | 204,552.06 | 12,367.69 | 100.00 |
| PASIVO Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| | 2014 | | | % | 2015 | | | % | 2016 | | | % |
| PASIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Obligaciones Financieras | 19,445.65 | 19,445.65 | | 12.60 | 28584.45 | 28,584.45 | | 17.04 | 41,447.46 | 41,447.46 | | 19.11 |
| Cuentas por Pagar Comerciales | 10,274.80 | 10,274.80 | | 6.66 | 10505.56 | 10,505.56 | | 6.26 | 15,233.07 | 15,233.07 | | 7.02 |
| Remuneraciones y Participaciones | 4,538.10 | 4,538.10 | | 2.94 | 4220.43 | 4,220.43 | | 2.52 | 6,119.63 | 6,119.63 | | 2.82 |
| Impuestos y contribuciones | 7,367.75 | 7,367.75 | | 4.77 | 7852.01 | 7,852.01 | | 4.68 | 11,385.41 | 11,385.41 | | 5.25 |
| TOTAL PASIVO CORRIENTE | 41,626.30 | 41,626.30 | | 26.98 | 51162.46 | 51,162.46 | 0.00 | 30.51 | 74,185.56 | 74,185.56 | 0.00 | 34.20 |
| PASIVO NO CORRIENTE | 0.00 | | | | | | | | | | | |
| TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | 0.00 | | | 0.00 | 0.00 | | | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| Capital Social | 85,000.00 | 85,000.00 | | 55.09 | 85000.00 | 85,000.00 | | 50.68 | 85,000.00 | 85,000.00 | | 39.18 |
| Resultados Acumulados | 27,678.30 | 27,678.30 | | 17.94 | 31540.82 | 20,752.76 | 10,788.06 | 18.81 | 57,734.19 | 45,366.50 | 12,367.69 | 26.62 |
| TOTAL PATRIMONIO | 112,678.30 | 112,678.30 | | 73.02 | 116540.82 | 105,752.76 | 10,788.06 | 69.49 | 142,734.19 | 130,366.50 | 12,367.69 | 65.80 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 154,304.60 | 154,304.60 | 0.00 | 100.00 | 167703.28 | 156,915.21 | 10,788.06 | 100.00 | 216,919.75 | 204,552.06 | 12,367.69 | 100.00 |

Datos Obtenidos del Área de Contabilidad

Elaboración Propia

EMPRESA DE TRANSPORTE IV
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
AL 31 de Diciembre del 2014-2015-2016
(Expresado en Nuevos Soles)

