



**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCIÓN DE
LOS FLETES Y SU INCIDENCIA EN LA LÍQUIDEZ DE
LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA
PESADA EN EL DISTRITO DE ATE, AÑO 2021-2022**

**PRESENTADO POR
CHENDY OREANA MENDOZA GUADALUPE
MILAGROS NICOLE TUME MOLINA**

**ASESOR
ARLENE PRADO AYALA**

**TESIS
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADORA PÚBLICA**

**LIMA – PERÚ
2024**



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



USMP

UNIVERSIDAD DE
SAN MARTÍN DE PORRES

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCIÓN DE LOS FLETES
Y SU INCIDENCIA EN LA LÍQUIDEZ DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN EL DISTRITO DE ATE,
AÑO 2021-2022**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADORA
PÚBLICA**

PRESENTADO POR:

**CHENDY OREANA MENDOZA GUADALUPE
MILAGROS NICOLE TUME MOLINA**

ASESORA:

MG. ARLENE PRADO AYALA

LIMA- PERÚ

2024

**“EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCIÓN DE LOS FLETES Y SU
INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EN EL DISTRITO DE ATE, AÑO 2021-2022”**

DEDICATORIA

A nuestros padres Hernán, Merlinda, Juan y Marilin que son el centro nuestra motivación y nuestra fortaleza en las adversidades y nuestra querida alma mater que nos brindó los conocimientos para ser unas buenas profesionales y para poder aportar a nuestra sociedad con nuestros conocimientos. A Dios, por brindarnos la vida y cuidarnos en las adversidades de nuestra vida profesional y personal.

AGRADECIMIENTO

A nuestra alma mater que es la Universidad San Martín de Porres por brindarnos los conocimientos y herramientas para lograr la siguiente investigación, a nuestros asesores por el apoyo, paciencia y orientación para poder finalizar el trabajo.

A Dios que siempre nos protege y vela por nosotros cuidando también a nuestras familias.

Finalmente, a nuestros colegas y compañeros que nos acompañaron en nuestra formación profesional.

ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO

ASESOR:

MG. PRADO AYALA ARLENE

MIEMBROS DEL JURADO:

PRESIDENTE:

DRA. MARIA EUGENIA VASQUEZ GIL

SECRETARIO:

DRA. ANA MARUA ÁLCALA PAZ

MIEMBRO DE JURADO:

DR. FAUSTINO CABANILLAS ATALAYA

PAPER NAME

MENDOZA CHENDY Y TUME MOLINA TESIS TERMINADA FINAL TURNITING CHENDY.docx

AUTHOR

MILAGROS NICOLE TUME MOLINA

WORD COUNT

27851 Words

CHARACTER COUNT

146709 Characters

PAGE COUNT

159 Pages

FILE SIZE

1.6MB

SUBMISSION DATE

Mar 2, 2024 2:15 AM GMT-5

REPORT DATE

Mar 2, 2024 2:31 AM GMT-5

● 20% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

- 19% Internet database
- 4% Publications database
- Crossref database
- Crossref Posted Content database
- 11% Submitted Works database

● Excluded from Similarity Report

- Bibliographic material
- Quoted material
- Cited material
- Small Matches (Less than 10 words)
- Manually excluded text blocks

ÍNDICE

TÍTULO	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTO	IV
ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO	V
TURNITIN.....	VI
ÍNDICE	VII
ÍNDICE DE TABLAS	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
RESUMEN	XIII
ABSTRACT	XIV
INTRODUCCIÓN	XV
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1. Descripción de la Realidad Problemática	1
1.2. Formulación del Problema	11
1.2.1. Problema Principal	11
1.2.2. Problemas Específicos	11
1.3. Objetivos de la Investigación	11
1.3.1. Objetivo Principal	11
1.3.2. Objetivos Específicos	12
1.4. Justificación de la Investigación	12
1.4.1. Justificación	12
1.4.2. Importancia	13
1.5. Limitaciones de la Investigación	13
1.6. Viabilidad del estudio	14
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	15

2.1.	Antecedentes de la Investigación	15
2.1.1	Antecedentes Nacionales	15
2.1.2.	Antecedentes Internacionales	21
2.2.	Bases Teóricas	24
2.2.1.	Marco Legal	24
2.2.2.	Valor referencial de la detracción	29
2.2.3.	Liquidez.....	38
2.3.	Términos Técnicos	47
CAPITULO III:	HIPÓTESIS Y VARIABLES	49
3.1	Hipótesis Principal	49
3.2.	Hipótesis Específicas	49
3.3.	Operacionalización de Variables	50
3.3.1.	Variable independiente (X): Valor referencial de la detracción.....	50
3.3.2.	Variable dependiente (Y): Liquidez	51
CAPÍTULO IV:	METODOLOGÍA	52
4.1	Diseño Metodológico	52
4.1.1	Tipo de investigación	52
4.1.2	Nivel de investigación	52
4.1.3	Método de investigación	53
4.1.4	Diseño de investigación	53
4.1.5	Enfoque.....	54
4.2	Población y Muestra	54
4.2.1	Población	54
4.2.2.	Muestra	55
4.3.	Técnicas de Recolección de Datos	59
4.3.1.	Instrumentos	59
4.3.2.	Procedimiento de comprobación de validez y confiabilidad de los	

instrumentos	59
4.4. Técnicas para el procesamiento de información	61
4.5. Aspectos Éticos	62
CAPÍTULO V: RESULTADOS	64
5.1. Presentación	64
5.2. Interpretación de Resultados	65
5.3. Contrastación de hipótesis	87
CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	115
6.1. Discusión.....	115
6.2. Conclusiones	118
6.3. Recomendaciones	120
FUENTES DE INFORMACIÓN	123
ANEXOS	127
Anexo 1: Matriz de Consistencia	127
Anexo 2: Encuesta	130
Anexo 3: Tabla para valores de Chi-Cuadrado	136
Anexo 4: Constancia de aprobación de la Tesis	137
Anexo 5: Constancia de aprobación del Proyecto de Tesis	138

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Aplicación de detracciones sector transporte.....	5
Tabla 2. Tabla de determinación de carga útil en función a las configuraciones vehiculares contempladas en el reglamento Nacional de Vehículos.....	34
Tabla 3. Formula Ratio de Liquidez.....	39
Tabla 4. Operacionalización de la variable Independiente: El valor referencial de la detracción.....	50

Tabla 5.	Operacionalización de la variable Dependiente: Liquidez.....	51
Tabla 6.	Población considerada especializada para encuesta.....	54
Tabla 7.	Distribución muestral para las encuestas.....	57
Tabla 8.	Cálculo de Alfa de Cronbach mediante Excel.....	60
Tabla 9.	Cálculo de Alfa de Cronbach con el SPSS 25.....	61
Tabla 10.	Rangos de Nivel de confiabilidad.....	61
Tabla 11.	Valor referencial de la detracción.....	65
Tabla 12.	Normatividad de aplicación del valor referencial.....	67
Tabla 13.	Costo del flete.....	68
Tabla 14.	Incremento del precio del combustible.....	70
Tabla 15.	Precio del crudo internacional.....	71
Tabla 16.	Normatividad tributaria vigente.....	73
Tabla 17.	Administración tributaria.....	74
Tabla 18.	Liquidez.....	76
Tabla 19.	Cuenta de detracciones.....	77
Tabla 20.	Devolución de detracciones.....	79
Tabla 21.	Pago de planillas.....	81
Tabla 22.	Crédito con proveedores.....	82
Tabla 23.	Créditos a clientes.....	84
Tabla 24.	Gestión de cobranza.....	85
Tabla 25.	Tabla cruzada de la Hipótesis secundaria (a).....	88
Tabla 26.	Recuento esperado Determinación del valor de la detracción y liquidación mensual de tributos	90
Tabla 27.	Resumen de procesamiento de casos.....	92
Tabla 28.	Pruebas de Chi cuadrado.....	92
Tabla 29.	Tabla cruzada de la hipótesis secundaria (b)	95
Tabla 30.	Recuento esperado Precio del combustible y obligaciones corrientes.....	96

Tabla 31.	Resumen de procesamiento de casos.....	98
Tabla 32.	Pruebas de chi-cuadrado.....	99
Tabla 33:	Recuento esperado Restricciones en las cuentas de detracciones (X3) vs gestión de pagos (Y3).....	102
Tabla 34.	Tabla cruzada de la hipótesis secundaria (c)	103
Tabla 35.	Resumen de procesamiento de datos.....	106
Tabla 36.	Pruebas de Chi cuadrado.....	106
Tabla 37.	Valor referencial de la detracción y liquidez.....	109
Tabla 38.	Tabla cruzada de la hipótesis general	110
Tabla 39.	Resumen de procesamiento de datos.....	112
Tabla 40.	Pruebas de Chi cuadrado.....	113

INDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Aplicación del Sistema de Detracciones.....	4
Figura 2.	Incremento del precio del combustible en mayo del 2021.....	36
Figura 3.	Base legal: Decreto Legislativo N°940.....	41
Figura 4.	Valor Referencial de la detracción.....	66
Figura 5.	Normatividad de aplicación del valor referencial.....	67
Figura 6.	Costo del flete.....	69
Figura 7.	Incremento del precio del combustible.....	70
Figura 8.	Precio del crudo internacional.....	72
Figura 9.	Normatividad tributaria Vigente.....	73
Figura 10.	Administración tributaria.....	75
Figura 11.	Liquidez.....	76
Figura 12.	Cuenta de detracciones.....	78
Figura 13.	Devolución de detracciones.....	80
Figura 14.	Pago de planillas.....	81
Figura 15.	Crédito con proveedores.....	83
Figura 16.	Créditos a clientes.....	84
Figura 17.	Gestión de cobranza.....	86

Figura 18. La determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.....	93
Figura 19. El precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.....	100
Figura 20. Las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.....	107
Figura 21. El valor referencial de la detracción influye en la liquidez en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.....	114

RESUMEN

En el presente trabajo de investigación titulado “**El valor referencial de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, año 2021-2022**”, se establece como objetivo general: Determinar si el valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada, teniendo en consideración la importancia de la liquidez, ya que asegura que la empresa opere de manera eficiente para cumplir compromisos financieros y capitalizar las oportunidades para potenciar su posición en el sector logístico y transporte de mercancías.

Para la recolección de información, se empleó la técnica de la encuesta, el tipo de investigación desarrollada fue aplicada, el nivel empleado en esta investigación es explicativo, descriptivo y correlacional con un diseño no experimental. El método empleado es deductivo–inductivo, descriptivo y explicativo. La muestra conformo 38 colaboradores entre los cuales fueron gerentes, subgerentes y trabajadores del sector de transporte de carga ubicados en el distrito de Ate. Además, las respuestas y datos recolectados fueron analizados mediante métodos estadísticos como el Alfa de Cronbach y Prueba de Chi Cuadrado, puesto que se encontró un Alfa de Cronbach de 0.848 y los valores teóricos de Chi Cuadrado fueron inferiores a los valores calculados, dando a entender que hay correlación entre el valor referencial de la detracción y la liquidez; respaldando las hipótesis formuladas y se confirmó la confiabilidad de los instrumentos utilizados.

Palabras clave: Valor referencial, fletes, detracciones, liquidez, anticipo, impuestos, transporte.

ABSTRACT

In this research work entitled "The reference value of freight deduction and its impact on the liquidity of heavy load transport companies in the district of Ate, year 2021-2022", the general objective is established: Determine If the reference value of freight deduction influences the liquidity of heavy load transportation companies, taking into consideration the importance of liquidity, since it ensures that the company operates efficiently to meet financial commitments and capitalize on opportunities to enhance its position in the logistics and freight transport sector. For the collection of information, the survey technique was used, the type of research developed was applied, the level used in this research is explanatory, descriptive and correlational with a non-experimental design. The method used is deductive-inductive, descriptive and explanatory. The sample consisted of 38 employees, among whom were managers, assistant managers and workers in the cargo transportation sector located in the district of Ate. In addition, the responses and data collected were analyzed using statistical methods such as Cronbach's Alpha and Chi Square Test, since a Cronbach's Alpha of 0.848 was found and the theoretical Chi Square values were lower than the calculated values, implying that there is a correlation between the reference value of the drawdown and liquidity; supporting the formulated hypotheses and the reliability of the instruments used was confirmed.

Keywords: Reference value, freight, deductions, liquidity, advance payment, taxes, transportation.

INTRODUCCIÓN

En las empresas en general que fabrican o brindan un servicio deben emplear una política de pagos y créditos con sus clientes, sin importar el tamaño o el tipo de empresa del que se trate. Por ello, las empresas deben manejar una política de pagos y liquidez para que siga operando y generando más ventas. Sin embargo, debido a la problemática mundial del incremento del valor de las divisas ha generado que los costos de operación en las empresas se incrementen.

De esta manera la mayoría de las empresas poseen dificultades generadas en el incremento de sus costos operativos lo cual obstaculiza a las empresas de transporte de carga ofrecer precios competitivos en el mercado, generando simplemente que mermen el margen de rentabilidad originando pérdidas para los pequeños empresarios que necesitan apoyo financiero para seguir operando, pues estas son imprescindibles en el desarrollo de nuestro país produciendo puestos de trabajo, desarrollo social y aportando gran parte del PBI nacional.

El rubro del transporte de mercancías es uno de los sectores más golpeados económicamente pues sus costos fijos y variables se han visto perjudicados con el incremento del precio del crudo, repuestos, llantas y otros gastos de operación.

En la actualidad es uno de los sectores que ha generado huelgas y paros a nivel nacional porque en su mayoría la situación se ha vuelto insostenible para este rubro.

El valor referencial en la actualidad se usa en el rubro del transporte de carga para calcular el monto a pagar de las detracciones lo cual determino un cambio a los años anteriores en el que se aplicaba un porcentaje exacto para el cálculo del mismo en un servicio de transporte, con el valor referencial el monto a pagar por la detracción es en su mayoría mayor al 4% lo cual, en adición a la subida del combustible, incremento del dólar y otros influyen negativamente en el rubro.

La situación en este sector al que nos estamos dirigiendo es altamente competitivo en el mercado y el precio de un flete puede variar con la calidad del servicio, eficiencia y otros factores según las empresas y el prestigio que estas mismas poseen, sin embargo, el incremento del precio a pagar de las detracciones influyen negativamente en la liquidez, pues en general las empresas pagaban un monto exacto y tenían mapeado un monto para el pago de estas, considerando las políticas de pagos que tienen sus clientes en general van desde 15 días hasta 3 meses de crédito después de cada servicio realizado, lo cual hace que las empresas deban tener un flujo de caja y capital de trabajo para que sigan operando, sin embargo acceder a un crédito bancario se ha vuelto insostenible con tasas de interés que bordean el 25% aprox. de TEA para créditos de capital de trabajo, todo esto sumado al incremento del pago del valor de las detracciones merman la liquidez de las empresas para que sigan operando.

Respecto a ello, la tesis presentada está conformada por seis capítulos que a continuación se detalla:

En el primer capítulo se hace mención de la realidad problemática que dio origen a esta investigación, su formulación y determinación del problema general, problemas específicos, también el objetivo general y objetivos específicos. De igual manera, se refleja la justificación y relevancia de la investigación, además de abordar las limitaciones y la viabilidad de este estudio.

En el segundo capítulo, se examinaron los antecedentes nacionales e internacionales que concedieron explorar a detalle el problema que se estableció y su importancia para con otros autores, igualmente se encuentran los fundamentos teóricos que estas son las variables principales y llevan los índices e indicadores, se tiene en cuenta los aspectos legales relacionados con las variables bajo estudio, y de antemano se definió los términos técnicos para esta investigación.

En el tercer capítulo, está formado por las hipótesis, general y específicas de la investigación, juntamente con la operacionalización de la variable dependiente e independiente.

El cuarto capítulo se determina por la metodología, el tipo y el alcance de investigación, incluyendo el método y el diseño, se estableció la población y muestra, así como la selección de técnicas e instrumentos de recolección de datos a utilizar. Además, se establecieron procedimientos para verificar validez y confiabilidad de los instrumentos utilizados, y se consideran los aspectos éticos aplicados en la realización del estudio.

El quinto capítulo implica la presentación de los resultados obtenidos procedente a las técnicas de recolección de datos con gráficos y tablas; también lleva su interpretación y la contrastación de hipótesis.

En el sexto y último capítulo se desarrolló la discusión de los resultados alcanzados, proyectando las conclusiones y recomendaciones como hallazgos del trabajo de investigación. Finalizando, se adicionan las fuentes de investigación y los anexos manifestando la investigación del estudio.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En el Perú, la economía se desarrolla a través de una gran comercialización de compra y venta de productos para la canasta básica familiar que ofrece gran demanda en el servicio de traslado de mercadería. Por ello, el sector de transporte de carga es una pieza clave en la vida cotidiana del país, pues facilita la distribución de bienes, impulsa el comercio, genera empleo y mantiene conectado un país con sus diferentes regiones, de esta manera este sector hace que nuestra sociedad funcione de forma eficiente.

El sector de transporte de carga por carretera es una parte importante de la cadena de suministro de nuestro país, es el principal medio de transporte de bienes en el Perú, ya que el sector se considera uno de los más tradicionales utilizados para el transporte, distribución y logística en el mundo representando significativamente más del 87% del transporte de bienes global transportado puesto que las empresas y fábricas requieren de la entrega a tiempo de materias primas para producir bienes y servicios terminados. Según

Basante, M. (2022) aporta que: “Solo en la Unión Europea los camiones mueven el 77% de toda la mercadería transportada por tierra. Un porcentaje que se eleva hasta al 95% en el caso de España”.(parr.1).

De esta manera, se escogió el distrito de Ate como distrito de investigación a raíz que contiene una población diversa de empresas de transporte de carga y existen diversas empresas industriales que se encuentran en este distrito que requieren el servicio de transporte como operación logística de entrega, de esta manera un competente sistema de distribución garantiza que éstas cadenas de suministro logren operar de manera fluida lo que impulsa la producción y la economía en funcionamiento, para llevar sus productos o suministros, satisfaciendo necesidades.

La detracción es un mecanismo de recaudación tributaria que impacta significativamente a la liquidez de las empresas de transporte de carga ,ya que un porcentaje del pago que perciben las empresas por sus servicios es retenido por el cliente y es destinado a una cuenta corriente del Banco de la Nación de carácter restrictivo para cumplir con las obligaciones tributarias, puesto que para que los clientes puedan considerarlo como gasto cada servicio de traslado en su contabilidad deben cancelar la detracción previamente para hacerse acreedor del crédito fiscal del Impuesto General a las Ventas (IGV) .

Sin embargo, este sector enfrenta constantes desafíos debido a las fluctuaciones económicas, políticas, culturales y sociales en el país, por ello es necesario tener presente la determinación del valor referencial en la detracción para que el mercado siga funcionando en base al dinamismo comercial. En consecuencia, el valor referencial de las detracciones de los

fletes en el sector de transporte de carga pesada nació como una herramienta en el ámbito de las adquisiciones públicas y privadas , se debe tener en cuenta el valor referencial lo cual es el costo aproximado que las entidades aceptaron para adquirir bienes, prestaciones de servicios u obras , por lo tanto es un punto de partida sólido al momento de determinar un costo estimado, el cual se rige generalmente con los precios establecidos en el mercado.

La situación en el sector de transporte se volvió más compleja para determinación del monto de la detracción cuando el valor referencial se incrementó debido a los cambios de las políticas fiscales, anteriormente a este cambio se pagaba el 4% del flete total, ya que la tasa era fija , el resultado era equitativo y no eran tan altas para las empresas de este rubro , pues base a este margen de pago en las detracciones las empresas calcularon sus tarifas de manera que pudiera mantener un equilibrio sus costos de operación, calidad en el servicio y margen de ganancia, sin embargo, en la actualización del valor referencial resulta ser significativamente mayor, lo que provocó que las empresas desembolsen un monto superior a pagar por las detracciones afectando directamente la liquidez en las empresas de transporte de carga y perjudicando al pago de liquidación mensual de tributos de manera que al incrementarse el monto a pagar en las detracciones las empresas merman su liquidez para cumplir con el pago de los impuestos debido a la falta de capital que se ve afectado con el monto mayor abonado en la cuenta de detracciones.

Al momento de calcular la detracción según la tabla referencial el monto a pagar por las detracciones se incrementó debido a que la tabla referencial del decreto supremo N° 020-2021-MTC indica que al multiplicar la cantidad de

toneladas transportadas, se debe tener en consideración siempre una comparación del monto mayor del valor referencial y el flete pactado en el mercado entre el cliente y el transportista. Asimismo, siempre se debe considerar el monto mayor a pagar lo cual va influenciado sobre la ruta del servicio realizado lo que indica que el monto de las detracciones calculadas con las tablas referenciales de precios por toneladas transportadas siempre será mayor con la aplicación del valor referencial.

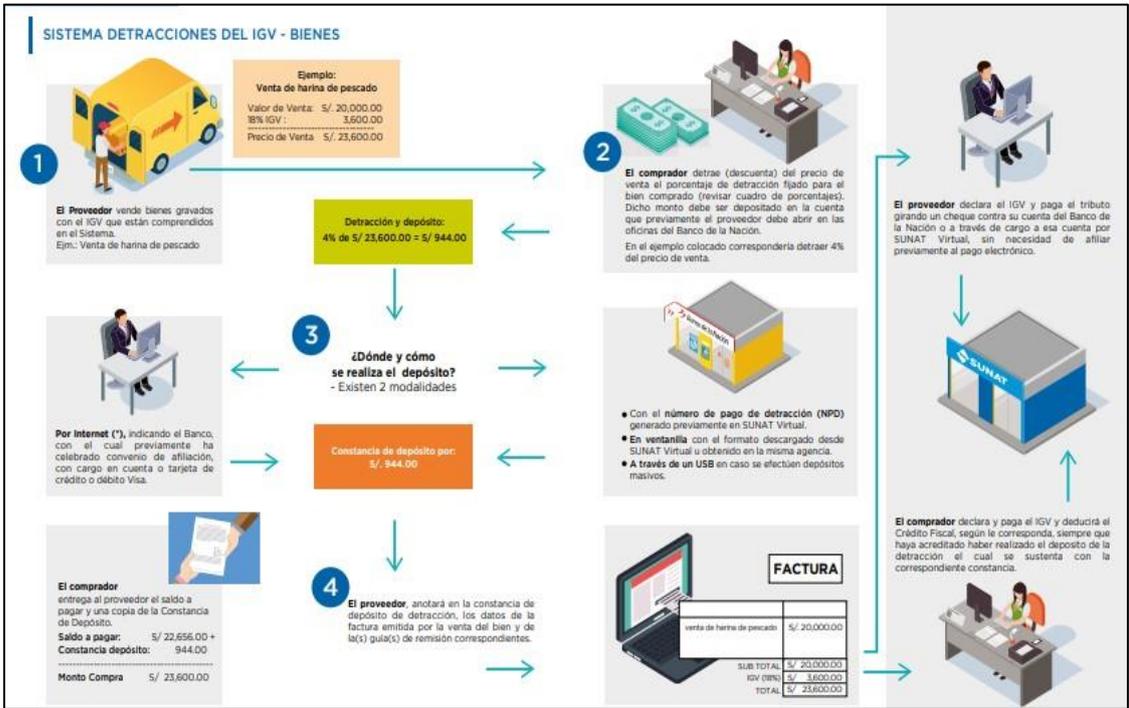


Figura 1. Aplicación del Sistema de Detracciones

Fuente: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)

En el cuadro de aplicación del sistema de detracciones permitió visualizar el proceso de operación cotidiano en el pago de detracciones, el cual se debe realizar para que el cliente declare la factura por la compra de un bien. En este procedimiento, el cliente debió descontar un porcentaje de detracción determinado según el bien o servicio obtenido. Este importe debió

ser abonado en la cuenta de detracciones del proveedor. El punto 2 es el más relevante y en el que se coloca la problemática, puesto que en el sector de transporte de carga el dinero depositado en la cuenta de detracciones de las empresas es un monto del cual el proveedor no puede disponer reduciendo el flujo de efectivo inmediato para gestionar sus gastos operativos.

Tabla 3. *Aplicación de detracciones sector transporte*

TABLA DE DETRACCIONES : SERVICIOS		
Código	Definición (rubro)	%
012	Intermediación laboral y tercerización	12%
019	Arrendamiento de bienes	10%
020	Mantenimiento y reparación de bienes muebles	12%
021	Movimiento de carga	10%
022	Otros servicios empresariales	12%
024	Comisión mercantil	10%
025	Fabricación de bienes por encargo	10%
026	Servicio de Transporte de personas	10%
027	Servicio de transporte de bienes	4%
030	Contratos de construcción	4%
037	Demás servicios gravados con el IGV	12%

Fuente: Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)
Elaboración Propia.

Esta tabla hizo mención de las detracciones en los servicios que puede haber en el país desde el 4% hasta el de 12%, específicamente enfocado en el servicio de transporte de bienes con el porcentaje del 4%. Las detracciones

recaudadas son depositadas a la cuenta corriente de detracciones en el Banco de la Nación que contribuyen al uso de obligaciones tributarias, pago de sistema nacional de pensiones (ONP), multas y otros.

El método de empleo de detracciones como una parte de saldar pagos tributarios hacía el estado para algunos puede generar beneficios, como parte de contribución o manera de apoyo de recolección de tributos de manera más eficiente, pero para las empresas de transporte les quita parte de sus ingresos obtenidos en el tiempo y hace que exista una disminución de su liquidez y en su flujo de caja proyectado.

De acuerdo con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) (s.f.), indica que:

El sistema de detracciones llamado también SPOT es un sistema administrativo cuya finalidad es netamente recaudadora de algunos tributos el cual funciona por medio de un descuento el cual es efectuado por el usuario o comprador por la adquisición de un bien o servicio perteneciente al sistema, el cual debe ser depositado en el Banco de la Nación dentro de una cuenta corriente que pertenece del proveedor del bien o servicio. (Parr.1)

En el concepto de impuestos las empresas no están al tanto de todas las reglas y leyes tributarias, lo que causa problemas de información tributaria, pues estas mismas se encuentran desactualizadas con cada decreto o ley establecido en el país. Para entender un poco más de lo que son los impuestos se debe tener en consideración que estos se utilizan para construir carreteras, hospitales, pistas entre otras necesidades que puedan existir, con esto podemos entender lo importante que son para el desarrollo del país y por

lo tanto lo importante que significa para el gobierno que las empresas contribuyan con el pago de estas.

El sistema de pagos en la legislación peruana y la liquidación mensual de tributos se rigen por las normativas establecidas por cada país, en Perú es regulada y fiscalizada por la SUNAT y están relacionados con las gestión fiscal y tributaria, por otro lado, la inestabilidad económica y política genera riesgos al país, fluctuación del tipo de cambio y también por consecuencia se ven afectados la adquisición de suministros relacionados al servicio de transporte terrestre. Tales como repuestos, suministro de combustible, gastos de peaje, mantenimiento de vehículos, pago al personal entre otros. Todas estas situaciones representan un aumento significativo en los costos de operación en una empresa de transporte, lo que afecta directamente a sus obligaciones corrientes repercutiendo en la relación comercial que poseen las empresas de transporte con sus proveedores. El precio del combustible ha tenido gran repercusión e impacto en nuestro país, debido al alza del crudo nacional las empresas de transporte no cubrían sus costos, ya que los fletes del mercado no se incrementaron de manera directa por la competencia originando diferentes paros de transporte a nivel nacional, de esta manera la situación resultó insostenible teniendo en consideración la política de créditos que poseen los transportistas con sus clientes y proveedores afectando enormemente al pago de sus obligaciones corrientes, pues al mermar la utilidad por el incremento del combustible perjudicó directamente a las empresas logísticas originando el cierre y venta de camiones en el rubro de carga.

En las empresas de transporte de carga el tema de las detracciones se tiene que sujetar a la tabla de valores referencial que establece la norma e indica la distancia que va a recorrer cada unidad de transporte y el flete referencial de mercado, la capacidad de carga y distancia recorrida por el transporte. La actualización para implementar el sistema de pago de obligaciones tributarias en el ámbito de transporte de carga se dirige en mención del DECRETO SUPREMO N° 020-2021-MTC el cual genera pérdida en la liquidez de las empresas, ya que indica que el monto a pagar por la detracción es mayor con la tabla de valor actualizada. El tiempo escogido para el presente trabajo se estableció en los años 2021-2022, ya que en el año 2021 se establece el decreto mencionado que ha modificado el monto a pagar en las detracciones en compañías de transporte de carga pesada.

Se debe tomar en cuenta que el dinero ingresado en las cuentas de detracciones del Banco de la Nación se junta de manera mensual con los descuentos de las detracciones de las facturas mensuales en los servicios, lo que genera una acumulación de dinero y saldo que las empresas dejan de disponer en sus operaciones diarias.

Asimismo, para que las empresas de transporte de carga puedan solicitar la devolución del dinero en sus cuentas del Banco de la Nación del efectivo recaudado La Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) (s.f.), indica que:

Poseen restricciones en la cuenta de detracción, pues sólo pueden disponer del saldo como fecha límite de 3 veces en un año y estos se deben realizar solo dentro de los 5 primeros días hábiles en los meses de enero,

mayo y septiembre para que los transportistas puedan cobrar el dinero depositado por las detracciones de sus servicios afectando la liquidez para gestionar sus operaciones diarias. (Parr.1)

La carencia de liquidez en las empresas de transporte desencadena diversas consecuencias. En el aspecto interno, esta situación impacta directamente en las operaciones cotidianas, en el rendimiento personal de los trabajadores y en la desmotivación generada por la incertidumbre en relación al pago mensual de planillas. En resumen, esto genera que la gestión del transporte adquiera un retraso en las entregas hacia destinos finales consignados. Esta problemática afecta al compromiso de ejecución de servicios proyectados de la empresa, influyendo a la preferencia y retención de los clientes en servicios de transporte posteriores. Como consecuencia, se ven afectados los ingresos mensuales debido a la carencia de responsabilidad y compromiso, originando dificultades en la gestión de pagos principalmente por los incumplimientos de pago a proveedores esenciales en gastos imprescindibles como lo son el combustible, peajes, viáticos y repuestos.

En este sector, los proveedores operan con el requisito de pago en efectivo, lo cual repercute a las operaciones diarias de este importante sector. Además, esta situación conlleva la acumulación de sanciones y deudas que posteriormente desencadenan problemas fiscales. En otras palabras, la falta de liquidez en empresas de transporte tiene un impacto tanto interno como externo. Esto abarca desde las proyecciones que la empresa pueda realizar hasta su efecto en el equipo interno y por tanto en adquisición de materiales y repuestos como las necesidades operativas en general.

La insolvencia de efectivo en este rubro, reduce la posibilidad de inversión para gestionar sus operaciones diarias y en la adquisición de suministros esenciales. En esencia, esto repercute en el capital de trabajo disponible, ya que generalmente los clientes imponen sus condiciones de sus líneas de crédito establecidos con los proveedores de 1 mes hasta 2 meses desde la realización de cada servicio de transporte. Además, esta situación afecta directamente al equipo de trabajo y su compromiso con los pagos. También abarca el mantenimiento tanto preventivo como correctivo de los vehículos, lo cual es de vital importancia, así como la eficiente adquisición de combustible.

Tomando en consideración todo lo mencionado el sector de transporte de carga se encuentra en una situación difícil ya sea porque los ingresos no son iguales a años y periodos anteriores afectando de esta manera la economía actual de las empresas de transporte de carga.

Este tema es de suma importancia para los empresarios del rubro de transporte de carga pesada, pues el incremento de las detracciones a pagar por los servicios genera un aumento significativamente mayor en los fletes lo que encarece la canasta básica familiar de todos los peruanos y afecta el funcionamiento de empresas de transporte pues como todo lo comentado este sector trabaja en base a la inversión y capital por las políticas de pago que poseen con sus clientes.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿De qué manera el valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de

Ate en el año 2021-2022?

1.2.2 Problemas Específicos

- a. ¿De qué manera la determinación del valor de la detracción influye el en pago de liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate?
- b. ¿De qué manera el precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate?
- c. ¿De qué manera las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate ?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Determinar si el valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022

1.3.2 Objetivos Específicos

- a. Analizar si la determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.
- b. Determinar si el precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

- c. Establecer si las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

1.4 Justificación de la investigación

1.4.1 Justificación

La presente investigación se justifica por que debido a la promulgación del DECRETO SUPREMO N° 020-2021-MTC que modifica y establece el monto a pagar por las detracciones según la ruta, configuración vehicular, peso de carga transportada y flete pactado, el cual va dirigido hacia el sector transporte de carga pesada el mismo que hace mención la tabla de valores del valor referencial de las detracciones en el sector transporte de carga, determinando un cambio estipulado en el monto del valor referencial afectando de esta manera el valor de pago de las detracciones, pues con la comparativa del valor referencial tiende a dar como resultado un monto a pagar significativamente mayor, el cual disminuye la liquidez en las empresas de transporte de carga pues genera una acumulación de saldo que las empresas de transporte dejan de disponer como capital para sus operaciones diarias.

1.4.2 Importancia

Esta investigación tiene como fin evidenciar que la tabla de valores establecida por el decreto mencionado si afecta negativamente en la liquidez de las empresas de transporte de carga en Ate. La investigación contribuye con el enriquecimiento de la literatura científica y sobre todo tomar en consideración la aplicación del DECRETO SUPREMO N° 020-2021-MTC en

la contabilidad y actualización de costos en el sector transporte, considerando un pago justo en los fletes del mercado, da a conocer también a empresas de transporte de carga que la administración de recursos , gestión administrativa y herramientas financieras que podrían emplear las empresas de transporte para mitigar el impacto en el incremento en el pago de detracciones.

1.5 Limitaciones de la investigación

El trabajo de investigación contiene limitaciones de información acerca del valor referencial, pues consta de información de la tabla de valores del valor referencial mas no comparativa de los fletes actualizados del mercado, tampoco presenta la cantidad de empresas de transporte de carga en detalle con distritos o vigente o hay algún sistema web donde se pueda obtener esa información precisa, se espera que después de esto se puede generar un control de las empresas de transporte de carga vigentes en cada distrito o lugar.

1.6 Viabilidad del estudio

Este estudio se considera factible puesto que, durante el proceso de esta investigación, se contó con la orientación de profesionales expertos en la creación y avance de proyectos de investigación. Además, se cuenta con el tiempo adecuado, los fondos económicos necesarios, los materiales requeridos y un amplio acceso a fuentes de información primaria, como la web, publicaciones y libros, esenciales para realizar el trabajo de investigación.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

Realizamos minuciosas indagaciones empleando repositorios de Universidades Nacionales e Internacionales que estuvieran estrechamente relacionados con nuestra tesis titulada **“El valor referencial de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, año 2021-2022”**, se obtuvo lo siguiente:

2.1.1 Antecedentes Nacionales

Quilca, X. y Zubilete, F. (2019). En su tesis: “Las detracciones y su impacto en la liquidez de las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo”. Tesis para optar al título de Contador Público. Facultad de contabilidad. Universidad Nacional del Centro del Perú.

La relevancia de esta tesis en relación con la investigación es evidente, ya que se centra en aspectos críticos y similares en términos de influencia de las detracciones en la disponibilidad de recursos para las empresas de transporte en la provincia de Huancayo. Este impacto se traduce en una disminución de su capacidad financiera, lo que se refleja en la reducción de su capacidad para convertir sus activos de Cuentas por Cobrar Comerciales de Terceros en efectivo. Además, se experimenta una restricción en los recursos disponibles en la Cuenta de Detracciones, lo que conduce a una disminución en los ingresos en efectivo. A lo largo del período que abarca desde el inicio de la detracción hasta que el efectivo se deposita en la cuenta, se observa una disminución en la liquidez de las empresas por la falta de acceso al dinero ingresado en arcas de la cuenta de detracción el cual posee restricciones para acceder al dinero depositado.

Esta tesis nos ayuda a entender mediante el análisis de cómo las detracciones merman la liquidez de las empresas de transporte en la ciudad de Huancayo y el efecto que tienen en su estado de situación financiera. Asimismo, mediante la discusión de resultados de las encuestas se concluye que el efecto se evidencia en la reducción y limitación del capital de trabajo disponible teniendo como referencia la cualidad de la liquidez, ya que parte del porcentaje de la detracción permanece en arcas del cliente hasta el depósito en la cuenta del proveedor, lo cual indica que la liquidez puede verse

afectada más si el cliente no deposita en el tiempo de ley establecido, este se agrava más en el momento que ingresa como dinero recaudado hacia la Administración tributaria.

Hurtado, Y. y Córdova, W. (2021). En su tesis: El sistema de detracción del IGV y su influencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga de la provincia constitucional del Callao, Año 2019. Tesis para optar al título profesional de licenciado en Contabilidad. Facultad de Ciencias contables Económicas, y financieras. Universidad San Martín de Porres, Perú.

La importancia de esta tesis en relación con la investigación es visible, ya que el monto retraído de porcentaje de la detracción es significativo incidiendo en liquidez disponible de las empresas de transporte de carga, afectando en el nivel de solvencia, pues mayor importe depositado en la cuenta de detracción del Banco de la Nación será una menor cantidad de disposición para los transportistas, para que las empresas sigan funcionando por falta de capital de trabajo incurren al sistema financiero para solicitar préstamos para solventar sus obligaciones tributarias, lo cual la tasa de interés significa un mayor costo y responsabilidad de pago. En suma, las empresas de transporte de carga deberán estar actualizados e informados de cada promulgación de ley en base al pago de IGV. Por otra parte, el dinero retenido en las cuentas de deducciones significa un costo de oportunidad, pues el costo del dinero en el tiempo es relevante porque las tasas de interés afectan negativamente en las empresas o este mismo dinero puede estar depositado en una cuenta de plazo fijo que gana interés lo cual genera pérdida para las empresas.

Esta tesis nos ayuda a entender que el flujo de caja está relacionado con la liquidez de las empresas de transporte de carga en San Martín de Porres

en el año 2018, indica que muchas empresas no cuentan con deudas exigibles tributarias, pero tienen un saldo disponible depositado en su cuenta del banco de la Nación en concepto de detracciones, el cual no pueden disponer y utilizar para gestionar sus gastos corrientes, pues el trabajo recaudador de la SUNAT, no debería influir mermando a las empresas su flujo de caja incidiendo en su funcionamiento cotidiano. En síntesis, las consecuencias de la retención de la detracción merman el movimiento de efectivo, debido al pago del fisco Nacional por retención de las facturas sujetas a las fechas indicadas al calendario, para hacerse acreedor del Impuesto General a las Ventas (IGV), lo que incurre a que las empresas de transporte de carga sufran de falta de liquidez para continuar con sus operaciones diarias de inversión.

Daviran, M. y Tapara, R. (2021). En su tesis: “Sistema de detracciones y liquidez en las empresas de carga pesada distrito La Victoria- 2019”. Tesis para optar al título profesional de Contador Público. Facultad de Ciencias Administrativas y Contables. Universidad Peruana de los Andes, Perú.

La tesis se convierte en un elemento de gran relevancia dentro del contexto de esta investigación en La Victoria 2019, ya que guarda una estrecha correspondencia con el tema en análisis. Su importancia radica en que se centra en cuestiones cruciales y semejantes con respecto a la liquidez y los efectos que las detracciones tienen sobre la proyección del flujo de efectivo en las empresas. Este enfoque exhaustivo ha permitido llegar a la conclusión de que el sistema de detracciones ejerce consecuencias desfavorables en la liquidez de las empresas en un sentido general. Por lo tanto, indica que la detracción influye negativamente en la liquidez de las empresas de transportes de carga, ya que cada mes se acumula un saldo de

efectivo, el cual no es de libre disposición de cada contribuyente, de esta manera las empresas de transporte de carga presentan problemas de liquidez, ya que el sistema de detracciones perjudica a los transportistas afectando la capacidad económica para enfrentar sus obligaciones corrientes.

La tesis contribuye a nuestra investigación de manera sustancial a la comprensión de cómo las detracciones afectan la liquidez de las empresas, subrayando la necesidad de evaluar y potencialmente reformar este sistema para garantizar que las empresas puedan mantener una salud financiera sólida y sostenible, es importante destacar que las detracciones imponen un desafío significativo para la disponibilidad de fondos en las empresas, ya que se traducen en una reducción de su flujo de efectivo. Esto, a su vez, afecta la capacidad de las empresas con el compromiso de pago de sus responsabilidades financieras y operativas de manera eficaz. Además, este impacto negativo en la liquidez puede limitar las oportunidades de inversión y crecimiento de las empresas, lo que a largo plazo podría comprometer su estabilidad financiera.

Espinoza, Y. y Torres A. (2021). "El Valor Referencial del servicio de transporte de bienes, empresa Julio Augusto Chalco Grimarey, Lima, Periodo 2020". Tesis para obtener el título profesional de contador público. Facultad de ciencias empresariales. Universidad César Vallejo, Perú

La tesis resulta relevante en el contexto de esta investigación, dado que aborda aspectos relevantes y similares en términos de un análisis adecuado del valor referencial y la influencia que tiene en el cálculo del monto a pagar por las detracciones, pues es esencial contar con un valor referencial preciso. Este valor se obtiene a través de las tablas con sus respectivos anexos, que

proporcionan información detallada sobre aspectos clave como las distancias a recorrer, la configuración vehicular y la capacidad de carga. Estos datos son fundamentales para determinar el costo de los servicios de transporte, ya que permiten calcular de manera precisa la tarifa que se aplicará en los fletes aplicados por las empresas de transporte en el mercado.

Este proceso de cálculo de tarifas es aplicable a los transportes que se realizan desde un punto de origen hacia diferentes zonas de destino, ya sea en el ámbito local o nacional. En base a la distancia y las características del servicio, se establece el monto del servicio, al cual se le aplica el porcentaje correspondiente de la detracción. Esta detracción se calcula sobre el monto total del servicio, asegurando que se cumplan con las obligaciones tributarias establecidas por las autoridades pertinentes.

Se relaciona a nuestra tesis por el motivo que esta menciona a nuestra variable independiente que es el valor referencial de la detracción, como tributo con el Estado y de uso exclusivo para el cancelo de pasivos tributarios, afectando la liquidez de las empresas de transporte de carga, por otro lado, tiene conexión con nuestro título y tema de investigación, ya que abarcan temas del sistema de pago de obligaciones tributarias demostrando un enfoque de diseño mixto que ayuda a investigar de esa manera para obtener resultados eficaces.

En conclusión, estos antecedentes nacionales nos indican los desafíos de falta de liquidez originado por las detracciones afectan significativamente a las empresas de transporte, puesto que el dinero que se retiene es un efectivo que no se puede disponer con facilidad puesto a las restricciones ya mencionadas, lo cual afecta oportunamente a las empresas de transporte de

carga puesto que este rubro necesita flujo de efectivo para realizar sus operaciones diarias y pago de proveedores, lo que al disponer del efectivo en la cuenta de detracciones genera que la empresa opte por solicitar un préstamo bancario con la finalidad de continuar operando, lo que afecta al rubro de transporte de carga de manera insostenible puesto que las empresas de este rubro poseen líneas de crédito con sus clientes de 1 mes hasta 3 meses significativamente lo cual afecta al desempeño en liquidez y flujo de caja proyectado en su actividad principal.

2.1.2 Antecedentes Internacionales

Sánchez, C. (2019). En su tesis: “Los Costos Operativos de Transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Tungurahua”, para optar al título de contador público por la Universidad Técnica de Ambato, Ecuador.

La tesis en mención alude a que los costos operativos afectan en los ingresos de las Cooperativas de Transporte de carga pesada de la provincia de Tungurahua. Se trabajó con la metodología de recolección de información financiera, básicamente datos numéricos del periodo 2017 y 2018, otra fue la de experiencias en el recinto para recolectar información presencial y los gastos asumidos que se puedan atribuir como costos operativos, también interiorizar el problema estando en el lugar. Se tomó como empresa de estudio la Cooperativa “Los Andes” fue elegida por ser la más completa en el sector, hubo diferencias respecto a su margen de utilidad concluyendo una disminución del 2% en el año 2017 y del 3% en el año 2018, dando a entender que la utilidad esperada disminuye a la expectativa de los asociados.

Esta tesis nos apoya referente a nuestra variable dependiente que es la liquidez, ya que hacen mención a la redistribución de ingresos como un problema y en más detalle un mal uso en precisar los costos operativos de transporte generando desacuerdos y siendo negativo para los socios, conforme a ello por la problemática de los costos operativos causaría una mala toma de decisiones por ende deudas financieras afectando la liquidez de la empresa (capital de trabajo). En síntesis, el manejo adecuado de costos operativos se relaciona con la capacidad de cumplimiento de pagos a terceros, comprometiendo la liquidez de las empresas de transporte como se establece existen diversos factores que pueden ser perjudiciales o afectar la utilidad de la empresa o expectativas que tengan y proyecciones. **Martínez, G. y**

Gómez, K. (2021). En su tesis: "Diagnóstico de Riesgo financiero para una empresa de transporte. para optar al título de Administrador de Empresas por la Universidad Libre Pereira, Colombia. Tuvo el objetivo de elaborar un diagnóstico de riesgo financiero para una empresa de transporte de carga, para facilitar el diseño de estrategias y la toma de decisiones financieras. El propósito principal de este trabajo consiste en llevar a cabo un análisis de riesgo financiero para una pequeña empresa dedicada al transporte de carga por carretera en la ciudad de Pereira, su análisis se basa en un modelo estructurado que sigue el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar, Actuar) como parte de un enfoque metodológico cuantitativo respaldado por evidencia empírica. Durante este estudio, se investigó los riesgos financieros a los que se enfrenta la empresa en el período que abarca desde 2015 hasta finales de 2019. El estudio se dividió en cuatro fases: la fase de planificación y diseño del modelo, la fase de ejecución, la fase de verificación que incluye las

conclusiones, y finalmente, la fase de acción en la que se proporcionan recomendaciones basadas en los resultados obtenidos. Se analizaron diversos indicadores financieros, como la liquidez, el endeudamiento y la gestión de cuentas por cobrar, los cuales se calcularon y se convirtieron en variables binarias para evaluar el riesgo.

La tesis vista aporta a nuestra investigación en el ámbito que somos del sector transporte de carga, donde se evalúan de parte de estas, situaciones financieras como las de gestión y riesgo, incluyendo la liquidez, por parte de ello guarda relación con nuestra variable dependiente porque se determina que es primordial e influye en la estabilidad de toda empresa sea de inversiones y toma de decisiones, en respecto como indicador menciona que la mayoría de las empresas en Colombia mantienen un nivel de endeudamiento, dando a entender que no disponen de liquidez a corto plazo y su manejo de créditos es inadecuado en su mayoría. También qué estrategias emplean para evitar que la empresa caiga en pérdida, enfocándose en 4 fases estratégicas, que toda empresa pueda aplicar llamada al ciclo PHVA o ciclo Deming.

En conclusión, se entiende que la liquidez es parte esencial para toda empresa de transporte de carga, la buena distribución del capital de trabajo, sea para manejo propio de proyectos, estabilidad y futuro. Si es para poder cumplir con los pagos adicionalmente, evitando que se endeude o genere mayores pérdidas que beneficios.

2.2 Bases teóricas

2.2.1. Marco Legal

Por medio de la Resolución de Superintendencia N° 073-2006/SUNAT, en uso de las facultades señaladas por el artículo 13° del TUO del Decreto Legislativo N° 940.

Estas hacen mención al transporte de carga en vía terrestre también a su recaudación de detracción, superando su importe de facturación en S/. 300 soles, por otro lado, se condiciona que si la empresa de transporte de carga contratase otras empresas para cubrir o completar el servicio pues este también se incluye en el sistema de detracciones.

Referente a las partes que son omitidas del SPOT: son varios casos que implican entre ellas se manifiesta que el sector público está ajeno a su aplicación referente del artículo 18° de la Ley del Impuesto a la Renta. También existen operaciones que con los siguientes documentos se omiten que son boletos de transporte aéreos, Documentos generados por las entidades del sistema financiero y de seguros, así como por las cooperativas de ahorro y crédito no habilitadas para recibir fondos del público, siempre que estén supervisadas por la Superintendencia de Banca y Seguros, documentos emitidos por la AFP o EPS, por otro lado los servicios públicos de suministro y telecomunicaciones, también las pólizas algunas, certificados de pago de regalías emitidas por PERUPETRO S.A condicionalmente, formatos brindados por el IPSS, Documentos expedidos por las entidades que actúan como compradores en los sistemas de transacción utilizando tarjetas de crédito y/o débito proporcionadas por bancos u otras instituciones financieras o crediticia, con domicilio dentro o fuera del territorio nacional. Documentos que emitan las empresas recaudadoras de la denominada Garantía de Red

Principal, boletos de viaje emitidos por las empresas de transporte nacional de pasajeros, boletos emitidos por las Compañías de Aviación Comercial que prestan servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros, Documentos emitidos por el operador de las sociedades irregulares, consorcios, Joan ventures u otras formas de contratos de colaboración empresarial

condicionales, Recibos emitidos por el servicio público de distribución de gas natural por red de ductos, prestado por las empresas concesionarias de dicho servicio, condicionales, Documentos que emitan los concesionarios del servicio de revisiones técnicas vehiculares condicionales, Documentos remitidos por las empresas que desempeñan el papel de adquirente en los sistemas de pacongo por medio de tarjetas de crédito emitidas por ellas mismas, Documento emitido respecto de servicios prestados con ocasión de brindar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros y por las empresas habilitadas a emitir el boleto condicional.

El servicio no estará sujeto al Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias con el Gobierno Central cuando se trate de arrendamiento de bienes muebles, servicios empresariales y transporte de personas (enumerados en el Anexo 3), además de las excepciones mencionadas en el párrafo anterior. Estas excepciones son las siguientes:

- a) Si se genera un baucher de pago que no posibilita respaldar el crédito fiscal, obtener un saldo a favor del exportador o cualquier otro beneficio vinculado con la devolución del IGV, así como para propósitos con fines tributarios de gasto o costo.
- b) Si se emite un comprobante de pago que facilita respaldar el crédito fiscal, obtener un saldo a favor del exportador o cualquier otro beneficio

asociado con la devolución del Impuesto General a las Ventas (IGV), siempre que el monto de la operación sea igual o inferior a S/. 700.00.

- c) Cuando el usuario sea una entidad del Sector Público Nacional, según lo definido en el inciso a) del artículo 18° de la Ley de Impuesto a la Renta, y el monto de la operación sea igual o inferior a S/. 700.00, sin importar el tipo de comprobante de pago emitido.

Aplicación de factor de retorno sin carga o vacío

Artículo 4° del Decreto Supremo N° 020-2021-MTC esta norma en adaptación en base al valor referencial resultante se considerará 200 kilómetros virtuales, debe ser aplicado un factor de 1.4 en el caso de que el servicio sobrepase los 200 kilómetros y se tengan en cuenta los supuestos: Contenedores cargados de ida y retorno vacío, Materiales peligrosos, como explosivos y sus componentes, gases con diferentes características (inflamables, no inflamables, tóxicos y no tóxicos), líquidos que pueden incendiarse, sólidos combustibles, sustancias que favorecen la oxidación y peróxidos orgánicos, productos altamente tóxicos (venenosos) y agentes infecciosos, materiales radioactivos, sustancias corrosivas, elementos variados y desechos que presentan riesgos para la seguridad y la salud. En suma, Transportes de líquidos en tanques, transporte de materiales a granel en tolvas equipadas con cisterna de descarga, furgones que cuentan con sistema de refrigeración.

Personas o entidades que poseen obligación.

El cliente o usuario del servicio. Asimismo, En caso de que el proveedor del servicio reciba el pago completo del servicio y no se ha notificado el pago correspondiente, este también estará sujeto a esta obligación, sin perjuicio de

las sanciones que pueda tener como consecuencia que pueda hacer frente el cliente con la obligación de realizar el depósito en el momento que le corresponde.

Momento de realizar el depósito

El depósito se debe realizar con un límite máximo del quinto (5to) día hábil del mes siguiente a la fecha de emisión de la factura o comprobante de pago del registro de compras, lo que primero ocurra en términos de tiempo, la persona obligada a realizar el depósito sea el cliente del servicio contratado. En suma, en el quinto día hábil después de percibir el pago completo de la operación en el caso que la responsabilidad la tenga el proveedor de servicio (transportista).

Manera en la que se emite el comprobante por el abono de la detracción

Los comprobantes de pago emitidos por concepto de servicios de transporte de bienes por carretera bajo el Sistema de pago de Obligaciones Tributarias (SPOT) no pueden incluir transacciones diferentes a este servicio. Por ello, en los comprobantes de pago se debe incluir este concepto, aunque no necesariamente de forma impresa, para identificar las transacciones sujetas a SPOT.

La frase que se debe incluir en: “Esta transacción está afecta al sistema de Obligaciones Tributarias con el gobierno central “.

Si el proveedor de servicios de transporte terrestre posee una serie de registro obtenido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) de acuerdo con las regulaciones vigentes, dicho número de registro debe ser incluido en el comprobante de pago cuando corresponda según las disposiciones del Reglamento Nacional de Administración de Transporte,

aprobado mediante el Decreto Supremo N° 009-2004-MTC y sus respectivas modificaciones normativas.

Si el servicio proporcionado está afecto al valor referencial o es aplicado debe ser aplicado el Decreto Supremo N° 020-2021-MTC.

- En el momento en el que sea necesario calcular valores referenciales, se debe agregar como información que no necesariamente se encuentra impresa en el mismo comprobante de pago o en un documento anexo, se incluye lo siguiente:

- El valor referencial inicialmente que se haya calculado para cada viaje y por cada vehículo utilizado en la entrega del servicio de transporte, y, si corresponde, se debe indicar si se aplica el factor de retorno al vacío.

- Se debe incluir en el comprobante de pago o un anexo la descripción de la configuración vehicular de cada unidad de transporte utilizada en el servicio, así como el peso en toneladas métricas correspondientes a esa configuración para el precálculo de la detracción tal como indica el Anexo III del Decreto Supremo N° 020-2021-MTC.

- Indicar el lugar de origen y de destino al que hace mención en el inciso D del artículo 2° del Decreto Supremo N° 020-2021-MTC, orientado en la configuración vehicular de la unidad de transporte.

2.2.2 Valor referencial de la detracción

Las detracciones se pueden entender como un mecanismo de recaudación de impuestos que se emplean para que las empresas

desempeñen sus obligaciones tributarias en sus operaciones diarias del rubro el cual conlleva un proceso de pago previo para la cancelación de las facturas a cobrar por los proveedores y deben seguir mecanismos para que se puedan concretar con el proceso de cobro de los comprobantes de pago.

Effio, F. (2013): Representa un descuento del monto de ingreso u obtenido a raíz de una venta o ganancia, las personas naturales y jurídicas están sujetas a incorporar la detracción por el bien prestado o servicio, este monto está establecido y se debe cancelar en el banco de la nación.

La metodología consiste en un descuento para el comprador pero este es integrado a favor del vendedor, los cuales sirven con el propósito de ayudar con las obligaciones tributarias que puedan exigir y también si tuviera alguna deuda tributaria, estas son destinadas a cubrir los impuestos que el vendedor debe pagar al estado, la aplicación de las detracciones favorecen a los vendedores y a los que brindan servicios pues garantizan el pago correcto y oportuno de los tributos, ya que les permiten saldar sus deudas u obligaciones con el Estado, hacer uso de ellas involucra que los vendedores recauden en una cuenta externa de un Banco Nacional brindando apoyo y cooperación del Estado.

Este sistema se emplea para fines de contribución en obligaciones tributarias especialmente en transacciones comerciales, mediante la retención de dinero que se acumula en una cuenta de detracciones, el cual no implica un costo adicional para el comprador ya que son utilizados para el pago de tributos.

Morales, J. (2013): Está regulado por el Decreto Legislativo (DI) N°940, emitido el 20 de diciembre del año 2003, conforme a esto tuvo modificaciones

con aprobación de la SUNAT y nuevas vigencias en los posteriores años publicado en el Diario El Peruano.

Las detracciones se pagan en base a mandatos en Decretos Legislativos que varían o se actualizan en cada periodo siendo de conocimiento obligatorio y útil para las personas que empleen el sistema de detracciones, apliquen los porcentajes correctos o la retención en base a las leyes actuales. Estos descuentos o retenciones se llevan a cabo en el país con la supervisión del Estado, manejando un orden y supervisión en el cumplimiento de pagos de tributos.

Esta parte integra tanto la definición de lo que es el sistema de detracciones y su función como parte de su proceso e importancia, se puede entender que recibe ayuda de otras entidades en su formación también para que todo llegue a ser concretado y se cumpla, para evitar la evasión, ayudando a la formalidad de las empresas pagando sus respectivos tributos, se rescata también dentro del proceso de la obtención de la detracción tener una cuenta en el Banco de la Nación del proveedor y el adquirente dentro de los parámetros establecidos en caso hubiese excedente de saldo en la cuenta del Banco de la Nación, estaría a libre uso del titular de la cuenta otorgando posibilidad que pueda usarlo a su disposición.

Se aplica este sistema para que el estado pueda garantizar el cumplimiento tributario, facilitar la recaudación de impuestos, proteger los ingresos fiscales y promover la transparencia fiscal de las empresas con la finalidad de recaudar saldo con el que los contribuyentes puedan hacer frente a sus obligaciones tributarias de sus transacciones diarias.

Gáslac, L. (2013) afirma que:

En nuestro país existe un índice alto de informalidad que se lleva a cabo en empresas de transporte de cargas, prestación de servicios o comercialización de bienes dado esto, la SUNAT opta por generar regímenes de pago por los tributos del IGV que son a futuro, dando una alternativa para que las personas puedan recaudar y así evitar la evasión de impuestos llamándolo como el Sistema de Deduciones del IGV. En el año 2001, el 28 de abril comienza la creación del Sistema de Pagos de Obligaciones Tributarias o Sistema de Deduciones con el Decreto Legislativo N° 917, anunciado en el Diario oficial El Peruano, este viene a ser referente al comprador con el vendedor o quien otorga el servicio y se manifiesta que de dicha compra se extrae un monto que se aplica al sistema visto y se deposita a una cuenta corriente en el Banco de la Nación , dicho monto recaudado sirve para pagos tributarios o deudas del Estado y únicamente pertenece al titular de la cuenta.