| ACTIVO | TOTALES | | | | TOTALES | | | | TOTALES | | | |
|--|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|
| | 2014 | | | | 2015 | | | | 2016 | | | |
| | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 1,040,169.25 | 904,947.25 | 135,222.00 | 56.50 | 1,151,714.45 | 1,001,991.57 | 149,722.88 | 57.78 | 1,221,036.90 | 1,050,091.73 | 170,945.17 | 56.81 |
| Cuentas por cobrar comerciales-terceros | 63,658.55 | 63,658.55 | | 3.46 | 178,832.75 | 178,832.75 | | 8.97 | 10,633.35 | 10,633.35 | | 0.49 |
| Cuentas por Cobrar Accionistas | 1,681.50 | 1,681.50 | | 0.09 | 1,681.50 | 1,681.50 | | 0.08 | 4,231.30 | 4,231.30 | | 0.20 |
| Cuentas por Cobrar Diversas | 120,507.50 | 120,507.50 | | 6.55 | 62,562.25 | 62,562.25 | | 3.14 | 79,046.65 | 79,046.65 | | 3.68 |
| Anticipos de proveedores | 129,674.05 | 129,674.05 | | 7.04 | 9,952.20 | 9,952.20 | | 0.50 | 24,063.50 | 24,063.50 | | 1.12 |
| Gastos pagados por adelantado | 6,369.75 | 6,369.75 | | 0.35 | 18,233.35 | 18,233.35 | | 0.91 | 13,454.85 | 13,454.85 | | 0.63 |
| Mat.Aux.Suministros y Repuestos | 472,578.45 | 472,578.45 | | 25.67 | 434,052.15 | 434,052.15 | | 21.77 | 566,101.20 | 566,101.20 | | 26.34 |
| Credito fiscal | 231.80 | 231.80 | | 0.01 | 5,379.85 | 5,379.85 | | 0.27 | 15,618.00 | 15,618.00 | | 0.73 |
| TOT ACTIVO CORRIENTE | 1,834,870.85 | 1,699,648.85 | 135,222.00 | 99.67 | 1,862,408.50 | 1,712,685.62 | 149,722.88 | 93.43 | 1,934,185.75 | 1,763,240.58 | 170,945.17 | 89.98 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Cuentas por cobrar a Largo Plazo | 6,010.65 | 6,010.65 | | 0.33 | 117,121.70 | 117,121.70 | | 5.88 | 163,502.60 | 163,502.60 | | 7.61 |
| Inmuebles Maquinaria y Equipos (neto) | - | - | | - | 13,851.00 | 13,851.00 | | 0.69 | 41,277.50 | 41,277.50 | | 1.92 |
| Otros Activos | - | - | | - | - | - | | - | 10,530.75 | 10,530.75 | | 0.49 |
| TOT ACTIVO NO CORRIENTE | 6,010.65 | 6,010.65 | | 0.33 | 130,972.70 | 130,972.70 | | 6.57 | 215,310.85 | 215,310.85 | | 10.02 |
| TOTAL ACTIVO | 1,840,881.50 | 1,705,659.50 | 135,222.00 | 100.00 | 1,993,381.20 | 1,843,658.32 | 149,722.88 | 100.00 | 2,149,496.60 | 1,978,551.43 | 170,945.17 | 100.00 |
| PASIVO Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| PASIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Sobregiros Bancarios | 46,249.80 | 46,249.80 | | 2.51 | - | - | | - | - | - | | 0.00 |