Una de las problemáticas más grandes en nuestro país es la informalidad existente en el mercado cotidiano del sector de transporte de carga, pues es uno de los rubros en los que más existe la evasión tributaria, pues variadas empresas no declaran la totalidad de los servicios que realizan en el mercado de bienes y servicios . Por ello, el estado actúa de manera fiscal para recaudar tributos por medio del sistema de deducciones el cual es un sistema que beneficia al vendedor en la forma de pagar tributos para reducir la famosa evasión de impuestos al realizar compras, tanto por parte de personas jurídicas como de individuos, se lleva a cabo la retención de un monto correspondiente a las deducciones. Esta retención, si bien puede considerarse un beneficio en términos de asegurar el cumplimiento de obligaciones

tributarias, también conlleva un impacto en la liquidez de quienes realizan la compra. En este sentido, podría decirse que existe un equilibrio entre ventajas y desventajas.

Es importante destacar que el beneficio principal de las deducciones se dirige hacia los vendedores o prestadores de servicios, ya que son ellos quienes pueden utilizar los fondos retenidos para cumplir con sus obligaciones tributarias de manera oportuna. Esta medida contribuye a garantizar la recaudación fiscal ya mantener la transparencia en las transacciones comerciales. El hecho de que se actualicen cada Decreto también implica ciertas complicaciones para su aplicación adecuada.

Zee, H. y Tanzi, V. (2011): La recaudación del IGV (IVA) en las deducciones presenta inestabilidad por ser en un parte restrictivo al momento de recaudar el monto al ser un tema que cada tiempo se modifican ,pues las personas no toman conciencia de ello y presenta desinterés en conocer la aplicación de este sistema, ocasionando una desviación grande de los ingresos que conlleva a futuro inestabilidad económica.

Al actualizar las normas o decretos, entre otros, genera mayor desinformación de estas y produce informalidad por no seguir, desconocer o no aplicar los sistemas, leyes o normas del Estado, tanto así es el desconocimiento o desinterés que a lo largo provoca disminución o afecta la liquidez de la empresa por no saber qué regímenes corresponden o que tasa o montos y a qué plazo son los que se deben cumplir y esto provocaría una rentabilidad no positiva. Tener en consideración que los sistemas que se emplean son de utilidad para un orden y cumplimiento de las normas, que ayudaría mejor en sí al país y al conocimiento de los contribuyentes.

Determinación del valor de la detracción

Para la determinación del valor de la detracción a pagar por los servicios de transporte, se toman en cuenta la comparación del 4% de la factura y el valor referencial. El valor referencial hace referencia a un valor expresado por el destino que será multiplicado por la cantidad de mercadería transportada por toneladas la cual hace referencia a la capacidad de carga de la unidad.

El Peruano (2006): El valor referencial en el servicio de transporte de carga de bienes por carretera se calcula multiplicando el valor por la tonelada (TM) valor que aparezca en la tabla que corresponda a la ruta o provincia a la que se dirige el transporte por la cantidad máxima de carga que transporta la unidad.

El TM utilizado en la tabla que indica el valor referencial hace referencia a el precio por tonelada que se debe aplicar para el pago de la detracción del servicio realizado que varía según el destino de carga a dirigirse por la unidad y que influencia el número de toneladas de capacidad de carga teniendo en cuenta esta comparación el monto a pagar por la detracción siempre será el monto mayor en comparación al 4% del flete y el valor referencial.

Tabla 4. *Tabla de determinación de carga útil en función a las configuraciones vehiculares contempladas en el reglamento Nacional de Vehículos*

Configuración vehicular	Carga útil (ton)
C2	10
C3	15
T2B1, C2RB1	17
C4	18
8X4	20
T2S2, T3S1, C2RB2, C34B1	22

C4RB1	25
T2S2e2, C2R2, T3S2S1S2, T3Se2S1e2	26
T3S2, C3RB2, 8X4RB1, T3S2S2, T3Se2Se2	27
T2S3, 8X4R2, 8X4R4	28
C4R3, 8X4R3, C4RB3	29
T3Se2, T3S3, T2Se3, T3Se3, C2R3, C3R2, C3R3, C3R4, C4R2, C4RB2, 8X4RB2	30

Fuente: El Peruano (2021)

Para la aplicación del valor referencial para determinar el monto a pagar por la detracción se debe tener en consideración la cantidad transportada, es decir las toneladas relacionadas directamente con la configuración vehicular de las unidades de transporte, por lo cual en el siguiente cuadro podemos ver la cantidad de toneladas que pueda cargar una unidad de transporte (UT), según la configuración de ejes que tiene, por lo que se debe tener en consideración para el precálculo de la detracción con la cantidad transportada en toneladas.

Asimismo, para la aplicación del valor referencial se debe tener en consideración la ruta por carretera por la que transita el transporte, ya que existen muchas rutas existentes para llegar a un destino en específico, sin embargo, se debe tener en consideración los lugares por los que transita la unidad porque según estos varía el valor referencial y la cantidad a pagar por la detracción del servicio en comparación con el flete pactado a facturar por el proveedor del servicio realizado. En adición a lo comentado, el valor referencial a aplicar según el destino debe ser considerado según la ruta o lugares por donde pasó la unidad y en caso no estén la tabla se deberá aplicar el 4% para el pago de detracciones.

Precio del combustible

Hay situaciones o acontecimientos a nivel mundial que general el alza y escasez de algunos productos esenciales, por ejemplo, en este caso del sector de transporte de carga se caracterizó por el aumento de combustible afectando la liquidez.

Gomero et al. (2022): A nivel internacional hubo cierta incertidumbre económica en el año 2022, se menciona que anteriormente el precio por barril en diciembre del 2020 a junio del 2022 llegó a superar más del doble del precio por galón, un motivo es la guerra que existía en Ucrania y Rusia , esto afectó en el costo y adquisición del combustible ,también por ende productos derivados de ello.

Como se describe no hay un precio fijado respecto al combustible, más bien es versátil y depende de varios factores como la inflación y evasión de tributos, afectando así a las empresas de transporte, el factor global o internacional también repercute en la adquisición del producto.



Figura 2. Incremento del precio del combustible en mayo del 2021

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

El respectivo cuadro hace mención el precio del combustible y se realiza una comparación de los años 2020 y 2021 en relación al incremento del petróleo industrial y nacional, las empresas de transporte de carga emplean el combustible para realizar servicios y cumplir con su actividad principal, lo que significa un gasto mayor para este rubro la subida de precio, en el gráfico se puede apreciar la variación irregular del periodo 2020 con el de los comienzos del año 2021 siendo no fijo sino inestable y que de abril a mayo de ese año hay un alza evidente del precio de combustible afectando de esta manera la liquidez de las empresas de transporte de carga.

Restricciones en la cuenta de detracción

Las restricciones en las cuentas de detracciones o condiciones impuestas de montos depositados en las cuentas del Banco de La Nación son variadas y poseen como objetivo principal garantizar que el saldo retenido se emplee exclusivamente para el pago de impuestos correspondientes para garantizar el cumplimiento de obligaciones tributarias.

Si en una cuenta de detracciones se depositan montos destinados inicialmente para el pago de tributos, multas, intereses moratorios, costas o gastos, y estos fondos no se utilizan con dicho propósito durante un período continuo de al menos cuatro meses después de su asignación, entonces dichos fondos se consideran de libre disposición. Esto significa que el titular de la cuenta podrá utilizarlos sin restricciones específicas, sin estar obligado a destinarlos a obligaciones tributarias u otros compromisos específicos. Esta regla proporciona cierta flexibilidad en el uso de los fondos retenidos en cuentas de detracciones que no se han utilizado para multas fiscales durante un período de tiempo prolongado.

Es importante tener en consideración la flexibilidad que conlleva una responsabilidad adicional para los titulares de las cuentas, pues se deben administrar de forma adecuada los fondos y garantizar que se utilicen de manera efectiva cuando sea necesario. En suma, estos deben estar al tanto de los plazos y fechas para evitar posibles retrasos en el pago de detracciones.

Estas restricciones en la solicitud de utilización de los fondos en las cuentas de detracciones poseen gran importancia mediante un control adecuado de los recursos retenidos para pagar tributos y multas tributarias por lo que las empresas de transporte de carga pueden disponer del saldo depositado teniendo en cuenta las restricciones de la Cuenta del Banco de la Nación.

Gás lac, L. (2013): La solicitud para disponer libremente de los fondos depositados en cuentas del Banco de la Nación puede ser presentada ante la SUNAT en un máximo de tres ocasiones al año, durante los cinco días primeros laborables de los meses de enero, mayo y septiembre. La posibilidad

de solicitar la disposición libre de los fondos depositados en cuentas del Banco de la Nación está limitada a un máximo de tres veces al año. Estas solicitudes pueden presentarse únicamente durante los cinco primeros días hábiles de los meses de enero, mayo y septiembre, ante la Sunat.

Esto no solo facilita el cumplimiento de las obligaciones tributarias de las empresas mediante el saldo en las cuentas de deducciones, sino que facilitan el cumplimiento de obligaciones fiscales, sino que promueve la transparencia y la gestión de recursos financieros, pues los contribuyentes deben estar al tanto de estos plazos y cerciorarse de presentar sus solicitudes en la fecha establecida para garantizar una administración fiscal adecuada.

2.2.3 Liquidez

En las empresas en el mercado se ve el término liquidez con relación a los activos y fuente de efectivo, sustento también de economía y se liga con la rentabilidad de la empresa u proyecciones a corto y largo plazo, implica estabilidad de la entidad y manejos de recursos en forma de saldar deudas o pagos, para entender un poco mejor sobre la situación en relación a la liquidez de las empresas se debe emplear el ratio financiero de liquidez con el fin de evaluar la situación financiera de una empresa y su capacidad de pago frente a terceros.

Gurriaran, R. (2004): Al emplear los ratios, es una forma de determinar la liquidez, visibilizar el estado de una empresa, pues ayuda y aporta en información numérica que lleva a cabo la interpretación del análisis de una empresa respecto al dinero disponible, la otra manera es cuanto de ganancia se tendrá, el flujo de efectivo, también inversiones que se tengan, siendo de ayuda para proyecciones y actualidad.

Es importante determinar el ratio en las empresas de transporte de carga en este caso es relevante que las empresas de transporte de carga cuenten con liquidez para gestionar sus operaciones y seguir trabajando, puesto que en el mercado brindan crédito a sus clientes y necesitan de liquidez y capital para gestionar sus gastos operativos.

Tabla 3. *Formula Ratio de Liquidez*

Fuente: Ratios o Razones financieras (Pinelo, A. y Miguel, A.)

FÓRMULA	INTERPRETACIÓN
Activo Corriente / Pasivo Corriente	Medición de capacidad de pago, sea mayor a 1 o menor a 1

Elaboración propia.

Este cuadro representa uno de los ratios que existen para determinar el estado de liquidez de una empresa, y su interpretación implica la capacidad de pago que tiene una empresa o entidad, o si se mantiene igual o finalmente tiene un excedente de liquidez que ejerce un perezoso uso de la liquidez.

La liquidez influye empresarialmente en la gestión de las empresas, ya que es un concepto importante que genera estabilidad a la entidad, seguridad y fiabilidad de proyecciones o tomas de decisiones, dando importancia al manejo y distribución de efectivo, afecta en las demás áreas de las empresas, es base de los activos que se tienen y tenerlo como efectivo, otro puede ser de obtención inmediata.

En el sector transporte de carga la liquidez es evidente por motivo a la recaudación de obligaciones y como recurso para cubrir deudas o uso tributario, ya que se genera un descuento con los ingresos o dinero que se tiene y se debe apartar de ello, para asumir las responsabilidades con el Estado.

Gonzales. A (2013): La liquidez del mercado se define como la habilidad de un inversor para comerciar con rapidez volúmenes deseados a precios justos, basándose en las condiciones de oferta y demanda subyacentes. Esto implica que un activo líquido puede ser negociado en grandes cantidades casi de inmediato, manteniendo los precios lo más cercanos posible a los niveles previos y posteriores a la transacción. Por lo tanto, la liquidez de un activo financiero se asocia con la idea de negociación continuada, a bajos costes, y en grandes volúmenes.

De esta manera es primordial que las empresas de transporte cuenten con liquidez para acceder a negociaciones con proveedores y obtener un buen precio en el mercado. Por ello, la liquidez que pierden las empresas de este rubro se ve reflejado al dinero ingresado con el pago de detracciones, pues el efectivo depositado a la cuenta de detracciones merma la liquidez ingresando el dinero que necesitan para seguir operando en el Banco de la Nación.



Figura 3. Base legal: Decreto Legislativo N°940

Fuente: Artículo 14º del D. S. N° 055-99-EF Artículos 1º y 2º de la R.S. N° 073 2006 (SUNAT)

En el presente gráfico se puede visualizar el procedimiento de pago de detracciones, en primera instancia se debe determinar si el bien o servicio está sujeto a SPOT, en caso este sujeto se debe depositar el monto de la detracción a una cuenta en el Banco de la Nación y para cancelar la factura se debe abonar el precio restante.

Las empresas de transporte de carga son notables su pérdida de liquidez por los gastos que se asumen y los depósitos establecidos por la recaudación de tributos, la detracción establecida del 4% del total de la facturación, si bien es cierto que estos fondos son de uso para cubrir obligaciones, también es utilizado en cancelación de deudas y costes.

El rubro del sector transporte es amplio en lo que son tributos y gastos, si bien es cierto que las empresas generan liquidez, ya que realizan los fletes, en este sector se atribuyen gastos operativos o mantenimientos estas también pierden parte de esa liquidez al cumplir con pagos y obligaciones, siendo no netamente la liquidez.

Se sabe que la liquidez es importante en toda empresa, pues es base primordial para financiamientos o solventar deudas y pagos, viéndolo desde el sector transporte de carga se asume que compromete en el servicio de fletes varios procedimientos en los cuales llega a su finalidad de brindar un servicio sea que la liquidez sea para implementar o mantenimiento.

Van Horne, J. y Wachowicz, J. (2010): La bursatilidad, también conocida como liquidez, de un activo está asociada con la capacidad del propietario de convertirlo en efectivo. Se compone de dos aspectos: el precio obtenido y el tiempo requerido para vender el activo. Ambos están interrelacionados, ya que frecuentemente es posible vender un activo en un

corto período si se acepta un precio inferior. En el caso de instrumentos financieros, la bursatilidad se evalúa según la capacidad de vender una cantidad significativa de valores en un corto período sin afectar considerablemente el precio. A mayor facilidad de negociación, mayor es la capacidad de ejecutar una transacción importante cerca del precio de cotización. En términos generales, a menor bursatilidad de un activo, se requiere un rendimiento mayor para atraer a los inversionistas. Por lo tanto, las diferencias en el rendimiento entre diferentes activos con el mismo vencimiento no solo se deben a las disparidades en el riesgo crediticio, sino también a las disparidades en la bursatilidad.

Muchas empresas poseen riesgo de liquidez, pues se financian de entidades financieras los cuales evalúan de una manera rigurosa la situación financiera de una empresa antes de otorgar un crédito, dependiendo mucho de la trayectoria en el mercado de la empresa y evaluando un historial crediticio y en caso la empresa no cuente con ello no le brindan el crédito ocasionando riesgo de liquidez a las empresas de transporte de carga para seguir trabajando.

Gonzales de Olarte, E. & Iguíñiz, J. (2009):

El riesgo de liquidez se origina cuando los bancos no respaldan adecuadamente sus deudas (...), lo que frecuentemente se vincula al riesgo de insolvencia.

La importancia del riesgo de liquidez en los sectores como el transporte de carga, radica en la gestión de forma efectiva de su liquidez y mantengan un historial crediticio sólido , pues tenerlos como aliados y mas no lejanos como una oportunidad de cumplir sus objetivos, financiamientos y

proyecciones también el de cubrir deudas a corto y largo plazo según su requerimiento, resaltando lo importante que viene a ser un respaldo adecuado a las deudas y compromisos financieros, ya que la falta de ello lleva a originar problemas financieros graves.

Conocer de la liquidez y cómo manejarla ayuda a que no tengamos riesgos y más bien la empresa está en marcha y con disposición de efectivo para los recursos necesarios y pagos correspondientes, efectuando sus labores con normalidad, sin problemas y con disposición de proyectarse e inversiones.

Liquidación mensual de tributos

La liquidación mensual de tributos se refiere al proceso de calcular y pagar los impuestos que una persona, empresa o entidad debe al gobierno en un período mensual. Los tributos pueden incluir impuestos sobre la renta, impuestos al valor agregado (IVA), impuestos a las ventas, impuestos a la propiedad, entre otros, dependiendo de las leyes fiscales de cada país y de la situación particular de la entidad o individuo.

El control de los tributos Laborales y las rentas. (2017) menciona que: Contar con datos de la mayoría de las empresas y la capacidad de distinguirlos según criterios como sectores económicos, ubicaciones geográficas y niveles de ventas, entre otros, permite identificar patrones y tendencias que posibilitan plantear hipótesis sobre posibles incumplimientos. Estos incumplimientos pueden manifestarse de diversas formas: No declarar empleados, pagar salarios por encima del mercado con el objetivo de reducir la carga tributaria mediante la manipulación de tasas impositivas y el impuesto al dividendo, remunerar a terceros relacionados que en realidad no prestan

servicios, con el fin de justificar la distribución de ganancias a favor de accionistas o socios, reclasificar conceptos salariales para evitar el pago de cargas sociales, incluir en la nómina a empleados ficticios para retirar ganancias o justificar gastos no deducibles, establecer afiliaciones falsas para obtener beneficios sociales indebidos, como atención médica o pensiones.

Cuando se observan discrepancias significativas respecto a lo esperado, es necesario investigarlas. Una vez que se han contrastado y validado las hipótesis de incumplimiento, es posible emprender acciones de control o implementar medidas para mitigar estos riesgos. La lista de inconsistencias detectadas depende del enfoque del análisis y sus objetivos, lo que puede abarcar desde errores en el cálculo de impuestos hasta ingresos no declarados por parte de los trabajadores o indicios de ingresos no declarados por las empresas. Es importante recordar que, a pesar de exhibir magnitudes similares, las diferencias entre contribuyentes pueden tener explicaciones legítimas.

Obligaciones corrientes

Las obligaciones corrientes también llamados pasivos corrientes o deudas a corto plazo, son compromisos financieros que una entidad espera pagar en un periodo corto de tiempo, las obligaciones de pago se consideran corrientes porque se espera cancelar estas deudas en un periodo corto de tiempo generalmente se pronostica dentro del año o durante el ciclo del periodo contable. Por lo que, forman parte de la estructura financiera de corto plazo, es decir las deudas vigentes de pago.

Sepulveda, C. y Restepo, A. (2015): En cuanto a endeudamiento financiero de corto plazo, en coherencia con la concentración de pasivos corrientes (p.73)

Es de suma importancia para las empresas gestionar de forma adecuada sus obligaciones corrientes para proyectarse a cumplirlas mediante el flujo de caja proyectado a medida que estos se vengán, lo cual es de suma importancia para garantizar la salud financiera de una empresa, ya que al no cumplir con las obligaciones puede originarse complicaciones en la empresa, como pérdida de confianza con los proveedores, lo que afectará el funcionamiento de las empresas como pérdida de crédito y problemas de flujo de caja. Los inversores y analistas financieros suelen examinar la correcta relación de los activos corrientes y pasivos corrientes para invertir y evaluar la salud financiera de una organización.

Gestión de pagos

Existen diversas denominaciones para la gestión de pagos utilizado en la administración eficiente en relación del pago de obligaciones financieras entre las cuales se encuentran las cuentas por pagar a proveedores, salarios, impuestos y otros relacionados con la actividad principal de la empresa, el cual hace referencia a una gestión o administración de cuánto dinero se espera que salga de una empresa en el futuro conforme a proyecciones, pues es una planificación financiera que muestra el momento de cumplir con las obligaciones financieras a tiempo (como salarios o facturas).

Nava R. y Marbelis A. (2009): La capacidad inmediata de pago con la cual una empresa puede responder a sus acreedores; en tanto, la solvencia

es la capacidad que tiene una empresa de responder en el corto plazo; cuya capacidad se refleja en la posesión de bienes que la empresa pueda disponer para cancelar los compromisos contraídos en corto tiempo. (Párr.44)

El flujo de caja proyectado es indispensable en la gestión de pagos de todas las empresas, pues mediante el flujo de caja proyectado las empresas de transporte pueden planear los créditos con sus proveedores, por ejemplo, en las empresas de transporte de carga normalmente se planifican para pagar a sus proveedores con crédito y si las detracciones le quitan o merman la liquidez para cumplir con el pago de suministros. De esta manera, la empresa no puede llegar a su flujo de caja proyectado afectando directamente a las operaciones diarias pues al no tener insumos para realizar servicios fallan a sus clientes lo que les quita la preferencia en el mercado.

2.3. Términos Técnicos

- **Anticipos:** Son pagos por anticipado o adelantado como su propio nombre lo dice, en el cual se usa generalmente el dinero antes de que se finalice la transacción o se cumpla con el entregar el bien o servicio. Generalmente son aplicados como manera de garantizar que se cumplan los acuerdos futuros para pagar costos iniciales anteriormente a la entrega final del bien acordado.
- **Beneficios tributarios:** Se establece un porcentaje del ingreso, estos son devoluciones del Impuesto General de Ventas (IGV) y del Impuesto Promoción Municipal (IMP).
- **Contribuyentes:** Sujetos naturales o jurídicos que están legalmente exigidos a acatar normativas legales y a cumplir con ciertas

responsabilidades con autoridades fiscales, específicamente, pagar impuestos por los ingresos que generan en sus actividades cotidianas.

- **Detracciones:** Son un mecanismo generalmente aplicado por ciertos países para asegurar la recaudación tributaria o retener parte del pago total por ciertos bienes o servicios, esencialmente con transacciones de un monto de gran importancia para la economía. Su propósito fundamental es asegurar que se cumplan con el pago de los impuestos de forma efectiva.
- **Flete:** Hace referencia al costo o precio de la tarifa que se acuerda pagar por el servicio de transporte de mercancías, este puede ser variado según distancia, peso de carga, transporte requerido, tipo de mercancía, valor de la carga y es generalmente aplicado en camión, barco, avión, tren entre otros. Asimismo, es pieza principal en la cadena de suministro y logística de las empresas que requieran el traslado de productos.
- **Flujo de caja:** Se encarga de brindar información y determinar cuánto de efectivo hay en su disposición en un tiempo.
- **Impuestos:** Son pagos obligatorios que los contribuyentes realizan al estado para garantizar el financiamiento de los gastos públicos entre los que se encuentran la educación, salud, infraestructura, seguridad entre otros.
- **Proveedores:** Es quien brinda el servicio o bienes a otras personas u entidades, estableciendo comunicación.
- **SUNAT:** Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

- **Transporte de carga:** vehículo que permite la conexión entre tramos con la finalidad de llegar a diferentes puntos y ser eficientes en sus entregas y servicio brindado.

CAPITULO III: HIPOTESIS Y VARIABLES

3.1 Hipótesis General

El valor referencial de la detracción de los fletes en la detracción influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022.

3.2 Hipótesis Específicas

- a. La determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.
- b. El precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.
- c. Las restricciones en la cuenta de detracciones influyen en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

3.3 Operacionalización de variables

3.3.1 Variable independiente (X): Valor referencial de la detracción

Tabla 4. Operacionalización de la variable Independiente: El valor referencial de la detracción

<p>Morales (2013): Está regulado por el Decreto Legislativo (DI) N°940, emitido el 20 de diciembre del año 2003, conforme a esto tuvo modificaciones con aprobación de la SUNAT y nuevas vigencias en los posteriores años publicado en el Diario El Peruano.</p>		
<hr/> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">INDICADORES</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">ÍNDICES</td> </tr> </table> <hr/>	INDICADORES	ÍNDICES
INDICADORES	ÍNDICES	

X1. Determinación del valor de la detracción	X.1.1. Normatividad de aplicación del valor referencial X.1.2. Costo de flete
X2. Precio del Combustible	X.2.1. Incremento del precio del combustible X.2.2 Precio del crudo internacional
X3. Restricciones en la cuenta de detracción	X.3.1. Normatividad tributaria vigente X.3.2. Administración tributaria

Fuente: Elaboración Propia.

3.3.2 Variable dependiente (Y): *Liquidez*

Tabla 5. *Operacionalización de la variable Dependiente: Liquidez*

Definición conceptual

Gurriaran, R. (2004): Al emplear los ratios, es una forma de determinar la liquidez, visualizando el estado de una empresa, nos ayudan y aportan en brindar información numérica que lleva a cabo la interpretación de estas, la otra manera es cuanto de ganancia se tendrá, el flujo de efectivo, también inversiones que se tengan, siendo de ayuda para proyecciones y actualidad de las empresas en este caso de empresas de transporte de carga.

INDICADORES

ÍNDICES

Y1. Pago de liquidación mensual de tributos	Y.1.1. Cuenta de detracciones
	Y.1.2. Devolución de detracciones
Y2. Obligaciones corrientes	Y.2.1. Pago de planilla
	Y.2.2. Crédito con proveedores
Y3. Gestión de Pagos	Y.3.1. Crédito a clientes
	Y.3.2. Gestión de cobranza

Fuente: Elaboración Propia.

CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA

4.1. Diseño Metodológico

4.1.1. Tipo de investigación

La presente tesis titulada **“El valor referencial de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, Año 2021-2022”** reúne las características

y condiciones requeridas para que se pueda clasificar como “INVESTIGACIÓN APLICADA”, pues el estudio tiene como objetivo abordar una situación específica o resolver un problema planteado mediante la aplicación y la integración de conocimientos previamente adquiridos, de la misma manera permitió obtener nuevos conocimientos que enriquecen el desarrollo científico. Este tipo de investigación implica confrontar la teoría con la realidad para abordar y resolver un problema en particular o planeamiento específico y fue descriptiva y explicativa porque se utilizaron encuestas.

4.1.2. Nivel de investigación

El nivel de investigación de la presente tesis titulada “**El valor referencial de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, Año 2021-2022**”. Se ejecutó una investigación de nivel explicativo y descriptivo, correlacional de acuerdo a la finalidad de la misma.

4.1.3. Método

Los métodos empleados en la presente tesis titulada “**El valor referencial de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, Año 2021-2022**”. En la presente investigación se empleó el método deductivo–inductivo, descriptivo, explicativo, incluyendo otras alternativas, que se aplicaron indistintamente a medida que se avanzaba el trabajo.

4.1.4. Diseño

El diseño que se aplicó en la presente tesis titulada “**El valor referencial**

de la detracción de los fletes y su incidencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, Año 20212022” es el no experimental, ya que no hemos manipulado las variables ni se cambió el objeto principal de estudio, en su lugar, se examinaron situaciones ya presentes, como se describieron en la realidad problemática. Con base en esto, se seleccionó una muestra que cumple la relación:

$$M = O \times r \times O y$$

Donde:

M = Muestra

O = Observación **x** = Valor

Referencial de la detracción **y** =

Liquidez **r** = Relación de variables

4.1.5 Enfoque

Los enfoques de una investigación tienen la posibilidad de ser cualitativo, cuantitativo o mixto. En este caso se emplea un enfoque de investigación cuantitativo.

4.2. Población y muestra

4.2.1 Población

El presente trabajo de investigación fue constituido por una población acotada por N=42 trabajadores personas entre gerentes, subgerentes y trabajadores de 15 empresas de transporte de carga por carretera ubicadas en Ate-Lima, cuya tabla de distribución se detalla a continuación a quienes se les realizó las encuestas.

Tabla 6. Población considerada especializada para encuesta

N	DISTRITO	NOMBRE EMPRESA	RUC	NÚMERO DE TRABAJADO RES		TOTAL, POBLACIÓN
						(N)
1	ATE	TREMA SAC	20514723657	9	3	
2	ATE	AGESGA SAC	20602234500	4	3	
3	ATE	EMPRESA & MULTISERVICIOS RUDAS EIRL	20607828084	1	1	
4	ATE	CONSORCIO & TRANSPORTES MENGUA PERU SAC	20549426728	3	3	
5	ATE	TRANSPORTES Y COMERCIO MENDOZA & ESPINOZA S.A.C.-	20521473283	2	2	
TRACUMM S.A.C.						
6	ATE	TRANSPORTES HNOS RASTRO S.AC	20486477238	4	4	
7	ATE	TRANSPORTES NACION WENKA E.I.R.L	20557381903	1	1	
8	ATE	CORPORACIÓN TRENSEIL SAC	20551460712	12	4	
9	ATE	OPERADOR LOGÍSTICO JUSCAR SAC	20600817087	1	1	
1	ATE	INVERSIONES	20538600360	10	4 0	HIVARI SAC

1	ATE	SERVICIOS Y	20522527093		4	3
1		TRANSPORTES				
		ALEAZAR FRANK Y				
		AKIMI S.A.C				
1		ATE CORPORACION	20546292739		8	4
2		MENDOZA				
		LOZANO S.A.C				
1	ATE	TRANSPORTES	20485840398	17	4	3
						PEYANO EIRL
1	ATE	TREHESA S.A.C	20600066651		3	3
4						
1	ATE	PUPA CARGO	20547892110		2	2
5		S.A.C				
TOTAL					81	42

Fuente: Elaboración Propia.

4.2.2 Muestra

Para obtener la población específica mencionada en el punto 4.1.1 se utilizó la fórmula (1) del muestreo aleatorio simple recomendada por la Asociación Interamericana de Desarrollo (AID). Esto se realizó con el fin de calcular proporciones para una población cuyo tamaño es conocido:

$$n = \frac{(p \cdot q) * Z^2 * N}{(E)^2(N - 1) + (p * q) Z^2}$$

Donde:

n: Muestra por determinar

N: Total de elementos de la población, compuesto por 42 personas de empresas de transporte de carga, conformados por gerentes, administradores y contadores ubicados en Lima Metropolitana.

p y q: probabilidad de la población que presenta una variable incluida en la muestra, p tiene el valor de 0.42 y q tiene el valor de 0.58.

Z: Las unidades de desviación estándar que en la distribución normal representan una probabilidad de error correspondiente a un intervalo de confianza del 95%. Son indicadas por el valor de $Z= 1.96$ en la estimación de la muestra.

E: Error estándar de la estimación, o la tolerancia máxima de error posible en la investigación. Para el presente trabajo de investigación se está contemplando un margen de error del 5%.

$$n = \frac{(0.42 * 0.58) * (1.96)^2 * 42}{(0.05)^2 (42 - 1) + (0.42 * 0.58) (1.96)^2}$$

$$n = \frac{39,30418}{1,03831}$$

n = 38 personas del rubro transporte de carga pesada en Ate

La muestra que se realizará a los gerentes, administradores y contadores de las empresas de transporte de carga en Ate - Lima Metropolitana consistirá en un total de 38 (treinta y ocho) individuos. Con esta cifra, se calculará el factor de distribución muestral.

$$Fdm = \frac{n}{N}$$

$$Fdm = \frac{38}{42}$$

$$Fdm = 0.904762$$

Demostración de la muestra

$42 \times 0.904762 = 38.000004$ aproximadamente un total de 38 personas coincidiendo de esta manera con la muestra seleccionada en la formulada de la sección 4.2.2.

Sustituyendo la fórmula en cada empresa, se determinan los siguientes números de trabajadores a someter a encuesta, la suma total es la misma que el resultado hallado para la muestra.

A continuación, el número de encuestados por empresa.

Tabla 7. *Distribución muestral para las encuestas*

N	DISTRITO	NOMBRE EMPRESA	RUC	MUESTRA (n): 0.904761905
1	ATE	TREMA SAC	20514723657	3
2	ATE	AGESGA SAC	20602234500	3
3	ATE	EMPRESA & MULTISERVICIOS RUDAS EIRL	20607828084	1
4	ATE	CONSORCIO & TRANSPORTES MENGUA PERU SAC	20549426728	3
5	ATE	TRANSPORTES Y COMERCIO MENDOZA & ESPINOZA S.A.C.TRACUMM S.A.C.	20521473283	2
6	ATE	TRANSPORTES HNOS RASTRO S.AC	20486477238	4
7	ATE	TRANSPORTES NACION WENKA E.I.R.L	20557381903	1
8	ATE	CORPORACIÓN TRENSEIL SAC	20551460712	4
9	ATE	OPERADOR LOGÍSTICO JUSCAR SAC	20600817087	1
10	ATE	INVERSIONES HIVARI SAC	20538600360	4
11	ATE	SERVICIOS Y	20522527093	3

TRANSPORTES
ELEAZAR FRANK Y
AKIMI S.A.C

12	ATE	CORPORACION	20546292739	4
		MENDOZA LOZANO S.A.C		
13	ATE	TRANSPORTES	20485840398	4
		PEYANO EIRL		
14	ATE	TREHESA S.A.C	20600066651	3
15	ATE	PUPA CARGO S.A.C	20547892110	2
TOTAL				38

Fuente: Elaboración Propia.

4.3.1. Técnicas

Se procedió a utilizar la encuesta, que se realizó al personal del área administrativa como gerentes, administradores y contadores, el mismo que se estructuró por 14 preguntas.

4.3.2. Instrumentos

Se estableció por medio del cuestionario para la recolección de datos que referente a ello, se llevó un análisis estadístico acompañado por las 14 preguntas que estuvieron acorde a las variables, indicadores, bases, nuestra muestra especificada, indicadores e índices de la investigación en el cual se descubrieron diversas escalas de respuestas que variaban según el criterio de cada encuestado.

4.3.3 Procedimiento de comprobación de validez y confiabilidad

La validación de un instrumento de investigación se establece con la evaluación de las preguntas del cuestionario garantizando concordancia y fiabilidad. Referente a la validez de esta investigación fue establecida por docentes profesionales y expertos calificados para su asesoramiento.

Confiabilidad

La confiabilidad hace referencia a la veracidad de los instrumentos que se aplicaron en la presente investigación como prueba, por ende, se llevó a cabo una prueba piloto.

Para garantizar la confiabilidad en el presente trabajo de investigación, se utilizaron los cuestionarios como instrumentos con la totalidad del 100% de la muestra de 38 gerentes, administradores y contadores de las empresas de transporte de carga en Ate - Lima Metropolitana, como parte de la prueba piloto cuyos datos serán analizados utilizando el software SPSS para calcular el indicador de confiabilidad conocido el Alfa de Cronbach.

Interpretación:

Tras llevar a cabo la prueba de confiabilidad, se logra un resultado de 0.8476 lo que indica que las preguntas del cuestionario están adecuadamente formuladas y correlacionadas. En otras palabras, se confirma una buena confiabilidad basada en el coeficiente de Alfa de Cronbach obtenido.

Tabla 8. Cálculo de Alfa de Cronbach mediante Excel

ID	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	TOTAL
1	2	2	2	2	2	2	4	4	2	2	2	2	2	4	34
2	4	4	1	5	4	2	5	4	5	5	5	3	5	3	55
3	2	5	3	5	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	37
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	56
5	4	4	2	2	2	3	3	4	3	2	3	3	4	4	43
6	2	4	3	2	3	5	4	5	5	2	3	4	5	5	52
7	5	5	1	5	5	5	2	5	2	1	5	5	5	5	56
8	5	5	1	5	5	1	5	5	3	1	5	5	5	5	56
9	5	5	1	4	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	63
10	5	5	2	5	5	5	5	5	3	2	5	5	5	5	62

11	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
12	5	5	1	5	5	5	5	5	4	1	5	5	5	5	61
13	2	2	2	2	4	2	2	2	3	4	4	4	4	2	39
14	4	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	60
15	5	5	2	4	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	60
16	5	5	1	4	5	4	4	4	3	1	5	4	4	4	53
17	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
18	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
19	5	4	2	4	5	4	5	5	3	1	5	5	5	5	58
20	4	5	2	5	5	4	4	4	3	2	5	5	5	5	58
21	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
22	5	5	1	4	4	4	4	5	3	2	4	4	4	5	54
23	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
24	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
25	5	5	1	4	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	59
26	5	5	2	5	5	4	4	4	3	2	5	5	5	5	59
27	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
28	5	4	2	5	4	4	4	4	3	2	5	5	5	4	56
29	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
30	5	5	2	5	5	4	4	4	3	2	4	4	4	4	55
31	5	4	2	4	5	5	4	5	3	2	5	4	4	4	56
32	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
33	4	5	2	5	5	5	4	4	3	1	5	5	5	5	58
34	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
35	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	4	4	59
36	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
37	5	4	1	4	4	5	4	5	3	2	5	5	5	5	57
38	5	5	2	5	5	5	5	5	3	1	5	5	5	5	61
	0.9	0.56	0.39	0.9	0.79	1.25	0.79	0.57	0.3	1.33	0.671	0.686	0.56	0.63	

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum_{i=1}^k S_i^2}{S_T^2} \right]$$

10.4

48.8

SUMA DE VARIANZA

VARIANZA TOTAL

REEMPLAZANDO LA FORMULA

0.8476

ALFA DE CROMBACH

Fuente: Elaboración propia, extraído de Excel.

Tabla 9. Cálculo de Alfa de Cronbach con el SPSS 25

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,848	14

Tabla 10. Rangos de Nivel de confiabilidad

Intervalo de Alfa de Fiabilidad de los

Cronbach	Ítems
[00 ; 0.5]	Inaceptable
[05 ; 0.6]	Pobre
[06 ; 0.7]	Débil
[07 ; 0.8]	Aceptable
[08 ; 0.9]	Bueno
[09 ; 1.0]	Excelente

Fuente: Análisis de confiabilidad y validez de un cuestionario sobre entornos personales de aprendizaje.

4.4 Técnicas para el procesamiento de la información

En la investigación se utilizó las siguientes técnicas: Gráficos, técnicas estadísticas e interpretación. Las hipótesis fueron probadas y contrastadas utilizando el SPSS 28.

Técnica de Estadística Descriptiva

Para la presente investigación se emplearon las siguientes técnicas de investigación: Para la presentación de resultados las tablas de distribución de frecuencias y representaciones gráficas y para la interpretación de resultados la estadística descriptiva e interpretación conceptual temática.

Técnica de Estadística Inferencial

Adicionalmente, en la presente se llevó a cabo el procesamiento y análisis de los datos recolectados utilizando el software estadístico SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), ampliamente empleado en investigaciones de ciencias sociales y aplicadas. Además, se aplicó el modelo de correlación de Pearson con un nivel de confianza del 95%, según sea el caso de los objetivos planteados.

4.5 Aspectos Éticos

En este proceso de estudio, se consideraron los parámetros del Código de ética de la Universidad San Martín de Porres. Por otro lado, está en discreción los resultados y personas en detalle participativas en estas encuestas, respetando su privacidad. Asimismo, damos fe en el valor de los resultados con su veracidad e imparcialidad.

De igual manera, se ha observado el cumplimiento de la Ética Profesional, abordándola desde una perspectiva especulativa que se alinea con los principios esenciales de la moral tanto individual como social. En un enfoque práctico, se ha seguido un conjunto de normas y reglas de comportamiento destinadas a promover el bien común, basándose en un juicio de valor asociado al propósito existencial de las cosas y a la naturaleza racional de las personas. Este compromiso ético se enmarca dentro del Código de Ética que rige a integrantes de la Junta de Decanos y a los Contadores Públicos en el territorio nacional, que cumplan con la obligación de seguir rigurosamente los principios esenciales que incluyen la integridad, responsabilidad, objetividad, competencia profesional, confidencialidad y comportamiento ético profesional.

En términos generales, la ejecución de este estudio se ha realizado enfatizando los principios éticos, adoptando un enfoque integral, estructurado, coherente, secuencial y racional. Esto se llevó a cabo con el objetivo de adquirir nuevos conocimientos, con el propósito de determinar la veracidad o falsedad de las hipótesis y contribuir al avance en el campo de la contabilidad.

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1 Presentación

Este capítulo se refiere a la investigación de campo aplicado a una muestra de 38 colaboradores de compañías de transportes de carga de Ate, seleccionadas de una población de 42 colaboradores, las cuales estuvieron representadas por Gerentes Generales, Contadores y administradores de las empresas de transporte de carga pesada en el rubro sector transporte ubicadas en el distrito de Ate - Lima Metropolitana en el año 2021-2022 utilizando el dato, existe el coeficiente de distribución muestral.

Los hallazgos obtenidos engloban el desarrollo de los siguientes objetivos específicos:

- a. Se estableció si la determinación del valor de la detracción incide en el pago de la liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022.
- b. Se determinó si el precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.
- c. Se estableció si las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

5.2. Interpretación de resultados

Aplicando la metodología de la encuesta fue conducida al personal especializado del área administrativa y gerentes de las empresas de transporte de carga pesada, exponiendo y analizando en forma descriptiva la tabla de frecuencias y los gráficos, aplicando la estadística descriptiva, los siguientes resultados:

Variable X: Valor referencial de la detracción

5.2.1. Ante la pregunta X ¿Está usted de acuerdo que el cálculo del valor referencial de la detracción incrementa el porcentaje del 4% a pagar por la detracción en los servicios de transporte de carga?

Tabla 11. *Valor referencial de la detracción*

VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCION

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	4	10,5	10,5	10,5
	De acuerdo	6	15,8	15,8	26,3
	Totalmente de acuerdo	28	73,7	73,7	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

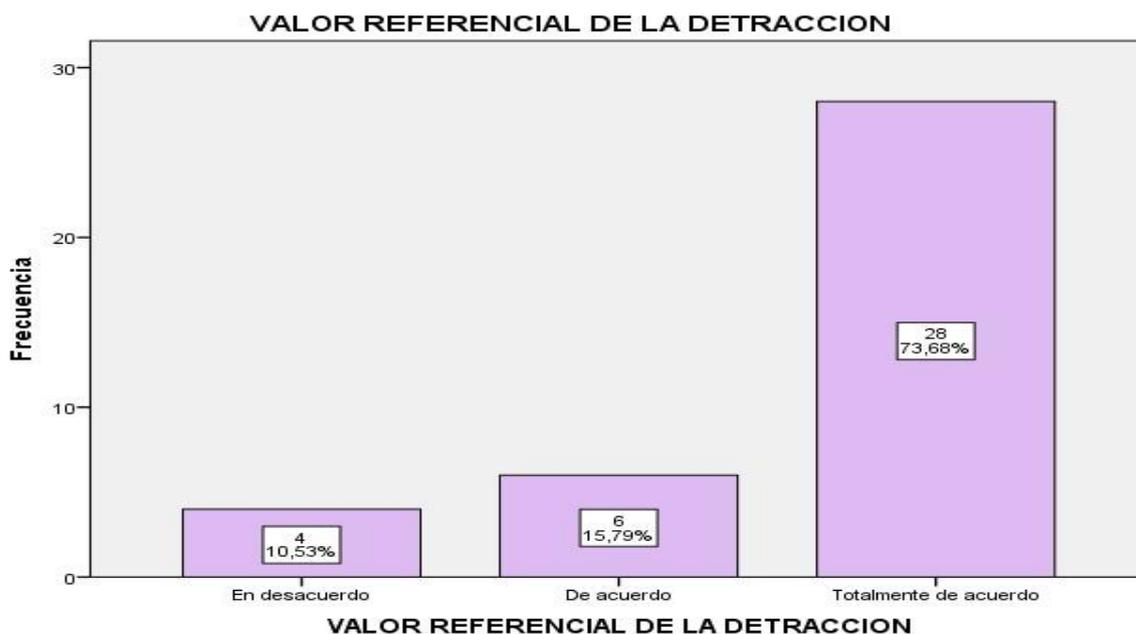


Figura 4. Valor Referencial de la detracción

Fuente: Elaboración Propia

En relación con la tabla 11 y Figura 4, se observa que el 73,68% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 15,79% están de acuerdo en el cálculo del valor referencial de la detracción incrementa el porcentaje del 4% a pagar por la detracción en los servicios de transporte de carga; mientras un 10,53% está en desacuerdo.

Este resultado posibilita concluir que gran parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que se encuentran de acuerdo que el cálculo del valor referencial de la detracción incrementa el 4 % a pagar por la detracción, pues al aplicar la Tabla del valor referencial en el cálculo de la detracción, los montos son mayores al que se obtenía con el porcentaje del 4% , esto permite saber que el monto a pagar por la detracción afecta en la empresa al pagar más de lo que anteriormente se hacía.

5.2.2. Ante la pregunta X.1.1 ¿Está usted de acuerdo que la normatividad de aplicación del valor referencial es importante para determinar el monto a pagar por la detracción?

Tabla 12. Normatividad de aplicación del valor referencial

NORMATIVIDAD DE APLICACION DEL VALOR REFERENCIAL

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	De acuerdo	8	21,1	21,1	26,3
	Totalmente de acuerdo	28	73,7	73,7	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

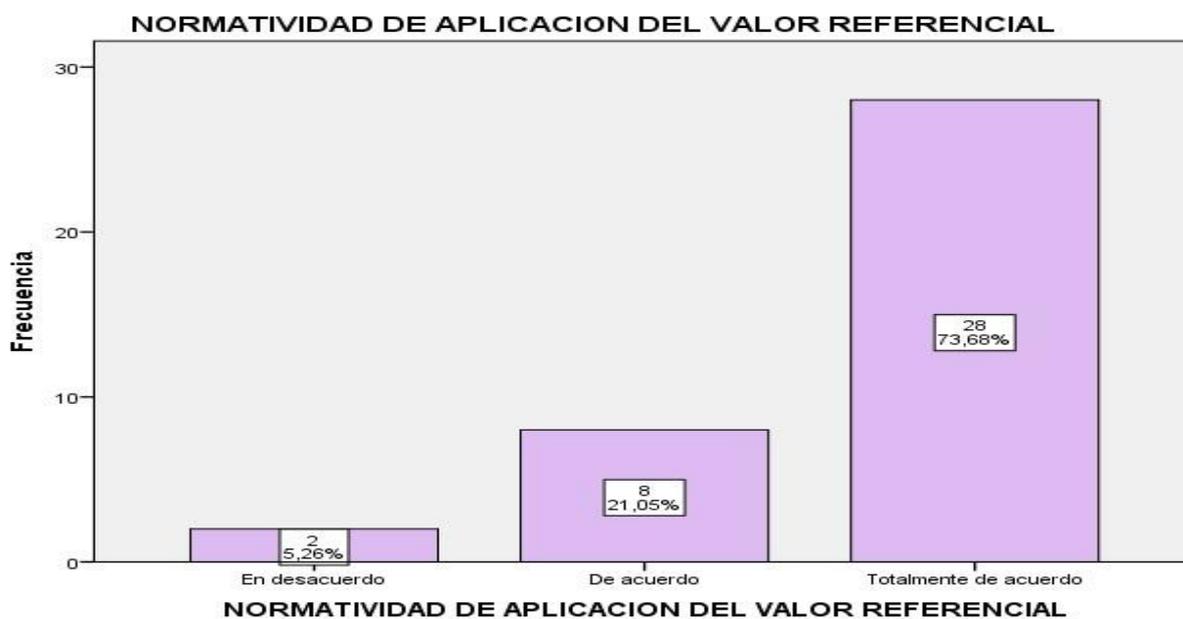


Figura 5. Normatividad de aplicación del valor referencial

Fuente: Elaboración Propia

En relación con la Tabla 13 y Figura 5, se observa que el 73,68% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 21,05% están de

acuerdo en que la normatividad de aplicación del valor referencial es importante para determinar el monto a pagar por la detracción; mientras un 5,26% está en desacuerdo.

Este resultado permite concluir que la mayoría de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que la normatividad de aplicación del valor referencial es importante para determinar el monto a pagar por la detracción, pues conocer de la normatividad de aplicación del valor referencial es fundamental si se procede a pagar una detracción, esto permitiendo saber que al leer y asimilar la normatividad evitaría errores o problemas referente al pago de detracción. Asimismo, en el caso del valor referencial que se aplica la normatividad vigente para determinar el monto exacto de pago de detracción.

5.2.3 Ante la pregunta: X.1.2 ¿Está usted de acuerdo que al comparar el 4% del costo del flete y la determinación de la detracción en base al valor referencial se pague el que resulte mayor?

Tabla 13. *Costo del flete*

		COSTO DE FLETE			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	9	23,7	23,7	23,7
	En desacuerdo	26	68,4	68,4	92,1
	Indiferente	2	5,3	5,3	97,4
	De acuerdo	1	2,6	2,6	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

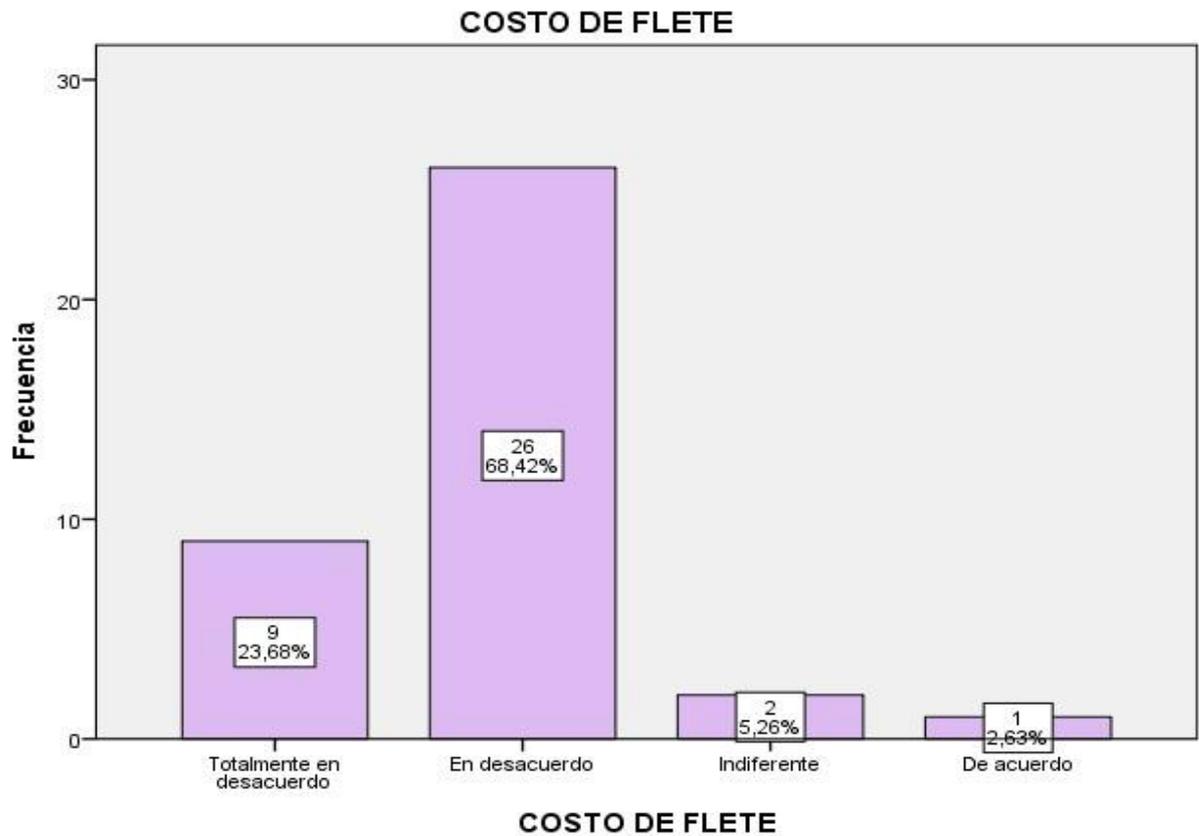


Figura 6. Costo del flete
Fuente: Elaboración Propia

En relación con la Tabla 14 y Figura 6, se observa que el 68,42% de encuestados están en desacuerdo, así como el 23,68% está totalmente en desacuerdo en que al comparar el 4% del costo del flete y la determinación de la detracción en base al valor referencial se pague el que resulte mayor; mientras un 5,26% están de indiferente y el 2,63% de acuerdo.

Este resultado permite concluir que la mayoría de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que es beneficioso pagar el menor monto de la detracción del flete, esto permitiendo no afectar el grado de solvencia de las empresas de transporte de carga.

5.2.4 Ante la pregunta X.2.1: ¿Está de acuerdo que el incremento del precio del combustible incide en la determinación de la detracción?

Tabla 14. *Incremento del precio del combustible*

INCREMENTO DEL PRECIO DEL COMBUSTIBLE

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	4	10,5	10,5	10,5
	De acuerdo	9	23,7	23,7	34,2
	Totalmente de acuerdo	25	65,8	65,8	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

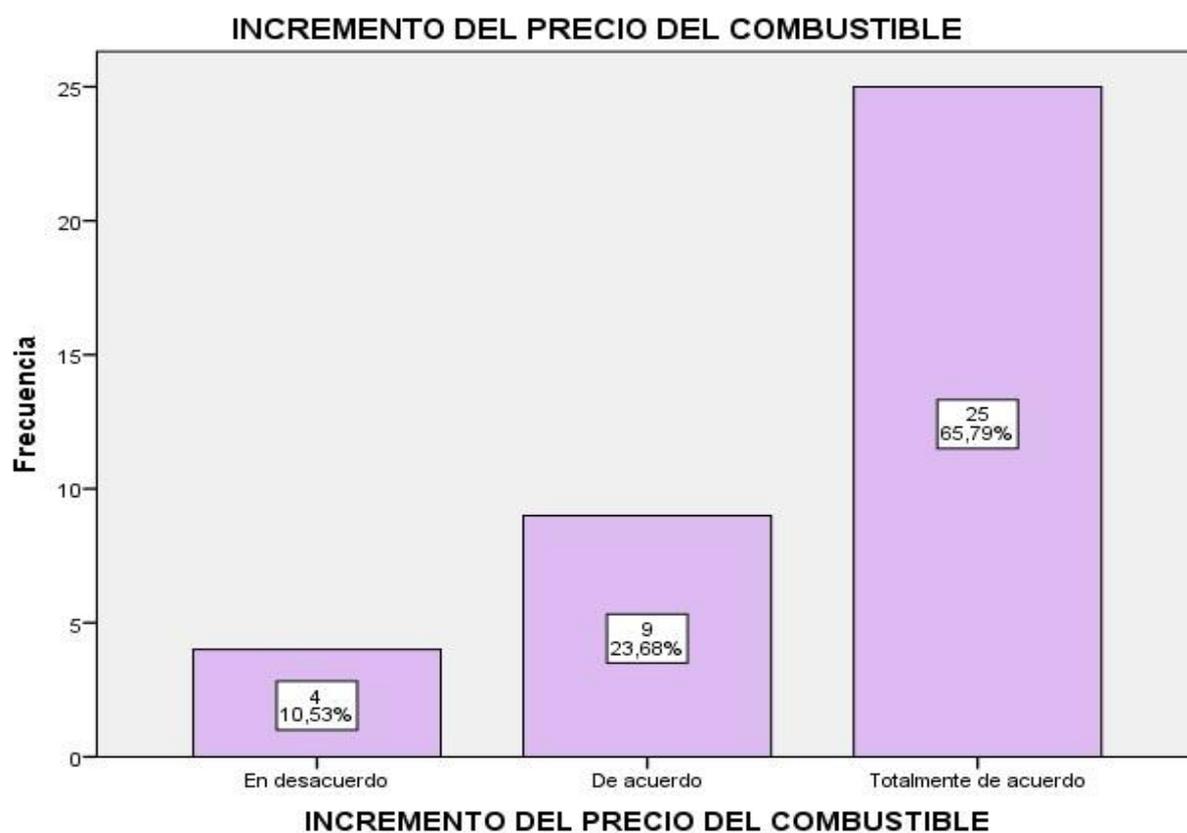


Figura 7. Incremento del precio del combustible
Elaboración propia.

En relación con la Tabla 15 y Figura 7, se observa que el 65,79% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 23,69% está de acuerdo en que el incremento del precio del combustible incide en la determinación de la detracción; mientras un 10,53% está en desacuerdo.

La obtención de los resultados permite concluir que la mayor parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que el incremento del precio del combustible influye en la determinación de la detracción, pues para la determinación del valor referencial se tiene en consideración el precio del combustible, inflación, IPC y otros el cual influye directamente en el cálculo del monto a pagar por la detracción. Asimismo, el tipo de cambio inflación genere un alza en los precios por la oferta y demanda.

5.2.5 Ante la pregunta X.2.2 : ¿Está usted de acuerdo que el precio del crudo internacional influye en el precio del combustible, el cual tiene efecto en la determinación del valor referencial?

Tabla 15. *Precio del crudo internacional*

		PRECIO DEL CRUDO INTERNACIONAL		Porcentaje	Porcentaje
		Frecuencia	Porcentaje	válido	acumulado
Válido	En desacuerdo	3	7,9	7,9	7,9
	Indiferente	1	2,6	2,6	10,5
	De acuerdo	6	15,8	15,8	26,3
	Totalmente de acuerdo	28	73,7	73,7	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

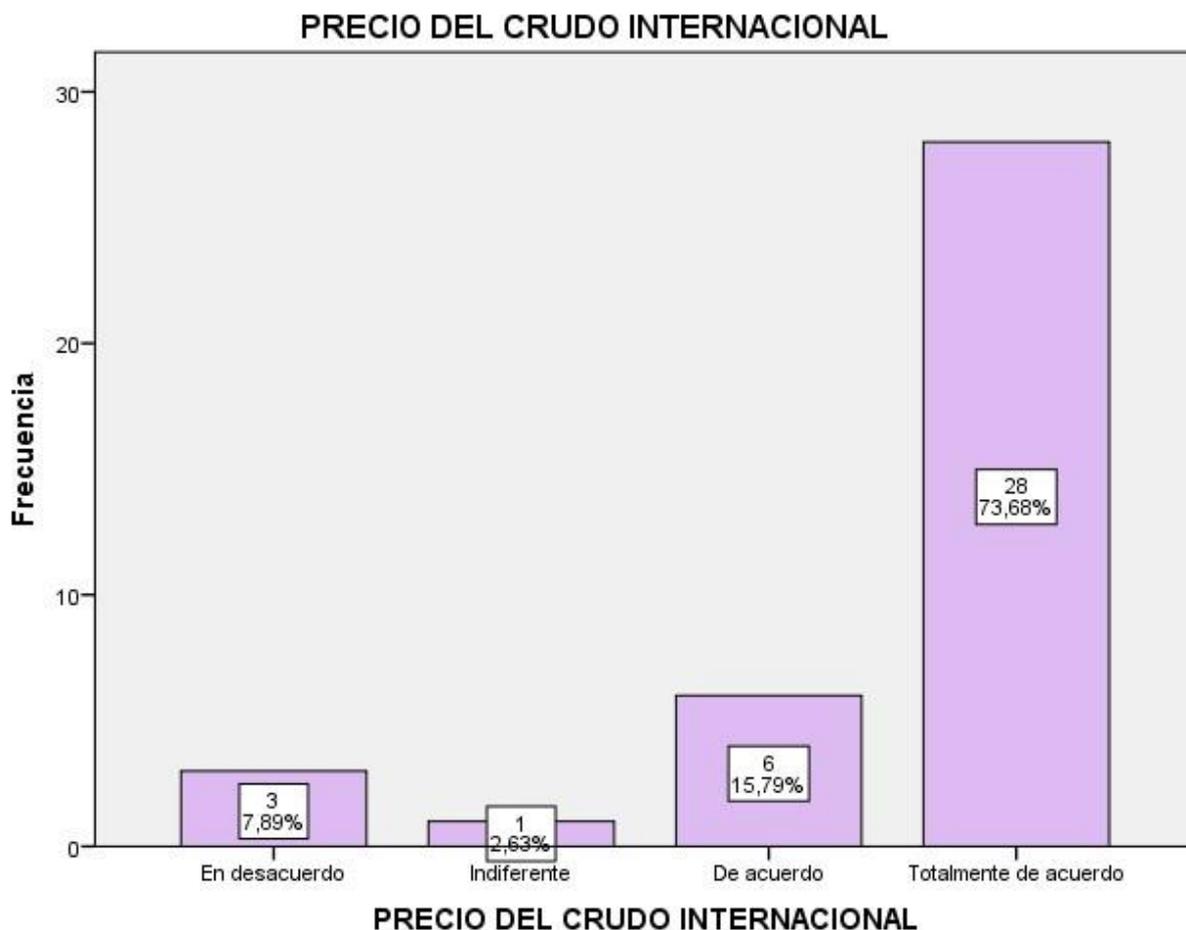


Figura 8. Precio del crudo internacional
Elaboración propia.