| Tributos por Pagar | 26,158.25 | 26,158.25 | | 1.42 | 8,744.75 | 8,744.75 | | 0.44 | 6,502.75 | 6,502.75 | | 0.30 |
| Remuneraciones y Participaciones por Pagar | 5,548.95 | 5,548.95 | | 0.30 | 9,097.20 | 9,097.20 | | 0.46 | 9,104.80 | 9,104.80 | | 0.42 |
| Cuentas por pagar Comerciales | 213,521.05 | 213,521.05 | | 11.60 | 269,258.50 | 269,258.50 | | 13.51 | 355,320.90 | 355,320.90 | | 16.53 |
| Anticipos recibidos de Clientes | 1,368,803.70 | 1,368,803.70 | | 74.36 | 1,373,567.95 | 1,373,567.95 | | 68.91 | 1,314,394.35 | 1,314,394.35 | | 61.15 |
| Cuentas por Cobrar Diversas | - | - | | - | - | - | | - | - | - | | 0.00 |
| Obligaciones Financieras | - | - | | - | 61,750.00 | 61,750.00 | | 3.10 | 109,257.60 | 109,257.60 | | 5.08 |
| TOTAL PASIVO CORRIENTE | 1,660,281.75 | 1,660,281.75 | | 90.19 | 1,722,418.40 | 1,722,418.40 | | 86.41 | 1,794,580.40 | 1,794,580.40 | | 83.49 |
| PASIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Cuentas por Pagar accionistas | 266,229.90 | 266,229.90 | | 14.46 | 325,976.35 | 325,976.35 | | 16.35 | 263,601.25 | 263,601.25 | | 12.26 |
| Cuentas por Pagar diversas terceros | 251,006.15 | 251,006.15 | | 13.64 | 395,585.70 | 395,585.70 | | 19.84 | 616,927.15 | 616,927.15 | | 28.70 |
| TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | 517,236.05 | 517,236.05 | | 28.10 | 721,562.05 | 721,562.05 | | 36.20 | 880,528.40 | 880,528.40 | | 40.96 |
| TOTAL PASIVO | 2,177,517.80 | 2,177,517.80 | - | 100.00 | 2,443,980.45 | 2,443,980.45 | - | 39.30 | 2,675,108.80 | 2,675,108.80 | - | 100.00 |
| PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| Capital | 950.00 | 950.00 | | 0.05 | 950.00 | 950.00 | | 0.05 | 950.00 | 950.00 | | 0.04 |
| Capital Adicional | - | - | | - | - | - | | - | - | - | | 0.00 |
| Perdidas Acumuladas | -128,843.75 | -128,843.75 | | -7.00 | -337,586.30 | -472,620.82 | 135,034.52 | -16.94 | -451,549.25 | -511,019.59 | 59,470.34 | -21.01 |
| Resultados Acumulados | -208,742.55 | -208,742.55 | | -11.34 | -113,962.95 | -35,328.51 | -78,634.44 | -5.72 | -75,003.45 | -195,475.39 | 120,471.94 | -3.49 |
| TOTAL PATRIMONIO | -336,636.30 | -336,636.30 | | -18.29 | -450,599.25 | -506,999.33 | 56,400.08 | -22.60 | -525,602.70 | -705,544.98 | 179,942.28 | -24.45 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 1,840,881.50 | 1,840,881.50 | - | 100.00 | 1,993,381.20 | 1,936,981.12 | 56,400.08 | 100.00 | 2,149,506.10 | 1,969,563.82 | 179,942.28 | 100.00 |