En relación con la Tabla 16 y Figura 8, se observa que el 73,68% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 15,79% está de acuerdo en que el precio del crudo internacional influye en el precio del combustible, el cual tiene efecto en la determinación del valor referencial; mientras un 7,89% está en desacuerdo y un 2,63% indiferente.

Mediante los resultados se puede concluir que gran parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que, si influye el precio del crudo internacional en otros países y en el nuestro para la determinación del precio del combustible en el mercado nacional, esto nos

lleva a adecuarnos en todo momento a la variación de precios, precisamente del combustible.

5.2.6 Ante la pregunta X.3.1: ¿Está usted de acuerdo que la normatividad tributaria vigente influye en las restricciones en las cuentas de detracción?

Tabla 16. *Normatividad tributaria vigente*

NORMATIVIDAD TRIBUTARIA VIGENTE

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	1	2,6	2,6	2,6
	En desacuerdo	4	10,5	10,5	13,2
	Indiferente	1	2,6	2,6	15,8
	De acuerdo	8	21,1	21,1	36,8
	Totalmente de acuerdo	24	63,2	63,2	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

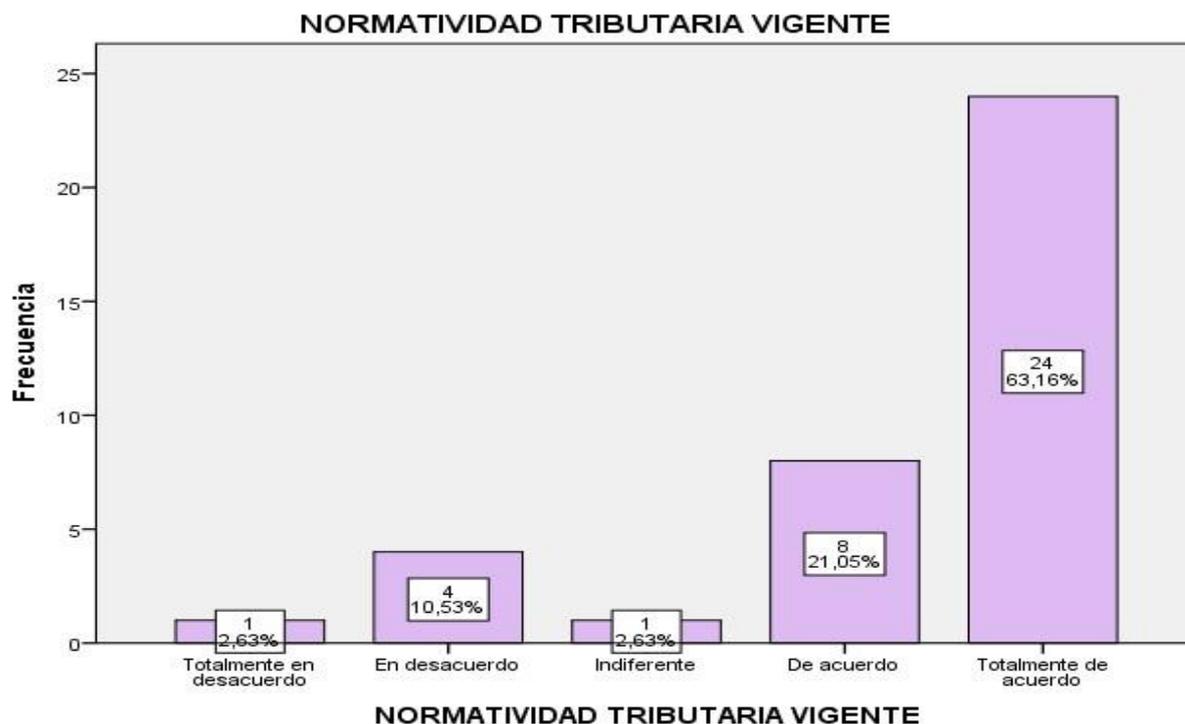


Figura 9. Normatividad tributaria vigente

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 17 y Figura 9, se observa que el 63,16% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 21,05% está de acuerdo en que la normatividad tributaria vigente influye en las restricciones en las cuentas de detracción; mientras un 10,53% está en desacuerdo y un 2,63% está totalmente en desacuerdo e indiferente.

Este resultado permite concluir que la mayor parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que la normatividad tributaria vigente influye en las restricciones en las cuentas de detracción, ya que la normatividad tributaria vigente establece las reglas y condiciones que rigen la aplicación de cuentas de detracción. Su cumplimiento es esencial para evitar sanciones y garantizar la transparencia en las transacciones sujetas a este mecanismo fiscal.

5.2.7 Ante la pregunta X.3.2: ¿Está usted de acuerdo que la administración tributaria influye en las restricciones en la cuenta de detracción?

Tabla 17. *Administración tributaria*

ADMINISTRACION TRIBUTARIA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	3	7,9	7,9	7,9
	Indiferente	1	2,6	2,6	10,5
	De acuerdo	12	31,6	31,6	42,1
	Totalmente de acuerdo	22	57,9	57,9	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

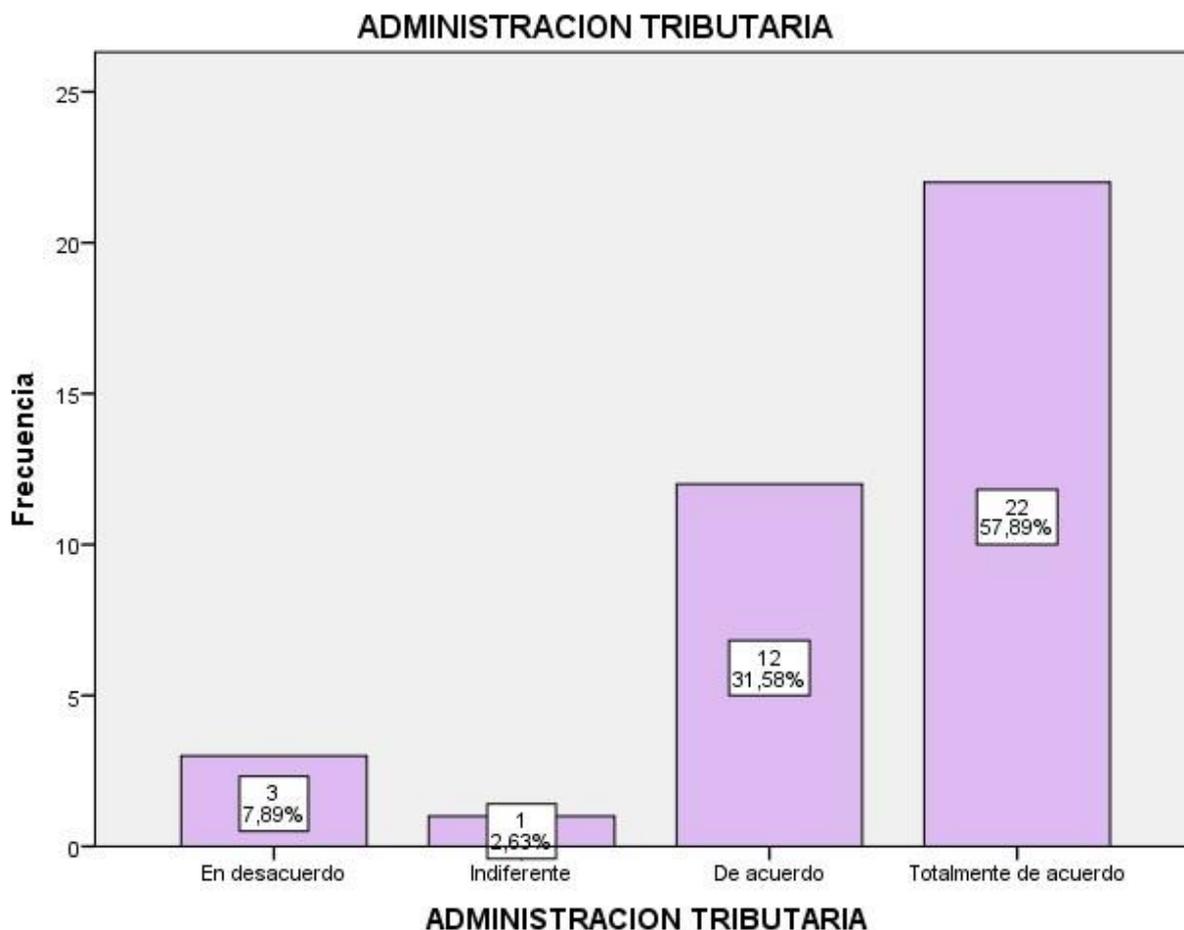


Figura 10. Administración tributaria

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 18 y Figura 10, se observa que el 57,89% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 31,58% está de acuerdo en que la administración tributaria influye en las restricciones en la cuenta de detracción; mientras un 7,89% está en desacuerdo y 2,63% indiferente.

Como resultado se concluye que gran parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que, si guarda relación la administración tributaria con las restricciones en la cuenta de detracción, esto genera un cumplimiento con la obtención de tributos con el Estado, pues la administración tributaria tiene un papel crucial en la imposición y aplicación de

restricciones en las cuentas de detracción. Su función principal es asegurar el cumplimiento de las normativas tributarias y garantizar que los contribuyentes utilicen adecuadamente este mecanismo fiscal. **Variable Y: Liquidez**

5.2.8 Ante la pregunta Y: ¿Está usted de acuerdo que las detracciones limitan la liquidez en las empresas de transporte de carga?

Tabla 18. *Liquidez*

LIQUIDEZ

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	De acuerdo	10	26,3	26,3	31,6
	Totalmente de acuerdo	26	68,4	68,4	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

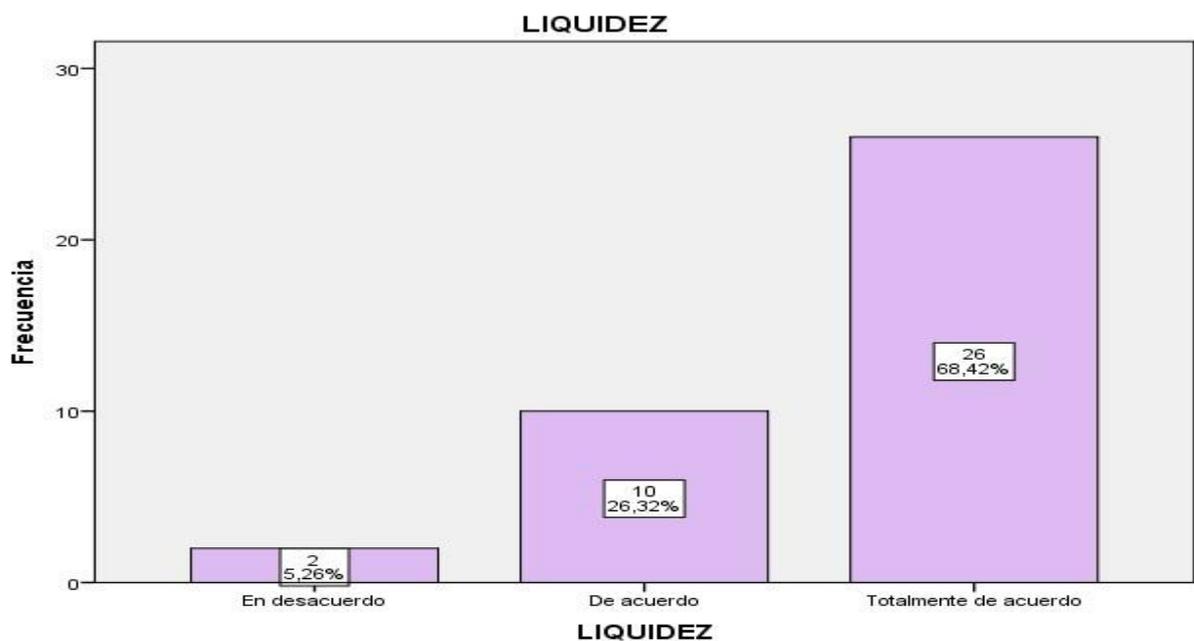


Figura 11. Liquidez
Elaboración propia.

En relación con la Tabla 19 y Figura 11, se observa que el 68,42% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 26,32% está de acuerdo en que las detracciones limitan la liquidez en las empresas de transporte de carga; mientras un 5,63% está en desacuerdo.

Este resultado permite concluir que la mayoría de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que, si afecta el pago de detracciones con la capacidad de las empresas para convertir sus activos en efectivo o recursos fácilmente utilizables, siendo a mayor pago de detracción menos liquidez tendrá las empresas de transporte de carga.

5.2.9 Ante la pregunta Y.1.1: ¿Está usted de acuerdo que la cuenta de detracciones financia la totalidad del pago de la liquidación mensual de tributos?

Tabla 19. Cuenta de detracciones

CUENTA DE DETRACCIONES

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	3	7,9	7,9	7,9
	Indiferente	31	81,6	81,6	89,5
	De acuerdo	2	5,3	5,3	94,7
	Totalmente de acuerdo	2	5,3	5,3	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

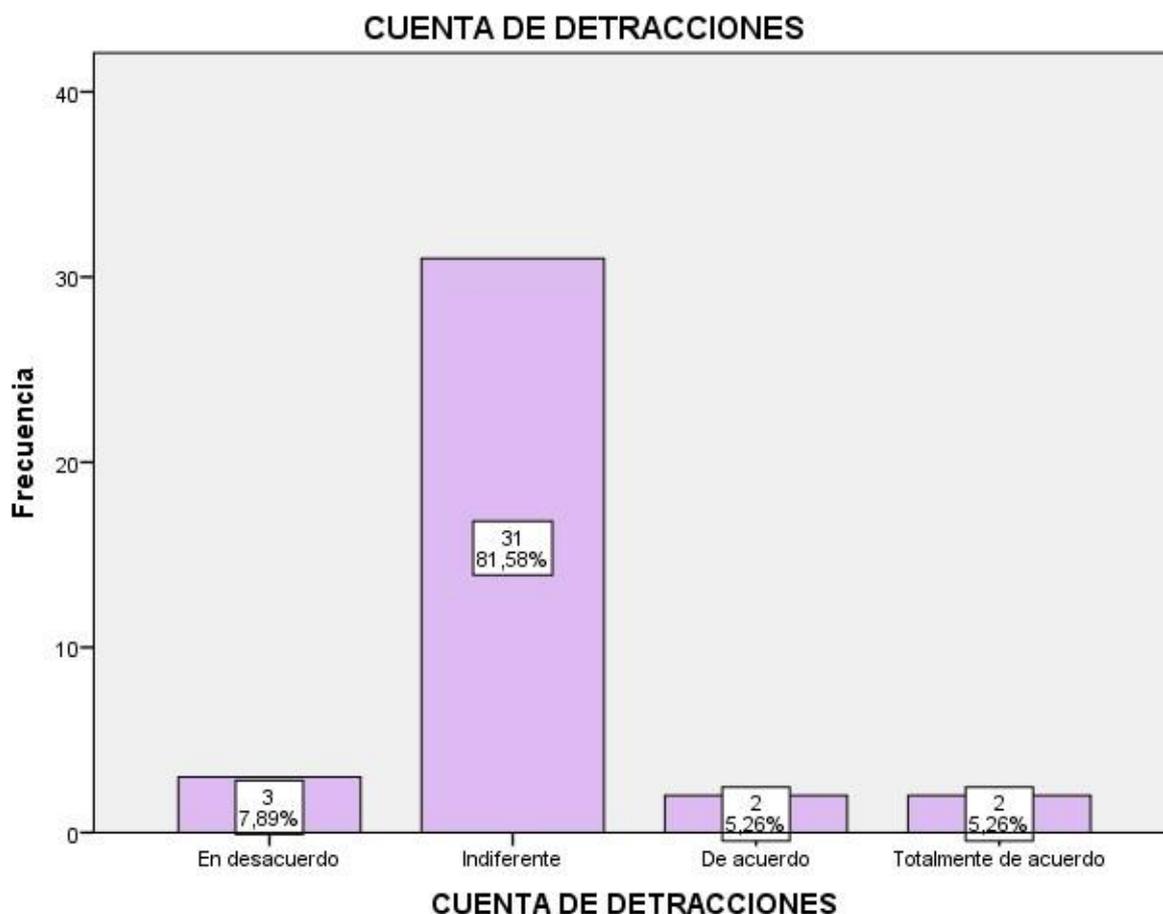


Figura 12. Cuenta de detracciones

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 20 y Figura 12, se observa que el 81,58% de encuestados están indiferente, así como el 7,89% está en desacuerdo en que la cuenta de detracciones financia la totalidad del pago de la liquidación mensual de tributos; mientras un 7,89% está en desacuerdo y un 5,26% está de acuerdo y totalmente de acuerdo.

Este resultado concluye que gran parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que es indiferente es no afectaría a mayor grado el pago de la liquidación mensual, esto sería más bien un manejo y control de parte de las empresas con el estado, pues la cuenta de detracciones financia en

parte el IGV a pagar de la liquidación mensual de tributos pero no en su totalidad, pues si no hay suficiente saldo en la cuenta de detracciones no lo financia en su totalidad o si la empresa prefiere pagar el IGV en efectivo de esta manera los encuestados consideraron indiferente en su mayoría.

5.2.10 Ante la pregunta Y.1.2: ¿Está usted de acuerdo que una vez pagada la liquidación mensual de tributos solo se pueda solicitar la devolución de detracciones 3 veces al año?

Tabla 20. *Devolución de detracciones*

DEVOLUCION DE DETRACCIONES

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente en desacuerdo	22	57,9	57,9	57,9
	En desacuerdo	11	28,9	28,9	86,8
	De acuerdo	3	7,9	7,9	94,7
	Totalmente de acuerdo	2	5,3	5,3	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

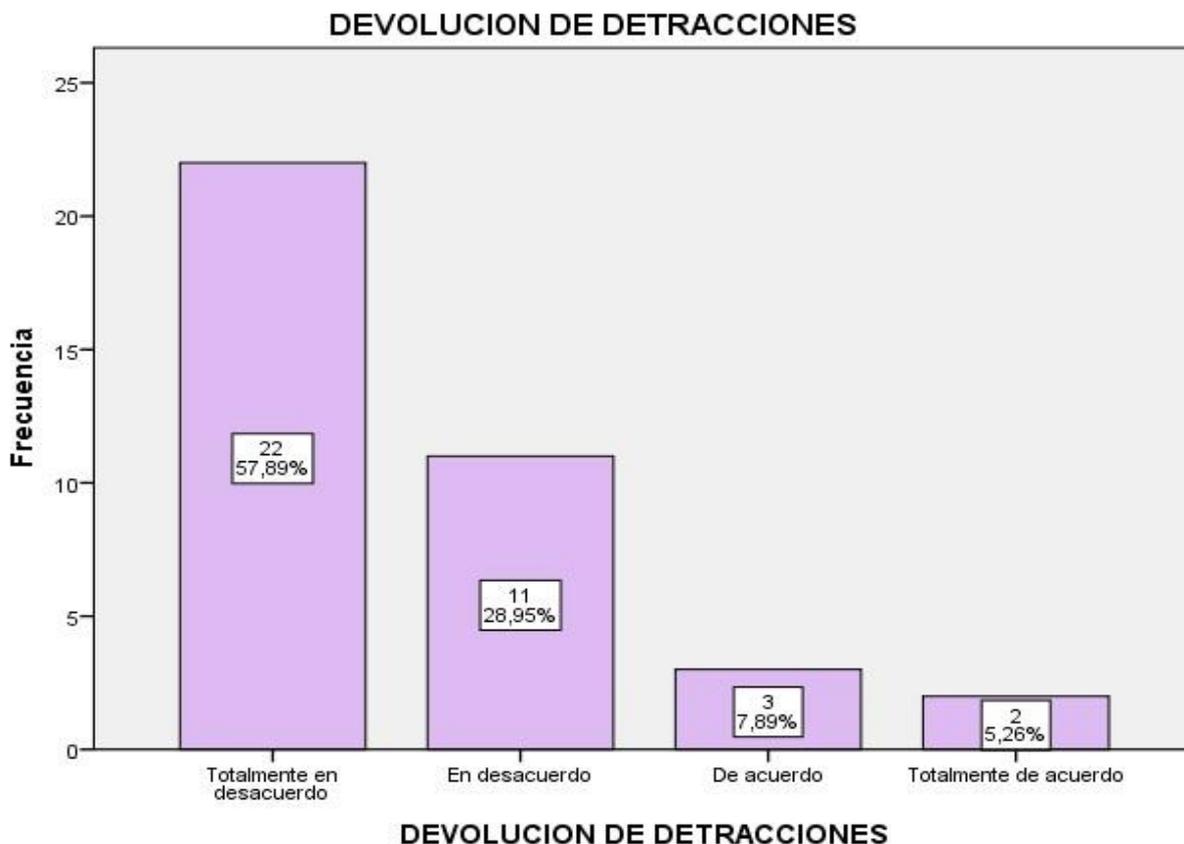


Figura 13. Devolución de detracciones

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 21 y Figura 13, se observa que el 57,89% de encuestados están totalmente en desacuerdo, así como el 28,95% está de desacuerdo en que una vez pagada la liquidación mensual de tributos solo se pueda solicitar la devolución de detracciones 3 veces al año; mientras un 7,89% de acuerdo y un 5,26% totalmente de acuerdo.

Este resultado permite concluir que la mayoría de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que no es beneficioso la devolución de tributos en ese lapsus de tiempo, pues el dinero en la cuenta de detracciones debe ser de libre disposición para que las empresas de transportes puedan financiar sus operaciones diarias y no pierdan liquidez.

5.2.11 Ante la pregunta Y.2.1: ¿Está usted de acuerdo que el pago de planillas influye en las obligaciones corrientes?

Tabla 21. *Pago de planillas*

		PAGO DE PLANILLA		Porcentaje	Porcentaje
		Frecuencia	Porcentaje	válido	acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	Indiferente	2	5,3	5,3	10,5
	De acuerdo	4	10,5	10,5	21,1
	Totalmente de acuerdo	30	78,9	78,9	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

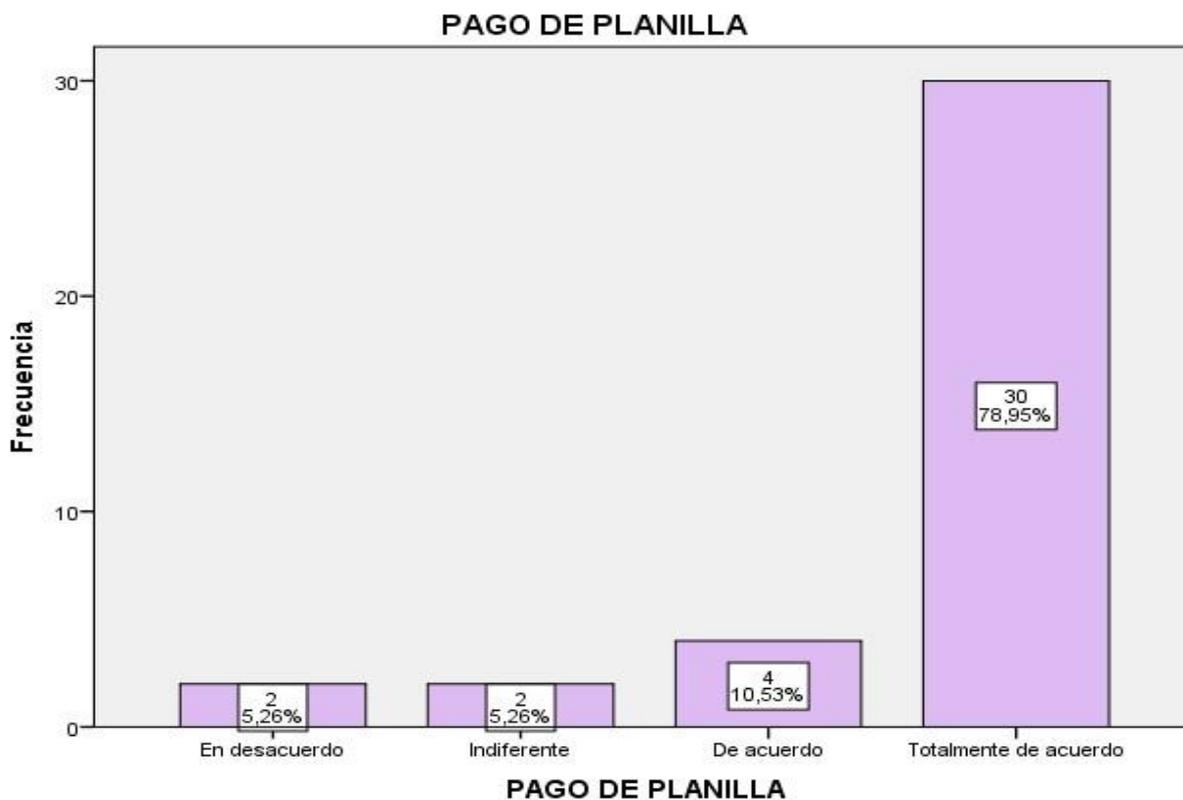


Figura 14. Pago de planillas

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 22 y Figura 14, se observa que el 78,95% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 10,53% está de acuerdo en que acuerdo que el pago de planillas influye en ls obligaciones corrientes; mientras un 5,26% están en desacuerdo e indiferente.

Este resultado permite concluir que la mayoría de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que al realizar el abono de planillas es un pago determinado que no se puede evadir y esto puede ser negativo si no se tiene liquidez, pues el pago de planillas siempre serán parte de las obligaciones corrientes y es parte de los pasivos corrientes de cada mes.

5.2.12 Ante la pregunta Y.2.2: ¿Está usted de acuerdo que el crédito con proveedores influye en las obligaciones corrientes?

Tabla 22. *Crédito con proveedores*

		CREDITO CON PROVEEDORES			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	Indiferente	2	5,3	5,3	10,5
	De acuerdo	7	18,4	18,4	28,9
	Totalmente de acuerdo	27	71,1	71,1	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

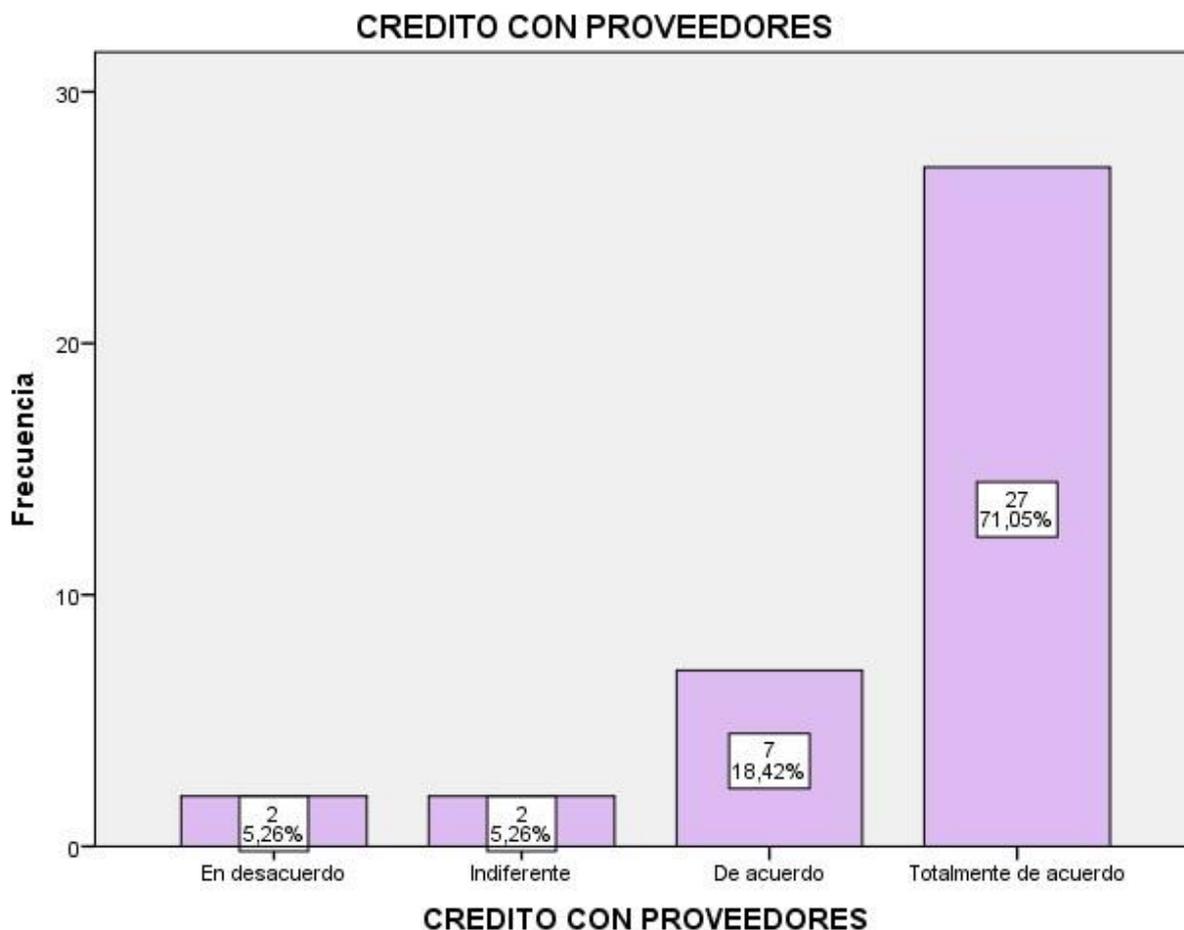


Figura 15. Crédito con proveedores

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 23 y Figura 15, se observa que el 71,05% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 18,42% está de acuerdo en que el crédito con proveedores influye en las obligaciones corrientes; mientras un 5,26% están en desacuerdo e indiferente.

El siguiente resultado facilita llegar a la conclusión de que la mayor parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que influyen el otorgar plazos a proveedores y en la responsabilidad de pagos a corto plazo, esto genera un control en lo que es la liquidez de la empresa para cubrir sus obligaciones.

5.2.13 Ante la pregunta Y.3.1: ¿Está usted de acuerdo que el desfase de créditos a clientes y el pago a proveedores repercute en la liquidez en las empresas de transporte de carga?

Tabla 23. *Créditos a clientes*

CREDITO A CLIENTES

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	De acuerdo	8	21,1	21,1	26,3
	Totalmente de acuerdo	28	73,7	73,7	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

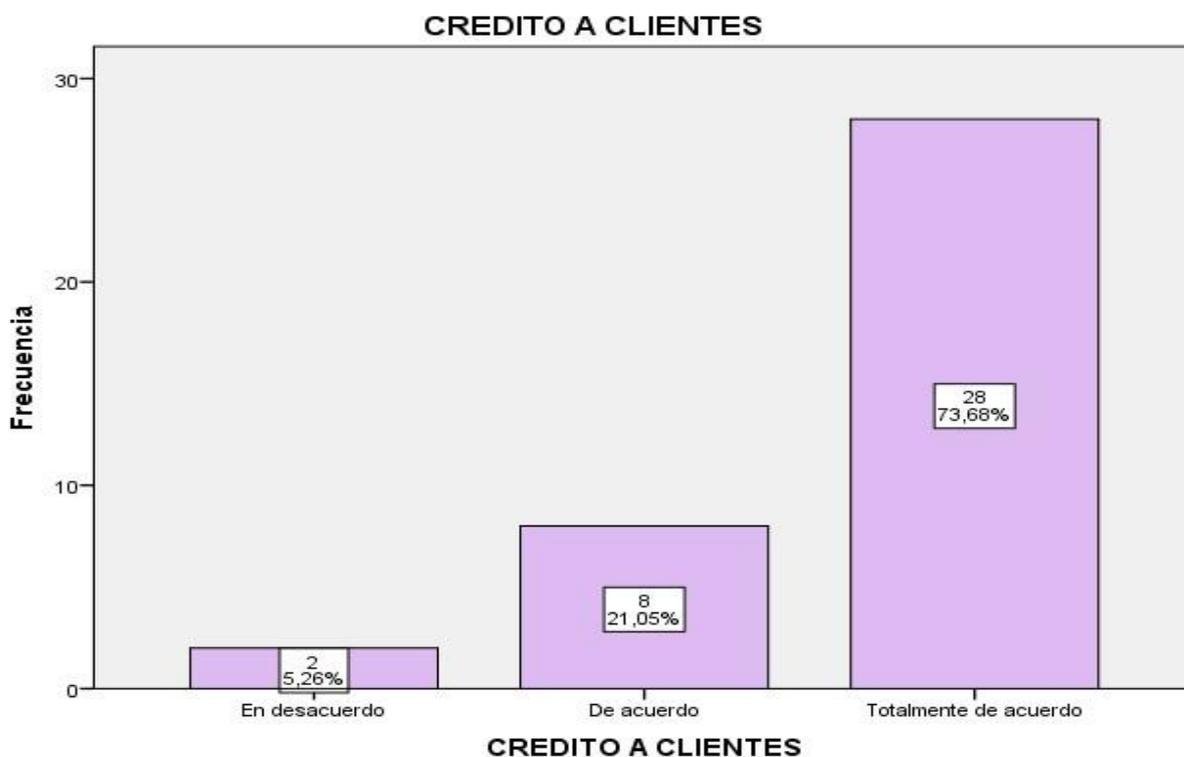


Figura 16. *Créditos a clientes*
Elaboración propia.

En relación con la Tabla 24 y Figura 16, se observa que el 73,68% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 21,05% está de acuerdo en el desfase de créditos a clientes y el pago a proveedores repercute en la liquidez en las empresas de transporte de carga; mientras un 5,26% de acuerdo.

Como resultado se llega a concluir que gran parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que es exista un pago continuo y no medido pueda afectar la liquidez, esto predominaría si no se lleva un control o tener límites en referente a la distribución del dinero.

5.2.14 Ante la pregunta Y.3.2: ¿Está usted de acuerdo que la gestión de cobranza a los clientes influye en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga?

Tabla 24. *Gestión de cobranza*

		GESTION DE COBRANZA			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	En desacuerdo	2	5,3	5,3	5,3
	Indiferente	1	2,6	2,6	7,9
	De acuerdo	8	21,1	21,1	28,9
	Totalmente de acuerdo	27	71,1	71,1	100,0
	Total	38	100,0	100,0	

Fuente: Gerentes, Contadores y Administradores Elaboración propia.

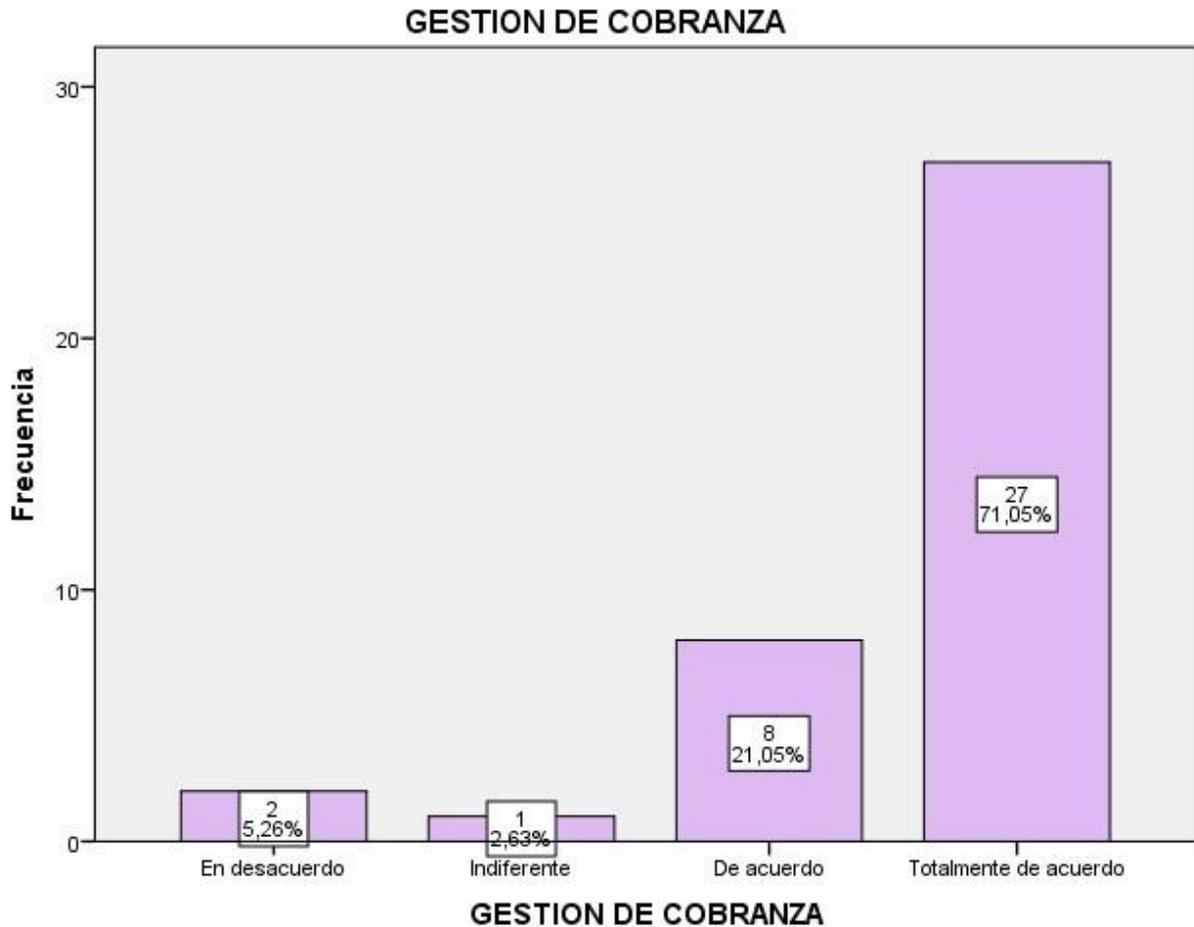


Figura 17. Gestión de cobranza

Elaboración propia.

En relación con la Tabla 25 y Figura 17, se observa que el 71,05% de encuestados están totalmente de acuerdo, así como el 21,05% está de acuerdo en que la gestión de cobranza a los clientes influye en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga; mientras un 5,26% de acuerdo y un 2,63% está en desacuerdo.

Este resultado brinda conclusión que la mayor parte de las empresas de transporte de carga encuestadas consideran que si influye al obtener más dinero se puede ejercer el cumplimiento de pagos esto evitando deudas y más bien ser puntuales en pagos.

5.3. Contrastación de hipótesis

5.3.1. Hipótesis Específica (a)

Paso 1: Planteamos la hipótesis Nula H_0 y su Alternativa H_1

H_0 : La determinación del valor de la detracción no influye en la liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

H_1 : La determinación del valor de la detracción si influye en la liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Paso 2: Elegimos el nivel de significancia $\alpha = 0.05$ y el estadístico de prueba

Chi cuadrado $\chi^2_{(calculado)} = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}}$ donde $r = 5$ número de filas y $c = 5$ número de columnas en la Tabla de contingencia, formada por las alternativas de respuestas de las variables, que en este caso resultan $5 \times 5 = 25$ celdas, escala Likert de 5 alternativas por cada variable.

Paso 3: La base para calcular el estadístico de prueba Chi cuadrado se encuentra en los datos recopilados a través de una encuesta, cuyas respuestas se han organizado en la Tabla 26. Esta información es crucial para llevar a cabo la prueba de hipótesis.

Tabla 25. *Tabla cruzada de la Hipótesis secundaria (a)*

Determinación del valor de la detracción (X1) vs Pago de liquidación mensual de tributos (Y1)

Recuento		PAGO DE LIQUIDACION MENSUAL DE TRIBUTOS			
		n desacuerdo	e acuerdo	otalmente de acuerdo	Total
ETERMINACION					
VALOR DE					
DETRACCION	DEL n desacuerdo				
	LA ndiferente				
	e acuerdo				
	otalmente de acuerdo		2		1
	Total				
			7		8

Fuente: Programa SPSS versión 25
 Procesamiento utilizando SPSS
 Elaboración Propia

Esta tabla de contingencia proporciona una cantidad significativa de información para nuestro estudio. Por ejemplo, notamos que los totales marginales (valores totales) coinciden con los porcentajes obtenidos en cada pregunta de manera independiente: 96% y 99%, respectivamente. Además, podemos observar que hay un total de 38 empresas que están totalmente de

acuerdo con la determinación del valor referencial y de la misma manera están totalmente de acuerdo con el pago de liquidación mensual de tributos influyen en las empresas de transporte de carga pesada en Ate- Lima Metropolitana en el año 2021-2022. Sin embargo, se está buscando un valor numérico que indique el nivel de relación existente.

La obtención de este valor nos proporcionará el resultado de la prueba de hipótesis, utilizando el estadístico de Chi cuadrado de Pearson.

Observamos que en esta tabla de contingencia hay una fila y una columna que representan la misma categoría y que no tienen respuestas, es decir, contienen cero valores. Vamos a excluir estas filas y columnas sin respuestas de nuestros cálculos, tanto en esta prueba como en las siguientes. En otras palabras, en este caso, la tabla se simplifica a una distribución Chi cuadrado con $(3-1) \times (4-1) = 6$ grados de libertad que para un nivel de significancia $\alpha=0.05$ damos lectura en la Tabla de la Chi cuadrado cuyo valor teórico es $X^2(6, 0.05) = 12.59$

Continuamos con el cálculo de $X^2(\text{calculado}) = 40.04$ usando las frecuencias de la Tabla 26 se construye la Tabla 27 en él se muestran las frecuencias esperadas e_{ij} .

Por ejemplo:

$$e_{11} = \frac{2 \times 2}{38} = 0.1 \text{ y } e_{12} = \frac{27 \times 1}{38} = 0.7, \dots$$

Tabla 26. Recuento esperado Determinación del valor de la detracción y liquidación mensual de tributos

Tabla cruzada DETERMINACION DEL VALOR DE LA DETRACCION*PAGO DE LIQUIDACION MENSUAL DE TRIBUTOS

			PAGO LIQUIDACION MENSUAL			Total
			TRIBUTOS			
			En desacuerdo	De acuerdo	Totalmente	
DETERMINACION DEL VALOR DE LA DETRACCION	En desacuerdo	ecuento				
		ecuento esperado	1	,4	5	,0
	indiferente	ecuento				
		ecuento esperado	1	7	2	,0
	de acuerdo	ecuento				
		ecuento esperado	2	,8	9	,0
	Totalmente acuerdo	de ecuento		2		1
		ecuento esperado	,6	2,0	,3	1,0
	Total ecuento			7		8
	ecuento esperado		,0	7,0	,0	8,0

Fuente: Elaboración Propia.

Reemplazamos la información mostrada en esta Tabla 27 en la fórmula del estadístico de prueba y simplificando, resulta

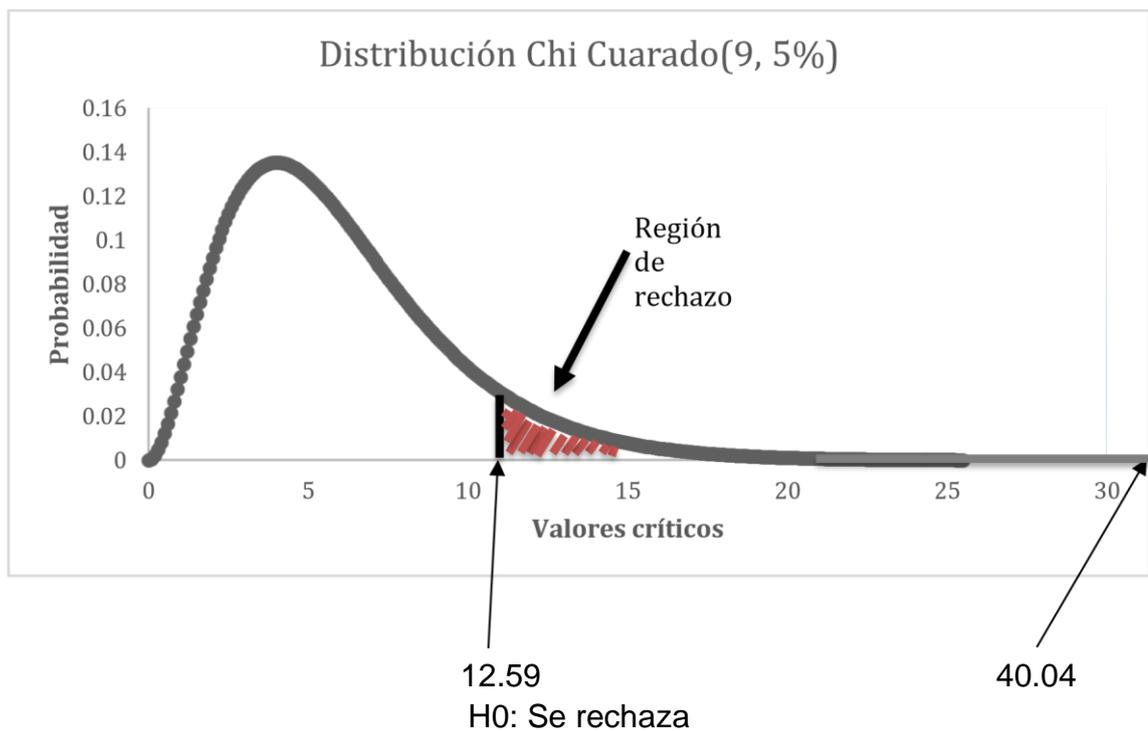
$$\chi^2_{\text{calculado}} = \sum_{i=1}^4 \sum_{j=1}^4 \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} = \frac{(2 - 0,1)^2}{0,1} + \frac{(0 - 1,4)^2}{1,4} + \dots + \frac{(9 - 7,3)^2}{7,3}$$

$$= 40,04$$

Paso 4. Decisión

De acuerdo con las pautas de decisión previamente establecidas en la Sección 4.1.5 se observa que en (*) el valor teórico de la Chi cuadrado es menor que su valor calculado. Por lo tanto, procedemos a rechazar la hipótesis nula. Es decir,

Ocurre que $X^2(\text{calculado}) = 40.04 > X^2(6, 0.05) = 12.59$ por lo tanto, el valor obtenido está dentro de la región crítica para rechazar la hipótesis nula, lo que implica su rechazo y, en consecuencia, su falsedad.



Realizar todos estos cálculos puede resultar complicado, pero se puede simplificar y verificar fácilmente utilizando algún software estadístico. En

nuestro caso, hemos utilizado el programa SPSS versión 26, a través del cual obtuvimos:

Resultados Descriptivos y la Tabla de Contingencia de orden 4x4 para la prueba Chi cuadrado con $(3-1)(4-1) = 6$ grados de libertad.

Tabla 27. *Resumen de procesamiento de casos*

	Resumen de procesamiento de casos					
	Válido		Casos Perdido		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
DETERMINACION DEL VALOR DE LA DETRACCION * PAGO DE LIQUIDACION MENSUAL DE TRIBUTOS	38	100,0%	0	0,0%	38	100,0%

Verificación de este resultado con el software SPSS.

Tabla 28. *Pruebas de Chi cuadrado*

Pruebas de chi-cuadrado		
	Valor	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	0,043 ^a	,000
Prueba de razón de verosimilitud	8,807	,005

sociación lineal por lineal	8,796	000
de casos válidos	8	

a. 10 casillas (83,3%) han esperado un

recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,05.

Paso 5. Conclusión e interpretación

Si la hipótesis nula H_0 es falsa entonces la Hipótesis alternativa H_1 es verdadera. En otras palabras, hay base y respaldo en los datos recogidos a través mediante la encuesta que sustenta que la determinación del valor de la detracción influye en la liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Esto se da porque las empresas de transporte de carga pesada utilizan las deducciones para reducir la base imponible del cálculo del IGV (Impuesto General a las Ventas), por lo que a su vez disminuye el monto total del impuesto a pagar. La correcta determinación de este valor es esencial para la liquidación mensual de tributos.

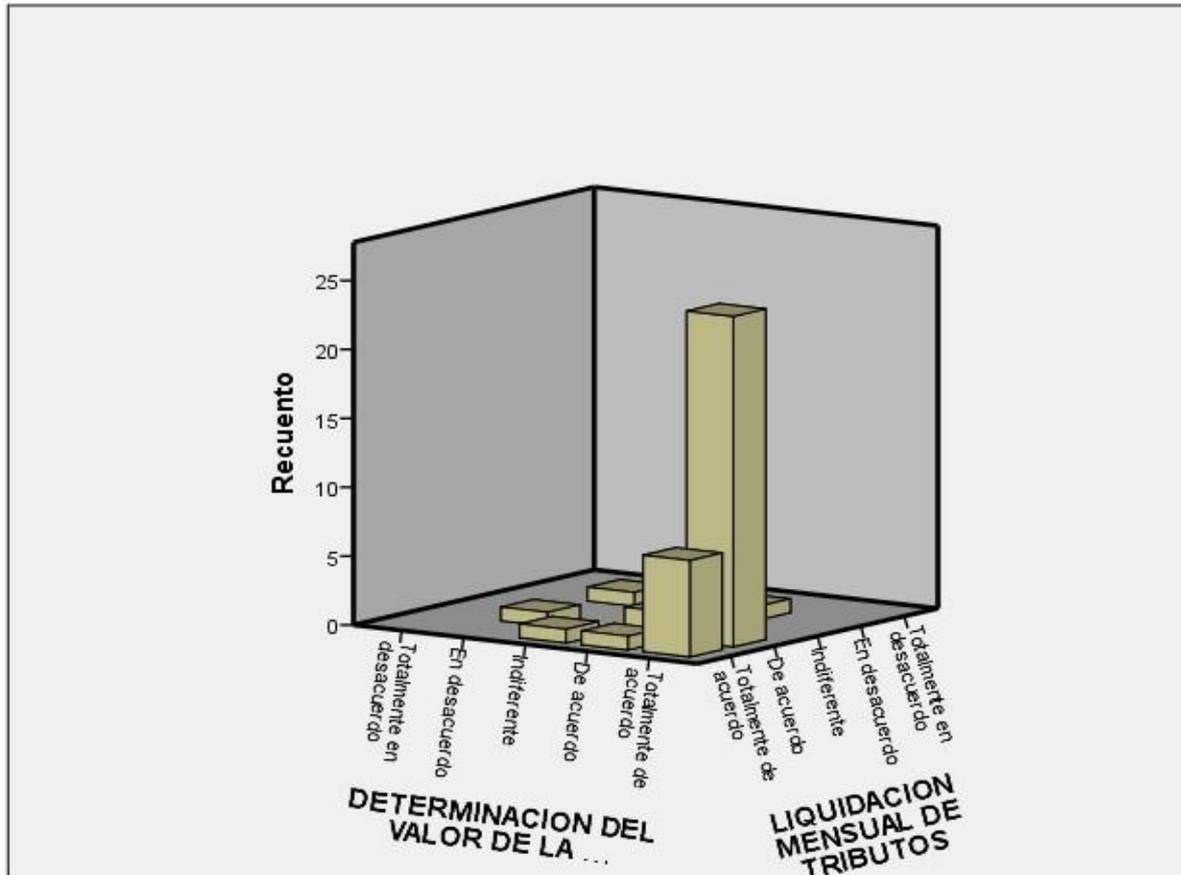


Figura 18. La determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Interpretación, Descripción, explicación

Se aprecia en la Figura 18, la mayoría de empresas considera estar totalmente de acuerdo de que la determinación del valor de la detracción influye en la liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate y una minoría señala indiferencia o estar desacuerdo.

5.3.2. Hipótesis Específica (b)

Paso 1: Planteamos la hipótesis Nula H_0 y su Alternativa H_1

H_0 : El precio del combustible no influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

H₁: El precio del combustible si influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Paso 2: Elegimos el nivel de significancia $\alpha = 0.05$ y el estadístico de prueba

Chi cuadrado $\chi^2_{(calculado)} = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij}-e_{ij})^2}{e_{ij}}$ donde $r = 5$ número de filas

y $c = 5$ número de columnas en la Tabla de contingencia, formada por las alternativas de respuestas de las variables, que en este caso resultan $5 \times 5 = 25$ celdas, escala Likert de 5 alternativas por cada variable.

Paso 3: Cálculo del estadístico de prueba Chi cuadrado calculado.

La base para calcular el estadístico de prueba Chi cuadrado se encuentra en los datos recopilados a través de una encuesta, cuyas respuestas se han organizado en la Tabla 30. Esta información es crucial para llevar a cabo la prueba de hipótesis.

Tabla 29. *Tabla cruzada de la hipótesis secundaria (b)*

Precio del combustible (X2) vs obligaciones corrientes (Y2)

Recuento	OBLIGACIONES CORRIENTES			
	en desacuerdo	indiferente	totalmente de de acuerdo	Total
PRECIO DEL COMBUSTIBLE				
En desacuerdo				
Indiferente		3		3

de acuerdo	1	2
Total	2	8

Fuente Programa SPSS versión 25
 Procesamiento utilizando SPSS
 Elaboración Propia.

Esta tabla de contingencia proporciona una cantidad significativa de información para nuestro estudio. Por ejemplo, notamos que los valores marginales (totales) son consistentes con los porcentajes obtenidos en cada pregunta individual arriba, que son del 96% y 99%, respectivamente. También podemos observar que hay 38 empresas que están totalmente de acuerdo que el precio del combustible y de la misma manera están totalmente de acuerdo que las obligaciones corrientes influyen en las empresas de transporte de carga pesada en Ate- Lima Metropolitana en el año 2021-2022. Se está buscando un indicador numérico que pueda cuantificar la fuerza de esa relación.

La respuesta proporcionará el valor de la prueba de chi-cuadrado de Pearson, que se utiliza para concluir esta prueba de hipótesis. Observamos que en esta tabla de contingencia, hay una fila y una columna que tienen cero respuestas para la misma categoría. Por lo tanto, procedemos a excluir estos valores en los cálculos, tanto aquí como en las siguientes pruebas. En este caso, la tabla se simplifica a una distribución Chi-cuadrado con $(3-1) \times (4-1) = 6$ grados de libertad que para un nivel de significancia $\alpha=0.05$ damos lectura en la Tabla de la Chi cuadrado cuyo valor teórico es $X^2(6, 0.05) = 12.59$

Proseguimos con el cálculo de $X^2(\text{calculado}) = 20.10$ usando las frecuencias de la Tabla 26 se construye la Tabla 27 en él se muestran las frecuencias esperadas e_{ij} . Por ejemplo:

$$e_{11} = \frac{22 \times 3}{38} = 1.7 \text{ y } e_{12} = \frac{11 \times 13}{38} = 3.8, \dots$$

Tabla 30. Recuento esperado Precio del combustible y obligaciones corrientes

Tabla cruzada PRECIO DEL COMBUSTIBLE*OBLIGACIONES CORRIENTES

		OBLIGACIONES CORRIENTES					
		en desacuerdo	indiferente	de acuerdo	totalmente de acuerdo	total	
PRECIO DEL COMBUSTIBLE	En desacuerdo	Recuento					
		Recuento esperado	,7	9	3	1	,0
	Indiferente	Recuento	3				3
		Recuento esperado	,5	,8	,4	3	3,0
	de acuerdo	Recuento		1			2

		2,7	,4	,3	6	2,0
	Recuento esperado					
Total	Recuento	2	1			8
	Recuento esperado	2,0	1,0	,0	,0	8,0

Fuente: Elaboración Propia.