Datos Obtenidos del Área de Contabilidad

Elaboración Propia

EMPRESA DE TRANSPORTE V
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
AL 31 de Diciembre del 2014-2015-2016
(Expresado en Nuevos Soles)

| ACTIVO | TOTALES | | | | TOTALES | | | | TOTALES | | | |
|--|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------|
| | 2014 | | 2015 | | 2015 | | 2016 | | 2016 | | 2016 | |
| | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % | SIN APLICAR DETRACCION | APLICANDO DETRACCION | VARIACION NUEVOS SOLES | % |
| ACTIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 74,321.92 | 62,976.53 | 11,345.39 | 16.26 | 109,000.76 | 97,272.66 | 11,728.10 | 22.63 | 130,800.92 | 112,488.79 | 18,312.13 | 22.63 |
| Cuentas por cobrar comerciales-terceros | 37,291.50 | 37,291.50 | - | 8.16 | 26,890.13 | 26,890.13 | - | 5.58 | 32,268.15 | 32,268.15 | - | 5.58 |
| Cuentas por Cobrar Accionistas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Cuentas por Cobrar Diversas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Anticipos de proveedores | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Gastos pagados por adelantado | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Mat.Aux.Suministros y Repuestos | 41,527.84 | 41,527.84 | - | 9.09 | 29,904.74 | 29,904.74 | - | 6.21 | 35,885.69 | 35,885.69 | - | 6.21 |
| Credito fiscal | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| TOT ACTIVO CORRIENTE | 153,141.25 | 141,795.86 | 11,345.39 | 33.51 | 165,795.64 | 154,067.54 | 11,728.10 | 34.43 | 198,954.76 | 180,642.63 | 18,312.13 | 34.43 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Activo Diferido | 12,342.89 | 12,342.89 | - | 2.70 | 8,972.45 | 8,972.45 | - | 1.86 | 10,766.94 | 10,766.94 | - | 1.86 |
| Inmuebles Maquinaria y Equipos (neto) | 463,971.26 | 463,971.26 | - | 101.51 | 420,423.26 | 420,423.26 | - | 87.30 | 504,507.92 | 504,507.92 | - | 87.30 |
| Depreciacion Acumulada | -213,435.12 | -213,435.12 | - | -46.70 | -146,391.94 | -146,391.94 | - | -30.40 | -175,670.32 | -175,670.32 | - | -30.40 |
| Otros Activos | 41,047.16 | 41,047.16 | - | 8.98 | 32,800.88 | 32,800.88 | - | 6.81 | 39,361.06 | 39,361.06 | - | 6.81 |
| TOT ACTIVO NO CORRIENTE | 303,926.20 | 303,926.20 | - | 66.49 | 315,804.66 | 315,804.66 | - | 65.57 | 378,965.59 | 378,965.59 | - | 65.57 |
| TOTAL ACTIVO | 457,067.45 | 445,722.06 | 11,345.39 | 100.00 | 481,600.30 | 469,872.20 | 11,728.10 | 100.00 | 577,920.36 | 559,608.23 | 18,312.13 | 100.00 |
| PASIVO Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| PASIVO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Sobregiros Bancarios | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Tributos por Pagar | 531.68 | 531.68 | - | 0.12 | 676.84 | 676.84 | - | 0.14 | 812.20 | 812.20 | - | 0.14 |
| Remuneraciones y Participaciones por Pag | 263.39 | 263.39 | - | 0.06 | 324.64 | 324.64 | - | 0.07 | 389.56 | 389.56 | - | 0.07 |
| Cuentas por pagar Comerciales | 45,961.08 | 45,961.08 | - | 10.06 | 58,172.78 | 58,172.78 | - | 12.08 | 69,807.34 | 69,807.34 | - | 12.08 |
| Anticipos recibidos de Clientes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Cuentas por Cobrar Diversas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Obligaciones Financieras | 32,315.06 | 32,315.06 | - | 7.07 | 66,296.03 | 66,296.03 | - | 13.77 | 79,555.23 | 79,555.23 | - | 13.77 |
| TOTAL PASIVO CORRIENTE | 79,071.22 | 79,071.22 | - | 17.30 | 125,470.28 | 125,470.28 | - | 26.05 | 150,564.34 | 150,564.34 | - | 26.05 |
| PASIVO NO CORRIENTE | | | | | | | | | | | | |
| Cuentas por Pagar accionistas | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Cuentas por Pagar diversas terceros | 35,299.14 | 35,299.14 | - | 7.72 | 6,529.07 | 6,529.07 | - | 1.36 | 7,834.88 | 7,834.88 | - | 1.36 |
| TOTAL PASIVO NO CORRIENTE | 35,299.14 | 35,299.14 | - | 7.72 | 6,529.07 | 6,529.07 | - | 1.36 | 7,834.88 | 7,834.88 | - | 1.36 |
| TOTAL PASIVO | 114,370.36 | 114,370.36 | - | 25.02 | 131,999.35 | 131,999.35 | - | 15.12 | 158,399.22 | 158,399.22 | - | 27.41 |
| PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| Capital | 336,600.00 | 336,600.00 | - | 73.64 | 336,600.00 | 336,600.00 | - | 69.89 | 403,920.00 | 403,920.00 | - | 69.89 |
| Capital Adicional | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.00 |
| Perdidas Acumuladas | 2,230.31 | 2,230.31 | - | 0.49 | 5,237.81 | 5,237.81 | - | 1.09 | 6,285.37 | 6,285.37 | - | 1.09 |
| Resultados Acumulados | 3,866.78 | 3,866.78 | - | 0.85 | 7,763.14 | 7,763.14 | - | 1.61 | 9,315.76 | 9,315.76 | - | 1.61 |
| TOTAL PATRIMONIO | 342,697.09 | 342,697.09 | - | 74.98 | 349,600.94 | 349,600.94 | - | 72.59 | 419,521.13 | 419,521.13 | - | 72.59 |
| TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO | 457,067.45 | 457,067.45 | - | 100.00 | 481,600.30 | 481,600.30 | - | 100.00 | 577,920.36 | 577,920.36 | - | 100.00 |