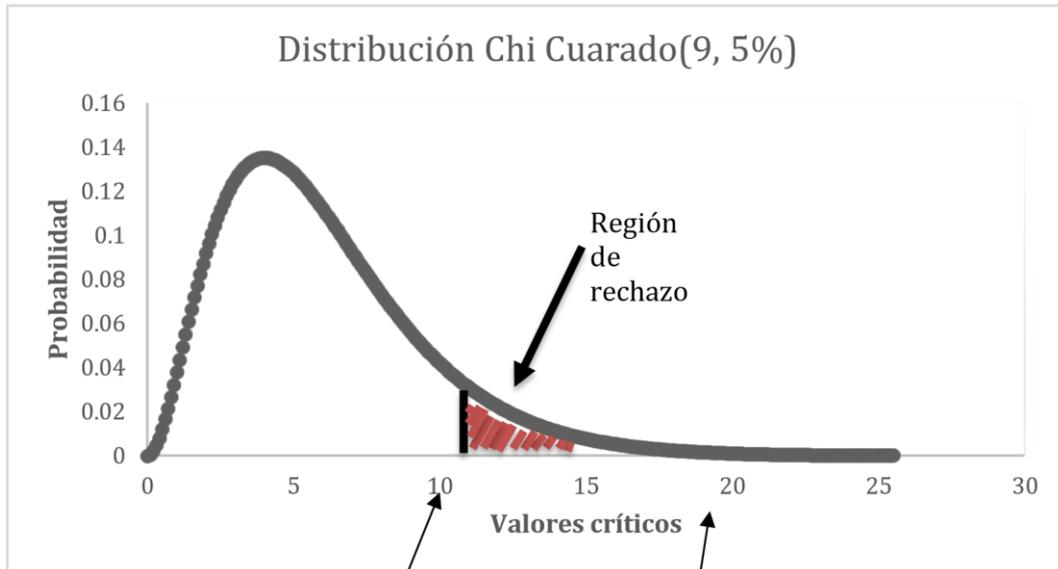
Remplazamos la información mostrada en esta Tabla 31 en la fórmula del estadístico de prueba y simplificando, resulta

$$\chi^2_{calculado} = \sum_{i=1}^4 \sum_{j=1}^4 \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} = \frac{(3 - 1,7)^2}{1,7} + \frac{(0 - 0,90)^2}{0,90} + \dots + \frac{(1 - 0,60)^2}{0,60} = 20,10$$

Paso 4. Decisión

Siguiendo los criterios de decisión establecidos en la Sección 4.1.5 se observa que en (*) el valor teórico de la Chi cuadrado es menor que su valor calculado. Por lo tanto, procedemos a rechazar la hipótesis nula. Es decir,

Ocurre que $X^2(calculado) = 20.10 > X^2(6, 0.05) = 12.59$ En consecuencia, el valor calculado se encuentra dentro del área de rechazo, lo que implica que se rechaza la hipótesis nula. En otras palabras, es falsa



12.59

20.10

H0: se rechaza

Todos estos procedimientos de cálculo pueden ser bastante laboriosos, pero se pueden simplificar y verificar fácilmente utilizando software estadístico. En nuestro caso, hemos empleado el programa SPSS versión 26 para realizar estas operaciones y obtener :

Resultados Descriptivos y la Tabla de Contingencia de orden 4x4 para la prueba Chi cuadrado con $(3-1) (4-1) = 6$ grados de libertad.

Tabla 31. *Resumen de procesamiento de casos*

Resumen de procesamiento de casos

Válido		Casos		Total	
		Perdido			
N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje

PRECIO DEL COMBUSTIBLE * OBLIGACIONES CORRIENTES	38	100,0%	0	0,0%	38	100,0%
---	----	--------	---	------	----	--------

Verificación de este resultado con el software SPSS.

Tabla 32. Pruebas de chi-cuadrado

Pruebas de chi-cuadrado			significación asintótica
	Valor	(bilateral)	f
Chi-cuadrado de Pearson	0,099 ^a		003
Razón de verosimilitud	5,946		000
Asociación lineal por lineal	2,416		000
N de casos válidos	8		

a. 9 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,08.

Paso 5. Conclusión e interpretación

Si la hipótesis nula H_0 es falsa entonces la Hipótesis alternativa H_1 es verdadera, Es decir, existe sustento y evidencia en los datos recogidos a través mediante la encuesta que sustenta que el precio del combustible si influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

El precio del combustible ejerce una influencia significativa, debido a su papel importante como costo operativo en las empresas de transporte de carga en Ate. Su impacto se refleja en la rentabilidad, la liquidez y la

planificación financiera de estas empresas. Aumentos en el precio del combustible disminuyen la rentabilidad, afectando la disponibilidad de efectivo. La volatilidad en los costos de combustible también perjudica la planificación financiera y genera desafíos para cumplir con las obligaciones corrientes.

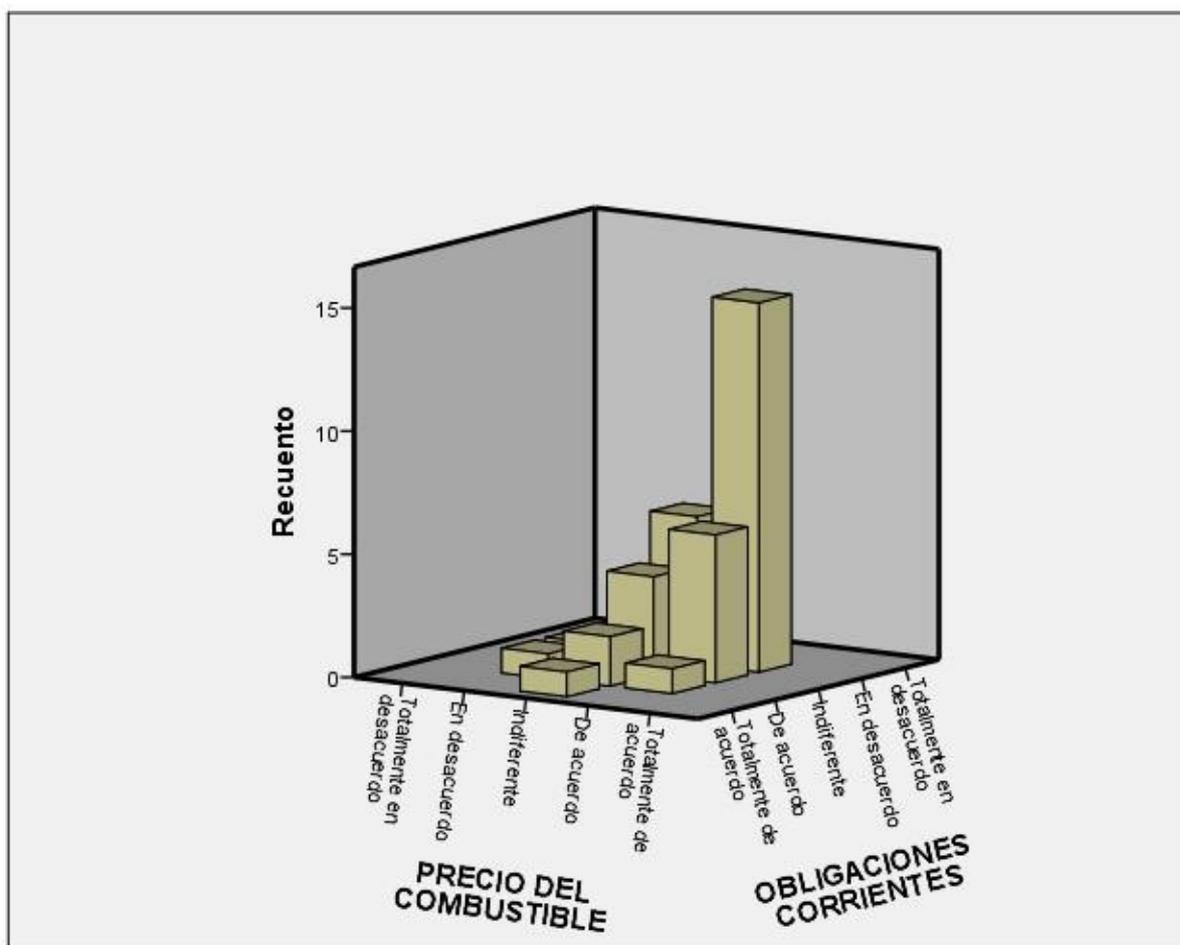


Figura 19. El precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Interpretación, Descripción, explicación

Se aprecia en la va 19, la mayoría de empresas considera estar totalmente de acuerdo que el precio del combustible influye en las

obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate y una minoría señala indiferencia o estar desacuerdo.

5.3.3. Hipótesis Especifica (c)

Paso 1: Planteamos la hipótesis Nula H_0 y su Alternativa H_1

H_0 : Las restricciones en la cuenta de detracción no influye en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

H_1 : Las restricciones en la cuenta de detracción si influye en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Paso 2: Elegimos el nivel de significancia $\alpha = 0.05$ y el estadístico de prueba

Chi cuadrado $\chi^2_{(calculado)} = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij}-e_{ij})^2}{e_{ij}}$ donde $r = 5$ número de filas

y $c = 5$ número de columnas en la Tabla de contingencia, formada por las alternativas de respuestas de las variables, que en este caso resultan $5 \times 5 = 25$ celdas, escala Likert de 5 alternativas por cada variable.

Paso 3: Cálculo del estadístico de prueba Chi cuadrado calculado.

El cálculo del estadístico de prueba chi-cuadrado se basa en los datos recopilados a través de la encuesta, que se han estructurado en la Tabla 35. Este estadístico es empleado para llevar a cabo la prueba de hipótesis y determinar si existe una relación significativa entre las variables examinadas.

Tabla 33: Recuento esperado Restricciones en las cuentas de detracciones (X3) vs gestión de pagos (Y3)

Recuento

		en	totalmente		
		desacuerdo	indiferente de acuerdo	de acuerdo	total
RESTRICCIONES E					
LA CUENTA					
DETRACCION	En desacuerdo				
	DE				
	Indiferente				
	De acuerdo				
	Totalmente				
	acuerdo			7	8
	de				
	Total			7	8

Fuente: Programa SPSS versión 25
 Procesamiento utilizando SPSS
 Elaboración Propia.

Esta tabla de contingencia proporciona una cantidad significativa de información para nuestro estudio. Por ejemplo, se destaca que los totales marginales (totales) coinciden con los porcentajes obtenidos en cada pregunta individual mencionada anteriormente, que son del 96% y 99%, respectivamente. También se nota que hay un total de 38 empresas que están totalmente de acuerdo que las restricciones de la cuenta de detracciones y de la misma manera están totalmente de acuerdo que la gestión de pagos influye en las empresas de transporte de carga pesada en Ate-Lima Metropolitana en el año 2021-2022. Pero, se busca un indicador numérico que señale el grado de existencia de esa relación.

El resultado de esa respuesta nos proporcionará el valor de la chi-cuadrado de Pearson, la cual se emplea para llegar a una conclusión en esta prueba de hipótesis..

Notamos la presencia de una fila y una columna en esta tabla de contingencia que representan la misma categoría y no tienen respuestas. Por lo tanto, optamos por eliminar estos valores en los cálculos, tanto en este punto como en los siguientes análisis. En resumen, la tabla se reduce a una distribución Chi-cuadrado con $(4-1) \times (4-1) = 9$ grados de libertad que para un nivel de significancia $\alpha=0.05$ damos lectura en la Tabla de la Chi cuadrado cuyo valor teórico es $X^2(9, 0.05) = 16.92$

Proseguimos con el cálculo de $X^2(\text{calculado}) = 76.00$ usando las frecuencias de la Tabla 35 se construye la Tabla 36 en él se muestran las frecuencias esperadas e_{ij} . Por ejemplo:

$$e_{11} = \frac{2 \times 2}{38} = 0.1 \text{ y } e_{12} = \frac{1 \times 4}{38} = 0.1, \dots$$

Tabla 34. *Tabla cruzada de la hipótesis secundaria (c)*

Restricciones en las cuentas de detracciones (X3) vs gestión de pagos (Y3)

		GESTION DE PAGOS				
		En		De	Totalmente	
		o	desacuerdo	acuerdo	de acuerdo	Total
			Indiferente			
RESTRICCION EN LAS CUENTAS DE DETRACCIONES	En	Recuento				
	LA desacuerdo	Recuento esperado				
			1	1	4	,4 ,0

Indiferente	Recuento					
	Recuento esperado					
De acuerdo	Recuento	2	1	8	,8	,0
	Recuento esperado	2	1	8	,8	,0
Totalmente de acuerdo	Recuento				7	8
	Recuento esperado	,5	7	,9	9,9	8,0
Total	Recuento				7	8
	Recuento esperado	,0	,0	,0	7,0	8,0

Fuente: Programa SPSS versión 25
 Procesamiento utilizando SPSS
 Elaboración Propia.

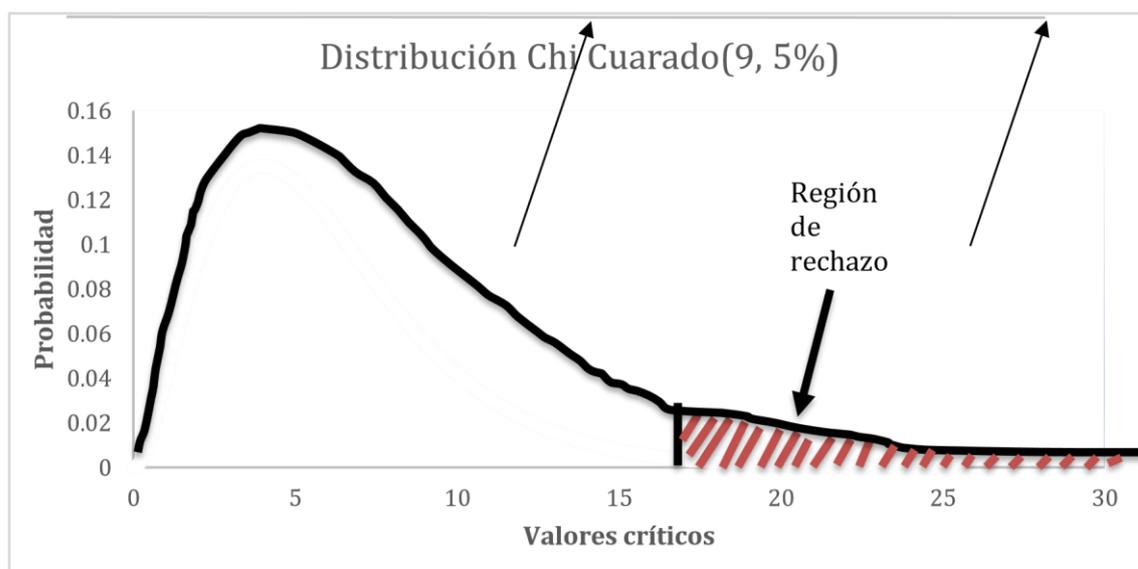
Remplazamos la información mostrada en esta Tabla 27 en la fórmula del estadístico de prueba y simplificando, resulta

$$\chi^2_{(\text{calculado})} = \sum_{i=1}^3 \sum_{j=1}^3 \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} = \frac{(2 - 0,1)^2}{0,1} + \frac{(0 - 0,1)^2}{0,1} + \dots + \frac{(27 - 19,9)^2}{19,9}$$

$$= 76,00$$

Paso 4. Decisión

Seguendo los criterios de decisión establecidos en la Sección 4.1.5 se observa que en (*) el valor teórico de la Chi cuadrado es menor que su valor calculado. Por lo tanto, procedemos a rechazar la hipótesis nula. Es decir, Ocurre que $\chi^2_{(calculado)} = 76.00 > \chi^2_{(6,0.05)} = 16.92$ por consiguiente, el valor calculado se encuentra en la región de rechazo, lo que conduce al rechazo de la hipótesis nula. En otras palabras, se invalida la hipótesis nula.



16.92

76.00

H0: se rechaza

Estos cálculos pueden resultar laboriosos, pero es posible simplificarlos y verificarlos fácilmente utilizando software estadístico. En nuestro caso, hemos utilizado el programa SPSS versión 26 para realizar estos análisis, y los resultados obtenidos son los siguientes:

Resultados Descriptivos y la Tabla de Contingencia de orden 4x4 para la prueba Chi cuadrado con $(4-1) (4-1) = 9$ grados de libertad.

Tabla 35. *Resumen de procesamiento de datos*

Resumen de procesamiento de casos							
	Válido		Casos Perdido		Total		
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje	
	RESTRICCIONES DE LA CUENTA DE DETRACCION * GESTION DE PAGOS	38	100,0%	0	0,0%	38	100,0%

Verificación de este resultado con el software SPSS.

Tabla 36. *Pruebas de Chi cuadrado*

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Significación asintótica (bilateral)	
			f
Chi-cuadrado de Pearson	6,000 ^a		000
Razón de verosimilitud	9,311		000
Asociación lineal por lineal	2,183		000
N de casos válidos	8		

a. 14 casillas (87,5%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,05.

Paso 5. Conclusión e interpretación

Si la hipótesis nula H_0 es falsa entonces la Hipótesis alternativa H_1 es verdadera, Es decir, existe sustento y evidencia en los datos recogidos a través mediante la encuesta que sustenta que las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Esto se da porque las limitaciones en la cuenta de detracción tienen un impacto en cómo las empresas de transporte de carga pesada en Ate gestionan sus pagos al restringir el acceso a recursos financieros reservados para compromisos específicos. Estas limitaciones afectan la disponibilidad de efectivo, complican la planificación financiera y podrían requerir enfoques alternativos para cumplir con pagos y responsabilidades inmediatas. Además, la capacidad de cumplir con obligaciones tributarias se ve afectada, lo que puede tener consecuencias en las relaciones con proveedores y la estabilidad financiera general de la empresa. La clave para superar estos desafíos radica en ser adaptable y realizar una planificación financiera cuidadosa.

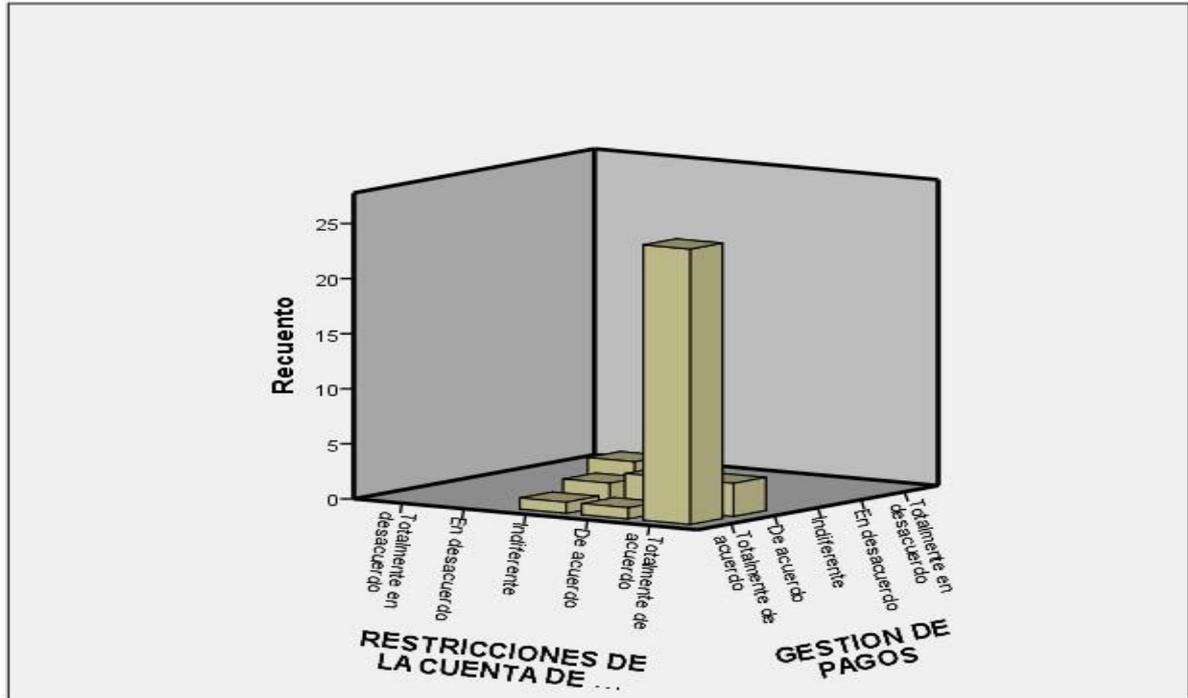


Figura 20. Las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Interpretación, Descripción, explicación

Se aprecia en la Figura 20, la mayoría de empresas considera estar totalmente de acuerdo de que las restricciones en la cuenta de detracción influyen en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate y una minoría señala indiferencia o estar desacuerdo.

5.3.4. Hipótesis General

Paso 1: Planteamos la hipótesis Nula H_0 y su Alternativa H_1

H_0 : El valor referencial de la detracción no influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

H_1 : El valor referencial de la detracción si influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Paso 2: Elegimos el nivel de significancia $\alpha = 0.05$ y el estadístico de prueba

Chi cuadrado $\chi^2_{(calculado)} = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij}-e_{ij})^2}{e_{ij}}$ donde $r = 5$ número de filas y $c = 5$ número de columnas en la Tabla de contingencia, formada por las alternativas de respuestas de las variables, que en este caso resultan $5 \times 5 = 25$ celdas, escala Likert de 5 alternativas por cada variable.

Paso 3: Cálculo del estadístico de prueba Chi cuadrado calculado.

La base que respalda el cálculo del estadístico de prueba para llevar a cabo la prueba de hipótesis es la información recopilada a través de la encuesta, cuyas respuestas han sido organizadas y tabuladas en la Tabla 39.

Tabla 37. *Valor referencial de la detracción y liquidez*

Tabla cruzada DETRACCION*LIQUIDEZ						
Recuento		LIQUIDEZ				
		En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	Total
DETRACCION	En desacuerdo	2	0	0	0	2
	Indiferente	0	1	3	0	4
	De acuerdo	0	0	18	0	18
	Totalmente de acuerdo	0	0	12	2	14
Total		2	1	33	2	38

Fuente: Elaboración Propia

Esta tabla de contingencia proporciona una cantidad significativa de información para nuestro estudio. Por ejemplo, se nota que los valores marginales (totales) coinciden con los porcentajes obtenidos en cada pregunta individual mencionada anteriormente, que son del 96% y 99%, respectivamente. Además, se destaca que hay un total de 38 empresas que están totalmente de

acuerdo con el valor referencial de la detracción y de la misma manera están totalmente de acuerdo con la liquidez influyen en las empresas de transporte de carga pesada en Ate- Lima Metropolitana en el año 2021-2022. Pero, se busca un indicador numérico que señale el grado de existencia de esa relación.

El resultado de esa respuesta proporcionará el valor de la chi-cuadrado de Pearson, que se emplea para llegar a una conclusión en esta prueba de hipótesis.

Observamos que en esta tabla de contingencia hay una fila y una columna que representan la misma categoría y no tienen respuestas. Por lo tanto, optamos por excluir estos valores en los cálculos, tanto en este punto como en los análisis posteriores. Es decir, en este caso la Tabla se reduce a una distribución Chi cuadrado con $(4-1) \times (4-1) = 9$ grados de libertad que para un nivel de significancia $\alpha=0.05$ damos lectura en la Tabla de la Chi cuadrado cuyo valor teórico es $X^2(9, 0.05) = 16.92$

Proseguimos con el cálculo de $X^2(\text{calculado}) = 50.09$ usando las frecuencias de la Tabla 39 se construye la Tabla 40 en él se muestran las frecuencias esperadas e_{ij} .

Por ejemplo:

$$e_{11} = \frac{2 \times 2}{38} = 0.1 \text{ y } e_{12} = \frac{1 \times 4}{38} = 0.1, \dots$$

Tabla 38. *Tabla cruzada de la hipótesis general*

Valor referencial de la detracción (X) vs Liquidez (Y)

			LIQUIDEZ
	en desacuerdo indiferente	en acuerdo de acuerdo	en totalmente total

DETRACCION en desacuerdo						
	recuento					
	recuento esperado	1	1	,7	1	,0
indiferente	recuento					
	recuento esperado	2	1	,5	2	,0
de acuerdo	recuento			8		8
	recuento esperado	9	5	5,6	9	8,0
	de recuento			2		4
totalmente acuerdo	recuento esperado	7	4	2,2	7	4,0
total	recuento			3		8
	recuento esperado	,0	,0	3,0	,0	8,0

Fuente: Elaboración Propia.

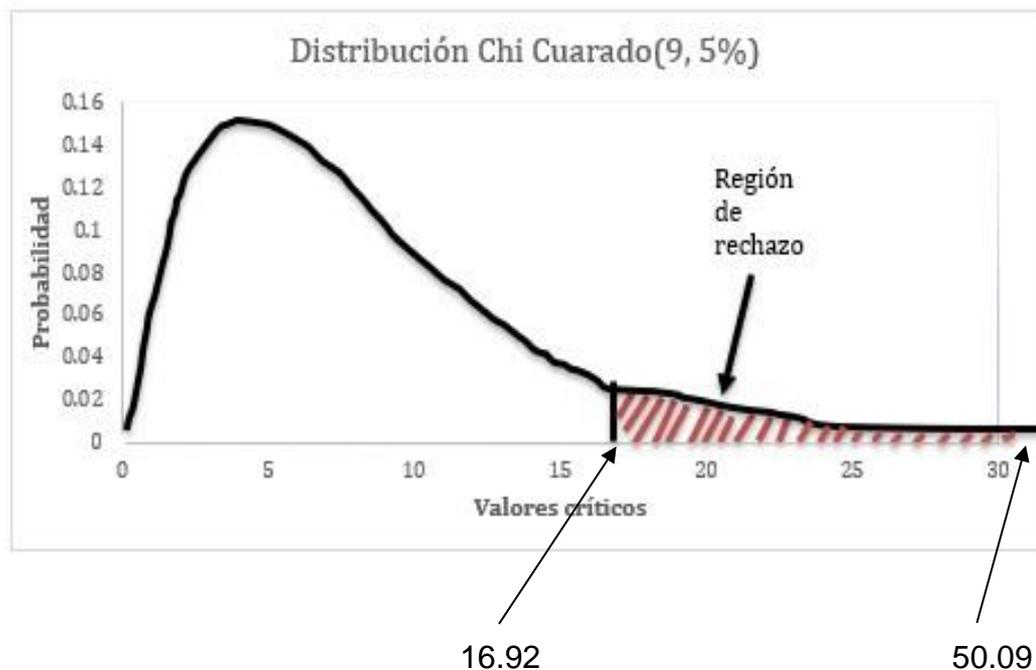
Remplazamos la información mostrada en esta Tabla 40 en la fórmula del estadístico de prueba y simplificando, resulta

$$\chi^2_{(calculado)} = \sum_{i=1}^3 \sum_{j=1}^3 \frac{(o_{ij}-e_{ij})^2}{e_{ij}} = \frac{(2-0.1)^2}{0.1} + \frac{(0-1.7)^2}{1.7} + \dots + \frac{(2-0.7)^2}{0.7} = 50,09$$

Paso 4. Decisión

Siguiendo los criterios de decisión establecidos en la Sección 4.1.5 se observa que en (*) el valor teórico de la Chi cuadrado es menor que su valor calculado. Por lo tanto, procedemos a rechazar la hipótesis nula. Es decir,

Ocurre que $\chi^2_{(calculado)} = 50,09 > \chi^2_{(9,0.05)} = 16.92$ entonces el valor calculado cae en la región de rechazo. Dicho de otra manera, la hipótesis nula se rechaza. En otras palabras, es falsa.



H0: se rechaza

Estos cálculos pueden resultar laboriosos, pero es posible simplificarlos y verificarlos rápidamente mediante software estadístico. En nuestro caso, hemos utilizado el programa SPSS versión 26 para realizar los cálculos, y los resultados obtenidos son los siguientes:

Resultados Descriptivos y la Tabla de Contingencia de orden 4x4 para la prueba Chi cuadrado con $(4-1)(4-1) = 9$ grados de libertad.

Tabla 39. *Resumen de procesamiento de datos*

Resumen de procesamiento de casos							
	Válido		Perdido		Total		
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje	
	VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCION * LIQUIDEZ	38	100,0%	0	0,0%	38	100,0%

Verificación de este resultado con el software SPSS.

Tabla 40. *Pruebas de Chi cuadrado*

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	f	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	0,091 ^a		,000
Razón de verosimilitud	4,160		,004
Asociación lineal por lineal	8,064		,000
N de casos válidos	8		

a. 14 casillas (87,5%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,05.

Paso 5. Conclusión e interpretación

Si la hipótesis nula H_0 es falsa entonces la Hipótesis alternativa H_1 es verdadera, Es decir, existe sustento y evidencia en los datos recogidos a través mediante la encuesta que sustenta que el valor referencial de la detracción influye en la liquidez en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.

Esto se da porque el valor referencial de la detracción brinda un valor referente al cálculo para la detracción el cual es mayor o igual al 4% e influye al monto a pagar por la detracción en un servicio de transporte de carga el cual al incrementarse el monto a pagar influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga, de tal manera que las empresas de transporte deben contar con recursos financieros para cumplir con sus obligaciones tributarias y con sus proveedores.