Datos Obtenidos del Área de Contabilidad

Elaboración Propia

Anexo 6: Cuadro de resumen de Ratios de Liquidez

| EMPRESA DE TRANSPORTE | RATIOS DE LIQUIDEZ | | | | | | RATIOS DE LIQUIDEZ | | | | | | RATIOS DE LIQUIDEZ | | | | | | RATIOS DE LIQUIDEZ | | | | | |
|---------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | CAPITAL NETO DE TRABAJO | | | | | | INDICE DE SOLVENCIA/LIQUIDEZ CORRIENTE | | | | | | LIQUIDEZ ABSOLUTA | | | | | | PRUEBA ACIDA | | | | | |
| | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion | Sin Detraccion | Con Detraccion |
| Empresa de Transporte I | 930.01 | -4,702.33 | 5,104.50 | -2,600.76 | 5,901.53 | -3,246.10 | 1.02 | 0.89 | 1.04 | 0.98 | 1.04 | 0.98 | 0.65 | 0.52 | 0.70 | 0.63 | 0.70 | 0.64 | 0.94 | 0.81 | 0.95 | 0.88 | 0.94 | 0.88 |
| Empresa de Transporte II | 4,720.21 | -1,876.82 | 2,114.56 | -8,136.85 | 2,460.38 | -9,491.60 | 1.11 | 0.96 | 1.03 | 0.88 | 1.03 | 0.90 | 0.62 | 0.47 | 0.63 | 0.48 | 0.63 | 0.51 | 1.02 | 0.87 | 0.93 | 0.78 | 0.93 | 0.80 |
| Empresa de Transporte III | 11,785.59 | 3,081.22 | 2,710.59 | -8,077.47 | 3,930.36 | -8,437.33 | 1.28 | 1.07 | 1.05 | 0.84 | 1.05 | 0.89 | 0.72 | 0.51 | 0.63 | 0.42 | 0.63 | 0.46 | 1.19 | 0.98 | 0.98 | 0.77 | 0.98 | 0.82 |
| Empresa de Transporte IV | 174,589.10 | 39,367.10 | 139,990.10 | -9,732.78 | 139,605.35 | -31,339.82 | 1.11 | 1.02 | 1.08 | 0.99 | 1.08 | 0.98 | 0.63 | 0.55 | 0.67 | 0.58 | 0.68 | 0.59 | 0.82 | 0.74 | 0.82 | 0.73 | 0.75 | 0.66 |
| Empresa de Transporte V | 74,070.04 | 62,724.65 | 40,325.35 | 28,597.25 | 48,390.42 | 30,078.29 | 1.94 | 1.79 | 1.32 | 1.23 | 2.52 | 2.52 | 0.94 | 0.80 | 0.87 | 0.78 | 0.87 | 0.75 | 1.41 | 1.27 | 1.08 | 0.99 | 1.08 | 0.96 |
| Promedio | 53,218.99 | 19,718.76 | 38,049.02 | 9.88 | 40,057.61 | -4,487.31 | 1.29 | 1.15 | 1.11 | 0.98 | 1.34 | 1.25 | 0.71 | 0.57 | 0.70 | 0.58 | 0.70 | 0.59 | 1.08 | 0.93 | 0.95 | 0.83 | 0.94 | 0.82 |

Anexo 7: Infracciones y Sanciones

| | INFRACCION | SANCION |
|---|--|---|
| 1 | El sujeto obligado que incumpla con efectuar el íntegro del depósito a que se refiere el Sistema, en el momento establecido. | Multa equivalente al 50% del importe no depositado. |
| 2 | El proveedor que permita el traslado de los bienes fuera del Centro de Producción sin haberse acreditado el íntegro del depósito a que se refiere el Sistema, siempre que éste deba efectuarse con anterioridad al traslado. (1) | Multa equivalente al 50% del monto que debió depositarse, salvo que se cumpla con efectuar el depósito dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes de realizado el traslado |
| 3 | El sujeto que por cuenta del proveedor permita el traslado de los bienes sin que se le haya acreditado el depósito a que se refiere el Sistema, siempre que éste deba efectuarse con anterioridad al traslado | Multa equivalente al 50% del monto del depósito, sin perjuicio de la sanción prevista para el proveedor en los numerales 1 y 2. |
| 4 | El titular de la cuenta a que se refiere el artículo 6 que otorgue a los montos depositados un destino distinto al previsto en el Sistema | Multa equivalente al 100% del importe indebidamente utilizado. |
| 5 | Las Administradoras de Peaje que no cumplan con depositar los cobros realizados a los transportistas que prestan el servicio de transporte de pasajeros realizado por vía terrestre, en el momento establecido. | Multa equivalente al 50% del importe no depositado. |

Fuente: SUNAT 2017