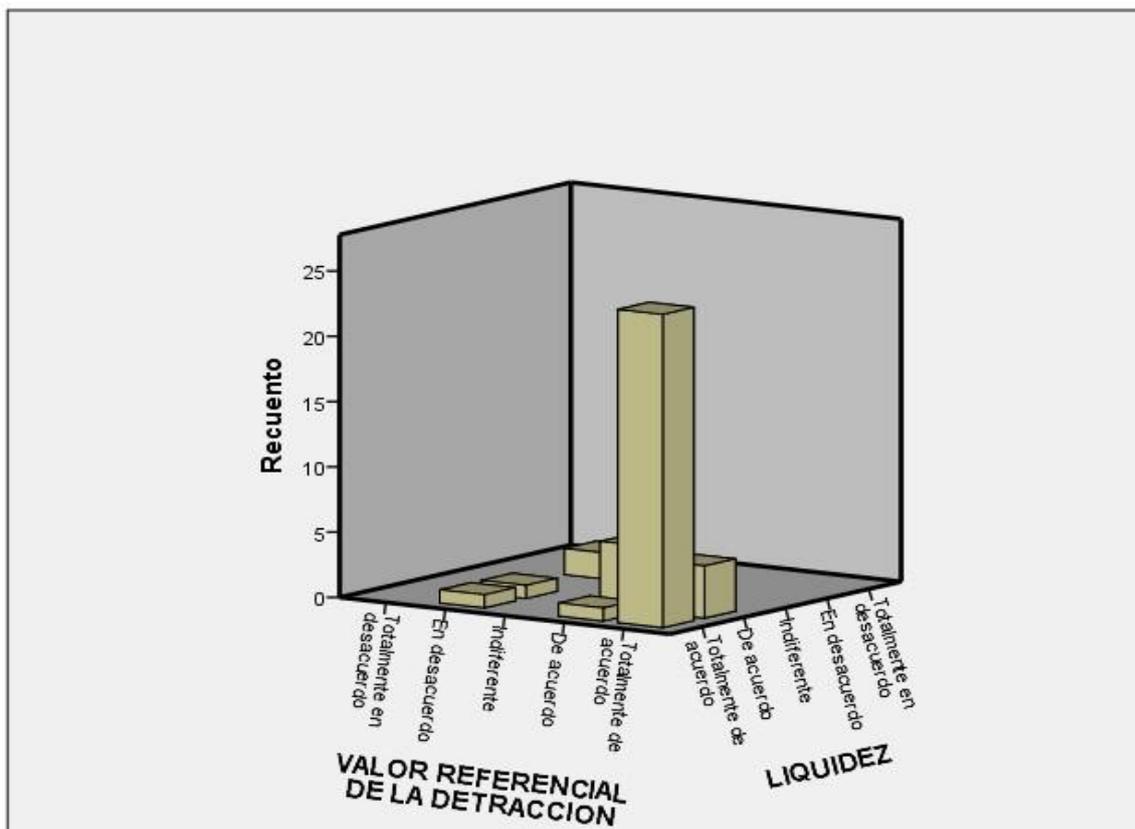


Figura 21. El valor referencial de la detracción influye en la liquidez en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate

Interpretación, Descripción, explicación

Se aprecia en la Figura 20, la mayoría de empresas considera estar totalmente de acuerdo de que el valor referencial de la detracción influye en la liquidez en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate y una minoría señala indiferencia o estar desacuerdo.

CAPÍTULO VI

DISCUSION, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Discusión

El objetivo general de esta investigación fue determinar si el valor referencial de la detracción de los fletes incide en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022. Teniendo en cuenta las respuestas obtenidas, nos dieron los resultados que existe incidencia directa entre el valor referencial de la detracción y la liquidez, ya que el 92% de los encuestados en la contratación de hipótesis general afirman ello de manera favorable. También se observa que al determinar el

valor de la detracción afecta a la liquidación mensual de tributos porque muchas empresas de transportes deben contar con liquidez aun después de haber invertido en el servicio prestado, pues si el proveedor de transporte no cancela la detracción previamente de la factura de un servicio no se puede hacer uso del IGV, consecuentemente afecta a la liquidación mensual de impuestos en el IGV. Asimismo, impacta la liquidez de las empresas de transporte en el Impuesto a la Renta declarado de manera mensual, las empresas al no contar con liquidez para pagar gastos corrientes postergan la facturación a los primeros días del mes siguiente para evitar declarar mayores ingresos en el correspondiente mes. De la misma manera, el precio del combustible también afecta al pago de obligaciones corrientes, porque el precio del crudo depende del mercado nacional e internacional, al incrementarse el precio afecta directamente a la rentabilidad de la empresa y con esto perjudica al pago de las obligaciones vigentes. Las restricciones en la cuenta de detracción generan un problema con respecto a la gestión de pagos ya que no hay disposición de retiro oportuno del dinero de la cuenta de detracciones esto es generado debido a que existen fechas específicas de retiro del efectivo en la cuenta de detracciones y por último el valor referencial de los fletes también repercute en la liquidez de las empresas ya que a raíz de calcular el monto a pagar por la detracción conforme al valor referencial establecido, esto resulta un monto mayor a pagar con respecto al 4% el cual es el porcentaje establecido para este servicio, el cual influye a que la empresa deba contar con mayor liquidez para gestionar el pago y evitar multas, cumpliendo de esta manera obligaciones tributarias pero generando menor flujo de caja en la empresa y repercutiendo al pago de proveedores,

considerando lo mencionado se puede establecer que existe una disminución en la liquidez de las empresas de transporte de carga.

De esta manera se hace referencia a Quilca X. y Zubilete (2019), pues refuerzan esta situación de la detracción con la liquidez de las empresas y la capacidad financiera que disminuye por el cumplimiento de pago de detracciones con el estado, dando menos opciones para uso de recursos y generando menor flujo de caja para inversiones y negociación de futuros proyectos con clientes impactando directamente en la rentabilidad.

Por otro lado, Espinoza, Y. y Torres A. (2021) se resaltan su objetivo principal que es el de analizar el valor referencial del servicio de traslado de bienes en la empresa Julio Augusto Chalco Grimarey, pues esta tesis confirma que el uso de tablas del valor referencial establecidas por los Decretos Supremos además son variables y no fijas, pues disminuyen la utilidad de las empresas, merman la liquidez y el flujo de caja proyectado con cada modificación de las tablas. De ello, Sánchez C. (2019) en esta tesis concordamos con el autor porque la redistribución de ingresos se refleja como un problema en los costos operativos de transporte, pues un mal balance de los costos operativos (precio del combustible) causa una mala toma de decisiones por ende para cumplir con los pasivos corrientes se originan deudas financieras afectando la liquidez de la empresa (capital de trabajo) el cual es de suma importancia para este sector debido a la línea de créditos que las empresas de transporte tienen con sus clientes. Finalmente, Martínez, G. y Gómez, K. (2021) confirman la importancia y estabilidad de las empresas con respecto a su liquidez para el financiamiento de operaciones diarias, pues es importante las proyecciones respecto a cobro a clientes y pago de

proveedores el cual incentivan el crecimiento de la empresa, teniendo un buen criterio y manejo de liquidez permitiendo no endeudarnos y tener un flujo de efectivo disponible.

De esta manera se hace referencia a Quilca X. y Zubilete (2019), pues refuerza esta situación de la detracción con la liquidez de las empresas y la capacidad financiera que disminuye por el cumplimiento de pago de detracciones con el estado, dando menos opciones para uso de recursos y generando menor flujo de caja para inversiones y negociación de futuros proyectos con clientes impactando directamente en la rentabilidad.

6.2 Conclusiones

- a. **La determinación del valor de la detracción** incide en el **pago de la liquidación mensual de tributos** en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, debido a que la empresa al determinar el monto a depositar por la detracción por el servicio prestado, este resulta mayor porque al aplicar el valor referencial contrastando con el monto calculado con respecto al 4% del porcentaje a detraer por este servicio, consecuentemente se incrementa el efectivo depositado en la cuenta de detracciones, el cual es destinado al cumplimiento de pago de impuestos y otros gastos tributarios, afectando a la liquidez de las empresas debido a que el dinero depositado no es de libre disposición debido a que solamente se puede liberar estos como fecha máxima hasta 4 veces en un año.
- b. El **precio del combustible** influye en las **obligaciones corrientes** de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, debido

a que cuando el precio del combustible se incrementa los costos operativos directamente se incrementan mermando la rentabilidad de la empresa afectando de esta manera la capacidad de la empresa para asumir gastos corrientes como mantenimiento de vehículos, salarios de trabajadores y costos administrativos.

- c. Las **restricciones en la cuenta de detracciones** influyen la **gestión de pagos** en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate, debido a que el efectivo depositado en la cuenta de detracciones es destinado para garantizar el pago de obligaciones tributarias, el cual impacta a la disposición inmediata del efectivo de la cuenta de detracciones, afectando la disponibilidad de fondo del flujo de efectivo a fin que la empresa para financie los gastos corrientes con sus proveedores.

Finalmente se concluye que **el valor referencial de la detracción** incide en la **liquidez** de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022, debido a que al aplicar el valor referencial en el cálculo de la detracción a pagar resulta mayor o igual que el monto fijado del 4% de la detracción, consecuentemente afecta la liquidez para financiar gastos operativos inmediatos tales como: combustible, planilla para el personal operativo y administrativo, repuestos, mantenimientos correctivos y preventivos entre otros. Asimismo, el no contar con liquidez afecta a la capacidad de negociación de mejores precios con proveedores.

6.3 Recomendaciones

- a. Implementar una adecuada planificación tributaria que considere el **valor de la detracción**. Esto implica comprender las regulaciones fiscales relevantes y anticipar cómo afectarán las detracciones a la **liquidación mensual de tributos**. Parte de ello está el de contar con personal contable capacitado y actualizado sobre las regulaciones fiscales y las implicaciones de las detracciones. Las empresas de transporte de carga necesitan determinar el valor de la detracción para la aplicación de la base imponible para la liquidación mensual de tributos.

La SUNAT debe revisar el procedimiento para determinar la **detracción** mediante el cálculo del valor referencial y este no sea superior al 4% que es el porcentaje establecido en el servicio de transporte de carga, pues la empresa debe contar con mayor **liquidez** para no afectar el capital de trabajo.

- b. Prever fondos de efectivo para mitigar de alguna forma el efecto del incremento del **precio de combustible** en el mercado como lo es que las empresas de transporte inviertan en sensores de combustible como forma para evitar el robo de Diesel por parte de los conductores y que estas no afecten a las **obligaciones corrientes**. También el de establecer rutas de destino con la cantidad de galones de combustible a ser consumidos en función de esta manera se evitará pérdida del suministro de combustible que se consumen para llegar a cada provincia obteniendo una buena distribución de esta. Esto ayudará a

tener mejor control de Diesel y mitigar el incremento del precio de combustible.

- c. Seguimiento constante de los precios del combustible a fin de aprovechar oportunidades y aplicar una buena **gestión de pagos** al comprar estratégicamente debido a la no disposición de efectivo por las **restricciones en la cuenta de detracción**, es decir establecer relaciones comerciales con proveedores de combustible a fin de negociar precios y negociar mejores plazos de pagos.

Finalmente, contar con una reserva de **liquidez** adecuada para actuar como un colchón financiero para garantizar que la empresa tenga suficiente efectivo disponible para operar sin problema y cumplir con los pagos del cálculo del **valor referencial de la detracción**. En adición a ello, acceder a créditos y préstamos en instituciones bancarias puede ser una solución para obtener liquidez, por ello la empresa debe mantener un buen historial crediticio con la finalidad de hacer frente a su gestión de pagos. Asimismo, implementar políticas de crédito con sus proveedores de tal manera que les brinden un mayor plazo de crédito en sus gastos operativos, de igual manera, implementar herramientas financieras para obtener liquidez como el Factoring con sus clientes.

Al cierre de esta investigación, en el año 2023 entra en vigencia desde el 01.11.2023 hasta el 31.01.2024, la Ley N°31903 que modifica la libre disposición de los fondos de las cuentas de detracciones en las MYPES (Micro y pequeñas empresas) con la finalidad de fortalecer la liquidez de las empresas. Sin embargo, este dispositivo legal solo favorece a las MYPES, el cual para incentivar al sector transporte debería ser de aplicación a todos los

regímenes, ya que una de las condiciones para la disposición del dinero es que superen las 1700 UITs de ingresos anuales. En suma, este dispositivo entra en vigencia solo de 2 meses el cual no soluciona la problemática, en nuestra opinión, debería no tener fecha de caducidad y no tener restricciones al tipo de empresa, pues esta problemática afecta a todas las empresas de transporte de carga en Ate sin importar el régimen que se encuentren sujetos.

FUENTES BIBLIOGRAFICAS

Referencias bibliográficas

- Effio, F. (2013). *Sistema de detracciones análisis y aplicación práctica*. Editora Entrelneas S.R.tda
- Morales, J. (2013). *Sistema de detracciones aplicable a servicios*. Editorial ECB Ediciones S.A.
- Tanzi, V. & Zee, H. (2011). *La política tributaria en los países en desarrollo*. *Temas de Economía*, 27(3). PP. 11-12

Referencias electrónicas

- Basante, M. (2022, 14 diciembre). El transporte de mercancías por carretera brilla en el mercado M&A. *Cinco Días*.
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/12/13/opinion/1670942804_002080.html
- El control de los tributos Laborales y las rentas. (2017). *Revista Administración Tributaria*, 42, ISSN 1684-94345.
https://www.ciat.org/Biblioteca/Revista/Revista_42/Espanol/2017_RAT42_ebook_es.pdf
- El Peruano (30/09/2006) *Modifican D.S. N° 010-2006-MTC que aprobó la tabla de valores referenciales para aplicación del Sistema de Pago de Obligaciones Tributarias en el servicio de transporte de bienes realizado por vía terrestre*.
https://www.pvn.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/ds_033-2006_mtc.pdf
- Gáslac, L. (2013, abril). Aplicación práctica del régimen de detracciones, retenciones y percepciones. En *Contadores & Empresas* (1.ª ed.). Gaceta Jurídica

<http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/SWebCyE/Suscriptor/Publicaciones/guias/07082014/3->

[Aplicaci%C3%B3n%20pr%C3%A1ctica%20del%20r%C3%A9gimen%20de%20detracciones,%20retenciones%20y%20percepciones.pdf](#)

□ Gomero, N., Villacorta, J. y Oviedo, P. (2022). Volatilidad del mercado internacional de commodities y su relación con la inflación en el Perú.

QUIPUKAMAYOC, 30 (63),32-33.

<https://doi.org/10.15381/quipu.v30i63.24054>

- González , A. (2013). *Liquidez, volatilidad estocástica y saltos*. Editorial Universidad de Cantabria: Santander.
<https://www.editorialuc.es/libro/liquidez-volatilidad-estocastica-y-saltos>
- Gonzales de Olarte, E. y Iguíñiz, J. (2009). *Desarrollo económico y bienestar. Homenaje a Máximo Vega-Centeno*. Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/46604/desarrollo_economico.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gurriarán, R. (2004). El análisis de la liquidez: fondo de maniobra y necesidades de fondos. *Harvard Deusto*. Barcelona. Ediciones Deusto - Planeta de Agostini Profesional y Formación S.L.
<https://elibro.net/es/ereader/bibliotecafmh/14864?page=2>.
- Nava, M. (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista Venezolana de Gerencia*, 14(48).
https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842009000400009

- Restrepo, A. y Sepúlveda, C. (2016). Caracterización financiera de las empresas generadoras de energía colombianas (2005 – 2012). *Revista Facultad De Ciencias Económicas*, 24(2). 63-84. <https://doi.org/10.18359/rfce.2213>
- Superintendencia Nacional de Administración tributaria (s.f.). 01. Deduciones <https://orientacion.sunat.gob.pe/como-funcionan-las-deducciones>
- Van Horne, J., & Wachowicz, J. (2010). *Fundamentos de Administración Financiera* (13.^a ed.). PEARSON. <https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24227w/fundamentos-deadministracion.pdf>

Tesis

- Daviran, M. y Tapara, R. (2021). *Sistema de deducciones y liquidez en las empresas de carga pesada distrito La Victoria- 2019*. Universidad Peruana de los Andes, Huancayo, Perú. https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/3270/T037_42_314500_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Espinoza, Y. y Torres A. (2021). *El Valor Referencial del servicio de transporte de bienes, empresa Julio Augusto Chalco Grimarey, Lima, Periodo 2020*. Universidad César Vallejo, Lima, Perú. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/75590/Espinoza_OYA-Torres_MAJ-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hurtado, Y. y Córdova, W. (2021). *El sistema de deducción del IGV y su influencia en la liquidez de las empresas de transporte de carga de la provincia*

constitucional del Callao, Año 2019. Universidad San Martín de Porres. Perú.

https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/9235/hurtado_ayj-cordova_gwj.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Martínez, G. y Gómez, K. (2021). *Diagnóstico de Riesgo financiero para una empresa de transporte.* Universidad Libre Pereira. Colombia.

<https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/23376>

- Quilca, X. y Zúñiga, F. (2019). *Las detracciones y su impacto en la liquidez de las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo.*

Universidad Nacional del Centro del Perú, Huancayo, Perú.

https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/5606/T010_71_954563_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Sánchez, C. (2019). *Los Costos Operativos de Transporte y la redistribución de los ingresos en las cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Tungurahua.* Universidad Técnica de Ambato. Ecuador.

<https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/30114/1/T4626M.pdf>

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA TITULO: “EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCION DE LOS FLETES Y SU INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN EL DISTRITO DE ATE, AÑO 2021-2022”

**AUTORAS : MENDOZA GUADALUPE, CHENDY OREANA
Y MILAGROS NICOLE, TUME MOLINA.**

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES Y DEFINICIÓN OPERACIONAL	POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variable Independiente	Tipo de investigación:
¿De qué manera el valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate en el año 2021-2022?	Determinar si el valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate en el año 2021-2022	El valor referencial de la detracción de los fletes influye en la liquidez de las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de ate en el año 20212022.	X. EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCION x1.-Determinación del valor de la detracción x2.- Precio del combustible x3.- Restricciones en la cuenta de detracción.	Aplicada. Nivel: Descriptivo, estadístico, correlacional. Diseño: No experimental Población: 42 Muestra: 38
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	Variable Dependiente	
a. ¿De qué manera la determinación del valor de la detracción influye en el pago de	a. Analizar si la determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación	a. La determinación del valor de la detracción influye en el pago de liquidación	Y.- LIQUIDEZ y1.- Pago de liquidación mensual de tributos y2.- Obligaciones corrientes	es, subgerentes y trabajadores del rubro de transporte de carga pesada en Ate. Técnica:

				Encuesta Instrumento: Cuestionario
--	--	--	--	---

<p>liquidación mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate?</p> <p>b. ¿De qué manera el precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate?</p> <p>c. ¿De qué manera las restricciones en la cuenta de detracciones influyen la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate?</p>	<p>mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate</p> <p>b. Determinar si el precio del combustible influye en las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.</p> <p>c. Establecer si las restricciones en la cuenta de detracciones influyen la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate</p>	<p>mensual de tributos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.</p> <p>b. El precio del combustible influye las obligaciones corrientes en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate.</p> <p>c. Las restricciones en la cuenta de detracciones influyen la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga pesada en el distrito de Ate</p>	<p>y₃- Gestión de pagos</p>	<p>Técnica de Estadística Inferencial: Software estadístico SPSS Versión 26 en español.</p>
--	--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia **ANEXO 2:**

ENCUESTAS

1. **¿Está usted de acuerdo que el cálculo del valor referencial de la detracción incrementa el porcentaje del 4% a pagar por la detracción en los servicios de transporte de carga?**

a) Totalmente de acuerdo ()

b) De acuerdo ()

c) Indiferente ()

d) En desacuerdo ()

e) Totalmente en desacuerdo ()

2. **¿Está usted de acuerdo que la normatividad de aplicación del valor referencial es importante para determinar el monto a pagar por la detracción?**

a) Totalmente de acuerdo ()

b) De acuerdo ()

c) Indiferente ()

d) En desacuerdo ()

e) Totalmente en desacuerdo ()

3. **¿Está usted de acuerdo que al comparar el 4% del costo del flete y la determinación de la detracción en base al valor referencial se pague el que resulte mayor?**

a) Totalmente de acuerdo ()

- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

4. ¿Está de acuerdo que el incremento del precio del combustible incide en la determinación de la detracción ?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

5. ¿Está usted de acuerdo que el precio del crudo internacional influye en el precio del combustible ,el cual tiene efecto en la determinación del valor referencial?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

6. ¿Está usted de acuerdo que la normatividad tributaria vigente influye en las restricciones en las cuentas de detracción?

a) Totalmente de acuerdo ()

b) De acuerdo ()

c) Indiferente ()

d) En desacuerdo ()

e) Totalmente en desacuerdo ()

7. ¿Está usted de acuerdo que la administración tributaria influye en las restricciones en la cuenta de detracción?

a) Totalmente de acuerdo ()

b) De acuerdo ()

c) Indiferente ()

d) En desacuerdo ()

e) Totalmente en desacuerdo ()

8. ¿Está usted de acuerdo que las detracciones limitan la liquidez en las empresas de transporte de carga?

a) Totalmente de acuerdo ()

b) De acuerdo ()

c) Indiferente ()

d) En desacuerdo ()

e) Totalmente en desacuerdo ()

9. ¿Está usted de acuerdo que la cuenta de deducciones financie la totalidad del pago de la liquidación mensual de impuestos?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

10. ¿Está usted de acuerdo que una vez pagada la liquidación mensual de impuestos solo se pueda solicitar la devolución de deducciones 3 veces al año?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

11. ¿Está usted de acuerdo que el pago de planillas influya en las obligaciones corrientes?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()

- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

12. ¿Está usted de acuerdo que el crédito con proveedores influye en las obligaciones corrientes?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

13. ¿Está usted de acuerdo que el desfase del créditos a clientes y el pago a proveedores repercute en la liquidez en las empresas de transporte de carga?

- a) Totalmente de acuerdo ()
- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

14. ¿Está usted de acuerdo que la gestión de cobranza a los clientes influye en la gestión de pagos en las empresas de transporte de carga?

- a) Totalmente de acuerdo ()

- b) De acuerdo ()
- c) Indiferente ()
- d) En desacuerdo ()
- e) Totalmente en desacuerdo ()

ANEXO 03: TABLA VALORES CHI CUADRADO

P = Probabilidad de encontrar un valor mayor o igual que el chi cuadrado tabulado, v = Grados de Libertad

v/p	0,001	0,0025	0,005	0,01	0,025	0,05	0,1	0,15	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4	0,45	0,5
1	10,8274	9,1404	7,8794	6,6349	5,0239	3,8415	2,7055	2,0722	1,6424	1,3233	1,0742	0,8735	0,7083	0,5707	0,4549
2	13,8150	11,9827	10,5965	9,2104	7,3778	5,9915	4,6052	3,7942	3,2189	2,7726	2,4079	2,0996	1,8326	1,5970	1,3863
3	16,2660	14,3202	12,8381	11,3449	9,3484	7,8147	6,2514	5,3170	4,6416	4,1083	3,6649	3,2831	2,9462	2,6430	2,3660
4	18,4662	16,4238	14,8602	13,2767	11,1433	9,4877	7,7794	6,7449	5,9886	5,3853	4,8784	4,4377	4,0446	3,6871	3,3567
5	20,5147	18,3854	16,7496	15,0863	12,8325	11,0705	9,2363	8,1152	7,2893	6,6257	6,0644	5,5731	5,1319	4,7278	4,3515
6	22,4575	20,2491	18,5475	16,8119	14,4494	12,5916	10,6446	9,4461	8,5581	7,8408	7,2311	6,6948	6,2108	5,7652	5,3481
7	24,3215	22,0402	20,2777	18,4753	16,0128	14,0671	12,0170	10,7479	9,8032	9,0371	8,3834	7,8061	7,2832	6,8000	6,3458
8	26,1239	23,7742	21,9549	20,0902	17,5345	15,5073	13,3616	12,0271	11,0301	10,2189	9,5245	8,9094	8,3505	7,8325	7,3441
9	27,8767	25,4625	23,5893	21,6660	19,0228	16,9190	14,6837	13,2880	12,2421	11,3887	10,6564	10,0060	9,4136	8,8632	8,3428
10	29,5879	27,1119	25,1881	23,2093	20,4832	18,3070	15,9872	14,5339	13,4420	12,5489	11,7807	11,0971	10,4732	9,8922	9,3418
11	31,2635	28,7291	26,7569	24,7250	21,9200	19,6752	17,2750	15,7671	14,6314	13,7007	12,8987	12,1836	11,5298	10,9199	10,3410
12	32,9092	30,3182	28,2997	26,2170	23,3367	21,0261	18,5493	16,9893	15,8120	14,8454	14,0111	13,2661	12,5838	11,9463	11,3403
13	34,5274	31,8830	29,8193	27,6882	24,7356	22,3620	19,8119	18,2020	16,9848	15,9839	15,1187	14,3451	13,6356	12,9717	12,3398
14	36,1239	33,4262	31,3194	29,1412	26,1189	23,6848	21,0641	19,4062	18,1508	17,1169	16,2221	15,4209	14,6853	13,9961	13,3393
15	37,6978	34,9494	32,8015	30,5780	27,4884	24,9958	22,3071	20,6030	19,3107	18,2451	17,3217	16,4940	15,7332	15,0197	14,3389
16	39,2518	36,4555	34,2671	31,9999	28,8453	26,2962	23,5418	21,7931	20,4651	19,3689	18,4179	17,5646	16,7795	16,0425	15,3385
17	40,7911	37,9462	35,7184	33,4087	30,1910	27,5871	24,7690	22,9770	21,6146	20,4887	19,5110	18,6330	17,8244	17,0646	16,3382
18	42,3119	39,4220	37,1564	34,8052	31,5264	28,8693	25,9894	24,1555	22,7595	21,6049	20,6014	19,6993	18,8679	18,0860	17,3379
19	43,8194	40,8847	38,5821	36,1908	32,8523	30,1435	27,2036	25,3289	23,9004	22,7178	21,6891	20,7638	19,9102	19,1069	18,3376
20	45,3142	42,3358	39,9969	37,5663	34,1696	31,4104	28,4120	26,4976	25,0375	23,8277	22,7745	21,8265	20,9514	20,1272	19,3374
21	46,7963	43,7749	41,4009	38,9322	35,4789	32,6706	29,6151	27,6620	26,1711	24,9348	23,8578	22,8876	21,9915	21,1470	20,3372
22	48,2676	45,2041	42,7957	40,2894	36,7807	33,9245	30,8133	28,8224	27,3015	26,0393	24,9390	23,9473	23,0307	22,1663	21,3370
23	49,7276	46,6231	44,1814	41,6383	38,0756	35,1725	32,0069	29,9792	28,4288	27,1413	26,0184	25,0055	24,0689	23,1852	22,3369
24	51,1790	48,0336	45,5584	42,9798	39,3641	36,4150	33,1962	31,1325	29,5533	28,2412	27,0960	26,0625	25,1064	24,2037	23,3367
25	52,6187	49,4351	46,9280	44,3140	40,6465	37,6525	34,3816	32,2825	30,6752	29,3388	28,1719	27,1183	26,1430	25,2218	24,3366
26	54,0511	50,8291	48,2998	45,6416	41,9231	38,8851	35,5632	33,4295	31,7946	30,4346	29,2463	28,1730	27,1789	26,2395	25,3365
27	55,4751	52,2152	49,6450	46,9628	43,1945	40,1133	36,7412	34,5736	32,9117	31,5284	30,3193	29,2266	28,2141	27,2569	26,3363
28	56,8918	53,5939	50,9936	48,2782	44,4608	41,3372	37,9159	35,7150	34,0266	32,6205	31,3909	30,2791	29,2486	28,2740	27,3362
29	58,3006	54,9662	52,3355	49,5878	45,7223	42,5569	39,0875	36,8538	35,1394	33,7109	32,4612	31,3308	30,2825	29,2908	28,3361

ANEXO 04: CONSTANCIA DE APROBACION TESIS



Facultad de
Ciencias Sociales,
Económicas y Financieras

OFICINA DE GRADOS Y TÍTULOS

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Culminación de trabajos de investigación –TESIS O TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

1. TÍTULO DEL TRABAJO:
2. EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCIÓN DE LOS FLETES Y SU INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA EN EL DISTRITO DE ATE, AÑO 2021-2022
3. MODALIDAD DE TITULACIÓN:

Trabajo de investigación:

- a. Asesoría de tesis por taller de titulación**X**.....
- b. Asesoría de tesis-individual
- c. Asesoría de TSP:

4. PARTICIPANTES:

APELLIDOS Y NOMBRE
1. MENDOZA GUADALUPE CHENDY OREANA
2. TUME MOLINA MILAGROS NICOLE

TUME MOLINA MILAGROS NICOLE

5. PORCENTAJE DE SIMILITUD-TURNITIN: _____
6. FECHA: 04/12/2023
7. ASESOR TEMATICO: MTR. ARLENE PRADO AYALA

Firma*

8. OBSERVACIONES:



ANEXO 05: CONSTANCIA DE APROBACION PROYECTO DE TESIS



CONSTANCIA DE APROBACIÓN PROYECTO DE TESIS JCC- No. 002-23

Culminación de trabajos de investigación – PROYECTO DE TESIS

1. **TÍTULO DEL TRABAJO:**
EL VALOR REFERENCIAL DE LA DETRACCIÓN DE LOS FLETES Y SU
INCIDENCIA EN LA LIQUIDEZ DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE
CARGA PESADA EN EL DISTRITO DE ATE, AÑO 2021-2022

2. **MODALIDAD DE TITULACIÓN:**

Trabajo de investigación:

- a. Asesoría de tesis por taller de titulaciónX.....
- b. Asesoría de tesis-individual
- c. Asesoría de TSP:

3. **PARTICIPANTES:**

APPELLIDOS Y NOMBRE
MENDOZA GUADALUPE CHENDY OREANA
TUME MOLINA MILAGROS NICOLE

4. **FECHA:** 22 DE NOVIEMBRE 2023

5. **ASESOR METODOLOGO :** JOSUE G. CENTENO CÁRDENAS


Firma

6. **OBSERVACIONES:**

Se remite copia del Proyecto de Tesis de acuerdo a lo revisado con el Tesista

*El presente documento será enviado al correo directo de: ogyt_focel@usmp.pe para la inscripción del proyecto de tesis.

